

Vergaderjaar 1998–1999

25 088

Marktwerving in het regionaal openbaar vervoer

26 045

Streekvervoer

Nr. 27

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 4 maart 1999

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 20 januari 1999 overleg gevoerd met minister Netelenbos van Verkeer en Waterstaat over:

- haar brief van 23 september 1998 inzake rapport «Werk marktwerking?» (openbaar vervoer) (25 088, nr. 24) en van 3 december 1998 inzake antwoord op vier vragen van de heer Hofstra inzake wetsvoorstel personenvervoer 2000 (25 088, nr. 25);
- haar brief van 26 oktober 1998 inzake introductie chipkaart openbaar vervoer (VW-98-852);
- haar brief van 27 oktober 1998 inzake aanbieding wijzigingen Besluit personenvervoer (VW-98-887);
- haar brief van 18 november 1998 inzake stimuleringsregeling marktwerking (VW-98-1008);
- haar brief van 17 november 1998 inzake voortgang proefprojecten eindgebruikerssubsidie in Vinex-locaties (VW-98-1011);
- haar brief van 20 november 1998 inzake aanbestedingsexperiment i.h.k.v. het beleidsvoornemen voor de contractsector spoorvervoer (18 986, nr. 44);
- lijst van vragen en antwoorden inzake Streekvervoer (26 045, nrs. 3 en 4);
- haar brief van 19 januari 1999 inzake amendement-Van Gijssel op de begroting van Verkeer en Waterstaat 26 200-XII, nr. 29.

Van het gevoerde overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Hofstra** (VVD) betreurde het dat er nog geen voorstellen over marktwerking zijn gedaan. De ommezwaai die de minister heeft gemaakt wat het personeelsbeleid betreft heeft zijn fractie verbijsterd. Daarmee is de kracht uit de marktwerking gehaald; de marktwerking is feitelijk om zeep geholpen. Waarom moet er een onderscheid gemaakt worden tussen aan de ene kant de vervoerssector en aan de andere kant allerlei andere «normale» bedrijfssectoren in Nederland? De wettelijke basis in het Burgerlijk Wetboek is toch voldoende om alle sectoren in Nederland goed

¹ Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), voorzitter, Van den Berg (SGP), Reitsma (CDA), Biesheuvel (CDA), Rosenmöller (GroenLinks), Van Gijssel (PvdA), Valk (PvdA), Leers (CDA), ondervoorzitter, Van Heemst (PvdA), Feenstra (PvdA), Verbugt (VVD), Giskes (D66), Stellingwerf (RPF), Crone (PvdA), Van Zijlen (PvdA), Klein Molekamp (VVD), Hofstra (VVD), Van der Knaap (CDA), Ravestein (D66), Van der Steenhoven (GroenLinks), Niederer (VVD), Nicolai (VVD), Van Bommel (SP), Eurlings (CDA) en Herrebrugh (PvdA).

Plv. leden: Te Veldhuis (VVD), Bakker (D66), Th.A.M. Meijer (CDA), Stroeken (CDA), Van Gent (GroenLinks), De Boer (PvdA), Waalkens (PvdA), Atsma (CDA), Witteveen-Hevinga (PvdA), Duivesteijn (PvdA), Voûte-Droste (VVD), Augusteijn-Esser (D66), Schutte (GPV), Bos (PvdA), Spoelman (PvdA), Geluk (VVD), Luchtenveld (VVD), Buijs (CDA), Van Walssem (D66), M.B. Vos (GroenLinks), Weekers (VVD), Balemans (VVD), Poppe (SP), Dankers (CDA) en Dijkema (PvdA).

te bedienen? Het was hem bekend dat de rechter vond dat het Burgerlijk Wetboek onvoldoende basis biedt en dat er in de Wet personenvervoer een passage opgenomen moet worden om überhaupt over te mogen gaan tot openbare aanbesteding. Daar was hij het niet mee eens. De rechter was alleen tot die constatering gekomen naar aanleiding van tussentijdse afspraken die door de vorige minister van Verkeer en Waterstaat zijn gemaakt met de sector. Hij vond dat de vorige minister daarmee al te ver is gegaan en hij betreurde het daarom des te meer dat de huidige minister nog verder is gegaan. De opmerking van tegenstanders van marktwerking dat de VVD-fractie marktwerking wil over de rug van het personeel bestempelde hij als flauwekul. Hij noemde in dit verband de recente werkonderbreking in Lelystad, waardoor duizenden mensen die helemaal niets met het NS-probleem te maken hebben zijn gedupeerd. De vakbonden in Nederland hebben een goede reputatie hoog te houden. Hij deed een oproep aan de bonden in de vervoerssector om uit te spreken dat marktwerking geen doel is, maar een middel. Dat is voor de bonden ook van belang, omdat de werkgelegenheid door marktwerking in positieve zin wordt beïnvloed.

Hij was het eens met de conclusies in het rapport «Werkt marktwerking?» en met de conclusie van de minister dat er alles voor te zeggen is om marktwerking te bepleiten naast de basisprincipes voor een goed openbaar vervoer. Er kunnen geen argumenten aan dit rapport worden ontleend om marktwerking te beperken of te vertragen.

Invoering van de chipkaart moet zo spoedig mogelijk gebeuren. Wanneer is het zo ver? Uit de brief van 26 oktober blijkt dat er enige neiging is tot recentralisatie. Het leek hem beter als de rijksoverheid zich hier minder mee bemoeit. Zijn er marktpartijen te vinden die dit in kort bestek kunnen afhandelen?

