

## Bierman

problematiek op te kunnen lossen. Amsterdam is dus al zo ver om de oplossing en de oorzaken van de grotestedenproblematiek ergens anders te zoeken dan in het grondgebied dat te beperkt zou zijn. Waarom zouden andere grote steden dat niet óók doen?

Bovendien speelt de sociale cohesie een grote rol. Sociale cohesie is in feite de stuwende factor achter mogelijke successen van het beleid in de grote steden. Wat doen wij echter? Wij gaan daar waar de sociale cohesie groot is, namelijk in Vleuten-De Meern, die cohesie juist om zeep helpen, want dat zal een feit zijn.

De grootte van de gemeente is geen criterium, maar de gemeente gaat wel van 21.000 naar 50.000 inwoners. Dat kan toch geen argument zijn om deze gemeente bij een andere gemeente te voegen? Zo'n gemeente kan toch gewoon als zelfstandig functionerende eenheid verder?

Over de bekwaamheid en de bestuurskracht heb ik een vraag gesteld, namelijk: wat moet een gemeente nog méér doen om aan te tonen dat ze voldoende bestuurskracht voor de toekomst heeft dan een deel van de Vinex-taakstelling op voorbeeldige wijze uitvoeren? Ik heb geen antwoord op deze vraag gekregen. Wel zegt de minister dat de geboekte resultaten in het huidige Utrechtse deel bepaald niet minder zijn. Wij zijn er buitengewoon tevreden over dat dit ook Utrecht lukt, maar wat zegt de minister daar nu mee? Het moest er nog bijkomen dat het Utrecht niet lukt. In dat geval zouden wij nu eigenlijk een voorstel moeten bespreken waarbij Vleuten-De Meern Utrecht erbij krijgt.

Ik noem vervolgens het argument van het draagvlak: een opkomst van 83%, met 98% voor zelfstandigheid. Met het oog hierop vind ik dat mijn fractie het zich niet kan permitteren om daar tegen in te gaan.

Blijft over het regeerakkoord. Daarin staat, dat als zich ruimtelijke knelpunten voordoen of als samenwerkende gemeenten er onvoldoende in slagen daar bevredigende oplossingen voor te vinden, kan worden overgegaan tot grenscorrecties of gemeentelijke herindeling. Het is dus het een of het ander: óf een grenscorrectie óf een herindeling. Zo lees ik het regeerakkoord. Dus, als ik tot een van de regeringpartijen behoorde, zou ik nu

zeggen: de grenscorrectie hebben we doorgevoerd en de ruimtelijke problemen hebben wij opgelost, dan hoeft daar niet nog eens een gemeentelijke herindeling overheen te worden doorgevoerd. Zelfs als ik afgevaardigde van een regeringspartij was – en dat gebeurt natuurlijk nog een keer – dan zou ik er dus nog geen probleem mee hebben, als ik al vond dat ik mij in de Eerste Kamer iets zou moeten aantrekken van een regeerakkoord.

Kortom, voorzitter, het hele slagveld overziende, moet ik constateren dat er weinig argumenten zijn om het wetsvoorstel door te zetten en dat de minister met buitengewoon goede argumenten moet komen, wil hij mij nog kunnen overtuigen. Hij moet vooral met goede argumenten komen, wil hij mij vooral ervan overtuigen, dat hij niet door de wijze waarop het allemaal gaat en de onzorgvuldigheid die er bestuurlijk toch doorheen sluip, actie voert, weliswaar zonder puntmuts en zonder spandoek, maar toch.

De beraadslaging wordt geschorst.

De **voorzitter**: De beraadslaging zal worden voortgezet na afhandeling van de Wet personenvervoer 2000.

---

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Nieuwe regels omtrent het openbaar vervoer, besloten busvervoer en taxivervoer (Wet personenvervoer 2000) (26456).**

(Zie vergadering van 3 juli 2000.)

De beraadslaging wordt hervat.

□

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik wil beginnen met dank uit te spreken aan het adres van de woordvoerders van gisteren in eerste termijn. Op basis van wat zij gisteren hebben ingebracht, kunnen wij mijns inziens een goede gedachtewisseling hebben. Het was de heer Baarda die begon te zeggen: "meer reizigers in het openbaar vervoer en hogere kostendekkingsgraad. En wie zou daar tegen kunnen zijn?" Dat is mijn vraag dus ook. Ik vind dat het wetsvoorstel dat voorligt, moet

worden afgezet tegen de situatie van dit moment.

De heer Bierman deed dat feitelijk ook en zei: je zou de kussens van het openbaar vervoer eens moeten opschudden. Voorzitter! Daarmee zijn wij al vanaf 1991 bezig. Een vraag, zoals ook gisteren is gesteld, of het allemaal niet te snel gaat, kan dus niet aan de orde zijn. Wij praten al ruim negen jaar over de veranderingen. In de tussenliggende periode is al veel veranderd als gevolg van de discussie gedurende die negenjarige periode. Vervoerders, maar ook andere overheden zijn heel erg actief met betrekking tot het openbaar vervoer. Dat vind ik winst. Vroeger was het zo, dat men zich wel eens druk maakte over het ergens verdwijnen van een bushalte, maar nu maakt men zich druk over de vraag: wat willen wij bij ons in het kaderwetgebied of wat willen wij bij ons in de provincie? Dat vind ik een veel betere positie. Overheden en hun vertegenwoordigers (leden van provinciale staten en gemeenteraden) praten nu over openbaar vervoer. Dat is heel lang niet het geval geweest. Dat maakt dat ik zeer gemotiveerd ben om deze verandering door te voeren.

**Voorzitter: Jurgens**

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Het gaat hier, zo zeg ik tegen de heer Baarda, niet om zeer harde vormen van marktwerking, zoals hij feitelijk gisteren zei. Het gaat om een heel prudent systeem van concessieverlening, waarbij juist een heel sterke overheid – en dat hoeft niet altijd het Rijk te zijn, want er zijn ook andere overheden die heel sterk kunnen zijn – met de wet in de hand afspraken moet en kan maken met vervoerders. Die vervoerders kunnen verzelfstandigd of privaat zijn. Privatisering hoeft in principe niet, maar mag wel. Dat maakt dat ik vind dat dit een vorm van marktwerking is waardoor het openbaar vervoer zou kunnen veranderen. Want wij weten dat monopolisme zonder prikkels niet leidt tot de meest gewenste resultaten. Gezegd is dat met de premier een afspraak is gemaakt met betrekking tot een integrale visie op marktwerking. Ik wijs erop dat wij met betrekking tot netwerkstructuren al een visie hebben neergelegd. De spoorwegen zijn daarbij al van een asterisk voorzien, want die problematiek is veel complexer dan die van

## Netelenbos

het busvervoer. De WRR heeft gemeld dat hij wat dit betreft het busvervoer anders beoordeelt dan het spoorvervoer. Ik wil hiermee zeggen dat je wel om een integrale visie kunt vragen – de minister-president zal de Kamer van een adequate reactie voorzien – maar dat het niet goed mogelijk is om een blauwdruk te maken voor allerlei concrete situaties. Je moet van geval tot geval de problemen in kaart brengen en oplossingsrichtingen aangeven. Uiteraard wil de overheid haar beleid wijzigen als de omstandigheden dat nodig maken. De overheid heeft niet de wijsheid in pacht. Er is sprake van een lerende overheid die een omvangrijk monitoringsysteem hanteert op basis waarvan conclusies worden getrokken en vervolgstappen worden gezet. Daarbij komt dat de discussie niet alleen in Nederland maar ook in andere Europese landen wordt gevoerd. Dit alles brengt mij ertoe te zeggen dat het mij zou verbazen als een integrale visie op marktwerking meer houvast zou geven dan hetgeen wij in de afgelopen jaren aan beleidskaders op het terrein van het openbaar vervoer hebben opgebouwd. Het voorliggende wetsvoorstel moet dus op zijn eigen merites worden beoordeeld.

De heer Terlouw schetste in vogelvlucht de geschiedenis van de mobiliteit. Ik doe dat ook wel eens en je ziet dat mobiliteit bij de mens hoort. Hij wil steeds verder en sneller reizen en daarom ook meen ik dat mobiliteit niet kan worden beteugeld. De mens is bij wijze van spreken van nature mobiel. Ik voeg hieraan toe dat niet altijd de juiste mobiliteitsvoorzieningen op de juiste plaats en het juiste tijdstip kunnen worden gerealiseerd. Er dient beleid te worden ontwikkeld en dat beleid dient op maat te zijn. In de discussie over de bereikbaarheid van de Randstad viel het mij op dat al te gemakkelijk clichés werden gehanteerd: je bent voor of tegen het openbaar voer of je bent voor of tegen automobilititeit. Dat dient naar mijn oordeel niet centraal te staan. Het gaat veeleer om de vraag wat in gegeven omstandigheden en met behulp van gegeven instrumenten het beste kan werken en over de vraag hoe dat dan moet worden gerealiseerd. Via het Bereikbaarheidsoffensief Randstad en het NVVP willen wij laten zien wat integraliteit en beleid-op-maat betekenen in

concrete situaties. Daarbij gaat het om benutten, beprijzen en bouwen. Benutten heeft zowel met het openbaar vervoer als met de weginfrastructuur te maken. De Kamer kent de discussie over beprijzen, maar volstrekt duidelijk is dat schaarste een prijs heeft. Ook het bouwen van weg- en railinfrastructuur dient selectief te gebeuren. Stads- en streekvervoer moeten ook worden gerealiseerd, maar dan in wat mindere mate. De De Boer-gelden kennen helaas nog steeds een onderuitputting. Dat is heel gek, in het licht van de vraagstukken waarmee wij geconfronteerd worden. Veel gemeenten beginnen wel met het maken van plannen, maar ze ronden ze niet snel af. Ik laat dan ook vaak weten dat ik graag wat meer daadkracht zou zien. Zo mogelijk dienen alle modaliteiten gebruikt te worden. De sociale functie van het openbaar vervoer is uiterst belangrijk, maar in veel gebieden kan de kwaliteit als gevolg van de bevolkingsdichtheid slechts matig zijn. De concessieverlenende overheden moeten zich straks dan ook afvragen, wat in zo'n situatie het beste werkt. Dit betekent dat er oplossingen op maat gezocht moeten worden, dus niet altijd lijndiensten met grote bussen. Een bus met acht passagiers of minder laten rijden is niet goed voor het milieu; dan kunnen die passagiers beter ieder hun eigen auto gebruiken. Er moet natuurlijk wel een bus rijden in zulke gebieden, maar dat moet dan een kleinere bus zijn, een bus op afroep, taxi's of een combinatie met gesloten busvervoer. De heer Castricum vroeg hiernaar. Het is heel interessant om na te gaan of er via het verlenen van concessies aan vervoerders niet allerlei combinaties mogelijk zijn. En als dit vanwege de lage bevolkingsdichtheid allemaal niet kan, kun je zelfs denken aan subsidies voor eindgebruikers. De experimenten hiermee lopen nog niet zo vreselijk goed, maar het is wel een denkbare oplossing. En volgens het systeem van de wet is de concessieverlenende overheid degene die dit steeds beoordeelt. Deze bekijkt samen met de consumentenorganisaties, wat er in een bepaalde situatie het beste kan worden aangeboden.

Ik denk dat het wel in stukken is vastgelegd, maar ik ben in ieder geval zelf de mening toegedaan dat openbaar vervoer en automobilititeit maar ten dele met elkaar concurre-

ren. Ik ben met de Tweede Kamer in debat om de kennis op dit punt transparanter te maken en deze beter beschikbaar te maken. Uit de evaluaties blijkt dat het openbaar vervoer wel nogal eens concurreert met de fiets, en dat was nu juist niet de bedoeling. Er is dus een integrale beoordeling nodig, waarvoor modellen kunnen worden gehanteerd. Ik vind dat wij meer met de kennis op dit terrein moeten doen, want soms proberen wij mobiliteitsvraagstukken ééndimensionaal aan te pakken, wat niet altijd leidt tot de gewenste of de verwachte uitkomst. Ook dat overkomt ons allen.

Voorzitter! Het gaat niet alleen om een Randstadplan. Er komen ook plannen voor gebieden buiten de Randstad; op dit moment zijn wij samen met "het landsdelig overleg", zoals het in het jargon heet, de knelpunten aan het inventariseren. Wij proberen oplossingen daarvoor te vinden, die worden vastgelegd in afspraken met de regio's en in het Nationaal verkeers- en vervoersplan. Voor het analyseren van de knelpunten hebben wij tot 1 februari aanstaande de tijd genomen, maar het moeten ook wel echte knelpunten zijn. Bij vervoerskwesties formuleert men vaak ook allerlei ambities, maar zo zouden wij niet moeten werken, vind ik. Wij zijn bezig aan de hand van de modellen van het AVV, dus wij werken zo wetenschappelijk mogelijk. Ook buiten de Randstad moet er een en ander gebeuren. Het Bereikbaarheidsoffensief Randstad maakt voor het autoverkeer in de Randstad een gemiddelde snelheid in de spits mogelijk vergelijkbaar met die in de rest van Nederland. Wij brengen de Randstad dus weer een beetje op dezelfde uitgangspositie als de rest van Nederland. Dit gelooft men buiten de Randstad niet echt; toch is het zo.

Het openbaar vervoer moet kunnen concurreren met andere modaliteiten. Het varieert per gebied of dit mogelijk is. Ook moet het openbaar vervoer klantgericht werken. Dit wetsvoorstel regelt voor het eerst de positie van de consument. Er zijn gisteren wel kritische noten gekraakt, maar is het toch voor het eerst dat de consument een wettelijke positie krijgt. Dit is allemaal in goed overleg met de consumentenorganisaties verkend: wat is wijsheid, hoe zouden wij het

## Netelenbos

moeten doen? De weerslag hiervan is opgenomen in het wetsvoorstel.

### Voorzitter: Korthals Altes

Minister **Netelenbos**: Ook ketenmobiliteit is zeer belangrijk. Vervoer van deur tot deur kan het beste concurreren met automobilititeit. Dit is ingewikkeld, vooral voor de afstand tussen halte en thuis. Onze adviesorganisatie ten behoeve van de vernieuwing van het openbaar vervoer kan modellen hiervoor aanreiken, niet met een modelverordening die tot een eenheidsworst leidt, maar door per situatie na te gaan wat het beste kan werken. Hierbij moet kennis worden overgedragen aan degenen die erover moeten beslissen.

Dit geeft op papier een hele bestuurlijke drukte; "gedoe" werd het genoemd. In de praktijk valt het echter reuze mee. Een gemeenteraad praat met het college van burgemeester en wethouders. Een kaderwetgebied praat heel graag over vervoer, want dit is bijna het enige concrete thema waarmee het aan de slag is. Ook de provincie wil graag praten over mobiliteit ten behoeve van haar bevolking. Dit lijkt onoverzichtelijk, maar in de praktijk zijn alle bestuurlijke lijnen uit elkaar te rafelen en helder te maken.

Wij willen de automobilist niet uit de auto jagen; dit vind ik een verkeerd beeld. Wij moeten bij het totaal aan kilometers dat in dit land wordt afgelegd, de leefbaarheid, het milieu en de veiligheid goed in ogenschouw nemen. Daarom moeten wij ervoor zorgen dat niet iedereen op hetzelfde moment op de weg gaat rijden en overigens ook niet op hetzelfde moment in het openbaar vervoer stapt. Wij kunnen nooit de capaciteit afstemmen op de spits. Dit geldt voor iedere vorm van mobiliteit. Het spreidingsbeleid, bijvoorbeeld via beprijzen en vervoersmanagementstrategieën, is dan ook uiterst belangrijk. In het kader van het bereikbaarheidsoffensief zijn wij daar zeer alert op. Ik ga bijvoorbeeld in augustus met de Stichting van de arbeid praten over een inspanningsverplichting van 40% voor vervoersmanagement. Dit is nog lang geen 100, maar 40 is echt al enorm. Wij praten al tien jaar over vervoersmanagement en zitten nu op gemiddeld 4%. Het varieert per gebied; in de Randstad is het 7%. Dit lijkt nog niet op 40% en wij moeten

dan ook concrete afspraken hierover maken.

