

Vergaderjaar 2005–2006

30 368

## «Gratis» openbaar vervoer

Nr. 6

## VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 31 augustus 2006

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft op 28 juni 2006 overleg gevoerd met minister Peijs van Verkeer en Waterstaat en het lid Dijkema over:

- **de initiatiefnota Gratis openbaar vervoer**, aan de hand van:
- de brief van het lid Dijkema met de initiatiefnota «Gratis» openbaar vervoer (30 368, nr. 1);
- de brief van de minister met een eerste reactie op de initiatiefnota van het lid Dijkema over «gratis» openbaar vervoer (30 368, nr. 2);
- de brief van de minister met de kabinetsreactie op de initiatiefnota «Gratis» openbaar vervoer (30 368, nr. 3).

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

## Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Hofstra** (VVD) stelt dat gratis openbaar vervoer niet bestaat; hooguit is de vraag wie de rekening betaalt. Wel is het goed om te kijken of met creatievere tariefssystemen een verschuiving kan plaatsvinden van de auto naar het openbaar vervoer. Hij is een voorstander van proeven met kleinschalig vervoer en het bundelen van regelingen, alsook van het bekijken bij groot wegonderhoud van mogelijkheden tot lokaal maatwerk met gebruikmaking van het OV. Het is niet onredelijk dat hierbij een bijdrage wordt gevraagd van werkgevers. Welke criteria hierbij worden gehanteerd en hoe verhouden de kosten zich tot de baten? Het is niet nodig om werknemers geheel vrij te stellen. Voorts is hij tegen gratis OV voor bepaalde doelgroepen. Hij stemt evenmin in met de voorgestelde financiële dekking.

De heer **Slob** (ChristenUnie) is van mening dat de initiatiefnota op hoofdlijnen steunt verdient. Het OV moet op een creatieve manier beter worden gepositioneerd. Gratis OV is een mogelijkheid, maar ook met aantrekkelijke tarieven kan worden bereikt dat meer reizigers gebruikmaken van het OV in plaats van de auto. Hij vraagt naar de financiële dekking. Gratis OV voor doelgroepen is bespreekbaar, maar niet voor de categorie werkzoekenden.

Uit de reactie van de regering op de initiatiefnota blijkt dat er een cultuurverandering bij Verkeer en Waterstaat plaatsvindt. De inzet op fileknel-

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Dijkema (PvdA), Hofstra (VVD), onder-voorzitter, Atsma (CDA), voorzitter, Van Gent (GroenLinks), Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Depla (PvdA), Van As (LPF), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GroenLinks), Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Boelhouwer (PvdA), De Krom (VVD), Verdaas (PvdA), Hermans (LPF), Dezentjé Hamming (VVD), Van Hijum (CDA), Roefs (PvdA), Van der Sande (VVD), Lenards (VVD), Knops (CDA) en Krähe (PvdA).  
Plv. leden: Samsom (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Hessels (CDA), Özütok (GroenLinks), Smeets (PvdA), Slob (ChristenUnie), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Van Winsen (CDA), Halsema (GroenLinks), Jager (CDA), Vergeer (SP), Van Haersma Buma (CDA), Bakker (D66), De Pater-van der Meer (CDA), Van Dam (PvdA), Van Beek (VVD), Dubbelboer (PvdA), Van den Brink (LPF), Oplaat (VVD), Buijs (CDA), Van Dijken (PvdA), Szabó (VVD), Aptroot (VVD), Ten Hoopen (CDA) en Heemskerk (PvdA).

punten is mager, maar wellicht een begin. Hij pleit ervoor dat hiervoor een behoorlijke periode wordt gehanteerd. Waaraan wordt concreet gedacht? Hij is ervoor om door middel van aansprekende voorbeeldprojecten goedkoper OV tussen de grote steden te stimuleren en verwijst in dit verband naar het voorstel om meer gebruik te maken van de extra sporen tussen Amsterdam en Utrecht.