Vervolgens ging hij in op de brieven die te maken hebben met de wijzigingen van het Besluit personenvervoer, onder de agendapunten 3, 4 en 8. Hij ging akkoord met de beleidslijn van de minister op het punt van de overgangsregeling voor het bedrijfsvervoer, van het bonus-malussysteem en ook inzake het amendement-Van Gijzel (26 200-XII, nr. 29). Hij tekende aan dat zijn fractie tegen dit amendement, dat inmiddels is aangenomen, heeft gestemd. In de brief van 19 januari op dit punt wordt een bedrag van 11 mln. genoemd voor 1999. Is dat voldoende? In het kader van de voortgang proefprojecten eindgebruikerssubsidie merkte hij op dat hij het jammer vindt dat het voor deze nieuwe stadsdelen dan wel steden niet gelukt is om op tijd normale openbaarvervoersvoorzieningen te creëren. Hij verwachtte dat de uitvoering van deze projecten met veel problemen gepaard zal gaan. Het aspect van een persoonsgebonden budget spreekt hem als liberaal wel aan. Hij kwam echter op basis van de begroting van 2,3 mld. uit op een gemiddeld bedrag van f 145 per inwoner voor heel Nederland en deze projecten komen veel duurder uit. Hij had ook begrepen dat het de bedoeling is om elke inwoner van bijvoorbeeld Leidsche Rijn f 2000 op een chipkaart te verstrekken. Binnen een gezin is het zelfs mogelijk om te stapelen. Op deze manier zal ten minste één gezinslid in Leidsche Rijn in staat zijn om gratis binnen deze regeling een OV-jaarkaart aan te schaffen, die hij dan vervolgens ook buiten Leidsche Rijn kan gebruiken. Dat kan toch niet de bedoeling zijn. Over welke periode strekt de looptijd van deze projecten zich uit? Welke budgetten zijn ermee gemoeid? Is het een uniform systeem dat geldt voor de drie locaties in Leidsche Rijn, Almere en Groningen of is het de bedoeling dat elke stad hieraan een eigen invulling geeft?

De heer Hofstra deelde mede dat de VVD-fractie akkoord gaat met het voorstel in de brief van 20 november 1998 inzake het beleidsvoornemen voor de contractsector spoorvervoer, dat zich met name toespitst op drie lijnen in Groningen. Het idee om het aantal verbindingen met Duitsland uit te breiden tot zes sprak hem aan. Zijn er financiële risico's verbonden

aan dit experiment? Zo ja, hoe worden die gedekt, ook als het gaat om de relatie provincie/Rijksoverheid? Klopt het dat iemand die van Zwolle naar Winschoten wil reizen twee verschillende kaartjes moet hebben?

Hij vond het rapport «Streekvervoer» een nuttig rapport. Naar aanleiding van de reactie van de Rekenkamer vroeg hij om een nadere uitleg inzake de dubbeldoelstelling. Hij had begrepen dat de vorige is losgelaten. Het leek hem zinnig als de regels voor een doelmatige besteding van de rijksbijdrage bij de vervoersbedrijven eenduidig zijn. Dan zal de controle niet veel problemen opleveren. Hij nam aan dat zaken als accountantscontrole ook bij de uitwerking van de Wet personenvervoer aan de orde zijn.

Hij vroeg hoe groot de winst van VSN (Verenigd streekvervoer Nederland) is en wat ermee gebeurt. Wat gebeurt er met de winst van de verkoop aan Arriva? Mag VSN daar een deel van houden? Kan de Kamer zo spoedig mogelijk beschikken over een recente balans van VSN met toelichting? Verder wees hij erop dat de studentenjaarkaart in welke vorm dan ook een rijksverantwoordelijkheid blijft.

De heer Hofstra stelde tot slot in grote lijnen in te stemmen met de voorstellen van de minister en sprak de hoop uit, ook als het om de echte marktwerking gaat, met haar zaken te kunnen doen. Vooralsnog was hij nog sceptisch op dat punt.

De heer **Van Gijzel** (PvdA) had begrepen dat de drie experimenten die de minister heeft voorgesteld met eindgebruikerssubsidie in Vinex-locaties niet zo vlot van de grond komen als de bedoeling was. Is dat waar? Het interessante aan deze experimenten is dat de subsidie uiteindelijk bij de gebruiker terecht komt en niet bij de bedrijven. In een groot aantal steden in Europa zijn met dit systeem positieve resultaten behaald. Een bedrag van f 2000 is veel, maar er gaat een sterke impuls van uit. Hij vroeg zich tevens af hoe hoog het tarief is dat berekend wordt voor het collectief gebruik van een taxi. Vervolgens wees hij erop dat bij de behandeling van het SVV (Structuurschema verkeer en vervoer) is afgesproken dat er openbaarvervoersvoorzieningen moeten zijn als nieuwe bouwlocaties opgeleverd worden. Tot nu toe was dat niet het geval bij de oplevering van de Vinex-locaties. Hij hoopte dat de minister zich in zal zetten om dit voor de nog op te leveren locaties wel te realiseren.

De heer Van Gijzel was positief over de introductie van de chipkaart. Op deze wijze zal er sprake kunnen zijn van een geïntegreerd openbaar vervoer. Bovendien is het een klantvriendelijk systeem. Het openbaar vervoer zal er alleen maar toegankelijker door worden. Welke risico's loopt de overheid als de kaart flopt? Aan welke bedragen committeert de overheid zich? Hij wees in dit verband op het fiasco onder voormalig minister van Verkeer en Waterstaat Smit-Kroes, waardoor Siemens een claim kon doen op de overheid voor een paar honderd mln.

Het onderzoeksrapport «Werkt marktwerking?», met ervaringen uit het openbaar vervoer in tien Europese steden vond de heer Van Gijzel bijzonder indrukwekkend. Dit onderzoek is ingesteld naar aanleiding van de motie-Van Gijzel (25 088, nr. 20 van 5 juni 1997). Onderzoek is verricht in tien steden met succesvol openbaar vervoer, waarvan vijf steden met marktwerking en vijf steden zonder marktwerking. Uit het onderzoek blijkt dat gerichte maatregelen, flankerend beleid en investeringen op korte termijn hebben geleid tot positieve resultaten. Het stuk constateert geen significant verschil in de groei van het aantal reizigers tussen steden met marktwerking en steden zonder marktwerking. Dan blijken andere factoren van veel meer importantie te zijn. Op basis van dit onderzoek leek het de heer Van Gijzel verstandig om te onderzoeken of met gebruikers-gerelateerde subsidiestromen niet veel meer resultaten behaald kunnen worden dan met het introduceren van marktwerking. Hij verzocht om een beleidsmatige brief, waarin wordt aangegeven hoe wij in Nederland ons

voordeel kunnen doen met de verschillende factoren die in andere steden tot eclatante successen hebben geleid.