De vraag van de heer Van den Berg over de andere gebieden heb ik beantwoord. In het kader van de voorbereiding van het Nationaal verkeers- en vervoersplan analyseren ook die hun knelpunten en zullen zij zich de vraag stellen hoe deze kunnen worden opgelost. Het idee van een regionaal mobiliteitsfonds zullen wij uitwerken in het Nationaal verkeers- en vervoersplan; ik ben van mening dat heel veel zaken op het gebied van mobiliteit kunnen worden gedecentraliseerd.

Het viel mij op dat de heer Baarda het hiermee eens is, maar niet de conclusie trekt dat hierbij een systeem hoort waarin je invloed hebt op datgene wat er gebeurt, dus een concessiesysteem. Een concessiesysteem is altijd genoemd als zijnde een onderdeel van de marktwerkings- en MDW-strategie, maar ik vind het toch een heel ander systeem dan zeg maar een echte markt à la Albert Heijn.

Het is hier zo, dat juist een heel sterke overheid goede afspraken maakt voor haar burgers met private of verzelfstandigde partijen. Ik vind dat een heel beschaafde marktwerking, waar ik zeer achter sta, omdat dit leidt tot betere resultaten. Dat zien we ook internationaal. Er is hier de vraag gesteld: hoe weet u nu dat er betere prestaties kunnen worden geleverd, tussen de 20 en de 40%? Welnu, dat weten wij voor Nederland nog niet, want wij hebben nog maar heel weinig ervaring opgedaan met betrekking tot concessieverlening, maar wij kennen wel een aantal landen die ons vóór zijn en daar zie je dat. Het is niet zo maar aannemelijk te maken dat wij zo anders functioneren dan bijvoorbeeld de Scandinavische landen. Daarom hebben wij gedacht dat dit ook hier zou kunnen worden bereikt.

Daar waar het al gebeurt, bijvoorbeeld in Zuid-Limburg, zien we ook al betere resultaten. Wat betreft het voorbeeld van NoordNed dat hier steeds wordt genoemd, ben ik het eens met de opmerking van de heer Bierman met betrekking tot de appreciatie van wat daar gebeurt. We moeten geweldig oppassen om de oude en de nieuwe situatie niet als het ware ééndimensionaal te benaderen. Bedacht zij dat dit geen openbare aanbesteding was, maar een onderhandse gunning. Ik ben nu

juist van mening dat als je openbaar aanbesteedt, je ook kunt wegen in de zin van: wat biedt men in een concrete situatie, wat zou men ervoor over willen hebben en welke intensiteit aan vervoer wil men, gegeven prijs en omstandigheid, hier bieden? Dat maakt dat de overheid kan wikken en wegen, als het erom gaat met wie zij in zee wil gaan. Het lijkt mij het beste om het zo te doen; vandaar ook dat het eindbeeld in de wet is opgenomen.

Voorzitter! Met betrekking tot de opmerkingen die te maken hebben met het tempo van de hele ontwikkeling, wijs ik op het volgende. Het wetsvoorstel gaat uit van een concessieduur van maximaal zes jaar. Wij hebben daarvoor gekozen, omdat wij internationaal hebben gezien dat een concessieduur tussen de vijf en zeven jaar het meest optimaal is. Nu weten we dat daar waar men al vooruitgelopen is, men soms afspraken heeft gemaakt, bijvoorbeeld in het KAN-gebied, van twintig jaar. Dat nu is eigenlijk geen concessiesysteem. Het geeft toch monopolistische reacties, want je hoeft als het ware niet echt meer te veranderen, omdat de overheid haar positie uit handen heeft gegeven. Immers, men heeft een twintigjarige concessie afgesproken. Dat is veel te lang; internationaal zien we dat een periode tussen de vijf en zeven jaar optimaal is. Het maakt dat de overheid periodiek kan toetsen of zij de afspraken die zij heeft gemaakt, ook het meest wenselijk vindt. Het mag korter, maar het kan niet langer.

Nu is hier van een aantal kanten zorg geuit, als het erom gaat hoe het precies loopt. Immers, je kunt je voorstellen dat innovaties of investeringsbeslissingen achterwege blijven, wanneer de concessieperiode afloopt. Een vervoerder zou dan wellicht kunnen denken: waarom zou ik nog willen investeren in nieuw materieel? Wij zijn echter niet zo vreselijk bang voor een dergelijke ontwikkeling, omdat zo'n vervoerder heel graag opnieuw de concessie wil winnen. Wanneer je kiest voor een strategie waarbij je laat zien dat je weinig bereidheid toont tot investering, is dat niet erg overtuigend en zal een overheid daar niet snel meer van onder de indruk zijn. Ik denk derhalve dat er sowieso vanwege het feit dat je toch iedere keer wilt winnen, een dynamiek in het systeem zit, waardoor je wilt investeren.

## Netelenbos

Voorts is het zo dat het risico dat men net heeft geïnvesteerd en vervolgens bij de concessieverlening verliest – dat is op zichzelf een terechte overweging – zou kunnen worden gemitigeerd, doordat men ook zijn materieel in lease-constructies kan onderbrengen en als het ware kan verzelfstandigen van het vervoer als zodanig. Dat is een ontwikkeling die wij verwachten. Het maakt dat men minder kwetsbaar is op het investeringsniveau dat men aangaat, in die zin dat men vervolgens met het materieel zou blijven zitten, als men dat niet kan laten rijden. Je ziet dat bij de spoorwegen eenzelfde soort discussie op dit moment wordt gevoerd, omdat voor het kernnet in het regeerakkoord is opgenomen dat wij daar een vijftienjarige concessie afspreken met de Nederlandse Spoorwegen. Daarbij is het vervolgens ook weer zo dat zij moeten investeren en zich dan de vraag moeten stellen: wat nu, wanneer wij onverhoopt de concessie niet winnen? Men kan dan een oplossing bedenken om dat onderdeel van een kwetsbaarheid in het systeem te ondervangen.

Je ziet in de oploop naar de nieuwe wet dat juist vervoerders nu al enorm investeren. Er rijdt heel veel nieuw materieel op de Nederlandse wegen. Het viel mij bijvoorbeeld op tijdens de voetbalwedstrijden die wij de afgelopen weken aan ons voorbij hebben zien trekken dat er heel veel en heel nieuw materiaal reed. Het was trouwens fantastisch georganiseerd. De heer Van der Lans zegt dat het anders misschien ook was gebeurd, maar daarvan ben ik niet overtuigd. Men was buitengewoon alert vanwege de naamsbekendheid en om de perfectie van de organisatie te laten zien, wat uitstekend is gelukt. Dat zijn toch de zegeningen van een systeem in verandering.

Er zijn opmerkingen gemaakt over het jaar 2004. Hoe gaat het met het eindbeeld van de wet? Voor 1 december 2004 moet er een evaluatie zijn. Volgens de wet moet 35% per 1 januari 2003 zijn aanbesteed en 100% per 1 januari 2006. In 2004 is het heel goed mogelijk, zoals uitvoerig met de Tweede Kamer is besproken, om de effecten en de vooruitgang van het systeem daadwerkelijk zichtbaar te maken. Uiteraard zullen wij een monitor moeten uitwerken. Op dit moment is

een nulmeting aan de orde, want je moet weten van waaruit je moet redeneren om te laten zien dat er betere resultaten worden bereikt. Vervolgens moet op basis van de evaluatie worden bekeken hoe het aanbestedingsproces als zodanig loopt en wat de effecten van die aanbestedingen onder het nieuwe regime zijn. Dan kun je bekijken of je het eindbeeld daadwerkelijk wilt implementeren. Wellicht moet je onverhoopt in 2004 tot de conclusie komen dat er foute aannames in het wetsvoorstel zijn geslopen en dat het toch iets anders loopt dan verwacht. Ik sluit niets uit. Het is moeilijk om vooraf de wijsheid in pacht te hebben. Achteraf hebben wij die natuurlijk altijd, hetgeen in hoge mate geldt voor mijn beleids-onderwerpen. Wij zullen proberen om de vinger zo goed mogelijk aan de pols te houden. In 2004 zullen wij onszelf de vraag stellen of wij bij dat eindbeeld en de datum van dat eindbeeld blijven. Dan hebben wij nog tijd genoeg om de wet te veranderen.

Ik heb er heel bewust voor gekozen, net als bij de Taxiwet, om het eindbeeld in de wet op te nemen en wel vanwege de procesmatigheid, de dynamiek die je in het systeem wilt krijgen. Ik ben ervan overtuigd dat een wet zonder eindbeeld een foute dynamiek geeft. Deze wet wordt niet door iedereen even ruim omarmd. Sommigen vragen zich af waarom wij nu moeten veranderen. Zo'n eindbeeld leidt ertoe dat men toch zijn eigen plannen gaat maken. Het eindbeeld is ook belangrijk, omdat je niet op het laatste moment je concessies kunt binnenhalen. Overheden die tot het allerlaatste moment wachten, zullen zich er mentaal op moeten instellen dat je dan geen optimale contracten kunt sluiten. Dan kom je als het ware vanzelf op een tijdspad terecht waarbij je meer afhankelijkheid voor jezelf creëert dan noodzakelijk is. Met name de gemeentelijke vervoerbedrijven zullen nu heel snel hun eigen plannen moeten maken: wat gaan wij doen, hoe gaan wij verzelfstandigen en hoe gaan wij mogelijk-kerwijze privatiseren?

Er is gevraagd naar het amendement dat in de Tweede Kamer is aangenomen en dat uitspreekt dat een concessieverlenende overheid geen concessie mag verlenen aan het eigen vervoerbedrijf. Ik ben het ermee eens dat het op zichzelf een

ingewikkeld amendement is. Dat klonk ook door in de discussie. Overigens was de Tweede Kamer geen voorstander van de kaderwetgebieden. Ik heb daarop tegen de Kamer gezegd dat zij dan niet een amendement moet aannemen waarmee zij de gemeenten als het ware verplicht om te privatiseren. Het is namelijk de beste motor om de kaderwetgebieden in stand te houden. Zolang de kaderwetgebieden er zijn, zijn er geen problemen. Niet de gemeente, maar het kaderwetgebied is dan namelijk de concessieverlener. Overigens ben ik een voorstander van de regionale aanpak. In de Tweede Kamer was men er niet zo voor; er is nog eens een motie over aangenomen. De minister van BZK en ik zelf echter van mening dat de regionale schaal voor vervoer zeer belangrijk is. De kaderwetgebieden zullen in 2002 geëvalueerd worden, maar ook in de opmaat naar het Nationaal verkeers- en vervoersplan zijn wij al bezig met het denken vanuit regionale concepten. Welke samenhangen kunnen werken?

De heer Castricum vroeg zich af of wij eigenlijk niet te veel concessiegebieden hebben. Dat hangt ervan af. Wij hebben goed geïnventariseerd wat samenhangende gebieden zijn. Waar kun je een samenhangend verkeers- en vervoersbeleid voeren? Heel vaak heb je dan te maken met de provincies en bijna altijd met een bovengemeentelijke schaal. De kaderwetgebieden dekken het land heel behoorlijk, behoudens uitzonderingen. Uit de studie komt bijvoorbeeld naar voren dat Groningen en omgeving een eenheid is, maar dan houd je maar een heel kleine schil eromheen over. Moet je dan van Groningen en omgeving een kaderwetgebied maken? Dat willen zij daar wel, maar de provincie vindt het een enorm probleem. Hetzelfde geldt voor Haarlem en omgeving, dat ook een samenhangend gebied is. Maar ja, als je dat uit de provincie Noord-Holland haalt, heb je weer een ander probleem. In het kader van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad wordt bezien of de ROA-kaderwet via de Wet gemeenschappelijke regelingen kan worden verbreed met het Gooi en Haarlem en omgeving. Wij zijn dus wel bezig met een verkenning.

Gemeenten zijn door de bank genomen te klein om concessies te verlenen. Regio's en provincies

## Netelenbos

hebben te maken met samenhangend beleid. Het Rijk gaat over rijkszaken. Experimenten die een landelijk dekkend netwerk moeten hebben, kunnen op basis van het experimenteerartikel uit het normale systeem worden gelicht. Niemand hoeft dus bang te zijn dat er niet meer geëxperimenteerd kan worden. De minister van Verkeer en Waterstaat moet van geval tot geval beoordelen of zij dat wil toestaan. Uiteraard moeten ook over de exploitatie precieze afspraken worden gemaakt. Dat is een ingewikkeld, maar wel te hanteren vraagstuk.

De heer **Terlouw** (D66): Ik heb de indruk dat de minister deze paragraaf afsluit. In de memorie van antwoord schrijft de minister dat, als een gemeente een belangrijke stem heeft in het bestuur van een kaderwetgebied, zij de concessie niet aan het eigen bedrijf mag verlenen, tenzij dit geprivatiseerd wordt. Ik vind dat een beetje diffuus. Een stad als Utrecht heeft een belangrijke stem in het kaderwetgebied. Mag het gemeentelijk vervoerbedrijf dan de concessie niet krijgen als het niet geprivatiseerd wordt?

Minister **Netelenbos**: Met de heer Terlouw ben ik van mening dat de passage wat moeilijk is. Het kaderwetgebied kan een gemeentelijk vervoersbedrijf contracteren.

De heer **Castricum** (PvdA): Het kaderwetgebied mag het wel, maar de gemeente mag het niet?

Minister **Netelenbos**: Ja, dat klopt. In de praktijk betekent dat dat er geen problemen hoeven te ontstaan, tenzij de kaderwetgebieden worden opgeheven, hetgeen ik niet verwacht. Ik zal altijd op zoek blijven naar een regioniveau, omdat de provincies soms te ver van de steden af staan. Ik vind de gemeenten op zichzelf te klein om vervoersbeleid te ontwikkelen, omdat er altijd bovengemeentelijke afspraken moeten worden gemaakt. De Wet gemeenschappelijke regeling is ook niet het beste instrument om dat vervolgens op die manier vorm te geven. Op dit moment praat ik met de minister van BZK, het IPO en de VNG over de vraag hoe je verdergaand kunt decentraliseren dan uitsluitend via deze wet. Ik ben ook voornemens het MIT-beleid verdergaand te decentrali-

seren in het Nationaal verkeers- en vervoersplan. Dan heb je dus een aangrijpingspunt nodig ten aanzien van de vraag waar je naar toe decentraliseert. Dan is een gemeente te kleinschalig. Je hebt dan minimaal een regio nodig. Gemeenten gaan natuurlijk best leuke dingen van dat geld doen, maar het betekent wel dat alle bovengemeentelijke zaken niet van een adequaat antwoord worden voorzien. In een onverwacht ogenblik heb ik eens de suggestie gedaan om dat vervoersautoriteit te noemen, maar daar schijnt men geweldig emotioneel over te kunnen worden, dus dat noem ik maar niet meer zo. Dit neemt niet weg dat wij wel een regioniveau nodig hebben naast de provincie en het Rijk. De minister van Verkeer en Waterstaat zal daarbij overigens niet de bestuurlijke herinrichting van Nederland "trekken". Het is natuurlijk wel een belangrijk thema, maar ik heb al zorgen genoeg.