Voor sommige doelgroepen kan worden gekozen voor gratis of goedkoper OV, waardoor het aantal reizigers in delen van de OV-keten kan toenemen. Kan een experiment worden gestart voor gehandicapten? Dat hbo- en universitaire studenten wel een OV-studentenkaart krijgen en mbo-scholieren niet, leidt tot scheve verhoudingen.

Hij is gecharmeerd van het voorstel voor een innovatiefonds en is van mening dat de regering dit te gemakkelijk ter zijde schuift. Waarom zou differentiatie op basis van volle bussen, trams en metro's niet passen in de systematiek van de brede doelluitkering (BDU)? Met een innovatiefonds kunnen tijdelijke experimenten worden gefinancierd, die zichzelf kunnen terugverdienen doordat na afloop naar verwachting meer reizigers gebruik blijven maken van het OV.

Hoe ziet de minister haar rol bij het loket voor concessieoverstijgende derdebetaling? Moet die rol beperkt blijven tot het vragen van aandacht bij de koepelorganisaties?

De heer **Mastwijk** (CDA) zal de meeste voorstellen uit de initiatiefnota niet steunen. Gratis OV bestaat niet; aan OV tegen een gereduceerd of nultarief hangt een prijskaartje. Hij is tegen het terugdraaien van de bezuinigingen op het OV.

Een tegenstrijdigheid in de initiatiefnota is het voorstel om de BDU op te plussen voor een innovatiefonds. De BDU is immers bedoeld om de regio's zoveel mogelijk keuzemogelijkheden te bieden en niet om vanuit Den Haag oplossingen aan te dragen. Een aantal voorstellen wordt terecht gekoppeld aan de techniek van de OV-chipkaart, maar vooral de lagere overheden en de bedrijven zullen met dit systeem werken. Binnen het kader van de BDU en met de OV-chipkaart zullen lagere overheden veel mogelijkheden hebben om aangepaste en toegespitste OV-oplossingen te realiseren. Hij roept mevrouw Dijkema op om de initiatiefnota naar de lagere overheden te sturen en hen uit te nodigen om er gebruik van te maken binnen hun ruime bevoegdheden.

Een bezwaar tegen de initiatiefnota is ook dat hiermee blijkbaar herverdeling van welvaart wordt beoogd. De discussie over het OV en het tegengaan van congestie moet worden gescheiden van de discussie over inkomensbeleid en herverdeling van welvaart.

De heer Mastwijk gaat ervan uit dat de voorstellen uit de initiatiefnota niet leiden tot minder congestie. Hij verwacht dat automobilisten straks niet massaal zullen overstappen op de bus en de tram. Als te veel fietsers en voetgangers overstappen op de bus en de tram, zou de kwaliteit van het OV zelfs achteruit kunnen gaan. Bij nieuwe experimenten zal rekening moeten worden gehouden met dergelijke effecten.

Hij is benieuwd naar de resultaten van experimenten met gratis OV voor forensen op belangrijke fileknelpunten. Nader onderzoek zal moeten uitwijzen hoe minder congestie kan worden gerealiseerd.

Er zijn wat hem betreft geen zwaarwegende redenen om gratis of goedkoop OV aan te bieden aan ouderen, gehandicapten, 16- en 17-jarige mbo-scholieren en werkzoekenden. Het is verstandiger om de beschikbare middelen voor ouderen en gehandicapten in te zetten op het vergroten van de toegankelijkheid en de kwaliteit. Ziet de minister mogelijkheden om dit bij de komende begroting te versnellen? In het kader van de aanpak van de inkomensproblematiek of het doorbreken van sociaal isolement kunnen gemeenten gratis OV inzetten als onderdeel van het armoedebeleid. Gratis OV voor gehandicapten leidt niet altijd tot voordeel voor alle gehandicapten, omdat niet het tarief, maar de toegankelijkheid

meestal het probleem is. De heer Mastwijk is benieuwd naar de resultaten van de pilot inzake de bundeling van het doelgroepenvervoer. OCW studeert nog op de kwestie van gratis OV voor mbo-scholieren. Hij ziet weinig heil in gratis OV voor werkzoekenden.

