

## Jorritsma-Lebbink

Dat wordt niet door de lokale overheid bepaald. Dan vraag ik u wel om het serieus te bekijken en het niet uitsluitend aan de gemeente voor te leggen en daar zo mee akkoord te gaan. U moet wel kritisch bekijken of het een aanvaardbare oplossing is. Als dat niet zo is, heeft het voor mij weinig zin om met de gemeente Abcoude overleg te voeren. Als zij dat in hun achterhoofd hebben, zullen zij wederom niet serieus met mij willen overleggen.

De heer **Reitsma** (CDA): Voor de afweging die gemaakt moet worden voordat dinsdag over de motie wordt gestemd, is wel van belang dat de minister een indicatie geeft van de termijn die zij nodig denkt te hebben voor het overleg. Daarbij moet zij dan aangeven wanneer de indiener terug kan komen met de motie, als de indiener bereid is de motie aan te houden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik zal natuurlijk zo spoedig mogelijk op zo'n overleg aandringen. Ik vrees eerlijk gezegd dat dit niet voor het zomerreces van de Kamer rond zal zijn. Wij zullen ernaar moeten streven zo snel mogelijk na het zomerreces aan de Kamer te melden wat de gevolgtrekkingen zijn. Daarbij zou ik graag het standpunt van de provincie betrekken. Dat kan hierbij namelijk een belangrijke rol spelen. Als samen met de provincie een aanvaardbare oplossing bedacht kan worden, moet nog bezien worden of Abcoude daarin mee wil gaan.

De heer **Reitsma** (CDA): Kunnen wij met u afspreken dat u ons op 1 september informeert?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja, dat moet mogelijk zijn.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, aanstaande dinsdag te stemmen. Daarbij zullen wij uiteraard merken of er voor indieners van moties aanleiding is om bepaalde moties aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Aan de orde is de behandeling van:

- **de nota Marktwerving regionaal openbaar vervoer (25088)**, en van:
  - de motie-Reitsma over vrijwillige introductie van de marktwerving (25088, nr. 5);
  - de motie-Remkes c.s. over verdere verzelfstandiging van de VSN-dochterondernemingen (25088, nr. 6);
  - de motie-Remkes c.s. over de BOS-structuur (25088, nr. 7);
  - de motie-Van 't Riet/Remkes over evaluatie en beslismomenten in het proces van marktwerving (25088, nr. 8);
  - de motie-Van 't Riet over de positie van de reiziger (25088, nr. 9);
  - de motie-M.B. Vos over wachten met de verplichte aanbesteding van het openbaar vervoer (25088, nr. 10);
  - de motie-M.B. Vos over een geïntegreerd nationaal reis-informatiesysteem (25088, nr. 11);
  - de motie-Stellingwerf over het percentage aanbesteding van het regionaal vervoer (25088, nr. 12);
  - de motie-Stellingwerf over de marktpositie van nieuwe aanbieders (25088, nr. 13);
  - de motie-Poppe over beperkingen op basis van marktaandeel (25088, nr. 14);
  - de motie-Aiking-van Wageningen over de behoeften en wensen van de consument (25088, nr. 15);
  - de motie-M.B. Vos/Stellingwerf over adequate openbaarvervoer-verbindingen (24054, nr. 15).

(Zie wetgevingsoverleg van 17 maart en 14 mei 1997.)

De beraadslaging wordt geopend.

De **voorzitter**: Zoals de Kamer bekend is, zijn er spreektijden afgesproken van vijf minuten. Aangezien het de bedoeling en de wens van de Kamer is om dit debat af te ronden aan het eind van deze middag, zal ik de leden aan de deuren opgegeven spreektijden moeten houden.