Voorzitter! De heer Van den Berg heeft gevraagd naar de positie van het Rijk in relatie tot deze ontwikkeling en of het Rijk gedurende de concessieperiode kan ingrijpen in de tarieven. De heer Bierman had een vergelijkbare vraag, namelijk wat er gebeurt als het Rijk bijvoorbeeld besluit tot het afschaffen van de motorrijtuigenbelasting en niemand meer met het openbaar vervoer gaat. Uiteraard zullen wij niet overgaan tot een dergelijke afschaffing maar wij gaan wel variabiliseren, waardoor juist per kilometer wordt betaald, zodat men nog eerder zal kiezen voor het openbaar vervoer. Om terug te komen op de vraag van de heer Van den Berg, het is wettelijk geregeld dat het Rijk kan ingrijpen. Bij het indienen van het bod bij de concessieverlenende overheid zal de vervoerder daarmee dus ook rekening houden. Hij moet voor zichzelf alle risico's die nu eenmaal in dit maatschappelijk leven rond het openbaar vervoer aan de orde zijn, wikken en wegen. Het geldt voor alle vervoerders, hetgeen inhoudt dat de uitgangspositie voor die vervoerders gelijk is. In de concessie zul je ook afspraken moeten maken over compensatie als gevolg van beleid van bijvoorbeeld een wegbeheerder. Wij praten op dit moment met de NS over het prestatiecontract en ook daarbij geldt dat wij afspraken maken over de schuldvraag met betrekking tot bijvoorbeeld vertragen en onderhoud van de rails.

Wanneer bepaalde gevolgen buiten het afsprakenkader vallen, zullen die gecompenseerd moeten. Dat zullen de concessieverlenende overheden moeten doen. Ontheffing wordt slechts verleend indien die geen onevenredige afbreuk doet aan het vervoer.

De heer **Bierman** (OSF): Mijn vraag in eerste termijn was meer gericht op de tussentijdse wijzigingen. De besluiten door het kabinet worden waarschijnlijk op een ander tijdstip genomen dan toevallig aan het begin van het concessietraject. Kunt u aangeven hoe in dat geval gecompenseerd wordt? Je moet dan wellicht tussentijds toetsen.

Minister **Netelenbos**: Dat is precies de reden waarom de concessieperiode op een maximum van zes jaar is gesteld. De gemiddelde omloopsnelheid van een wet is zeven jaar in dit land. Wij praten nu al vanaf 1991 over dit voorstel. Wij schatten in dat de variabilisatie ongeveer in 2010 kan worden ingevoerd. Men weegt natuurlijk wat de veranderingen kunnen zijn in zo'n periode, maar een te lange periode geeft meer risico's op dat niveau dan een kortere. Man kan dus ook een kortere periode afspreken, maar dat is voor de overheid natuurlijk niet zo erg prettig, behoudens uitzonderingen. Je kunt je voorstellen dat wanneer er nog enorm wordt gebouwd in Vinex-gebieden, je liever een kortetermijnafpraak hanteert en je later het totaal in een concessie onderbrengt. Dat moet men zelf goed bespreken. De vervoerders zijn overigens buitengewoon alert en zullen zich daarop voorbereiden. Dat moeten de overheden ook doen.

De heer Bierman heeft gevraagd of het rendabel en onrendabel vervoer uit elkaar moeten worden gehaald bij aanbesteding. Ik denk van niet, omdat je in een concessiegebied altijd te maken hebt met rendabele en onrendabele lijnen of met een situatie waarin er veel onrendabele lijnen zijn en men zich moet afvragen wat men kan bieden. Dat maakt dat kruissubsidies tussen rendabel en onrendabel kunnen plaatsvinden. Dat is niet verboden.

De heer Baarda heeft zich tot spreekbuis van de jonge socialisten gemaakt. Ik ben met de heer Castricum van mening dat dat buitengewoon fraaie vergezichten geeft. De heer Baarda heeft gevraagd

## Netelenbos

hoe het zit met de motie op stuk nr. 61. Die ging om de onomkeerbaarheid van het proces. Een amendement op een wet gaat boven een motie. Dat weet de Tweede Kamer ook. Verder heeft die onomkeerbaarheid niet te maken met het proces van privatisering, omdat de Tweede Kamer aan mij heeft gevraagd om op te schieten en ervoor te zorgen dat Connexxion internationaal actief kan zijn en eventueel kan privatiseren. Het gaat nu ook om Connexxion, want dat is de grootste vervoerder op dit moment. In die zin denk ik dat ik geen last zal hebben van die motie.

Er zijn veel opmerkingen gemaakt over het begrip "marktmacht" en over het begrip "reciprociteit". Het begrip "wederkerigheid" wordt in vele wetten, ook Europese, reciprociteit genoemd. Het gaat om nationale en internationale reciprociteit. Als het gaat om de internationale reciprociteit hebben wij in de wet geregeld dat de openbaarvervoermarkt van die lidstaat die niet makkelijk toegankelijk is, ook bij ons niet makkelijk toegankelijk is. Er zijn meer landen die dat in hun nationale wetgeving hebben opgenomen, zoals Duitsland en Oostenrijk. De Europese Commissie voert op dit moment met ons een debat over de vraag of dit allemaal wel uitvoerbaar is en of dat in overeenstemming is met de Europese regelgeving. Naar mijn idee is daar echter geen eenduidig antwoord op te geven, al was het maar omdat het standpunt van de Europese Commissie ongeveer per twee maanden verandert. In december hebben wij nog gesproken over internationale reciprociteit. Dat is niet in een conceptrichtlijn terechtgekomen. Men heeft vervolgens overigens wel aantekening gemaakt van het verlangen van veel lidstaten om dat wel zo te benaderen. Op dit moment woedt er een stevig debat tussen de verschillende directoraten over dit vraagstuk. Het laat zich dus niet zo maar voorspellen hoe dat afloopt. Het zal echter duidelijk zijn dat wanneer er uiteindelijk een eenduidig besluit ligt, wij daarmee in de pas zullen moeten lopen. Andere landen zijn ons op dit punt echter voor.

De heer **Castricum** (PvdA): Het is interessant om over de lidstaten van de Europese Unie te praten, maar meestal springt daar bij discussies over het openbaar vervoer in

Nederland één land uit, dat in de Europese Unie op dit vlak een geprononceerde houding aanneemt, en dat is Frankrijk. Als wij hetgeen de minister zojuist heeft gezegd over die reciprociteit enten op een relatie tussen Nederland en Frankrijk, zegt de minister dan dat de Fransen hier verder kunnen gaan met het kopen van ondernemingen, terwijl Nederlandse ondernemingen, die weliswaar in een andere positie verkeren, tot nu toe weinig mogelijkheden hebben gekregen om op de Franse markt te opereren? Wat is de concrete positie?

Minister **Netelenbos**: Frankrijk is niet gesloten voor het stads- en streekvervoer. Op dit terrein zijn Nederlandse vervoerders ook actief in dat land. Over het spoorvervoer heeft de Franse minister persoonlijk tegen mij gezegd: wij willen op dit gebied niet liberaal zijn, maar als u dat wel wilt, zullen wij daar uiteraard gebruik van maken. Dit element speelt een rol bij de discussie over de HSL. Frankrijk verleent medewerking aan de winnaar van een tender tot Parijs, maar niet verder. In die zin neemt Frankrijk een aparte positie in. Landen worden door ons behandeld afhankelijk van de mate van openstelling van hun markt. Wij hanteren eigenlijk het principe van gelijk oversteken.

De heer **Castricum** (PvdA): Als het Nederlandse busondernemingen niet lukt om de Franse markt te betreden, kunnen Franse ondernemingen dus ook geen Nederlandse ondernemingen opkopen.

Minister **Netelenbos**: Dat het niet lukt, kan allerlei oorzaken hebben. Nederlandse ondernemingen kunnen een tender verliezen. Wanneer landen tenders afsluiten voor buitenlandse bedrijven, treedt het desbetreffende artikel in werking. De vraag of de Commissie dit uiteindelijk zal accepteren, laat zich niet eenduidig beantwoorden. In het kader van de procedure rond de HSL is dit traject grondig verkend, maar juristen blijken er verschillend over te denken. Overigens is dit een ingewikkelde materie, want ook dochterondernemingen van staatsbedrijven, zoals Synthus, zijn actief op de Nederlandse markt.

De reciprociteit op nationaal niveau slaat op de positie van de vervoersbedrijven. Ik geef een

voorbeeld. De RET is een tak van dienst van de gemeente Rotterdam. Als de RET het vervoersbedrijf van Dordrecht wil kopen, wordt dit verboden. Een bedrijf kan pas de mogelijkheden van deze wet benutten, als het verzelfstandigd is. Privatisering is overigens geen vereiste. Er moet sprake zijn van gelijke kansen.

De heer Van der Lans heeft een somber beeld van de toekomst. Hij vraagt zich af of er over een jaar twintig een oligopolie zal zijn ontstaan. Voorzitter! De ontwikkelingen in Dordrecht tonen aan dat er voldoende nieuwe toetreders zullen zijn. Met het oog op het principe van de marktmacht moet er voldoende competitie zijn. Aanvankelijk is voorgesteld om een grens van 33% van de vervoersmarkt in de wet op te nemen. Na langdurige discussie is besloten dat voorlopig de normale mededingingsregelgeving hierop van toepassing zal zijn. Na 2002 wordt bezien of het nodig is om een percentage vast te leggen. De speciale kamer bij de NMA die wordt ingesteld voor het openbaar vervoer, inclusief het spoorvervoer, zal heel goed in staat zijn om te beoordelen of er sprake is van evenwichtige marktverhoudingen. Het is natuurlijk niet de bedoeling dat er zo weinig spelers overblijven dat gemeentes straks met de pet in de hand moeten komen vragen of er alsjeblieft gereden kan worden. We hebben dat in de wet echter goed geregeld.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Mijn vraag was of er daadwerkelijk uit het niets nieuwe spelers op de markt te verwachten zijn. U zegt dat u nu weet hoe het in Dordrecht gaat. Hebben mensen daar vanuit het niets een bod gedaan op het gemeentelijk vervoerbedrijf? Of zijn het de spelers die in Nederland en daarbuiten al actief zijn, die nu interesse hebben voor het gemeentelijk vervoerbedrijf? Dat zou meer passen in mijn redenering dat wij een periode tegemoetgaan van schaalvergrotingen, fusies, overnames etc. Mijn vraag was juist of het te verwachten valt dat in deze markt ook geheel nieuwe spelers voor de nodige opschudding zullen gaan zorgen. Ik verwacht het niet. Ik zou daar graag een reactie op hebben.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Er was juist schaalvergroting aan de orde. Een bedrijf als Connexxion is

## Netelenbos

het gevolg van schaalvergroting. Connexxion heeft aan schaalverkleining moeten doen als gevolg van de introductie van deze wet. We hoeven er niet geheimzinnig over te doen dat de discussie over de 33% te maken had met Connexxion. Als het nodig is, zullen wij dat percentage gaan invoeren. Het is niet de bedoeling dat Connexxion de hele markt in Nederland bestiert, omdat er dan niet voldoende competitie is in het speelveld rondom het openbaar vervoer. We weten dat er ook buitenlandse partijen geïnteresseerd zijn. Bij de aanbestedingen die soms ondershands en nu schoorvoetend bovenhands plaatsvinden, wordt dat duidelijk. De aanbesteding in Dordrecht is nog niet afgerond, maar wij weten dat vele vervoerders in Dordrecht geïnteresseerd zijn. Dat is op zich een goed teken. Die geïnteresseerden komen niet uit het niets. Het zijn allemaal vervoerders, maar zij komen zeker niet uitsluitend uit Nederland. Ook vele internationale vervoerders zijn geïnteresseerd in een openbaarvervoerland als Nederland. Ik monitor dat ook, omdat het goed mogelijk is dat daar verandering in komt. In het jaar 2004 gaan we nog eens goed bekijken hoe het loopt en wat de spelers zijn. De NMA vervult een zeer belangrijke rol op het gebied van de beoordeling van marktmacht. Het gaat niet alleen om het percentage, maar ook om het level playing field en de vraag of je onder dezelfde condities dezelfde biedingen kunt doen. Het is aan de NMA om dat te beoordelen.

Voorzitter! De heer Van den Berg heeft gevraagd of de vervoerders niet te veel in het web van de aanbestedingen verstrikt raken, waardoor zij niet goed in staat zijn creatieve ideeën te ontwikkelen die voor reizigers aantrekkelijk zijn. Sinds we praten over de veranderingen, wordt er naar mijn mening meer creativiteit aan de dag gelegd dan daarvoor. Dit geeft mij dus geen aanleiding om te veronderstellen dat dit proces zal stoppen als het systeem over de hele linie is ingevoerd. In het systeem is opgenomen dat je iedere keer opnieuw naar de hand van de overheid moet dingen, wat een bepaalde onzekerheid meebrengt. De vervoerder die laat zien dat hij geweldig innovatief is, zal door vele kaderwetgebieden en provincies als aantrekkelijk worden gezien. Ik verwacht juist dat de meest

innovatieve en creatieve vervoerder de meeste aanhangers krijgt. Dat is precies de motor die ik in het systeem wil hebben. Verder kun je, als iets niet past in de systematiek van de wet, het experimenteerartikel gebruiken om te kijken of je langs die lijn alternatieve ontwikkelingen wilt stimuleren.

Voorzitter! Ik heb al iets gezegd over de decentralisatie en het Centrum vernieuwing openbaar vervoer. De decentrale overheden werken al een tijdje met het centrum en zijn enthousiast over wat daar gebeurt. Ik verwacht dat dit een goede dynamische ontwikkeling kan bevorderen.

De heer Castricum heeft gezegd dat het nationale beleid ten aanzien van het openbaar vervoer niet de optelsom mag zijn van alle decentraal verleende concessies. Ik ben bezig met het ontwerpen van het Nationaal verkeers- en vervoersplan; ik hoop dat dat rond 1 oktober naar de Raad van State kan gaan. Het is de bedoeling om een dynamische agendering in hoofdstuk 3 van het vervoersplan op te nemen, zodat het beleid niet voor tien jaar wordt vastgelegd, zoals wel met het SVV-2 is gebeurd. Daardoor werd de werkelijkheid op het punt van de infrastructuur en de mobiliteit als het ware voor tien jaar bevroren, maar dat is door het tempo van de veranderingen bijna niet meer mogelijk. Wij zoeken naar een procedure die ik gemakshalve vergelijk met het HOOP: ook daarbij bestond heel lang een soort agenda voor de dialoog. Op basis daarvan werden allerlei concrete afspraken gemaakt met het parlement en de betrokken instituten. Zo'n soort dynamiek willen wij, natuurlijk niet op het punt van de ruimtelijke reservering, want die moet in een PKB worden vastgelegd, maar wel op het punt van de vraag wat onder andere ten aanzien van het openbaar vervoer verstandig beleid is. Om de richting aan te geven, worden de actiepunten natuurlijk wel voor de eerste twee jaar vastgelegd, maar vervolgens moeten wij om de twee jaar bekijken of wij bepaalde zaken moeten veranderen. Dat is het nationale kader en daarmee zullen decentraal andere overheden aan de slag gaan, naast datgene wat zij natuurlijk zelf kunnen inbrengen.

De heer **Castricum** (PvdA): De minister is beter ingewijd in de

systematiek van het HOOP dan ik. Heeft die systematiek zodanig uitgewerkt dat er een duidelijke kwalitatieve groei van het hoger onderwijs heeft plaatsgevonden? Kan er worden gezegd dat het HOOP de kwaliteit van het onderwijs heeft bevorderd?