De heer Mastwijk roept de minister op zich meer te richten op de optie van derdebetaling nadrukkelijk te kijken naar de mogelijkheid van fiscale ondersteuning. Hij overweegt in tweede termijn een motie op dit punt in te dienen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA) omarmt de initiatiefnota van harte en vindt dat Nederland rijp is voor gratis OV. Het OV moet niet een optie of alternatief zijn, maar uitgangspunt. Een van de succesfactoren in Vlaanderen was de eenduidige beleidskeuze van de Vlaamse overheid, die gebaseerd was op een visie op het OV die veel breder was dan verkeer en vervoer. Is de minister bereid haar visie op het OV op papier te zetten?

Het lijkt erop dat de minister niet geheel negatief staat tegenover de initiatiefnota, maar waarom wil zij alleen experimenteren met gratis OV op plekken waar in verband met wegwerkzaamheden extra files worden verwacht? De experimenten worden hiermee beperkt tot de doelgroep forensen. Hoe staat het met de overige doelgroepen? Is de minister bereid geld beschikbaar te stellen voor experimenten van vervoersregio's met gratis OV voor ouderen, bijvoorbeeld in de daluren?

Zij merkt op dat veel 16- en 17-jarige mbo-scholieren niet dichtbij school wonen en niet in aanmerking komen voor een tegemoetkoming in de onderwijsbijdrage en schoolkosten. De kwestie van het gebruik van het OV door gehandicapten met een lichte functiebeperking wordt naar haar mening te gemakkelijk afgewenteld op de gemeente. Het is juist de taak van de minister om uit te dagen en uit te lokken.

De initiatiefnota bevat wel een integrale visie op het OV, bevat wel uitdagingen en lokt gemeenten en vervoersregio's wel uit. Hoe kunnen OV-bedrijven bereid worden gevonden om deze doelgroepen wel in de bus te krijgen? Met welke ideeën kan men in aanmerking komen voor het innovatiepakket; wat is er innoverend aan? Voor de PvdA-fractie is nog niet voldoende aangetoond dat er sprake is van een probleem voor de doelgroep werkzoekenden. Mevrouw Roefs vraagt wat mevrouw Dijkma verwacht van dit notaoverleg.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) gaat ervan uit dat er afspraken over de initiatiefnota kunnen worden gemaakt voor de begroting 2007. De ontwikkelingen in Vlaanderen zijn interessant: met een hogere economische groei dan in Nederland is het autoverkeer niet gegroeid, terwijl het OV fors is gegroeid en mogelijk verder zal groeien. In Vlaanderen wordt het OV als basisrecht beschouwd, wordt er op gewestelijk niveau actief beleid gevoerd op het OV en is een verschuiving zichtbaar van de auto naar het OV, terwijl het OV in Nederland vooral als financieringskwestie wordt benaderd en op het bordje van de lagere overheden wordt geschoven. Waarom is de trein in de initiatiefnota buiten beschouwing gelaten? Hij stelt voor om op de A1 te beginnen met experimenten met gratis OV bij fileknelpunten en bij groot onderhoud. Dan kan worden bekeken wat de effecten zijn op de files en of dat niet effectiever is dan de aanleg van nog meer asfalt. Is het overigens niet een vorm van rechtsongelijkheid dat in zo'n geval het OV gratis wordt voor de automobilist, terwijl de reizigers die altijd gebruik hebben gemaakt van het OV daarvoor moeten blijven betalen?

De heer Duyvendak vraagt een substantieel experiment met gratis OV in de daluren voor 65-plussers. Hij vraagt dit ook voor gehandicapten, waarbij hij aantekent dat de problemen met de toegankelijkheid mogelijk een grotere drempel vormen. Een OV-studentenkaart voor mbo-scholieren is wellicht een betere optie dan gratis OV. Hij plaatst kanttekeningen bij het voorstel voor gratis OV voor werkzoekenden.