Hij had geen problemen met het aanbestedingsexperiment in het kader van het beleidsvoornemen voor de contractsector spoorvervoer. Er moet wel altijd een scheiding blijven tussen kernnet en regionale lijnen. Is er sprake van een regionale NS-lijn die meer samenhang vertoont met stads- en streekvervoer, dan is er alles voor te zeggen om die bij het stads- en streekvervoer onder te brengen en niet bij de NS. De trajecten moeten een geïntegreerd element vormen van het stads- en streekvervoer. Het experiment bestrijkt vijf jaar. Hoe wordt er na die vijf jaar een vervolg aan gegeven? Hij wees op het belang van samenhang met de discussie over de nota Derde eeuw spoor. Voor de drie lijnen in Groningen is aan te tonen dat deze beter onder stads- en streekvervoer kunnen vallen, maar dat geldt niet voor alle lijnen die bij de experimenten betrokken zijn. Kan aangetoond worden of de grondslag waarop die lijnen in aanmerking komen voor aanbesteding – dus gedecentraliseerd worden – wel correct is? Is er inderdaad sprake van samenhang met stads- en streekvervoer? Hij kon zich vinden in de keuze voor de strippenkaart als dominante kaartsoort. Dat geeft voordelen voor mensen die binnen de regio reizen. Alleen de reiziger die van buiten de regio komt moet dan gebruik maken van twee kaartsoorten, namelijk de strippenkaart en de NS-kaart. Waarom is gekozen voor de goedkoopste aanbieder en niet voor de beste prijs-kwaliteitverhouding? Ook hier geldt toch dat er een optimaal vervoersproduct verstrekt moet worden? Waarom is de subsidie niet opbrengstgerelateerd, maar een vast bedrag? Het regeerakkoord stelde toch: wij decentraliseren en dat komt onder het regime van het stads- en streekvervoer, met hetzelfde opbrengstgerelateerde subsidiesysteem? Vervolgens ging de heer Van Gijzel in op de brief van 19 januari 1999 inzake zijn amendement op de begroting van Verkeer en Waterstaat. Hij betreurde het dat aan zijn amendement een andere uitleg wordt gegeven dan hij bedoeld had en lichtte het derhalve nog eens toe. Bij het opstellen van het regeerakkoord is afgesproken dat er een bezuinigingstaakstelling zou komen oplopend tot 114 mln. aan het eind van deze kabinetsperiode. Een deel daarvan is structureel en een deel slaat terug op efficiency en aanbestedingsverbeteringen. De rekenen daarvan zouden dan afgeroomd worden door de Rijksoverheid, te weten 15 mln. volgend jaar oplopend naar 45 mln. aan het eind van de kabinetsperiode. Wanneer gemeentes en provincies gaan aanbesteden, worden zij geconfronteerd met een structurele bezuiniging van 15 mln. volgend jaar, van 30 mln. het jaar daarop en van 45 mln. het jaar daarop. Dat is een generieke korting, structureel doorwerkend. Daar bovenop komt een efficiencykorting. Het geld dat over is uit de investeringsimpuls-De Boer kan gebruikt worden om de generieke taakstelling te verminderen. Daar had de minister namelijk geen dekking voor. Dat is beter dan dat geld te gebruiken voor incidentele stimuleringsmaatregelen voor slechts een deel van het openbaar vervoer. Mocht blijken dat er nog additionele middelen zijn die boven die bezuinigingstaakstelling uitgaan, dan leek het hem logisch om een resultaatgerelateerde bonus te geven en niet een organisatiegerelateerde bonus. Op deze wijze wordt niet het feit dat er marktwerking geïntroduceerd is gehonoreerd, maar het feit dat er groei is. Ook de Rekenkamer stelde: de gelden uit de investeringsimpuls-De Boer zijn overigens niet bedoeld om de exploitatie in het streekvervoer meer kostendekkend te maken noch om marktwerking te stimuleren, maar om een groei van het aantal reizigers te bewerkstelligen. Tot slot merkte hij op dat de brief van de minister voor hem geen aanleiding was anders over zijn amendement te denken.

De heer **Reitsma** (CDA) vond het jammer dat de nota Derde eeuw spoor nog niet is verschenen. Ook betreurde hij het dat de Wet personenvervoer, waarin een aantal belangrijke elementen – onder andere de kwestie van

het personeel – geregeld moeten worden om de implementatie van marktwerking te realiseren, nog niet voorligt, terwijl er wel allerlei maatregelen genomen worden die daarop vooruitlopen. De Kamer wacht tevens op een wettelijk kader voor het spoor. Hij verwees naar de belangrijke motie-Van den Berg op dit punt. In verschillende debatten is afgesproken dat er pas stappen genomen worden als dit wettelijk kader er is. Wanneer zullen deze stukken gereed zijn? Spoed is hierbij van belang, omdat op basis van deze stukken het meerjarenbeleid voor het openbaar vervoer bepaald kan worden. Dan is het ook niet meer nodig om hapsnapmaatregelen te nemen.

Hij sloot zich aan bij de opmerking van de heer Van Gijzel dat het rapport «Werkt marktwerking?» indrukwekkende resultaten te zien geeft. Er komt duidelijk uit naar voren dat marktwerking niet bepalend is voor verbetering van het openbaar vervoer. Het is slechts één van de factoren en dat is nog niet eens bewezen. Wij moeten eens af van de filosofie dat het openbaar vervoer in Nederland alleen via marktwerking verbeterd kan worden, een filosofie die voormalig minister van Verkeer en Waterstaat Jorritsma aanhing. Gezien de resultaten van dit onderzoek, leek het hem verstandig de overige factoren nader te onderzoeken.