Minister **Netelenbos**: Het is natuurlijk een riskante discussie, want er is altijd veel te wensen. De hoofdvraag is eigenlijk of het beleid inzake mobiliteit voor tien jaar kan worden vastgelegd. Dat kan niet. Je moet je wel de vraag stellen welke ruimteclaims moeten worden vastgelegd, want je moet natuurlijk reserveren voor infrastructuur. Zaken als de werking van de telefoon, de netwerkwerking, ICT en e-commerce waren vijf jaar geleden echter slechts een beetje aan de orde en nog niet zo dominant als nu; zij waren zeker niet aan de orde ten tijde van de opstelling van het SVV-2. Ik werk nog steeds met het SVV-2; dat vind ik buitengewoon ongemakkelijk. Daarom wil ik toe naar een strategie die wel kracht van wet heeft – je moet immers gelegitimeerd zijn om bepaalde beslissingen te kunnen nemen – maar waarbij in dialoog met andere betrokkenen, dus ook met de andere overheden, om de twee jaar wordt geijkt of de eerdere standpunten nog steeds de werkelijkheid dekken. Bij het NVVP gaan wij daar natuurlijk uitvoerig over praten; daar verheug ik mij op. Het landelijk kader wordt dus telkens op die manier gebouwd. Dat kader zal niet schoksgewijs veranderen; dat kan natuurlijk niet, maar je moet de vinger wel aan de pols houden. Je kunt de wetmatigheid van de innovaties immers niet helemaal voorspellen; je kunt ze wel trendmatig waarnemen, maar je kunt niet precies weten wat dat betekent voor de mobiliteit. Als het bijvoorbeeld met die Zeppelin echt iets wordt, kun je dat in het NVVP een grotere rol geven dan op dit moment, omdat nu nog niets gecertificeerd is.

De heer **Baarda** (CDA): Wij hebben het nu over decentralisatie en de verantwoordelijkheid van de regionale overheden in het kader van het NVVP. Hoe zit het dan met de concessiegebieden, waarvan er naar onze mening te veel zijn? Moet je per concessiegebied een eigen verkeers- en vervoersbeleid gaan voeren of is er sprake van overlappingen?

## Netelenbos

Minister **Netelenbos**: Als bestuurlijke indeling hebben wij gekozen voor: Rijk, provincies en kaderwetgebieden. De kaderwetgebieden worden geëvalueerd in 2002 en dan wordt bezien of ze gecontinueerd worden, dan wel of er iets anders voor in de plaats komt. Mijn standpunt is dat er altijd een regioniveau nodig is, omdat de gemeenten te kleinschalig zijn voor het kunnen voeren van een echt samenhangend verkeers- en vervoersbeleid. Daarnaast hebben wij te maken met de BOV/BOS-gemeenten die in 2001 worden geëvalueerd. De vraag of die gecontinueerd worden, laat zich op dit moment nog niet beantwoorden, maar dat heeft veel meer te maken met de exploitatie van het openbaar vervoer, dus niet met de concessieverlening. Wij hebben nu te maken met 35 concessiegebieden en de vraag of dat er te veel zijn, hangt af van de uitkomst van de bestuurlijke discussie. Ik heb heel lang gedacht dat dit er te veel zijn, een mening die gisteren ook doorgeklonken heeft, maar anderzijds is het ook niet eenvoudig om een ander aggregatieniveau te kiezen. Je komt dan al snel uit bij de provincies, maar dat heeft niet voldoende draagvlak en er is dus toch een of ander tussenniveau nodig. Dat kan ook niet het niveau van de grote steden zijn. Amsterdam zou het misschien nog het liefste zelf doen, maar de andere drie grote steden willen in de kaderwetgebieden blijven zitten, omdat hen dat goed bevalt.

Ziedaar het speelveld, voorzitter. De wet is zodanig opgesteld dat, in het geval de kaderwetgebieden zouden verdwijnen, de wet automatisch wordt aangepast en dus niet meer apart herzien hoeft te worden.

Ik kom tot de opmerkingen over de exploitatie van het openbaar vervoer, in de eerste plaats het punt van de bezuiniging van 35 mln. Het gaat hier om een afspraak waar ik mij aan houd. Het openbaar vervoer moet ook meer kostendekkend worden. Het wordt nu voor 75% gesubsidieerd, hetgeen naar 50% terug moet, maar mobiliteit heeft ook een prijs en ik zou liever specifiek beleid voor doelgroepen voeren dan generiek hoge subsidiebedragen naar het openbaar vervoer sluizen. Er is overigens sprake van een groei met 2% en er is ook een prikkel om meer vervoerkilometers te maken: hoe beter je presteert, des te meer

geld krijg je. Omdat het gaat om communicerende vaten, is dat wel een bedreiging voor minder dichtbevolkte gebieden, als die niet in staat zijn om het aantal vervoerkilometers te verhogen. Er zit dus een sterke kant aan het systeem, maar ook een zwakke. Het is echter nodig dat openbaarvervoerbedrijven zich meer gaan inspannen. Sommige bedrijven in grote steden krijgen zelfs 86% subsidie en willen geen lijn sluiten, maar er juist heel veel bij hebben. Dat kan ook niet, dus het systeem is tijdelijk nodig.

Ik ben wel aan het nadenken over de vraag of, als er straks gedecentraliseerd wordt, niet tevens de exploitatie gedecentraliseerd zou moeten worden. Eigenlijk vind ik dat de beslissing om te investeren en het opvangen van de gevolgen die zo'n beslissing heeft voor de exploitatie, in één hand moeten worden gelegd. Nu draagt de rijksoverheid de gevolgen voor de exploitatie van investeringsbeslissingen en als er straks decentraal beslist kan worden over investeringen, ontstaat op landelijk niveau in feite een soort opneinderegeling. Dat kan tegengegaan worden door als uitgangspunt te kiezen dat er geen cent bij komt, maar dat zou betekenen dat een beslissing in een bepaalde regio om een grote investering te doen, in de andere regio's tot krapte gaat leiden. Wij zijn daarom aan het nadenken over de vraag of op den duur niet óók de exploitatie gedecentraliseerd dient te worden. Wij praten daar inmiddels ook met de landsdelen over. Er moet dan wel een goede grondslag voor zijn en die hebben wij nog niet gevonden, maar het gaat hier wel om een dermate interessante mogelijkheid dat volgens mij het huidige systeem niet het systeem voor de eeuwigheid kan zijn en dat op den duur investeringsbeslissingen en het opvangen van de gevolgen daarvan voor de exploitatie in één hand gebracht dienen te worden.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Ik heb nog een vraag over de 2% die u noemde. Gaat het hier om 2% die eerst van het totale budget wordt afgehaald en vervolgens naar gelang van de geleverde prestaties wordt verdeeld? Of gaat het om 2% groei van het budget, los van de 35 mln. die er weer afgaat? Is het dus een sigaar uit eigen doos, of komt het bovenop het budget?

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Het budget waarover ik kan beschikken, groeit met 2% per jaar. Ik ben gehouden aan de afspraak dat die 35 mln. in vier stappen wordt afgebouwd. Het was oorspronkelijk de bedoeling dat er op basis van het regeerakkoord nog meer zou worden bezuinigd op het openbaar vervoer, maar dat hoeft gelukkig niet meer. Het is qua budgetdiscipline niet een sigaar uit eigen doos, maar voelt natuurlijk wel zo. Wat het bereikbaarheidsfront betreft, moeten wij nog wel de vraag met betrekking tot de exploitatie beantwoorden. Dat is nog niet gebeurd, want de investeringen zijn nog niet gerealiseerd, maar het wordt op zichzelf natuurlijk nog een vraagstuk van belang.

Voorzitter! Alle woordvoerders hebben gesproken over het belang van de chipkaart. Ik ben het eens met de benadering die hier door eenieder is gekozen. De chipkaart zou heel veel problemen oplossen die wij nu hebben met de berekeningsgrondslag rond de strippenkaart, want zo'n intelligente kaart kan onmiddellijk toerekenen aan de vervoerder die de kilometers heeft gereden. Dat hoort eigenlijk bij dit systeem. Wij praten al vreselijk lang over de chipkaart. Ik kan mij herinneren dat wij erover begonnen in het kader van de studentenkaart. Dat de chipkaart er nog steeds niet is, komt niet doordat er onvoldoende prioriteit aan wordt gegeven door de overheid, maar doordat het geheel tamelijk ingewikkeld is. Wij zijn nu bezig met een proef op basis van publiek-private samenwerking.

Op zichzelf is de chipkaart niet het grootste probleem, want in heel veel sectoren wordt met chipkaarten gewerkt, maar alle vervoerders moeten voor de toegang van de passagier een systeem gebruiken dat compatibel is aan het systeem van de chipkaart. Een vraag is bijvoorbeeld of een treinpassagier bij het betreden en verlaten van trein of perron de chipkaart in een apparaat moet steken of niet. Eenieder zal zich kunnen voorstellen dat hierover eindeloos veel opinies mogelijk zijn. Dat heeft veroorzaakt dat het allemaal zo lang duurt. De Nederlandse Spoorwegen moesten het ook belangrijk vinden, wat zij nu uiteindelijk ook doen, omdat hun veiligheidsvraagstukken waarschijnlijk ook gemakkelijker kunnen worden opgelost wanneer men niet meer zonder geldig vervoersbewijs



## Netelenbos

in het systeem kan komen. Al dat soort zaken is breed met de sector doorgesproken.

Er zijn drie grote bedrijven uitverkoren om de chipkaart te ontwikkelen. Wij verwachten op basis van een door de gehele sector, dus ook de NS, vastgesteld referentiekader na de zomer een zogenaamde business case. Dan ga ik bekijken wat ik financieel ga bijdragen. Vele sprekers hebben gevraagd of ik financieel niet een beetje kan helpen. Maar ik ga natuurlijk niet zomaar een black box in. Dat maakt dat ik eerst wil zien of het serieus is, wat het business plan is en wat men er zelf aan gaat doen, want het hoort natuurlijk wel bij de gewone bedrijfsvoering dat je zorgt dat je je kilometers kunt afrekenen. Het ziet er nu allemaal goed uit. Wij verwachten dat dit systeem in 2002 kan worden ingevoerd. Het zou mij diep teleurstellen, wanneer dit niet zou lukken, maar ik ben niet de enige speler. Ik ben wel een speler die er zeer aan trekt, omdat ik de strippenkaart net heb verlengd met de WROOV-systematiek. Dat is een vreselijke systematiek. Mijn medewerkers hopen dat die na deze laatste ronde nooit meer hoeft te worden doorgerekend. Vervoersbedrijven mogen een eigen vervoersbewijs gebruiken, maar moeten daarnaast het nationale vervoersbewijs accepteren.

De heer Van der Lans heeft gevraagd waarom de overheid vervoersbedrijven niet meer prikkelt met prestatiedoelinden en een veel intelligenter systeem met betrekking tot subsidies. Ik hoop dat ik hem ervan heb overtuigd dat wij voorlopig nog moeten werken met het huidige systeem, omdat de kostendekkendheid echt omhoog moet. Maar ik denk dus na over een gedecentraliseerd systeem.

Voorzitter! Het taxidossier is nu eigenlijk niet aan de orde, hoewel het straks wel een onderdeel wordt van de integrale wet. Gezegd is dat het nogal overhaast is geregeld en dat het platteland er slecht uitspringt. Ik wijs erop dat er op het platteland geen wanklank valt te horen. De enige stad waar problemen zijn, is Amsterdam. Voor het overige loopt het uitstekend en ik vind dan ook dat wij indertijd een verstandig besluit hebben genomen en dat wij terecht niet te veel tijd hebben uitgetrokken voor het overschakelen naar een nieuw systeem. Vanaf 1 juli is het

nieuwe taxikenteken beschikbaar. Dan kunnen snorders van de weg worden gehaald. Als men geen lichtblauw kenteken heeft, kan men tot die categorie worden gerekend.

Gevraagd is waarom je 75 cent per minuut moet betalen voor telefonisch reisadvies over het vervoer van deur tot deur. Voor 50 cent per minuut kan je overigens via internet de benodigde informatie halen. Dat er geld wordt gevraagd, heeft te maken met het feit dat er kostendekkend moet worden gewerkt. Dat vind ik een normaal onderdeel van de bedrijfsvoering. Het kan niet de bedoeling zijn dat het Rijk reizigersinformatie subsidieert. Dat dient een onderdeel te zijn van het commerciële beleid van de vervoerder.

Voorzitter! Wat betreft de positie van de reiziger wijs ik erop dat de consumentenorganisaties voor het eerst een plaats hebben in de wet. Voordat concessies worden verleend en dienstregelingen worden vastgesteld, wordt er met die organisaties overleg gevoerd. Daarom is het niet nodig een reizigershandvest verplicht te stellen. Wij wachten af hoe dit in de praktijk zal werken en ik heb op dit moment nog geen enkele aanleiding om van bovenaf zo'n handvest verplicht te stellen. Er zal invulling moeten worden gegeven aan het adviesrecht van de consumentenorganisaties en de wet omschrijft de momenten waarop dat moet gebeuren. Wat dit betreft hebben wij goed gekeken naar de gezondheidszorg. De vergelijking gaat niet op alle punten op, maar het was wel wonderlijk dat het openbaar vervoer op dit punt nog steeds geen wettelijke regeling kende.

Gevraagd is naar een sanctieregeling in het geval de toegankelijkheid voor mensen met een functiebeperking niet wordt gerealiseerd. In het programma van eisen komen onder andere eisen met betrekking tot de toegankelijkheid voor. De concessieverlenende overheid stelt dat programma van eisen vast en zal erop moeten toezien dat de verplichtingen die men over en weer is aangegaan worden nagekomen. Desgewenst kan op grond van de Provincie- of Gemeentewet bestuursdwang worden toegepast. Er zijn voldoende juridische mogelijkheden om ervoor te zorgen dat men zijn verplichtingen nakomt.

De mogelijkheid met betrekking tot combinaties met groepsvervoer vind ik een interessante ontwikkeling.

Daarbij moet er wel voor worden gezorgd dat de subsidiestromen niet oneigenlijk worden gebruikt. Het is niet de bedoeling dat subsidies voor het gehandicaptenvervoer worden ingezet ten behoeve van het reguliere stads- en streekvervoer. Combinaties zijn uiteraard wel mogelijk.

De heer Castricum heeft gezegd dat het wetsvoorstel geen zekerheid biedt voor de nabije toekomst omdat slechts enkele elementen van het bouwwerk in beton zijn gegoten. Nu spreek mij dat beeld wel aan. Het MIT is in beton gegoten en dat houdt in dat wij ons houden aan de financiële afspraken en, als het even kan, aan de termijnen. Soms lukt dat niet vanwege allerlei juridische procedures. De heer Baarda vroeg zich af of het bereikbaarheidsoffensief wel via het MIT moet verlopen. Dat moet natuurlijk, omdat investeringsbeslissingen via het MIT gaan. Ik wil mij wel aan termijnen houden, maar soms is er een worsteling met beroepsprocedures en dan kan het niet sneller. Aan mij zal het in ieder geval niet liggen; een termijn is een termijn en ik zou het heel ernstig vinden om geld over te houden. Ik ga dan ook een zeer specifieke projectorganisatie op het bereikbaarheidsoffensief zetten om gestand te doen wat wij hebben afgesproken. Het beton van de Wet personenvervoer 2000 is echter tamelijk elastisch, want het is een flexibel systeem; het groeit als het ware mee. Ik zou er geen viaduct van willen bouwen. Wij gaan in 2004 ook bekijken of wij het juiste pad gekozen hebben en dan zullen wij ook bepalen, of wij het helemaal zullen volgen.

De heer Terlouw heeft op het punt van de ongewisheid van de toekomst de heer Hobbes geciteerd. Ik moet zeggen dat wij zeker niet over één nacht ijs zijn gegaan. Er is negen jaar nagedacht over deze wet en er zijn vele adviezen over uitgebracht. Daarom zou ik net als de heer Hobbes willen zeggen: "To prudent men we commit the government of ourselves more willingly than to others."

Voorzitter! Hiermee spreek ik de hoop uit dat dit wetsvoorstel voldoende steun zal krijgen.