Wat de financiering betreft, geldt dat een aantal budgetten allang had moeten worden samengevoegd. Wat is de reactie van de minister hierop? Hij is een voorstander van landing- en take off-heffingen op vliegvelden. Financiering uit het wegbudget is gerechtvaardigd voor filebestrijding en het voorgestelde innovatiefonds kan wat hem betreft niet snel genoeg worden gerealiseerd.

De heer Duyvendak stelt voor om in Tilburg op stedelijke schaal te experimenteren met gratis OV en ook de trein daarbij te betrekken.

In de evaluaties zal het effect van gratis OV voor het fietsgebruik moeten worden bekeken. Het is geen succes, als blijkt dat fietsers voortaan de bus of trein gebruiken.

Mevrouw **Gerkena** (SP) is van mening dat er nog veel kan worden geleerd van de ervaringen in Vlaanderen. Bij gratis of goedkoper OV gaat het om gedifferentieerde tarieven om het OV betaalbaar te houden. Zij betreurt het dat de keuze voor gratis of goedkoper OV niet centraal heeft gestaan in de initiatiefnota. Een principiële keuze hiervoor is een effectief middel om het OV overeind te houden als ruggengraat van de mobiliteit, die nodig is om de bereikbaarheid van Nederland overeind te houden. De vraag is hoe men behalve niet-betalende reizigers ook meer betalende reizigers in het OV krijgt, waardoor de uiteindelijke kosten lager en de maatschappelijke effecten groter zullen zijn. Het is jammer dat de indienst van de initiatiefnota aan «cherry picking» doet door te kijken naar de vele positieve neveneffecten en die te hanteren als argument bij haar voorstellen. Daardoor is het voorstel niet eenduidig en biedt het niet de benodigde basis voor een goed prijsbeleid voor het OV. Voor mevrouw Gerkena is de nota een begin en niet het einddoel. Zij vraagt waarom de trein buiten beschouwing is gelaten. Waarom is gekozen voor het gratis OV en is niet gekeken naar het complete pakket van betaalbaar OV? Het aanbieden van gratis OV op fileknelpunten is een interessante mogelijkheid om een oplossing te vinden voor deze knelpunten met goede effecten op de lange termijn. Zij vraagt welke deskundigen hebben berekend dat weinig ouderen voor 9 uur gebruik zullen maken van gratis OV. Als die groep inderdaad beperkt is, zou het OV voor ouderen 24 uur gratis kunnen zijn. Gratis OV voor gehandicapten is ook een interessante optie en kan kostenbesparend werken. Gratis OV is geen oplossing voor de problematiek van de 16- en 17-jarige mbo-scholieren. Zij is ervoor dat wordt bekeken of de OV-studentenkaart kan worden uitgebreid naar deze doelgroep, maar is niet overtuigd van de noodzaak van gratis OV voor werkzoekenden. Wel is zij een voorstander van gratis OV voor jongeren tot twaalf jaar. Het argument dat gratis of goedkoper OV voor 65-plussers bijdraagt aan het tegengaan van armoede en maatschappelijke eenzaamheid gaat voorbij aan de essentie dat gratis of goedkoper OV een positief effect heeft op het OV als geheel.

Mevrouw Gerkena schetst dat de minister wel een principiële keuze maakt voor de aanpak van de files. Het is goed dat de minister ziet dat het OV kan bijdragen aan de aanpak van de fileproblematiek, maar het is een gemiste kans dat niet wordt gesproken over het doorbreken van de neerwaartse spiraal van het OV. De huidige inrichting van het OV vormt een belemmering voor een centrale regie, die nodig is voor een dergelijke aanpak.

Het idee achter de basismobiliteit dat de overheid van oordeel is dat haar burgers recht hebben op mobiliteit en op OV spreekt haar bijzonder aan. De fractie van de SP zal op korte termijn met een initiatiefvoorstel komen op dit punt.