Er moet zo snel mogelijk duidelijkheid komen over de introductie van de chipkaart. Hij was een voorstander van het invoeren van één kaartsysteem voor heel Nederland, ongeacht wie de vervoerder is. Deelt de minister die mening?

Hij kon zich vinden in het besluit over subsidiëring van het bedrijfsvervoer. Hij vreesde echter dat, wanneer de tekorten in het openbaar vervoer nijpend worden, de verleiding voor de decentrale overheden groot zal zijn om zich niet aan die taakstelling te houden en de gelden in te zetten voor het openbaar vervoer. Is deze vrees terecht?

De heer Reitsma ondersteunde het verhaal van de heer Van Gijzel naar aanleiding van de brief van de minister van 19 januari 1999 over het amendement-Van Gijzel. Het is van belang dat er een generieke bijdrage geleverd wordt aan de exploitatievergoeding voor het openbaar vervoer. Hij vroeg zich af wat de minister met haar brief bedoelde. Immers, aan een motie behoeft zij geen uitvoering te geven, maar een amendement dat is aangenomen kan zij niet naast zich neerleggen.

Tijdens de begrotingsbehandeling vorig jaar heeft de toenmalig minister van Verkeer en Waterstaat toegezegd dat er zo snel mogelijk openbaar vervoer geregeld moet zijn voor groeiende Vinex-locaties. Dat is echter niet of in onvoldoende mate gebeurd. De heer Reitsma was tegen deze achtergrond bijzonder sceptisch over de proefprojecten eindgebruikers-subsidie in Vinex-locaties. Er moet structureel beleid gevoerd worden, want het is van belang dat het openbaar vervoer voor deze locaties goed geregeld is.

De heer Reitsma was geen tegenstander van het koppelen van spoorvervoer aan streekvervoer. Wel was hij tegen de drie aanbestedingsexperimenten in de provincie Groningen in het kader van het beleidsvoornemen voor de contractsector spoorvervoer van 7 februari 1987. De minister wil voor de positie van het zittende personeel de bepalingen hanteren overeenkomstig het conceptwetsvoorstel personenvervoer 2000. Daar was hij het niet mee eens, omdat dit concept nog niet is voorgelegd aan de Kamer. De minister kan dit dus niet als beleidskader gebruiken en op basis daarvan personeelsbeleid voeren. Hij stelde voor pas een beslissing te nemen wanneer dit wetsvoorstel door het kabinet is goedgekeurd en aan de Kamer is voorgelegd en ook de nota Derde eeuw spoor af te wachten. Bij het debat daarover zouden ook deze experimenten betrokken kunnen worden. Tevens leek het hem verstandig de ervaringen die Friesland en Gelderland met een dergelijke koppeling hebben opgedaan af te wachten. Vervolgens sloot hij zich aan bij de vragen die gesteld zijn over de tarievenproblematiek.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks) sloot zich aan bij de lovende opmerkingen over het rapport «Werkt marktwerking?» inzake ervaringen met het openbaar vervoer in tien Europese steden. Het rapport maakt duidelijk dat een substantiële verbetering van het openbaar vervoer in steden ook zonder marktwerking te realiseren is. Het leek hem interessant om een dergelijk onderzoek ook voor het openbaar vervoer in Nederlandse steden te doen. De landelijke overheid zou zich in kunnen zetten voor het realiseren van P&R. Steden die aan een dergelijk onderzoek hun medewerking willen verlenen, kunnen daarvoor bijvoorbeeld subsidie krijgen. Bij dergelijke experimenten zou ook het idee van milieu-abonnementen en andere kaartsoorten meegenomen kunnen worden. Hij stelde voor in twee stedelijke gebieden aan de hand van de Duitse aanpak te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn. Een en ander kan dan afgewogen worden tegen de effecten van marktwerking, waarmee in andere gebieden wordt geëxperimenteerd.

De heer Van der Steenhoven meende dat de invoering van een chipkaart openbaar vervoer de consument vele voordelen biedt. Een probleem is echter de financiering. Daarover zal op korte termijn duidelijkheid moeten ontstaan. Er zal zo'n 500 mln. nodig zijn om de ontwikkeling op grote schaal in te zetten. Is de minister bereid daaraan een bijdrage te leveren? Uiteraard zullen ook de bedrijven een bijdrage moeten leveren. Op welke termijn zou invoering mogelijk zijn? Wat moet er nog ter voorbereiding van de invoering gebeuren, los van de financiering?

De heer Van der Steenhoven betreurde het dat de verschillende overheden er tot op heden niet in geslaagd zijn om voor nieuwbouwlocaties goede openbaarvervoersvoorzieningen te realiseren, terwijl zij die intentie toch wel hadden. Er moet op korte termijn zicht zijn op hoogwaardig openbaar vervoer voor Vinex-locaties en andere nieuwbouwlocaties. Hij verzocht om een notitie hierover, waarin wordt aangegeven wat de problemen zijn. Een goed openbaarvervoersnet is belangrijk, anders worden mensen gedwongen in de auto te stappen. Dat zal de automobiliteit met name rondom de grote steden alleen maar bevorderen en dat is niet de bedoeling. Overigens vond hij de proefprojecten die in drie Vinex-locaties worden gedaan wel de moeite waard en stelde in dit kader voor te denken aan gereduceerde tarieven voor strippenkaarten in plaats van te werken met een chipkaart. Hij sloot zich aan bij de opmerkingen van de heren Van Gijzel en Reitsma inzake de brief van de minister naar aanleiding van het amendement-Van Gijzel. Naar aanleiding van het rapport van de Rekenkamer inzake streekvervoer merkte hij op dat mensen uit de openbaarvervoerssector al hebben aangegeven dat de dubbeldoelstelling «kostendekking en reizigersgroei» niet haalbaar is. Door de bezuinigingen op het openbaar vervoer lopen de reizigers weg en dan is een hogere kostendekkingsgraad niet haalbaar. Hoe kan deze impasse doorbroken worden? Op een gegeven moment valt er natuurlijk niets meer te besparen of meer efficiency te behalen. Door het nemen van extra maatregelen worden de reizigers eerder weggejaagd dan dat er kosten worden bespaard.