De beraadslaging wordt geschorst.

De **voorzitter**: Het is nu twintig minuten later dan het beoogde vergaderschema aangeeft. Dit geeft

## Netelenbos

mij aanleiding, erop aan te dringen dat er in tweede termijn wel duidelijk, maar vooral ook bondig wordt gesproken.

De vergadering wordt van 13.22 uur tot 14.20 uur geschorst.

□

De heer **Baarda** (CDA): Voorzitter! Namens de fractie van het CDA dank ik de minister voor de antwoorden in eerste termijn. Zij heeft op enthousiaste wijze geantwoord en dit geeft hoop voor de toekomst op het brede terrein van Verkeer en Waterstaat. Namens het oppositionele CDA zou ik zeggen: minister, ga zo voort. Dit is echt bedoeld als een compliment.

Over de hoofddoelstelling zijn wij het eens. Ook de fractie van het CDA vindt dat er veel moet veranderen in het openbaar vervoer. Zoals het nu gaat, kan het niet langer. Ook wij willen ons hiervoor inzetten, maar je kunt verschillend denken over de manier waarop dit moet gebeuren.

De minister zei dat het BOR geen randstadplan is, maar dat er landsdelig overleg wordt gevoerd. Ik vind dit zeer positief. Knelpunten worden in het gehele land geanalyseerd, en zij zijn ook gespreid over het hele land. Ook in de omgeving waar ik vandaan kom, hebben we dagelijks last van files. Mijn regio is Snits, in het Nederlands: Sneek. De vraag is hoe een praktische uitvoering van oplossingen voor deze problemen en vooral de financiering ervan mogelijk is. Hierover heb ik de minister niet gehoord.

Laat er geen misverstand over zijn: ook de fractie van het CDA is voorstander van het concessiesysteem. Alleen kun je ook over de uitwerking hiervan verschillend denken. De minister gaf voorbeelden; in Zuid-Limburg zou er sprake zijn van een positieve ontwikkeling. Er zijn echter andere voorbeelden, zoals Noord-Beveland en NoordNed, waar geen positieve ontwikkelingen zijn. Ik ben het er met de heer Bierman en met de minister over eens dat iemand die niet de trein in kan omdat die vol is, op de volgende trein wacht. Alleen zal een passagier die lang op een perron heeft gestaan, de volgende dag kiezen voor de auto. Dit moet je natuurlijk zien te voorkomen.

De concessieduur is gezet op zes jaar maximaal. Wij zien hierin graag wat meer flexibiliteit, niet alleen in de zin van verkorting, maar ook in de

zin van verlenging. Als het in een regio tot een betere situatie leidt, moet het in onze opvatting mogelijk zijn dat daar wordt gekozen voor een langere concessieduur. Ook in het buitenland wordt er gevarieerd tussen vijf en zeven jaar. In de eerste termijn zijn al de risico's bij investeringen in materieel aan de orde gekomen. Dit is een punt waarover niet lichtvaardig moet worden gedacht. Wanneer een onderneming er geen zicht op heeft dat zij de afschrijvingstermijnen van materieel kan halen, kan er een probleem zijn.

De minister heeft gezegd dat er in 2004 een eindbeeld van de wet kan zijn en dat dan aan de hand van een evaluatie uit 2003 kan worden besloten hoe wij verder gaan. Wij blijven van mening dat deze periode erg kort is en vragen ons af of je wel in 2004 kunt bepalen dat de situatie zo gunstig is dat je het eindbeeld kunt halen en de wet verder kunt uitvoeren.

Deelt de minister onze mening dat er thans sprake is van te veel concessiegebieden? Is het niet noodzakelijk, het aantal te beperken?

Er is gezegd dat ik mij de spreekbuis heb getoond van de Jonge Socialisten. Dit laat ik maar zo. Ik wil alleen zeggen dat de brief die deze politieke jongerenorganisatie heeft gestuurd aan deze Kamer, indruk op mij heeft gemaakt. Op deskundige wijze hebben zij dit wetsvoorstel van commentaar voorzien. Daar heb ik grote waardering voor. Of dat nu geldt voor Jonge Socialisten of jonge Christen-Democraten, maakt dan niet zoveel uit. Maar dat politieke jongerenorganisaties zich zodanig bezighouden met de politieke gang van zaken, is alleen maar verheugend, zo vind ik. Daar zou ik dan ook de PvdA mee willen feliciteren. Als de heer Castricum vervolgens vraagt of daar misschien iets moois uit groeit, dan is mijn antwoord: wie weet, misschien kunnen de Jonge Socialisten de PvdA nog eens losweten uit de paarse coalitie. Wij zullen dit dan zeker willen steunen.

De zaak waar het evenwel om ging, die ik hier aan de orde stel en waar ook de Jonge Socialisten op wezen, betreft de tegenstelling tussen het amendement op stuk nr. 52 en de motie op stuk nr. 61, daar waar het in het amendement gaat om de verplichting dat de concessieverlenende overheid zelf geen eigenaar mag zijn van het openbaar vervoerbedrijf, terwijl in de motie

juist het tegenovergestelde wordt gezegd. De minister zegt dan dat het amendement boven de motie gaat en dat is natuurlijk zo. De wet gaat vóór; ook dat is zo. Maar de minister zegt tegelijkertijd dat zij geen problemen heeft met het uitvoeren van de motie op stuk nr. 61. Ik zou nu graag van de minister willen horen, hoe zij dat zal kunnen opbrengen, omdat juist die tegenstelling erin zit. Of zij moet zeggen dat zij die motie niet uitvoert, want dan is er helderheid over.

Voorzitter! Dan wat betreft het debat inzake de Europese Commissie. Opgemerkt is dat de afloop niet voorspelbaar is. Echter, de vraag is dan hoe lang dit nog kan duren. Immers, we zullen toch op een gegeven ogenblik, en wel spoedig, duidelijkheid over deze kwestie moeten hebben om de wet ook te kunnen uitvoeren. Er mag natuurlijk geen strijd zijn met Europese regelgeving.

Ik kom bij een paar laatste punten, in de eerste plaats betreft dit het punt van de exploitatie. Ik heb dit ook genoemd in eerste termijn. De minister heeft gezegd dat de bezuiniging van 35 mln. per jaar in vier stappen wordt afgebouwd. Ik neem aan dat iedere stap dan een jaar is. Maar naar welk niveau wil de minister gaan? Is dat het niveau van 50% kostendekkendheid en moet het dan voor alle regio's gaan gelden? Ik denk hierbij met name ook aan regio's waar zich veel onrendabele lijnen bevinden.

Wat betreft de chipkaart zijn wij het eens met de benadering die de minister heeft gegeven. Wij hebben duidelijk van de minister vernomen dat zij, wanneer dit nodig mocht blijken, een financiële bijdrage van de kant van het ministerie niet uitsluit. De minister heeft de verwachting uitgesproken dat het systeem in 2002 kan worden ingevoerd. Dat is een verwachting en daarmee geeft de minister tegelijkertijd aan dat zij de motie-Hofstra niet kan uitvoeren, omdat deze motie juist vraagt om een invoeren van de chipkaart uiterlijk per 1 januari 2002.

Het taxidossier sla ik nu maar over, voorzitter. Dat komt nog wel een keer aan de orde.

Ik ben blij met de manier waarop de minister de MIT-procedures tegemoet wil treden. Ik wens haar veel sterkte bij het streven om inderdaad binnen de gestelde procedures te blijven. Ik heb al

## Baarda

gezegd dat dit nogal eens uit de hand loopt.

De minister heeft niet de vraag beantwoord die ik heb gesteld over de provinciale streeklijnen. Ik heb namelijk gevraagd of die ook gelden binnen de stedelijke gebieden. Hebben met name de VOC-steden de bevoegdheid om binnen het gehele gebied van de stad te bepalen hoe de concessieverlening zal zijn? Of hebben daar ook de provincies nog invloed op, wanneer het gaat om doorgaande streeklijnen?

Ten slotte, voorzitter, vraagt de CDA-fractie zich af of deze wet wel het juiste instrument is om het openbaar vervoer te verbeteren. Wij zijn het niet eens met de aan de decentrale overheden verplicht opgelegde aanbesteding. Wij hebben ook twijfels over de sociale functie van de wet. Dit betekent dat de CDA-fractie geen steun kan verlenen aan dit wetsvoorstel.

Mevrouw **Bierman-Beukema toe Water** (VVD): Voorzitter! Ik dank de minister voor haar uitgebreide beantwoording. Ik heb nog vier punten.

De minister deelt mee dat de systematiek van de rijksbijdrage, inclusief de kwestie van decentralisatie, kritisch zal worden geëvalueerd. Dat spreekt ons aan. Het lijkt ons van belang.

De betrokkenheid van de minister bij de totstandkoming van een nationale chipkaart blijkt wat ons betreft duidelijk uit haar woorden. Dat stelt voorlopig gerust.

De minister heeft betoogd dat de kosten van het reisinformatiesysteem dienen te worden gedragen door de vervoerders. Dat is logisch. Die gedachte spreekt ook de VVD-fractie zeer aan, maar toch. Is het mogelijk dat je alles afwegende moet constateren dat van de beschikbaarheid van een gratis alles omvattend informatiesysteem een dermate stimulerende werking uitgaat voor het gebruik van het openbaar vervoer dat je die logica enigszins ter zijde zou moeten schuiven en dat je zou kunnen overwegen om toch een rijksbijdrage daaraan te verbinden? Ik stel maar een vraag.

Ik hoop dat ik duidelijk heb gemaakt dat de verzakelijking van de relatie tussen de opdrachtgever en de vervoerder die met deze wet mogelijk wordt ons aanspreekt. Zoals

de minister heeft gezegd, maakt een sterke overheid goede afspraken voor haar burgers. Wat zijn nu de reële mogelijkheden voor de concessieverlener om nakoming van die afspraken af te dwingen? Deze vraag dringt zich op naar aanleiding van de ervaringen met NoordNed. Dit gaat iets verder dan alleen het maken van compensatieafspraken.

De heer **Castricum** (PvdA): Voorzitter! Ook ik dank de minister. Ik had even de neiging om mij aan te sluiten bij de woorden die de heer Baarda aan het begin van zijn betoog aan de minister richtte. Ik dacht: dat komt wel goed. Hij gaf echter een heel onverwachte wending aan het eind van zijn bijdrage, dus komt het althans op dit moment niet goed tussen hem en de minister. Maar aangezien drie en misschien wel vier ministers bezig zijn geweest met deze wet, onder wie een minister van CDA-huize, denk ik dat er toch nog perspectief is.

Ik wil mij even aansluiten bij de actualiteit van de minister. De bussen van Connexion die tijdens het Europees kampioenschap voetbal rondreden, waren prachtig. Ik ben toch een beetje bang dat de Fransen hebben gedacht: het waren wel mooie bussen en ze waren niet van ons, maar wij hebben de voetbalcup; onze Franse bussen rijden in Nederland en dat zullen er in de nabije toekomst misschien veel meer worden; er rijden wel Nederlandse bussen in Frankrijk, maar vooral naar Spanje. Deze serieuze opmerking in de richting van de minister betreft de wijze waarop de beschaafde marktwerking in de verhoudingen binnen de Europese beschaafd blijft. Ik ben bang dat dit niet altijd zal lukken.

De minister heeft gezegd dat zij niet gaat over de bestuurlijke organisatie van het land. Ik betwijfel dat. Ik denk dat haar opmerkingen over de kaderwetgebieden en het noodzakelijke niveau van een regio tussen provincie en gemeente de collega's van de minister niet zijn ontgaan. Op dat vlak heb ik hoge verwachtingen, ook voor de implementatie van deze wet.

De minister is zich bewust van de problemen bij het voorzieningen-niveau. Ik heb begrepen dat zij zelfs tot op microschaal wil kijken of daar iets aan te doen is. Het is heel belangrijk dat de concessieverleners

en -houders de maatregelen moeten introduceren en op een behoorlijke manier nakomen. Juist op dat niveau moet ervoor worden gezorgd dat de gemaakte afspraken ook worden uitgevoerd. Naar onze mening heeft de minister op dat vlak wel degelijk ook een toezichhoudende functie.

Ik kom op het overlegcircus, het gedoe, waar ik niet gerust op ben. Voorlopig ben ik overtuigd door de enthousiaste manier waarop de minister de voorstellingen die daar gaan plaatsvinden, heeft geschetst. Als je de kerstboom echt opgetuigd ziet, denk ik dat er toch nog wel problemen zullen rijzen. Ik geef de minister het voordeel van de twijfel.

Onze fractie zal het wetsvoorstel, in lijn met onze inbreng, wel steunen. Wij hopen dat er snel uitvoering aan gegeven zal worden. De minister moet erop toezien dat ook in het NVVP en in de Vijfde nota over de ruimtelijke ordening haar zienswijze wordt kenbaar gemaakt. De maatregelen die uit beide nota's voortvloeien zullen ten gunste moeten zijn van de wet die wij hier vandaag behandelen.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Mijnheer de voorzitter! Ook ik zeg de minister dank voor haar uitvoerige en enthousiaste beantwoording van onze opmerkingen. In een knipselkrant las ik net dat de minister heeft gemeld dat Nederland niet rijp is voor een vrouwelijke premier. Ik heb de neiging om te zeggen dat dat een enorme onderschatting is van haar eigen kwaliteiten. Alle eigenschappen die een premier behoeft, zoals overtuigingskracht, optimisme en vooral een houding van "dames en heren, geloof u mij, het komt goed", zijn bij deze bewindsvrouw aanwezig, vooral ook de presidentiële neiging om in een sneltreinvaart bezwaren weg te wuiven.

Dat blijkt het meest dramatisch bij haar ontroerende optimisme over de taxiwet. Zij zegt dat het daar, als wij even niet naar Amsterdam kijken, goed mee gaat. Ook als wij niet naar Amsterdam kijken, begrijp ik niet waarop zij dat optimisme baseert. Toevallig weet ik dat het ministerie nog steeds aan het monitoren is over het jaar 1999. De gegevens om deze uitspraak te doen, komen dus niet van haar eigen ministerie, maar zullen op dezelfde manier verzameld zijn als ik dat doe. Ik heb nergens

## Van der Lans

een taxistandplaats aangetroffen waar het nieuwe regime geldt. Alle instaptarieven zijn omhoog gegaan. Enfin, er is niets veranderd en de beoogde concurrentie vindt nog niet plaats. Het optimisme van de minister is dus niet op feiten, maar op hoop gebaseerd. Ik vrees dat dat ook geldt voor de wet die wij vandaag bespreken.

Er zit enige tijdsdruk in de wet. Ik wijs op alle termijnen van evaluatie en eindbeelden. Het was de intentie om de wet begin 1999 in te voeren. De wet wordt dit najaar van kracht. Echter, de termijnen die in die wet gelden, zijn niet met de langdurigheid van de behandeling in de Kamers opgerekt, maar zijn hetzelfde gebleven en zijn zelfs in een enkel geval nog naar voren gehaald. Ik ben er nog steeds niet van overtuigd, dat dit een goede zaak is. Als de ratio ooit is geweest om die termijnen vast te stellen op basis van invoering van de wet in begin 1999, begrijp ik niet waarom die termijnen niet meegeschoven zijn.

In haar betoog zei de minister op een gegeven moment dat de situatie zou kunnen ontstaan dat lokale vervoersautoriteiten, ook al mag je daar volgens de minister kennelijk niet van spreken, heel erg enthousiast naar elkaar kijken en waarbij in het geval van een heel creatieve vervoerder wordt gezegd: dat willen wij ook. Welnu, dat is eigenlijk precies de kern van ons bezwaar. De minister zegt namelijk niet dat de lokale autoriteiten of de verleners van concessies inderdaad naar elkaar moeten kijken om de beste weg te vinden teneinde het openbaar vervoer in hun regio te organiseren. Nee, ze worden gedwongen om in het stramien van de minister te treden, waarbij de marktwerking en de aanbesteding van de concessies worden geïntroduceerd. Die verplichting is volgens mij in strijd met het kabinetsstreven naar decentralisatie.