## Antwoord van de initiatiefneemster

Mevrouw **Dijksma** (PvdA) benadrukt dat ook «gratis» OV moet worden betaald, maar dat de vraag is hoe men aankijkt tegen de financiering van het OV en de rol ervan in de samenleving. Zij stelt dat het OV de ruggengraat van mobiliteit moet zijn. Om die reden moet dan ook een einde komen aan de bezuinigingen op het OV. De discussie over het nultarief moet ertoe leiden dat een groter maatschappelijk doel wordt gerealiseerd: een beter OV door mensen te verleiden eraan deel te nemen. Het gaat om een brede agenda: innovatie van het OV, toegankelijkheid, een goede dienstverlening, frequentie en regelmaat. Met de initiatiefnota wil zij bereiken dat het OV positief onder de aandacht wordt gebracht. Zij wijst erop dat uit onderzoek blijkt dat prijs de belangrijkste factor is voor reizigers.

Zij verschilt met de heer Hofstra van mening over de keuze van de aanpak van het OV. Dat geldt ook voor een mobiliteitstoeslag. Zij heeft genoteerd dat herverdeling van welvaart geen issue is voor de heer Mastwijk. Zij is het met de heer Slob eens dat met meer dan alleen nultarieven kan worden gewerkt om het OV gratis te maken.

Mevrouw Dijksma heeft in haar initiatiefnota de beleidsvrijheid van de decentrale overheden via de BDU niet willen aantasten. Wil je lagere overheden uitlokken tot ander beleid, dan moet er een financiële tegemoetkoming van de rijksoverheid tegenover staan. Afdwingen kan en hoeft ook niet; wel moet er een doorbraak worden geforceerd, zodat regio's met steun van de rijksoverheid experimenten kunnen starten. De dekking voor het innovatiefonds is gevonden in de Beterbegroting van de PvdA, waarbij een politieke keuze is gemaakt. Het argument dat een innovatiefonds tegenstrijdig is met de systematiek van de BDU, is onjuist. Zij waarschuwt dat men met een dergelijk argument de mogelijkheid uit handen geeft om invloed uit te oefenen op het beleid van de decentrale overheden. Er wordt niets afgedwongen; regio's worden verleid om te komen met goede plannen waaraan financiële ondersteuning uit zo'n fonds wordt geboden. Overigens staat zij open voor andere dekkingsvoorstellen vanuit de Kamer.

Gelet op de reacties vanuit de Kamer en de bezwaren van de minister trekt mevrouw Dijksma haar voorstel voor gratis OV voor werkzoekenden in. Zij stelt voor dat men zich verder concentreert op de doelgroepen ouderen, gehandicapten en mbo-scholieren. Zij wacht het voorstel van de heer Mastwijk over derdebetaling af.

Het is ook in het belang van de vervoerders dat het OV aantrekkelijker wordt gemaakt. Het is mevrouw Dijksma gebleken dat zij bereid zijn om te werken met praktisch werkbare voorstellen van concessiehouders waarmee een upgrade van het OV kan worden gerealiseerd.

Zij is het met de heer Duyvendak eens dat de voorstellen uit de initiatiefnota in de begroting 2007 terug te vinden moeten zijn en beklemtoont dat nog niet is aangetoond dat er al dan niet een verband is tussen gratis OV en het niet meer groeien van het autoverkeer.

Een trajectkaart voor mbo-scholieren voldoet en is goedkoper dan een OV-kaart. Fietsgebruik moet niet worden gedwarsboemd. Zij is voor experimenten op stedelijke schaal. Zij stelt voor om een experiment te starten op de A2/A67 bij Eindhoven. Gratis OV voor jongeren tot 12 jaar kan op decentraal niveau worden ingevoerd, waarbij geen grote regionale verschillen te verwachten zijn. Zij vraagt de minister om dit najaar niet alleen experimenten te beginnen met gratis OV voor forensen, maar ook voor ouderen en gehandicapten, eventueel in een beperkt aantal regio's. Na een jaar kan dan een algehele afweging worden gemaakt. Zij vraagt de minister voorts om hierover een tekst op te nemen in de begroting 2007 en het idee van het innovatiefonds niet weg te gooien.