De heer **Van den Berg** (SGP) merkte op dat een duidelijk beleidskader en een wettelijk kader voor de verzelfstandiging van het openbaar vervoer ontbreken. Aan zijn motie in het kader van de ontwikkelingen van het spoorvervoer is nog steeds geen uitvoering gegeven. Wat het stads- en streekvervoer betreft wordt met smart gewacht op de Wet personenvervoer. Het verbaasde hem dat dit wetsvoorstel nog niet bij de Kamer voorligt. Duidelijk is dat er allang een advies van de Raad van State ligt. Wel refereert de minister nu al aan die wet en dat kan natuurlijk niet. Waarom duurt het zo lang voordat die wet er is? Ook het bedrijfsleven heeft dringend behoefte aan duidelijkheid. Hij noemde in dit verband de omvang van de vervoersgebieden. Er dreigt versnippering in concessiegebieden. Dat is geen goede ontwikkeling. Een ander onderwerp dat

gevoelig ligt is de duur van de aanbestedingscontracten. Ook hiervoor ontbreekt een helder beleidskader. Hij noemde de motie-Hofstra/Giskes, waarin de minister werd verzocht alle ontbrekende beleidsstukken voor 1 februari aan de Kamer te doen toekomen. Die datum nadert met rasse schreden. Het is in het belang van een goed openbaar vervoer dat er ten spoedigste een wettelijk kader en een beleidskader aan de Kamer wordt voorgelegd.

De heer Van den Berg stelde dat het waardevolle rapport «Werkt marktwerking?» een te eenzijdige benadering van het marktdenken in het openbaar vervoer op z'n minst nuanceert. Opvallend is dat het rapport aantoonde dat er geen duidelijk verschil bestaat tussen steden met en zonder marktwerking als het gaat om de groei van het aantal reizigers. Succesvol openbaar vervoer is veelal te danken aan andere factoren dan marktwerking. Die conclusie mag toch zeker de ideologische gedrevenheid van de regering op dit punt corrigeren. Hij vroeg zich af of de regering niet te eenzijdig inzet op marktwerking. Is er wel voldoende aandacht voor de andere factoren? Hem was ook opgevallen dat in de Europese steden met marktwerking geen gebruik werd gemaakt van een bonus-malusstelsel, zoals in Nederland is opgezet. Kennelijk kan marktwerking ook succesvol zijn zonder gebruik te maken van een dergelijk systeem. Overigens is het merkwaardig dat marktwerking via een bonus-malusregeling de overheid alleen maar geld kost, terwijl het systeem toch geld zou moeten opleveren. Dat geld zou beter aan het verbeteren van het openbaarvervoerssysteem kunnen worden besteed. Hij was enthousiast over de introductie van chipkaart in het openbaar vervoer. Hij maakte zich echter zorgen over de voortgang van het project en wilde graag op de hoogte worden gesteld van de huidige stand van zaken. Hoe staat het met de medewerking van de decentrale overheden en de vervoerders?

Vervolgens wees de heer Van den Berg op de vreemde gang van zaken rondom de stimuleringsregeling marktwerking. De minister had in oktober 1998 al toezeggingen gedaan op grond van die regeling en die zijn naar aanleiding van het amendement-Van Gijssel ingetrokken. Nu ligt er een ander voorstel op tafel. Dat is niet fraai. De minister is wel erg hard van stapel gelopen. Het leek hem sowieso niet verstandig om vooruit te lopen op de discussie over marktwerking. Zo is er nu weer 11 mln. uitgetrokken in het kader van de stimuleringsregeling. Is er wat dat betreft nog een weg terug als de Kamer ten principale oordeelt dat marktwerking niet het juiste instrument is?

De heer Van den Berg sprak zijn zorg uit over de openbaarvervoersvoorzieningen bij Vinex-locaties. Er worden nog steeds nieuwe woonwijken gebouwd zonder dat er gezorgd is voor goed openbaar vervoer. Hoe is dat mogelijk? De Kamer heeft verschillende keren aangedrongen op een goede en snelle regeling. Hij vond dat er ten spoedigste adequate maatregelen genomen moeten worden voor nog te bouwen nieuwbouwlocaties.

Wat het aanbestedingsexperiment voor de contractsector spoorvervoer betreft merkte hij op dat ook hier het wettelijk kader ontbreekt. Nog steeds wordt gebruik gemaakt van een experimenteel artikel, met alle risico's van dien. Het is zelfs voorgekomen dat de rechter moest interveniëren.

De heer Van den Berg betreurde het dat er geen sprake zal zijn van kaartintegratie. Bij iedere aanbesteding zou de voorwaarde moeten worden gesteld van kaartintegratie en kaartacceptatie. Het gaat om de bevordering van een integraal systeem van openbaar vervoer. Als daar geen kaartintegratie plaatsvindt, wordt dat belemmerd. Daarnaast kan overwogen worden in het programma van eisen een bepaling inzake informatievoorziening op te nemen. Zo zou de verplichting kunnen worden opgenomen om mee te werken aan het landelijk

OV-informatiesysteem. Overigens geldt hier ook de vraag: is er na de experimenten nog een weg terug? Is de aanbesteding inmiddels gepubli-

ceerd? Zijn alle problemen inzake de positie van het zittende personeel opgelost?

De heer **Poppe** (SP) twijfelde eraan of dit algemeen overleg veel zoden aan de dijk zal zetten, omdat nog niet duidelijk is wat marktwerking precies inhoudt voor de openbaarvervoerssector. Hij wees in dit verband ook op het ontbreken van een wettelijk kader.