De opmerkingen van de minister over de OV-chipkaart hebben mij in zekere zin gerustgesteld, hoewel je natuurlijk nooit definitief gerustgesteld kan worden op dit punt. Het lijkt mij in ieder geval zaak dat voor 1 januari aanstaande een heel gedetailleerd plan van aanpak wordt gepresenteerd, omdat de OV-chipkaart een heel dragende technologie is en alle mogelijkheden in zich heeft om dingen mogelijk te maken die nu nog absoluut onmogelijk zijn. Zoals

ook bij de Taxiwet het geval is, zijn er dus nog heel veel zaken eigenlijk nog niet geregeld. Het welslagen van marktwerking in het openbaar vervoer hangt in belangrijke mate samen met de vraag of wij in staat zijn de financieringssysteem variabel te maken. Voordat dit het geval is, zal er nog een hele tijd overheen gaan.

De minister heeft gezegd het reizigershandvest niet noodzakelijk te achten, omdat er toch al heel veel zaken op dit vlak geregeld zijn. Welnu, die opmerking kan ik absoluut niet onderschrijven. Ik meen dat het op alle fronten heel goed zou zijn als er een landelijk reizigershandvest komt dat ook voor individuele, niet bij consumentenorganisaties aangesloten reizigers een leidraad biedt ten aanzien van de vraag waar ze recht op hebben. Bij het introduceren van meer marktwerking is voor ons een heel belangrijk gegeven dat de positie van de consument geregeld is, dat er een handvest is waarop hij kan terugvallen op het moment dat zich onduidelijkheden en problemen voordoen. Ik verzoek de minister dan ook met spoed zorg te dragen voor de totstandkoming van een dergelijk handvest.

Naar mijn indruk is de OV-reis-informatie nog steeds niet goed geregeld. Inderdaad moet men die tegen kostprijs verkopen, omdat de subsidie van de rijksoverheid teruggelopen is, maar niemand in dit land heeft vrede met de huidige figuur die zich voordoet waarbij mensen echt moeten wachten dan wel op internet via een ingewikkelde methode hun informatie moeten verkrijgen waarvoor twee kwartjes gevraagd worden die volgens mij alleen maar gebruikt worden om de telefoondienst in stand te houden. Ik verzoek de minister dringend om na te gaan of niet een klantvriendelijker systeem op poten gezet kan worden.

Voorzitter! Ik kom tot een conclusie waarbij ik de minister graag een dilemma zou willen voorleggen ten aanzien van de discussie over de marktwerking. Zoals ik in mijn eerste termijn heb geprobeerd duidelijk te maken, is het niet zo dat wij per definitie neen zeggen tegen marktwerking, hetgeen niet wegneemt dat wij wel degelijk aarzelingen hebben bij dit fenomeen. Die worden misschien nog wel het beste tot uitdrukking gebracht in een artikel van een emeritus hoogleraar

vervoerkunde in de Staatscourant, waarin hij op een gegeven moment zegt: "Het is waanzinnig dat de overheid miljarden investeert in infrastructuur en exploitatiesubsidies en toch tolereert dat derden flinke winsten maken. Hierbij zou ik bovendien zelfs in deze egoïstische tijd de vraag willen stellen: wat is bevredigender, een nuttige functie zo goed mogelijk vervullen of zo veel mogelijk geld verdienen?" Dit is een citaat van de heer Van Witsen. Dat geeft heel goed de dilemma's weer, waarmee wij als fractie te maken hebben als wij naar dit wetsvoorstel kijken.

Wij hebben het rapport van de WRR gelezen, het borgen van publiek belang. Ik moet zeggen dat de wijze waarop dat in deze wet gebeurt – dat is de andere kant van het dilemma – ons aanspreekt. De overheid kan dat belang in alle concessievoorwaarden en alles wat daarmee te maken heeft, dermate gedetailleerd en specifiek borgen, dat je met reden kunt verwachten dat de controle op het uitvoeren van dat belang zo goed is dat het een acceptabel middel is. Wij voelen er echter weinig voor om op basis van subsidies en overheids-gelden winsten te genereren die in zakken van derden verdwijnen en die niet terugvloeiën naar de kwaliteit van het openbaar vervoer. Tussen die twee polen manoeuvreert ons denken zich momenteel. Het zou aardig zijn als de minister ons op dit punt enigszins kan helpen.

Als het om ons eindoordeel van deze wet gaat, is het misschien niet de kern van de marktwerking die ons tot een negatieve stem doet bewegen, maar veeleer alles wat daarom heen meespeelt. Ik ben nog steeds niet overtuigd van alles wat met het Bereikbaarheids-offensief Randstad op het vlak van het terugdringen van de automobiliteit gaat gebeuren. Ik ben er ook nog niet van overtuigd dat alle maatregelen die nodig zijn, de verpakking van deze wet, met betrekking tot de differentiatie in de subsidie-systeematiek en alle andere dingen die gelijktijdig gepresenteerd zouden worden, op orde zijn. Dat is de reden waarom wij na ampele overweging onze stem niet zullen geven aan dit wetsvoorstel.

□

De heer **Van den Berg** (SGP):  
Mijnheer de voorzitter! Ik sluit mij

## Van den Berg

aan bij de collega's die de minister hartelijk dank hebben gezegd voor de wijze waarop zij op de inbrengen heeft geantwoord. Ik wil eerst een aantal positieve punten naar voren brengen. Ik ben blij met de toezegging van de minister dat het Bereikbaarheidsoffensief Randstad breder wordt en dat bekeken zal worden waar de knelpunten liggen. Wij zijn belangstellend naar het vervolg hiervan.

De minister heeft ook positief gereageerd op de chipkaart. Het moet mogelijk zijn om over enkele jaren iets te hebben dat in het belang van de consumenten is, maar ook in het belang van de vervoerders en van de afrekenregels. Wij hebben nog wat gefilosofeerd over investeren, ondernemer zijn, concessies. Daartussen blijft spanning bestaan. De minister heeft gezegd dat de ondernemers eenzelfde uitgangspositie hebben en dat zij weten waar problemen kunnen ontstaan. Je houdt daar rekening mee als je inschrijft op zo'n aanbesteding. Dat antwoord heeft ons overtuigd. Wij hebben echter nog een aantal vragen. Hoe gaat het bijvoorbeeld met het wagenpark, met al die bussen? Als er geen sprake is van continuïteit, kun je dan wel investeren? Een collega uit mijn fractie zei toen: er zal wel een grote leasemaatschappij voor bussen ontstaan. Uit de fracties waar ik voor mag spreken, komen vaak goede ideeën voort. Ik leg dit idee dan ook bij de minister neer.

Voorzitter! De kwaliteit van het openbaar vervoer moet nog sterk verbeterd worden. De vraag is of dit vervoer een goed alternatief is voor de auto. In dichtbevolkte gebieden zal dit het geval kunnen zijn. De minister heeft terecht opgemerkt dat de fiets in die gebieden een grote concurrent van het openbaar vervoer is. Voor mij is duidelijk dat de overheid vooral het gebruik van de fiets moet stimuleren. In minder dicht bevolkte gebieden is het ingewikkelder. Dan kan het ketenvervoer, waar de heer Terlouw over sprak, of de multimodale vervoerketen, zoals ik naar voren heb gebracht, een oplossing zijn. Het realiseren daarvan vergt echter veel tijd en moeite. Ik hoop dat met deze wet stimulansen op dit terrein worden gegeven.

Er is nog een grote inhaalslag te maken om mensen gebruik te laten maken van het openbaar vervoer. Wij

denken dat de wet hiervoor goede aanzetten biedt. Op enkele punten houden wij wel onze twijfels, maar dit zal altijd het geval zijn bij dit soort moeilijke operaties. In de wet is er een goede mix bereikt van rendement voor de ondernemer en maatschappelijke verantwoordelijkheid.

In eerste termijn heb ik mijn bijdrage besloten met de vraag of er bij het veronachtzamen van de maatschappelijk functie voldoende wettelijke waarborgen zijn om corrigerend op te treden. De minister heeft verwezen naar een mogelijk beroep op de Provinciewet of op de Gemeentewet. De vraag is of dat voldoende is.

Voorzitter! Tot slot merk ik op dat onze fracties voor de wet zullen stemmen.

□

De heer **Terlouw** (D66): Voorzitter! Omwille van de tijd en na de opmerkingen van de heer Van der Lans aan het adres van de toekomstige premier, laat ik de complimenten maar achterwege. Ik ga nog kort op vier punten in.

In de eerste plaats kom ik terug op het interruptiedebat van de heer Castricum met de minister over de reciprociteit. Heb ik goed begrepen dat Frankrijk niet mee mag doen in Nederland als Nederland bij een soortgelijke openbare aanbesteding in Frankrijk uitgesloten wordt? Kan voorkomen worden dat het Nederlandse bedrijf dat de concessie wint wordt opgekocht door een Frans bedrijf?

In de tweede plaats herinner ik aan mijn vragen over de artikelen 65 en 66. Als een gemeente op 1 januari 2006 niet 35% van haar concessies door aanbesteding heeft verkregen, raakt zij ook al de andere concessies kwijt. Heeft de gemeente echter hijgend het doel gehaald, dan moet zij een jaar later, namelijk op 1 januari 2007, 100% aanbesteding hebben bereikt. Ik vind deze bepaling, die door amendering in de wet is opgenomen, onevenwichtig. In de praktijk lijkt mij een en ander vrijwel niet te realiseren.

In de derde plaats schrijft de wet voor dat uiterlijk 31 december 2004 aan de Staten-Generaal verslag over de effecten in de praktijk van aanbesteding van concessies wordt gedaan. In memorie van antwoord schrijft de minister echter dat

besluitvorming over de verplichting tot aanbesteding met ingang 1 januari 2006 nog zal plaatsvinden en dat hier voor 1 januari 2004 verslag aan de Staten-Generaal uitgebracht zal worden. Is dit een slip of the pen? Als dit geval is, was er ook een slip of the tongue. Volgens mij noemde de minister vanmorgen in de mondelinge beantwoording ook de datum van 1 januari 2004. De Tweede Kamer heeft daarvan bij amendement juist 1 december 2004 gemaakt. Dat is bijna een jaar later. Het kan eerder, want er staat "uiterlijk" 1 december, maar dat was niet de bedoeling. Is de minister van plan het amendement serieus te nemen of wil zij de datum toch naar voren halen, waardoor de tijd voor de gemeentes om de dingen te doen die de wet verlangt wel erg kort wordt?

Ik kom in de vierde plaats nog even terug op het punt van de reisinformatie. Als vervoerbedrijven, bijvoorbeeld de spoorwegen, vinden dat zij kostendekkend informatie moeten geven over hun product, dan moeten zij dat doen. Ik vind dat overigens hoogst vreemd, want als je een stoel koopt werkt dat ook niet zo. Maar als de vervoerbedrijven iemand in de wachtstand zetten voor een onbepaalde tijd tegen een tarief van 75 cent per minuut, dan vind ik dat ook een minister daar bezwaar tegen moet hebben.

□

De heer **Bierman** (OSF): Voorzitter! Ik bedank de premier van Verkeer en Waterstaat voor de beantwoording van mijn opmerkingen. Ik heb er geen geheim van gemaakt dat ik haar optimisme over het terugdringen van het autoverkeer niet deel, maar ik denk dat beheerste marktwerking zoals die hier met alle garanties omkleed naar voren is gekomen, in ieder geval de kans op verbetering van het openbaar vervoer in zich draagt. Ik vind dat hard nodig.

Ik ben van mening dat de mobiliteit niet moet worden teruggedrongen, maar dat de problematische mobiliteit moet worden teruggedrongen. Je moet dan heel anders te werk gaan en onderscheid maken in soorten. De mobiliteit van het autoverkeer en het particuliere autoverkeer is problematisch. Ik wil de minister daarom nog een interessante ervaring met

## Bierman

betrekking tot het auto delen meegeven. Gebleken is dat de mobiliteit van degenen die auto delen toeneemt, maar dat het per auto afwikkelen van hun mobiliteit afneemt. Je ziet dan tientallen procenten milieu- en ruimtevoordeel en een verschuiving naar fiets en openbaar vervoer. Dat is het droombeeld dat we voor ogen zouden moeten hebben. Ik heb een antwoord gezocht voor de vraag hoe dit komt. Ik ben in de huid van de particuliere automobilist gekropen. Hij heeft die auto ooit gekocht. Het is een miskoop en hij kan het rendement op die miskoop alleen verhogen door alle mobiliteit als automobilititeit af te wikkelen. Als we daar een spaak in het wiel steken, zijn we een heel stuk verder. Het wegvallen van die eigendom is dus heel erg essentieel, maar er moet dan wel openbaar vervoer zijn om die extra mobiliteit op te vangen.

De heer Baarda noemde opnieuw de situatie bij NoordNed. Ik herhaal dat zijn verhaal geldt voor de keuzereiziger. Die hoeft niet op de volgende mogelijkheid te wachten. Hij neemt gewoon de auto die er toch staat. De gedwongen reiziger daarentegen zal moeten wachten op de volgende mogelijkheid. We moeten dat onderscheid goed in de gaten houden. We moeten juist voor de gedwongen reizigers het minimale sociale niveau instandhouden.

Ik ga er verder van uit dat de spanning op de arbeidsmarkt ertoe leidt dat de automobilititeit althans het spitsverkeer vanzelf zal verminderen, omdat door die spanning vanzelf aan de spreiding in de tijd, de flexibele werktijden en het thuiswerken wat nu nog door veel werkgevers wordt tegengehouden, zal worden toegegeven. Daarmee komt een situatie op een heel ander veld je in feite te hulp.

Ik ben verder zeer ingenomen met het voorbeeld van het HOOP dat meteen hoop geeft voor een sterke rol van de Zeppelin, waarvoor dank.

Voor mij klonk het ook als muziek in de oren dat de kaderwetgebieden door deze minister worden opgetuigd. Ik sprak daarom ook van de premier van Verkeer en Waterstaat. Dat maakt daarmee de voorwaarden in mijn ogen des te rijper voor intergemeentelijke, niet-vrijblijvende samenwerking op strategisch niveau. Wij spreken daar in ander verband vandaag ook nog over, namelijk bij

de gemeentelijke herindeling van een deel van de provincie Utrecht.

De positie van de consumenten is dus geregeld. Ik vind dat zeer uniek en ben daar een groot voorstander van. Verder is het experiment niet onomkeerbaar, zodat je terug kunt. Dat in overweging nemende, wil ik mijn steun hieraan niet onthouden, ook al is het een avontuur, omdat het alleen maar beter kan worden dan het nu toegaat in de wereld van het regionale openbaar vervoer.

□

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik begin met het uitspreken van mijn dank, ook voor de complimenten. De heer Baarda is het eens met de hoofddoelstelling van de wet, omdat er veel moet veranderen; je kunt wel verschillend denken over een aantal zaken, maar verandering moet. Hij is ook voor decentralisatie, maar uiteindelijk kan hij zijn steun niet aan het wetsvoorstel verlenen, terwijl ik juist denk dat er, als je wilt decentraliseren en een sterke decentrale overheid "in de markt wilt zetten", geen alternatieven zijn. De heer Brokx heeft dat in 1991 heel duidelijk uitgewerkt; daarnaast zijn over dit vraagstuk vele adviezen verstrekt. Er is niet gauw een ander systeem denkbaar, want anders zou het Rijk concessies bieden aan de monopolist. Ik vind het veel beter als op dat punt een decentralisatie plaatsvindt naar de overheden die dichterbij de vraagstukken zitten en die integraal kunnen bekijken wat wel of niet mogelijk is. Het ging de heer Baarda ook niet om een antimarktverhaal; daarom vind ik het heel jammer dat ik er niet in ben geslaagd om een belangrijke fractie zoals die van het CDA te overtuigen van het nut en de noodzaak van dit wetsvoorstel. Ik hoop dat de tijd zal bewijzen dat alle voorstemmers het bij het rechte eind hebben gehad, want er zijn niet veel alternatieven denkbaar.