## Antwoord van de minister

De **minister** weerspreekt dat de initiatiefnota een integrale visie op het OV bevat, aangezien de trein buiten beschouwing is gelaten. Zij is ervan overtuigd dat mobiliteit een prijs heeft, zowel het OV als de auto. Het is vreemd dat tegelijkertijd wordt gesproken over het beprijzen van de auto en over gratis OV voor bepaalde doelgroepen. Het is de vraag of die doelgroepen het wel nodig hebben en of mensen die geen gebruik maken van het OV moeten meebetalen aan het gebruik van het OV door mensen die dat zelf kunnen betalen. Overigens betekent een bezetting van het OV van 50% niet dat de trein en de bus de gehele dag halfleeg rijden. Daarin is er ook rekening mee gehouden dat het OV in de spits overvol is. Herverdeling van de welvaart vindt al plaats via een zeer progressief belastingstelsel. De minister is van mening dat dit niet ook nog via het OV moet gebeuren.

Uit een vergelijking van het OV-gebruik in Vlaanderen en in Nederland concludeert zij dat in Nederland en Vlaanderen op dit moment ongeveer hetzelfde aantal reizigers wordt vervoerd, maar dat dit in Nederland veel efficiënter en goedkoper gebeurt. Het OV-beleid in Vlaanderen is weliswaar anders dan in Nederland, maar met de in de Nota Mobiliteit geformuleerde doelstellingen heeft Nederland eenzelfde basisvoorziening als Vlaanderen.

De minister van Verkeer en Waterstaat doet niet aan inkomenspolitiek; daarvoor is er de (bijzondere) bijstand. Met het doelgroepenvervoer wordt voorzien in de mobiliteit van een aantal bijzondere groepen. Zij was blij met de motie-Dijksma die is gericht op een efficiënter OV, maar waarschuwt dat te veel centraliseren gevolgen kan hebben voor de budgetten, die nu bij de provincie of de gemeenten zijn gelegd.

In Vlaanderen is niet aangetoond dat mensen uit de auto in het OV terecht zijn gekomen. De stagnatie van de groei van het autoverkeer kan te maken hebben met een verzadiging van het autobezit. Ook is er tussen Vlaanderen en Nederland een verschil in de mate van gebruik van de bus en de trein. De minister noemt het succes in Vlaanderen daarom betrekkelijk. Bij fileknelpunten en groot wegonderhoud worden experimenten gehouden om automobilisten per bus of trein te vervoeren. Er is overleg met het ministerie van OCW over het verschaffen van een OV-kaart aan mbo-scholieren. Het is echter niet aan de minister van Verkeer en Waterstaat om voorzieningen te treffen voor doelgroepen die onder andere ministeries vallen.

De **voorzitter** stelt voor dat er geen moties worden ingediend, maar dat aan de voorzitter van de Kamer wordt gevraagd om het verslag van dit notaoverleg te agenderen voor de plenaire vergadering.

Daartoe wordt besloten.

## Nadere gedachtenwisseling

Mevrouw **Gerkena** (SP) zegt dat er weliswaar toonverschillen zijn tussen haar bijdrage en de initiatiefnota, maar dat de intentie geheel gelijk is. Zij kondigt aan dat zij in de plenaire vergadering een aantal verbetervoorstellen zal doen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) betreurt het dat de minister in haar beantwoording vooral op de rem staat ten opzichte van haar schriftelijke reactie. Hij heeft moties voorbereid om te starten met een experimenteer-gemeente en om op de A1 van en naar de Noordvleugel te starten met een experiment met de fileknelpunten.