Uit het rapport «Werkt marktwerking?» blijkt dat een succesvol openbaar vervoer afhankelijk is van een aantal factoren en niet alleen van marktwerking. De overheid moet een goed flankerend beleid voeren, er moet sprake zijn van integratie van ruimtelijk beleid en vervoersbeleid, van regionale samenwerking. Daarnaast moet de overheid financiële prikkels geven. De overheid moet een bijdrage leveren zowel aan efficiency van het openbaar vervoer als aan de kwaliteit van het openbaar vervoer. De heer Poppe vreesde dat verdergaande liberalisering ertoe leidt dat de overheid die goede bijdrage niet zal leveren. Hij wees erop dat het openbaar vervoer een nutsfunctie heeft en dat het in overheidshanden moet blijven. In het kader van de experimenten met eindgebruikers-subsidie vroeg hij wat er gedaan wordt voor de inwoners van gemeenten waar het openbaar vervoer wordt opgeheven, omdat er te weinig inwoners zijn. Kunnen de mensen in die dorpen ook gebruik maken van een subsidieregeling om bijvoorbeeld een taxi te nemen? Zo niet, dan ontstaat er toch een vreemde vorm van rechtsongelijkheid. Hij vond vervolgens dat de overheid haar verantwoordelijkheid moet nemen en zich niet moet laten wegdrücken door het marktfundamentalisme dat opgang doet. De overheid moet een bredere functie hebben dan alleen het geven van financiële prikkels. Hij was het eens met het gestelde in het rapport dat de overheid vele acties moet ondernemen om het openbaar vervoer samen met de vervoersbedrijven tot een succes te maken. De heer Poppe vroeg in het kader van de introductie van de chipkaart of er grenzen gesteld worden aan de tariefdifferentiatie. Wellicht zou een nationaal tariefsysteem ingevoerd kunnen worden. Dat heeft voordelen zowel voor de klant als voor de vervoerder. Het belang van een beter inzicht in het reizigersgedrag onderschreef hij. Wel moet daarbij de privacy van de klant gegarandeerd zijn. Kan de vervoerder bijvoorbeeld een klantenprofiel opstellen, zonder inbreuk te doen op de privacy van de reiziger?

Vervolgens merkte hij op dat de decentrale overheid een financiële bijdrage krijgt die aangewend kan worden voor zowel openbaar vervoer als bedrijfsvervoer. Het aandeel dat besteed wordt aan het bedrijfsvervoer is afhankelijk van de mate waarin het succesvol is. De heer Poppe vreesde dat het op deze wijze subsidiëren van bedrijfsvervoer ten koste zal gaan van het openbaar vervoer. Dat kan toch niet de bedoeling zijn? Hij zou graag zien dat het bedrijfsvervoer uit een aparte pot gesubsidieerd wordt. Hij begreep niet waarom er een stimuleringsregeling marktwerking moet zijn en hij onderschreef de visie van de heer Van Gijzel op dit punt. Als marktwerking het medicijn is tegen alle kwalen, dan verkoopt dat medicijn toch zichzelf? Of gelooft de minister er zelf niet zo in en probeert zij daarom de lagere overheden met iets lekkers in het vooruitzicht over de marktwerkingsdrempel te trekken.

De heer Poppe betreurde het dat het openbaar vervoer geen nutsfunctie meer is. Nu moet er bij Vinex-locaties een ingewikkelde bureaucratische regeling getroffen worden om de mensen van vervoer te voorzien. Hij wilde duidelijkheid over de kosten die dit met zich brengt. Kan de overheid voorkomen dat particuliere ondernemingen, bijvoorbeeld taxibedrijven, op deze manier gespekt worden?

In het kader van het aanbestedingsexperiment voor de contractsector spoorvervoer vroeg de heer Poppe of in de nieuwe Wet personenvervoer 2000 overname van het personeel gegarandeerd is en of de tarieven omhoog zullen gaan. Hij wees erop dat het de bedoeling is dat het huidige

voorzieningen en kwaliteitsniveau gehandhaafd wordt en dat de dienstregeling gelijkwaardig wordt aan die voor 1998/1999. Kiest de provincie Groningen voor het nationaal tariefsysteem? Zal de provincie Groningen de zones kleiner maken en daarmee de kaartjes duurder, zoals bij het stads- en streekvervoer in Friesland is gebeurd? Hij merkte vervolgens op dat hij het een wonderlijke zaak vindt dat onrendabele lijnen worden aanbesteed en dat de markt hier orde op zaken moet stellen.

Ook mevrouw **Giskes** (D66) vindt dat de laatste jaren om het onderwerp marktwerking heengedraaid wordt. Dat is een slechte zaak. Niet voor niets is de motie-Hofstra/Giskes ingediend, waarin de regering gevraagd wordt om spoed te betrachten met het verstrekken van de stukken die betrekking hebben op marktwerking. Natuurlijk is marktwerking geen middel tegen alle kwalen. Het kan wel een middel zijn om de openbaarvervoersvoorzieningen te verbeteren. Het is in ieder geval van belang om wat de marktwerking betreft eindelijk eens terzake te komen. Uit het onderzoek «Werkt marktwerking?» blijkt dat marktwerking alleen niet genoeg is om tot verbetering van het openbaar vervoer te komen. Nadrukkelijk wordt gerefereerd aan de samenhang met de ruimtelijke ordening. Belangrijk is dat vastgelegd wordt dat er niet al te kleine concessiegebieden ontstaan. Dat zou uit een oogpunt van ketenbenadering onverstandig zijn. Aan de decentralisatie van het openbaar vervoer zit ook een financiële kant. In het kader van het nationaal verkeers- en vervoersplan zou onderzocht moeten worden welke financiële consequenties het leggen van meer verantwoordelijkheid bij de lagere overheden heeft. Mevrouw Giskes nodigde de minister uit daar in beschouwende zin op in te gaan.

In het kader van de introductie van de chipkaart zijn praktijkproeven aangekondigd. Is daar al iets meer over bekend? Met betrekking tot de wijzigingen Besluit personenvervoer merkte mevrouw Giskes op dat het wenselijk is dat er een financiële prikkel gegeven wordt, al was het maar om te leren van de ervaringen die zijn opgedaan en om een aantal fouten te vermijden. Dat neemt niet weg dat het belangrijk is dat er een duidelijk wettelijk kader is.