Er wordt gewerkt aan de aanpak van de files rondom Sneek. De rondweg om Sneek staat in het MIT. Het was niet de meest prioritaire weg – dat weet Friesland – maar die weg stond in het akkoord en wordt dus aangelegd; zo gaan die dingen soms.

Ik heb ook enkele opmerkingen over Limburg en NoordNed, want voordat je het weet, blijven onjuiste verhalen verteld worden. Wat Limburg betreft: ook in vergelijking

met vergelijkbare regio's die nog onder het ouderwetse systeem functioneren, boekt men zowel met betrekking tot het aantal reizigers als met betrekking tot de kostendekkendheid van het openbaar vervoer betere resultaten. Dat is op zich een goed teken.

Bij NoordNed ging het niet om een openbare, maar om een onderhandse gunning. Er is ook nooit een vergelijking gemaakt met de situatie die daaraan vooraf ging. Vorige week zei iemand in de Tweede Kamer dat je je zelfs had kunnen voorstellen dat de NS materieel uit Noord-Nederland had weggehaald. Dat gebeurt zo nu en dan ook wel, bijvoorbeeld in de Achterhoek en op allerlei plekken waar wij nu experimenteren. In het verleden sloten wij die spoorlijnen dan, maar dat is helemaal niet meer aan de orde; het is heel jammer dat dat gebeurd is. Soms zijn zij afgebroken; als je de lijnen dan wilt reactiveren, heb je een probleem. Kortom: er moet vervoerd worden. Dan wordt gezegd: het is soms te vol en men heeft geen eerste klas, maar ook de NS hadden daar geen eerste klas. Dat het te vol is, is op zich een goed teken; bovendien heeft men materieel besteld. Dat materieel is er niet meteen, want wij bouwen dat niet in Nederland; er is dus een wachtlijst en dat duurt een hele tijd. Je kunt echter niet zeggen dat NoordNed is mislukt. Bovendien is het onder een andere figuur aanbesteed dan de in de wet bedoelde figuur. Wij moeten dus een beetje oppassen met voorbeelden die zouden bewijzen dat het wetsvoorstel niet goed in elkaar zit.

Dan de concessieperiode. Zes jaar is natuurlijk korter dan zeven jaar, maar voor investeringsvraagstukken met betrekking tot materieel maakt dit niets uit. Materieel moet immers langer mee. De opmerking van de heer Van den Berg is op dat punt relevant: wij gaan ervan uit dat men met bedrijven leaseconstructies bedenkt voor de vervoerders die de gaten opvullen; dat zullen ook de NS moeten doen op het punt van hun concessiepositie inzake het kernnet. Dat is een manier om er onafhankelijk van het binnenhalen van concessies toch voor te zorgen dat het materieel adequaat en in orde is. Daar zie ik echt niet het grootste probleem. Daarnaast kan een bedrijf met een concessie uiteraard opnieuw een concessie winnen. Als men het goed heeft gedaan, heeft men natuurlijk een goede kans om weer

## Netelenbos

een concessie te krijgen; als men er een potje van heeft gemaakt, zal die concessie waarschijnlijk niet opnieuw verleend worden. Ik vind dat een belangrijk voordeel. Vroeger, toen ik in de gemeenteraad zat, kon er gejammerd worden dat de vervoerder (toen nog de NZH) niet meer door de polder reed, maar hielp dat niets. Nu kan gezegd worden: dit is het budget en dit kan er volgens ons voor worden gereden en wij gaan nu eens kijken wie dat voor ons kan doen. Ik vind het zeer positief dat gemeenteraden en provinciale staten zich daarmee bezig gaan houden. Het gaat immers om openbaar vervoer en ook de manier waarop dat wordt georganiseerd, is een belangrijk thema. Betrokkenheid van gemeenteraden en provinciale staten is ook veel beter dan wanneer wij het in Den Haag regelen voor het hele land, want daar is men in Delfzijl of Sluiskil lang niet altijd van onder de indruk.

Ik heb mij in eerste termijn inderdaad versproken over de datum van de evaluatie. Ik had nog 1 januari in mijn hoofd, maar de Tweede Kamer heeft de termijn verlengd en het is 31 december 2004 geworden. Wij beginnen nu met de monitor en wij hebben dan vier jaar de tijd om alles goed op een rijtje te krijgen. Het wordt dus niet versneld; het was gewoon een slip of the tongue.

Er zijn 35 concessiegebieden en het is niet zo eenvoudig om dat aantal te verkleinen. Ik vond ook eerst dat het aantal van 35 te groot was, maar het heeft bezwaren om alleen de provincies concessiegebied te laten zijn. Zo is West-Brabant een heel ander gebied dan Oost-Brabant en ook in bijvoorbeeld Noord-Holland zijn er zeer verschillende gebieden. Een concessiegebied moet dus echt een samenhangend gebied zijn en dan kom je toch uit op de kaderwetgebieden en voor de rest vrijwel steeds op de provincies. Er zijn nog drie samenhangende gebieden die zich misschien ook lenen voor een aparte positie, dus niet meer afhankelijk van de provincie.

Overigens begreep ik zojuist dat de Kamer met de minister van BZK in debat is gewikkeld over de kaderwetgebieden. Dat maakt het wel buitengewoon pikant, want ik heb nogal nadrukkelijk zijn standpunt verwoord en ik weet nu niet meer zeker of dat nog steeds zijn

standpunt is. Wij hebben er een week of twee geleden nog over gesproken en morgen praten wij weer met IPO, VNG en de kaderwetgebieden over dit onderwerp. Het ministerie van BZK is geen voorstander van WGR-constructies, maar of het nu vervoerautoriteit of kaderwetgebied wordt genoemd, er is wel een of andere entiteit voor verkeer en vervoer nodig. Een stad is daarvoor te kleinschalig. Men gaat dan mooie dingen doen, maar alleen voor de stad. De stad klaagt er nu al over dat men rekening moet houden met de ommelanden. Dat is voor verkeer en vervoer juist nodig, want niemand heeft iets aan een bus die stopt bij de stadsgrens. BOV/BOS-gemeenten en kaderwetgebieden krijgen wel eens ruzie over de vraag wie over wat gaat, maar zij horen er gewoon samen uit te komen en het is te kinderachtig voor woorden om daar ruzie over te krijgen. Wij zeggen dan meestal "jullie gaan over beide zaken, over zowel het stedelijk vervoer als het streekvervoer" en dan gaat men wel weer aan de slag. Het KAN-gebied is zeer actief, zo valt mij op, en ontwikkelt bijvoorbeeld samen met Limburg een chipkaart die al bij wijze van proef wordt gebruikt. Dat ziet er allemaal goed uit.

Dan de JS en de felicitaties aan de PvdA. Zolang er kaderwetgebieden zijn, ontstaat er geen enkel probleem. De motie over onomkeerbaarheid richtte zich dan ook op een mogelijkheid die helemaal niet aan de orde komt. In 2002 worden de kaderwetgebieden geëvalueerd en dan moet er iets nieuws komen. Door de minister van Financiën en mijzelf is een participatiefonds opgericht voor die gemeentelijke vervoerbedrijven die hun aandelen elders willen onderbrengen. Men moet dus zelf goed nadenken over de vraag wat men op welk moment wil, maar men moet volgens mij geen overheidssdienst blijven. De overheid – dat zeg ik ook tegen de heer Van der Lans – is heel goed, moet dat althans zijn, in het definiëren van wat goed is voor de burgers van het land. Maar door de bank genomen is de overheid niet zo'n goede uitvoerder van allerlei zaken die ook aan anderen overgelaten kunnen worden. De overheid moet via concessievoorwaarden definiëren wat zij vindt dat moet gebeuren. Als zij onredelijke eisen stelt – dat doen overheden natuurlijk

ook wel eens – zullen de uitvoerders laten zien dat wat men vraagt niet kan voor wat men biedt. Een overheid die de voorwaarden formuleert en ook gaat uitvoeren, verstrikt zich en heeft met burgers allerlei moeilijke gesprekken waar zij vaak niet uitkomt. Ik ben fervent voorstander van een sterke overheid, want ik vind dat het zorgdragen voor het belang van de burgers en de zorg voor de zwakken aan de overheid is, maar daarom hoeft de overheid nog niet bussen te laten rijden. Wel moet de overheid zeggen wat zij wil dat degene die de bussen laat rijden, doet en laat. Daar zijn wij als overheid goed in. Ik vind dit een heel beschaafde vorm van marktwerking. Ik ben in ieder geval blij dat ik de heer Van der Lans in een soort gewetensconflict heb gebracht. Ik dacht: dat is het begin van overeenstemming. Hij is uiteindelijk dan toch wel tegen de wet, maar volgens mij scheelt het maar een haar.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Daar laat ik me niet over uit. Misschien komt er inderdaad nog heel wat moois van.

Ik beweer niet dat de overheid het allemaal moet doen. Integendeel, maar de heer Van Witsen zegt: wij creëren een structuur waarin private ondernemers op termijn grote winsten gaan genereren op basis van investeringen die de overheid mogelijk maakt. Wij hebben andere soortgelijke operaties gezien, bijvoorbeeld op het terrein van de volkshuisvesting waar de woningbouwcorporaties verzelfstandigen. Dat blijven wel zelfstandige corporaties die maatschappelijk kapitaal beheren waarvan de revenuen terugvloeien naar de sector waarin zij actief zijn. Mijn grote vrees is dat op termijn grote vervoersondernemingen zullen profiteren van een nutsstructuur die de overheid heeft aangelegd, maar waarvan zij de rendementen niet terugziet. Ik wilde u dat dilemma versus de logica van de WRR voorleggen. Daar helpt u mij nu niet veel verder mee. Dat haartje wordt alleen maar iets dikker op deze manier.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Dat grote winsten via het openbaar vervoer te behalen zouden zijn, is op zichzelf niet zo vreselijk reëel. Waar halen bijvoorbeeld de NS de winst uit? Uit het intercitynetwerk. De overige lijnen zijn verliesgevend. Er moeten subsidies bij om te zorgen

## Netelenbos

dat het allemaal reilt en zeilt. De exploitatiesubsidies voor het openbaar vervoer zijn er natuurlijk ook omdat er geen winst wordt gemaakt. Natuurlijk maakt ook een private onderneming de verlies- en winstrekening op ter beantwoording van de vraag of de activiteiten voldoende rendabel zijn om te gaan uitvoeren. Men doet niet mee als men het financieel gezien niet interessant genoeg vindt. Dat klopt op zichzelf, maar het leidt ook tot het willen behouden van zo'n concessie en dan moet men die nutsfunctie vervullen. In dat systeem zit de juiste dynamiek. Dat is geen wensdenken, maar een constatering. Monopolisme waarbij men niks te vrezen heeft, leidt tot luiheid in de organisatie. Het is jammer dat ik het moet zeggen, maar dat is wat je waarneemt. Daarom is competitie op zichzelf heel goed.

Privatisering mag, maar hoeft niet. Wel moet er verzelfstandigd worden. Een overheid die nu een bedrijf heeft en dat niet wil privatiseren, moet dat dus gewoon laten. Ik ben 100% aandeelhouder van Connexion. Het dividend wordt aan mij uitgekeerd. Daar heb ik afspraken over. Als het bedrijf meer winst maakt, wil ik meer dividend. Ik wil ook dat het goed investeert. De vraag of men wil privatiseren, moet wel beantwoord worden, omdat ik vind dat Nederlandse bedrijven ook internationaal actief moeten zijn. Ik wil dat wij stevige internationale spelers hebben, want ik geloof ook in het steeds belangrijker worden van Europa, zoals in de grensgebieden duidelijk is. Soms stelt men de eis dat de staat er niet bij betrokken is. Dan moet je afwegen of je het de moeite waard vindt. Het is geen dogma of doel op zich, maar het is in het belang van iets wat stevig openbaar vervoer kan leveren.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): De ontwikkelingen in Europa zullen ertoe leiden dat wij uiteindelijk hoofdzakelijk met private spelers van doen hebben en niet meer met verzelfstandigde overheidsorganisaties. De vraag is of wij dat moeten willen, want dat houdt in dat rendementen op basis van overheidsinvesteringen naar private ondernemingen gaan. Je kunt nu kiezen voor verzelfstandiging maar wij kennen Europa inmiddels wel zo goed dat wij die keuze op termijn niet zullen

kunnen volhouden en gedwongen worden tot privatisering.

Minister **Netelenbos**: Op de lange termijn zullen er ongetwijfeld meer private partijen zijn, maar je kunt natuurlijk ook onderscheid maken tussen privaat en uiterst commercieel. In het onderwijs zijn veel private partijen actief die niet uitsluitend uit zijn op winstmaximalisatie. Wij moeten oppassen voor spookbeelden. Uiteindelijk heeft een openbaar vervoerder er belang bij dat er goed wordt vervoerd. Luchtvaartmaatschappijen zijn uiterst commercieel maar houden wel nauwlettend in de gaten dat zij binding houden met hun land en de klant. Als zij dat niet doen, neemt een ander het over, niet omdat de winstmaximalisatie optimaal is, maar omdat vervoer een intrinsieke activiteit is. In het busvervoer is het maken van winst niet aan de orde, terwijl bij het spoor alleen op de langere afstanden winst wordt gemaakt. Nu moet er jaarlijks nog 3,5 mld. exploitatiesubsidieafdekking bij.

De heer Hofstra had aanvankelijk een amendement ingediend dat ertoe strekte dat een chipkaart moest worden ingevoerd. Ik heb toen gezegd dat ik dat niet kon afdwingen, terwijl dit systeem ook zonder chipkaart is in te voeren. Ook de stripkaart kent een onderbouwing van verdeling van de middelen. Het is niet ideaal, maar het functioneert al jaren en het is het beste systeem dat wij hebben. Buitenlanders komen vaak kijken hoe wij dat hier doen en vinden het in het algemeen buitengewoon knap. Wij vinden dat niet goed genoeg en streven dus naar een chipkaart die veel eigentijdser en ook gemakkelijker is voor de consument. Wat dit betreft ben ik dus zeer gemotiveerd en ik hoop dat die kaart er is voordat de OV-studentenkaart wordt vernieuwd. Dat proces laat zich echter niet dwingen, want de overheid maakt die kaart niet zelf. Wel krijgen zo langzamerhand veel partijen er belang bij. Ik vind het overigens jammer dat de heer Baarda geen steun kan geven aan het wetsvoorstel.

Evenals mevrouw Bierman zal ik kritisch kijken naar de evaluatie. Het is belangrijk te weten of het eindbeeld overeenstemt met hetgeen in de wet is geformuleerd.

Voorzitter! Het Rijk heeft ongeveer 100 mln. geïnvesteerd in de ontwikkeling van het reizigersinformatie-

systeem. Wij vinden dat het systeem zich nu zelf moet kunnen bedruipen. 75 cent per minuut is redelijk veel, maar het is aan de bedrijfsvoering om hierover besluiten te nemen. Misschien dat een lichte verhoging van de prijs van het kaartje ertoe kan leiden dat iets minder voor de reizigersinformatie hoeft te worden betaald. Ik kan echter niet telkenmale van de belastingbetaler vragen daaraan bij te dragen. Ik vind 100 mln. best wel veel geld, terwijl deze informatie een intrinsiek onderdeel is van de bedrijfsvoering.