Mevrouw **Roefs** (PvdA) is verbaasd dat de minister de vraag van mevrouw Dijkma niet heeft beantwoord of er niet een stap vooruit kan worden gezet. Het verbaast haar ook dat er bij de CDA-fractie geen beweging is te bespeuren. Ook zij zal in de plenaire vergadering verzoeken om experimenten met gratis OV voor ouderen en voor gehandicapten.

De heer **Mastwijk** (CDA) benadrukt dat het niet de bedoeling kan zijn om het OV te gebruiken voor een herverdeling van de welvaart. Het zal moeilijk zijn om, in het streven naar minder congestie, verwende mensen te verleiden om gebruik te maken van het OV in plaats van de auto. Hij kondigt een motie aan over de derdebetaling.

De heer **Slob** (ChristenUnie) vond het overleg nuttig, maar ziet het vooral als opmaat naar de begrotingsbehandeling en, gelet op de politieke verhoudingen, ook naar een nieuwe parlementaire periode. Hij is een voorstander van gerichte experimenten. Er moet niet te veel worden vastgehouden aan het woord «gratis»; denkbaar is dat gereduceerde tarieven worden gehanteerd, ook om een drempel in te bouwen en oneigenlijk gebruik tegen te gaan. Wellicht kan de nieuwe staatssecretaris van OCW, die afkomstig is uit de verkeer- en vervoerwereld, snel zaken doen met de minister van Verkeer en Waterstaat. Hij vraagt een reactie van de minister inzake concessieoverstijgende derdebetaling.

De heer **Hofstra** (VVD) is het met de minister eens dat er geen inkomensbeleid moet worden gevoerd via het OV, dat mobiliteit zijn prijs heeft en dat gratis OV niet bestaat. Hij vraagt of er in de komende begroting zicht is op het effect van de samenvoeging van de budgetten en hoe het staat met de creatieve tarieven, met dien verstande dat de rijksoverheid geen financiële tegemoetkoming biedt en de creativiteit moet komen van de decentrale overheden. Hij is er niet principieel tegen dat bij werkzaamheden om de files te verminderen het budget voor wegonderhoud wordt gebruikt om het OV tijdelijk goedkoper te maken, maar vraagt wel welke criteria daarbij worden gehanteerd. Is er een bepaald bedrag voor uitgetrokken?

De **minister** merkt op dat er voor concessieoverstijgende derdebetalingen kan worden gedacht aan een regio-overstijgend loket en aan vervoercoördinatiecentra.

Bij de experimenten bij groot onderhoud, die worden betaald uit het onderhoudsbudget, gaat het om grote bedrijven en een groot ziekenhuis die door de afsluiting van de A4 en A10 nagenoeg onbereikbaar worden. Voor de experimenten bij fileknelpunten wordt de dekking gezocht in de begroting.

Zij reageert niet afhoudend, maar stelt voor om af te wachten hoe de doelgroepenexperimenten uitwerken en welke invloed ze hebben op de administraties van gemeenten. De afhandeling van deze experimenten ligt waar die hoort, namelijk in de handen van de gemeenten.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA) merkt op dat tariefdifferentiatie meer is dan inkomensbeleid alleen. In de brief van de minister wordt nadrukkelijk erkend dat het een instrument voor sociaal beleid kan zijn, waartegen de regering geen zwaarwegende bezwaren heeft. In die zin kan zij zich vinden in de opmerkingen over de inbreng van de minister in dit notaoverleg. Wat de politieke verhoudingen binnen de Kamer betreft, is zij licht optimistisch. Zij roept de minister van Verkeer en Waterstaat op om met innovaties op het terrein van het OV niet achter te blijven, maar mee te lopen met de voorhoede, te weten de steden en de regio's.

De **voorzitter** zal de voorzitter van de Kamer vragen het verslag van dit notaoverleg te agenderen voor de plenaire vergadering van 29 juni.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Atsma

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Roovers