Ook mevrouw Giskes maakte zich zorgen over de consequenties van de bescherming van het zittende personeel voor de beoogde marktwerking. Dat is een kwestie die goed geregeld moet worden.

Zij kon instemmen met de plannen voor het bedrijfsvervoer. Daarmee zal een positieve bijdrage geleverd worden aan het mobiliteitsprobleem. Van meet af aan heeft de fractie van D66 aangedrongen op goede voorzieningen voor het openbaar vervoer bij het opzetten van nieuwbouwlocaties. Het gaat natuurlijk wat ver om grote aanloopverliezen door een exploitant voor lief te laten nemen als de locaties nog maar gedeeltelijk bewoond zijn. De persoonsgebonden budgetbenadering sprak mevrouw Giskes aan. Zij maakte wel de kanttekening dat de voorzieningen niet dusdanig riant gemaakt moeten worden dat het voor mensen een stap terug is als deze stoppen, zodat zij geneigd zijn om weer in de auto te stappen.

Zij steunde het aanbestedingsexperiment in het noorden van het land en tekende daarbij aan dat niet te licht over het gebruik van verschillende kaartsoorten moet worden gedacht. Te gemakkelijk wordt gesteld dat het over het algemeen gaat om mensen die zich lokaal verplaatsen en niet om mensen die naar een verder weg gelegen bestemming moeten of daar vandaan komen. Die mensen zouden verplicht worden om een nieuw kaartje te kopen. Daar moet een goede regeling voor zijn. Zij was het ermee eens dat het een slechte zaak is om vooruitlopend op een wetsvoorstel in te stemmen met een regeling.

Mevrouw Giskes merkte vervolgens op dat het rapport van de Algemene Rekenkamer vermeldt dat een reserve van 225 mln. vakkundig is weggewerkt. Maakt dit iets uit voor de overheid? De overheid is immers aandeelhouder en dan zou het gezien kunnen worden als een vestzak-

broekzakkwestie. Of is er sprake van het weglekken van gelden. Zo ja, wat gaat de minister hieraan doen?

Het antwoord van de regering

De **minister** deelde mede dat zij verwacht dat de Kamer op 1 april kan beschikken over alle documenten waarop in de motie-Hofstra/Giskes wordt gedoeld. Dat zijn de Wet personenvervoer 2000, de nota Derde eeuw spoor en het wettelijk kader voor het spoor. Het lukt niet om alle documenten voor 1 februari aan de Kamer voor te leggen. Het betreft een uiterst complexe materie en er mogen geen losse draden in het systeem zitten. Uit de discussie over ervaringen in het buitenland blijkt wel dat het om meer gaat dan marktwerking alleen. Zij verwachtte dat zowel de Wet personenvervoer 2000 als de nota derde eeuw spoor in februari gereed zal zijn. Apart zal er in februari een standpunt worden toegezonden over taxivervoer. Vervolgens zal de wetgeving over het spoor op basis van de nota verder moeten worden uitgewerkt. Zij verwachtte dat dit wettelijk kader in april bij de Kamer zal voorliggen. Zij was zich ervan bewust dat per 1 januari 2000 het contract met de Nederlandse spoorwegen afloopt en dat dan alles geregeld moet zijn. Om goed te kunnen beoordelen hoe aangekeken wordt tegen de standpunten van het kabinet zal met alle betrokkenen gesproken moeten worden. Dat kost tijd. Zij wees erop dat dit altijd het geval is bij het poldermodel. Je steekt er van tevoren redelijk wat tijd in, in de hoop dat het proces gedragen wordt door de betrokkenen. Het gaat om de vraag hoe voor de Nederlandse burger het openbaar vervoer beter kan worden georganiseerd. Het gaat om goede aansluitingen tussen bijvoorbeeld spoorvervoer en busvervoer. Dat moet via de decentrale overheden met concessieverlening beter en anders geregeld worden. Het gaat om kwalitatief beter, goed en betaalbaar openbaar vervoer. Dan gaat het niet om ideologieën en om het idee dat er sprake is van marktfundamentalisme. De zaken moeten pragmatisch benaderd worden. De omvang van de concessiegebieden is een onderwerp dat aan de orde is bij de behandeling van de Wet personenvervoer 2000. Ook in de nota zal er het een en ander over worden gezegd. Zij was het ermee eens dat zij niet had mogen verwijzen naar komende wetgeving als het gaat om personeelsbeleid. Dat geldt echter niet voor de experimenten. Experimenten worden gedaan als een vorm van scholing. Het is de bedoeling om van de ervaringen te leren. Het experiment in Groningen betreft een aantal niet-rendabele lijnen, die gehandhaafd kunnen worden op een betere manier. Dat is in het belang van de burgers. Een en ander gebeurt op basis van het experimenteerartikel.

Om aan te geven welke verbeteringen er bereikt kunnen worden met marktwerking verwees zij naar de ervaringen met PTT-Post en PTT-Telecom. Iedereen zal moeten toegeven dat de verzelfstandigings- en privatiseringsoperatie heeft geleid tot verbeteringen, onder andere wat de serviceverlening betreft, zonder dat de burger van een koude kermis is thuisgekomen. Nederland heeft het enige winstgevend postbedrijf van heel Europa. Dat is een geweldige verdienste.

Vervolgens ging zij in op de positie van het zittende personeel. De commissie-Laan heeft uitgezocht wat redelijke maatregelen zijn bij het samengaan van bedrijven. Die commissie heeft een advies uitgebracht. Gesteld is dat het sturende personeel sowieso overgaat naar de nieuwe bedrijfsvorm. Van het garagepersoneel en het administratief personeel zal een evenredig deel over kunnen gaan. Wat evenredig is zal nader moeten worden uitgewerkt. Met de vakbeweging is dit onderdeel besproken en de misverstanden die hierover waren ontstaan zijn weggenomen. Er is overeenstemming bereikt met alle vakorganisaties die hierbij betrokken zijn over het begrip «evenredig deel». Dat heeft ertoe geleid dat het draagvlak voor het wetsvoorstel enorm is toegenomen. Dat is winst. Een en ander zal verwerkt worden in de Wet personenvervoer 2000.