Een sterke overheid maakt goede afspraken met haar burgers, maar hoe dwing je dat nu af? In de eerste plaats via de concessievoorwaarden. Wij ontwikkelen ook modellen voor het maken van de juiste afspraken; daarin regelen wij hoe het zit met de afdwingbaarheid. In de tweede plaats kun je bestuursdwang toepassen als het helemaal niet goed gaat, maar het is natuurlijk beter om het via concessieafspraken te regelen. Je kunt bij de start van nieuwe ontwikkelingen ook iets vergeten; wel, daar moet je dan de volgende keer heel goed aan denken. Fouten proberen wij zoveel mogelijk met informatievoorziening te voorkomen.

Mevrouw **Bierman-Beukema toe Water** (VVD): Voorzitter! Dat begrijp ik, maar hoe de concessie ook tot stand komt – via onderhandelingen of via aanbesteding – ik neem aan dat daarin prestatieafspraken worden vastgelegd. Toch blijkt de opdrachtgever soms niet bij machte, de naleving daarvan af te dwingen. Daar zit dan een heel verhaal aan vast, maar dit beeld is ongunstig voor de introductie van deze wet en voor het geloof in de betekenis van die prestatieafspraken. Vandaar mijn vraag.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Je kunt de zaak uiteindelijk wel via de bestuursrechter beslechten. Ik heb het af en toe aan de stok met de NS, die soms ook denkt andere afspraken te hebben gemaakt dan wat ze volgens mij inhouden. Meestal komen wij er wel uit, maar soms niet. Dan kun je het proberen met arbitrage of mediation, maar anders eindig je voor de rechter. Maar dat is all in the game, het is ook een soort verzakelijking. Via artikel 49 kunnen er overigens bij of krachtens algemene maatregel van bestuur zo nodig nog regels worden gesteld,



## Netelenbos

maar wij gaan er op dit moment niet van uit dat dit nodig zal zijn.

De heer **Castricum** heeft gesproken over Franse en Nederlandse bussen en over beschaafde samenwerking. Het lastige met internationale reciprociteit is dat er geen Europese regels inzake personenvervoer zijn. Er is wel al een hele tijd discussie over en de stand van zaken verandert telkens. Wij dachten in december afspraken te kunnen maken, maar dat is niet gelukt. Het is nog steeds een thema en veel landen zetten het op de agenda. Italië heeft dit bij de laatste Transportraad nog gedaan en Duitsland en Oostenrijk hebben regels in hun eigen wetgeving opgenomen. Ook de Scandinavische landen vinden het een belangrijk thema, net als Nederland. Sommige landen zetten dit punt niet op de agenda, omdat zij het gevoelen hebben dat zij er helemaal niet bij betrokken zijn. Toch zullen wij er in Europees kader afspraken over moeten maken, daar ben ik van overtuigd. Ik ben een aanhanger van Europese reciprociteit. Het Franse standpunt "U wilt toch liberaliseren? Wij niet." vind ik raar, gelet op de wil tot samenwerking in Europa. Ik begrijp het probleem van de Fransen wel; zij hebben een heel andere relatie met de betrokken vakorganisaties dan wij. Sinds 1995 is er enorm veel vernieuwd in de verhouding met de vakbeweging; het is heel knap wat met name de NS, maar ook de busvervoerders tot stand gebracht hebben op het punt van het normaliseren van de verhoudingen. De Fransen moeten dit allemaal nog doen, dus ik zie ook wel in dat het moeilijk is. Uiteindelijk zal een Europees standpunt moeten leiden tot het veranderen van de wet, maar op dit moment nog niet.

In dit verband is het inderdaad wel een mogelijkheid, bedrijven over te nemen als die aandelen uitgeven. Ik sluit niet uit dat dit wel eens zal gebeuren, maar ook dit is all in the game. Dit regelen wij natuurlijk ook niet in de vervoersregelgeving.

De heer **Castricum** (PvdA): Voorzitter! De minister sprak in eerste termijn op het punt van de internationale reciprociteit over het niet mogen meedoen aan een tender in Frankrijk. Maar zo dom zijn de Fransen niet; zij zullen ons laten meedoen aan een tender, maar zij zullen er wel voor zorgen dat wij

geen serieuze kans maken. Dat is volgens mij de kern van het verhaal. Natuurlijk zullen de Fransen zeggen dat iedereen welkom is, maar vervolgens zal dan moeten blijken of er ooit een gunning van enige betekenis naar een ander land gaat.

Minister **Netelenbos**: Er dient wel onderscheid te worden gemaakt tussen busvervoer en railgebonden vervoer. Ik denk dat men hier en daar in een klein en niet erg interessant gebiedje wel iets wil met het busvervoer. Zo begint elk land. Wij beginnen ook met de decentrale lijnen in het spoorvervoer.

De toezichthoudende functie van de Staat wordt uiteraard uitgevoerd door te volgen wat er gebeurt, en daarnaast via de dynamiek van het Nationaal verkeers- en vervoersplan. Hierin worden afspraken gemaakt en in beleid vertaald. Het NVVP en de Vijfde nota hebben uiteraard veel met elkaar te maken, zowel op het punt van woningbouwlocaties als voor infrastructuur en ruimtegebruik.

De heer Van der Lans acht een eindbeeld in strijd met de decentralisatie. Dat vind ik niet. Ook bij decentralisatie kun je een eindbeeld geven dat je wilt nastreven, met het pad ernaartoe en een moment waarop een tussenbalans wordt opgemaakt. Het gaat om veranderingen in een ingewikkelde markt met dominante spelers, zoals Connexxion. De vraag of gemeenten los van enige druk vanuit de wet een rol kunnen spelen, laat zich niet ondubbelzinnig met ja beantwoorden. Daarom is het belangrijk om de motor de juiste kant uit te organiseren. Men moet de juiste kant uit bewegen. Gemeenten vragen ons ook om hulp bij het vlottrekken van het debat. Het is voor een gemeenteraadslid niet eenvoudig om te weten hoe de zaken precies in elkaar zitten en bedoeld zijn.

Er komt geen reizigershandvest, omdat in de wet nu is vastgelegd hoe het gaat met consumenten en reizigers. Dezen hebben hiermee een stevigere positie dan met een handvest. Er is voor een wettelijke verankering gekozen en dan is er echt geen handvest van het Rijk meer nodig. Er is natuurlijk niets op tegen dat consumentenorganisaties richtlijnen vastleggen op basis waarvan zij actief willen zijn in het land. Dat hoeft echt niet van mij te komen.

Ik hoop dat ik het borgen van het publieke belang heb kunnen voorzien van een antwoord. Hierbij wordt de overheid als concessieverlener in positie gebracht. Ik ben er blij om dat velen dit hebben erkend, zoals de heer Van den Berg. Ik ben er ook zeer blij om dat hij steun verleent aan het wetsvoorstel.

De heer Van den Berg zei dat een alternatief voor de auto soms mogelijk is, maar soms niet. Dit is zeker juist. Zoals ik in eerste termijn al zei, maakt dit mij zeer gemotiveerd om beslisbomen op dit punt transparanter te maken. Het moet duidelijk worden wat in welke situatie wel werkt en wat niet, zodat wij de juiste beslissingen over investeringen nemen. Ketenvervoer wordt gestimuleerd door aanjaagsubsidies van partijen die belang hebben bij zoveel mogelijk reizigers en door sociale partners verantwoordelijkheid te laten nemen. Dit is dan ook een agendapunt op het "voorjaars-overleg" in augustus. Dat is een apart voorjaarsoverleg over mobiliteit, wat nog nooit is vertoond. Dit geeft wel aan hoe belangrijk men het langzamerhand vindt om gezamenlijk oplossingen te vinden.

De heer Terlouw zei dat het vreemd is dat men op grond van de artikelen 65 en 66, door amendering, maar een jaar de tijd heeft om van 35% naar 100% te gaan. Dit is inderdaad een wonderlijke termijn. Wij gaan ervan uit dat gemeentelijke vervoersbedrijven niet wachten totdat de bijl in dat ene jaar valt, maar het zien als een belangrijke oproep om zo snel mogelijk te beginnen. Zo is het overigens ook uitgelegd in de Tweede Kamer, maar zelf hadden we het niet verzonnen. Het kan wel, maar het is niet een logische termijnstelling; ik heb het nog trachten uit te leggen. Het is evenwel belangrijk dat men vanaf 1 januari begint; dat is het meest verstandige, want anders komt men in een enorme tijdnood.

De heer Bierman sprak over het autodelen, spitsverkeer en flexibele werktijden. Dat zijn allemaal thema's die zullen moeten worden uitgewerkt, niet alleen in het overleg met sociale partners, maar ook in het kader van het Nationaal verkeers- en vervoersplan. Er kan echt nog veel meer. We bouwen nergens capaciteit op het niveau van het spitsverkeer, noch voor weginfrastructuur, noch voor OV-infrastructuur, want dat is werkelijk onmogelijk. Het brengt met

## Netelenbos

zich dat wij daar echt moeten kijken hoe we zorgen, dat we de totale capaciteit zo optimaal mogelijk benutten.

In de richting van de heer Van der Lans zeg ik nog eens dat ik het raar vind, dat hij het BOR gebruikt als argument om tegen deze wet te zijn. Immers, het Bereikbaarheidsoffensief Randstad lost een aantal knelpunten op in een combinatie van openbaar vervoer, weginfrastructuur en beprijzing. Juist dat prijsbeleid maakt dat het openbaar vervoer meer kans heeft dan anders. Ik hoop toch dat, als wij er straks over praten bij het MIT en bij de begroting, er ook aandacht is voor die verzakelijking, voor de vraag hoe een systeem kan werken. Tot nu toe hebben we wel een hoop gedaan, maar dat leidt niet altijd tot de gewenste uitkomst, zodat ik hoop dat we die discussie dan toch nog, zonder vooroordeel, kunnen voeren.

Voorzitter! Ik dank ten slotte de heer Bierman voor zijn vóórstem. Ik geloof hiermede nu alle vragen te hebben beantwoord.

De beraadslaging wordt gesloten.

Het wetsvoorstel wordt zonder stemming aangenomen.

De **voorzitter**: De aanwezige leden van de fracties van het CDA en GroenLinks wordt conform artikel 121 van het Reglement van orde aantekening verleend, dat zij geacht willen worden, zich niet met het wetsvoorstel te hebben kunnen verenigen.

---

Aan de orde is de voorzetting van de behandeling van het wetsvoorstel:

- **Gemeentelijke herindeling in een deel van de provincie Utrecht (26904).**

De beraadslaging wordt hervat.

□

Minister **De Vries**: Mijnheer de voorzitter! Ik ben uw Kamer erkentelijk dat wij vandaag, op de laatste dag voor uw zomerreces, nog over dit wetsvoorstel kunnen spreken. Ik hecht er zeer aan – ik heb dit bij meerdere gelegenheden verklaard – dat we proberen de liggende wetsontwerpen nu ook a tempo af te handelen. Ik denk dat we dan na de zomer nog een aantal

wetsontwerpen moeten doen, maar dat we dan ook de onzekerheid die er rond een aantal voorstellen in het land bestaat, door een besluit kunnen wegnemen.

Vorige week hebben we met elkaar mogen spreken over de herindelings- en Overbetuwe en West-Overijssel. In dat debat is ook uitvoerig stilgestaan bij algemene aspecten van het herindelingsbeleid. Daar zou ik dan ook vandaag, met uw goedvinden, maar kort over willen zijn, alhoewel mevrouw Bemelmans nog uitvoerig heeft stilgestaan bij de filosofie die op dit punt gehanteerd zou moeten worden. Het is mij de afgelopen maanden gebleken dat er nogal wat verschillen zijn met de visie die de CDA-fractie in de Eerste Kamer in ieder geval op dit punt uitdraagt; er zijn ook wel eens wat verschillen met wat er elders wordt uitgedragen. Dat is helemaal niet erg; ik geloof dat we daar helder over moeten zijn. Kennelijk is ook in eigen kring nog niet helemaal uitgekristalliseerd wat wij eigenlijk zouden moeten doen. Het lijkt mij verstandig dat de voorstellen die wij aan u voorleggen op maat zijn toegesneden en rekening houden met de bijzonderheid van elke situatie. Het is heel moeilijk om algemene kaders te maken waarin alles met een schaarstje kan worden geknipt. Zo ligt het niet. Elk herindelingsvoorstel vraagt toch zijn eigen maatvoering, onafhankelijk van het gegeven dat er ook algemene uitgangspunten moeten worden gehanteerd.

Inmiddels zijn herindelingsvoorstellen voor Limburg en een tweede voorstel voor Twente onderweg naar uw Kamer. Ook voor de betrokken gemeenten in deze gebieden is het van groot belang dat wij de discussie snel afronden. Het is u bekend dat ik een plan voor Den Haag en omstreken ter inzage heb gelegd. Ik heb met u in de krant gelezen dat er in het Noord-Brabantse nogal wat is losgemaakt in verband met mogelijke voorstellen voor Eindhoven. In een later stadium zullen wij ons daarin moeten verdiepen.

Ik merk in de richting van de heer Holdijk op dat het absoluut geen moedeloos makende discussie is. Integendeel, ik heb tijdens de behandeling in de Tweede Kamer geconstateerd dat het wetsvoorstel Twente de steun van de heer Schutte heeft verkregen, dus er zit af en toe

wat beweging in. Ik weet natuurlijk niet of die zich hier doorzet, maar ik heb er toch verwachtingen over.

Er zijn mogelijke ideeën rond de stuurgroep krachtige gemeenten, de stuurgroep-De Zeeuw, die enkele malen in uw Kamer is aangehaald. Ik had het stellige voornemen om voor de zomer een reactie daarop te geven, maar vind het raadzaam om er ook zelf extra tijd voor te nemen. Die zal waarschijnlijk in de loop van dit reces verschijnen. Het is belangrijk om er goed naar te kijken. De stuurgroep-De Zeeuw heeft gekeken naar gebieden waar al een hele tijd geen herindeling aan de orde is geweest en heeft indicaties gegeven van mogelijke problemen. Mevrouw Schoondergang heeft er terecht aan gerefereerd dat de stuurgroep zich niet eenzijdig oriënteert, maar spreekt over zowel samenwerking als herindeling. Zij noemt die twee instrumenten een Siamese tweeling. Wij weten allemaal wat een Siamese tweeling is. Die kun je niet zomaar losknippen. Het kan misschien wel, maar het is toch risicovol.

Vandaag spreken wij over Utrecht. Ook dit onderwerp heeft een lange voorgeschiedenis, in feite langer dan de dossiers die wij de afgelopen weken hebben behandeld. De herindelingsprocedure is voorafgegaan door het advies "Grote steden, grote kansen" van de commissie-Montijn uit 1989. Ik herinner mij nog levendig dat dit rapport indertijd werd gepubliceerd en insloeg als een bom. Het was ook een verademing voor velen die het gevoel hadden dat het belang van de stad in ons land was miskend. Ik ben het helemaal met de heer Terlouw eens dat het niet noodzakelijk is om eenzijdig alleen maar de lof van de steden te zingen, maar dat steden ook buitengewoon sterke dragers van cultuur en dynamiek in onze samenleving zijn. Het rapport-Montijn was indertijd voor iedereen zeer welkom. Bij de lof van de grote stad denk ik vaak aan een boek dat de heer Van Thijn daarover heeft geschreven. Daar kan iedereen terecht. Overigens heeft ook mevrouw Dales het nodige gezegd over de verdiensten en de betekenis van de stad.

De Raad voor het binnenlands bestuur bracht in 1996 het advies "Het bestuur in grootstedelijke gebieden" uit, waarin de grootstedelijke problematiek werd aangesneden. Die problematiek vraagt een