De minister deelde mede dat het in afwachting van de invoering van de geïntegreerde chipkaart mogelijk is om ook met een strippenkaart via het spoor te reizen. Dus iemand die met een bus aankomt en overstapt op de trein hoeft geen treinkaartje te kopen. Stapt men over van de ene trein op de andere, dan blijft het treinkaartje geldig. Dat is een integratie naar twee kanten. Het is de bedoeling dat er binnenkort contracten gesloten worden voor twee proeven met de chipkaart in Groningen en Maastricht. Deze experimenten gaan dit jaar van start. In Utrecht en Den Haag worden volgend jaar experimenten gestart met de bus en de tram. De minister verwachtte dat de geïntegreerde chipkaart vanaf 2002 geïntroduceerd wordt. Zij meldde ook dat gedacht wordt aan samenwerking met de ANWB. Het opstellen van een reizigersprofiel zag zij niet als inbreuk op de privacy van de cliënt. Het aanbod van het openbaar vervoer kan alleen maar worden verbeterd door meer te weten over de wensen van de reiziger. Daar kan de marktpolicy op afgestemd worden. Bovendien kunnen de gegevens anoniem verwerkt worden. Het is niet de bedoeling dat de overheid een financiële bijdrage gaat leveren aan de invoering van de chipkaart. Een overheid die er te happig op is om alle kosten voor haar rekening te nemen, zal er niet toe leiden dat men de bedrijfsvoering goed op orde heeft. Het is in het belang van de bedrijven dat zij afgerekend worden op het vervoer dat zij leveren. Uiteraard is de overheid wel betrokken bij de ideeënontwikkeling en bij de experimenten.

Wat het bedrijfsvervoer betreft merkte de minister op dat bij de besteding van de middelen accountantscontrole aan de orde is. Op de vraag of het invoeren van deze vorm van bedrijfsvervoer ten koste zal gaan van het openbaar vervoer, antwoordde zij dat het daarbij gaat om de mate van succes van de vervoerssoort. Vervoer moet afgestemd zijn op wat de klant wil. Succesvol bedrijfsvervoer zal juist als een prikkel werken en leiden tot een klantvriendelijker, veiliger en aantrekkelijker openbaar vervoer. Het leek de minister een gezonde vorm van competitie.

De minister ging nog in op de opmerkingen over het openbaar vervoer bij Vinex-locaties. Je kunt natuurlijk niet verwachten dat in een stadswijk die nog in ontwikkeling is het openbaar vervoer meteen goed geregeld is. In het MIT (meerjarenprogramma infrastructuur en transport) worden de wensen die geïnventariseerd zijn gehonoreerd. Uit overleg dat de minister gevoerd heeft met de bestuurlijke commissie Randstad is gebleken dat alle provincies en Vinex-gebieden tevreden zijn over de afspraken die zijn gemaakt. Daarmee is een belangrijke barrière geslecht. Het traject voldoet dus aan de verwachtingen, maar dat betekent niet dat alles meteen kan worden aangelegd. Daarom is een overbrugging nodig. Het is niet zo dat met de experimenten de kas van de taxivervoerder wordt gespekt. De taxivervoerder doet gewoon zijn werk.

De minister wilde de opmerkingen die zijn gemaakt over het rapport «Werkt marktwerking?» meenemen bij de behandeling van de Wet personenvervoer 2000. Dan gaat het om een wettelijk instrumentarium met behoud van decentralisatieopties. Er zal dan uiteraard ook met de verschillende decentrale overheden gesproken worden over de vraag hoe succesvol openbaar vervoer gestimuleerd kan worden.

Vervolgens deelde de minister mede dat een recente balans van VSN opgenomen is in de jaarstukken van VSN die openbaar zijn. Zij wees erop dat de overheid aandeelhouder is. Het is dus voor de overheid van groot belang dat er sprake is van een goede winstontwikkeling. De Kamer wordt uiteraard op de hoogte gehouden van de verschillende ontwikkelingen.

Naar aanleiding van het amendement van de heer Van Gijssel op de begroting van VW, maakte de minister nog enkele opmerkingen over de additionele bezuinigingen op het openbaar vervoer. Er wordt gezocht naar mogelijkheden om via aanbestedings- en tenderingsprocedures geld te winnen. Er loopt momenteel een omvangrijke aanbesteding. Op deze wijze kan de taakstelling worden gerealiseerd, zonder dat bezuinigd hoeft te worden op het openbaar vervoer. Het kabinet is hiermee akkoord

gegaan. De minister meende dat er een misverstand was ontstaan over het beschikbaar zijn van gelden voor agressiebestrijding en dat het amendement van de heer Van Gijzel daarop doelt. Dat blijkt niet het geval te zijn. Zij steunde wel de doelstelling in het amendement van de heer Van Gijzel, maar meende dat een en ander financieel reeds is vertaald. Het budget voor agressiebestrijding valt onder de algemene uitkering. Een herverdeling van de gelden is terecht, omdat niet alleen de Randstad met agressie te maken heeft. De in haar brief voorgestelde bonusregeling, die in overleg met provincies en gemeenten tot stand is gekomen, wilde zij wel handhaven. Dat hoeft niet meteen, maar het kan eventueel via een suppletore wijziging. Zij was het ermee eens dat het geen goede zaak is als steeds meer op het openbaar vervoer gekort wordt. Zij verontschuldigde zich voor het feit dat haar brief zo kort voor het overleg was verzonden en zegde toe over een aantal knelpunten schriftelijk opheldering te geven.

De voorzitter van de commissie,
Blaauw

De waarnemend griffier van de commissie,
Floor