□

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! De fractie van GroenLinks had en heeft grote problemen met de introductie van marktwerving in het openbaar vervoer en, meer toegespitst op dit debat, in het stads- en streekvervoer. Dat hebben wij de afgelopen maanden in de verschil-

lende overleggen met de minister duidelijk verwoord. Wij hebben daartegenover ook een veranderings-traject gesteld, dat uit in hoofdzaak drie punten bestond, namelijk meer vrijheden voor het openbaar vervoer, een prestatiegericht bekostigingssysteem en een verzelfstandiging van de OV-bedrijven. Op die wijze zou een grotere prestatie geleverd kunnen worden, de samenwerking in het openbaar vervoer verbeterd kunnen worden en meer efficiency bereikt kunnen worden. Tot op dit moment was een overduidelijke meerderheid in de Kamer niet overtuigd van de positieve effecten van de marktwerving. De fractie van GroenLinks heeft in de overleggen dan ook de stelling betrokken dat beperkt kon worden geëxperimenteerd met betrekking tot de marktwerving, maar dat er van verplichting geen sprake kon zijn. Met die stellingname stond een Kamermeerderheid lijnrecht tegenover de minister.

De inzet van de minister was om op 1 januari 2005 het gehele openbaar vervoer, exclusief de BOV-gemeenten, aan te besteden. In het overleg van 14 mei jl. heeft zij die eis enigszins ingeslikt. Zij is de Kamer tegemoetgekomen. Zij heeft voorgesteld om 35% verplicht aan te besteden, daarmee instekend op de motie-Remkes/Van 't Riet. Ik vind dat wat weinig, maar ik heb daar voor dit moment wel vrede mee. Ook op dat punt ontstond geen Kamermeerderheid. In het overleg van 14 mei kregen wij de categorie stevige teksten. De minister zei toen: ik ben er absoluut van overtuigd, sterker nog, ik weet het vrijwel zeker dat als er geen afspraak wordt gemaakt over een verplicht minimaal te behalen percentage, er niks van terecht komt. Zij heeft dat in andere, even krachtige woorden herhaald. Vervolgens zei de minister: ik moet mij overigens ook op mijn positie beraden. Ik wil deze Kamer wel vertellen, zo stelde zij, dat deze operatie voor mij een buitengewoon belangrijke zaak is.

Aan het eind van het overleg heeft de minister toegezegd de Kamer nog eens te informeren over de mogelijkheid om met de betrokken overheden over vrijwillige aanbesteding te spreken. Daarover hebben wij op 29 mei jl. een brief ontvangen. Aan het begin van de brief vermeldt de minister overigens abusievelijk dat alle fracties de introductie van

## Rosenmüller

marktwerking door middel van experimenten van groot belang achten. Zij gebruikte nog enkele van deze superlatieven. Het verhaal eindigt met de conclusie dat er voor vrijwilligheid bij de minister geen ingang bestaat. Zij wil vasthouden aan de verplichte marktwerking. In de wet moet een aanbesteding van 35% in 2003 worden opgenomen.

Voorzitter! Toen dat probleem zich voordeed, moest blijkaar – ik zeg het echter met enige schroom – het bekende concept van het Torentje of een variant daarop in werking treden om uit deze impasse te komen. Dat blijft toch iedere keer weer raar.

Als ik de berichten van de afgelopen dagen mag en moet geloven, wordt er straks door de drie coalitiepartijen een motie ingediend. Dat is op zichzelf niet verkeerd. Ik vraag mij echter af hoe een en ander zich verhoudt tot de politieke steun die het kabinet daaraan heeft gegeven, maar dat horen wij zo wel. Ik heb in de krant gelezen dat in de motie het streven is opgenomen om eenderde of 35% van het openbaar vervoer aan te besteden; weg verplichting, zo dunkt mij, dus weg wetgeving op dit terrein.

Als die interpretatie, die daaraan door collega Van Gijzel als eerste in Trouw is gegeven, juist is, kan de minister, gegeven de citaten uit het debat van 14 mei jl., nooit instemmen met de motie. Zij maakt zichzelf dan blij met een dode mus en haalt een geweldig nat pak. Ik preludeer daarmee echter op hetgeen nog komen gaat. Als dat niet juist is en de motie houdt ook de verplichting in om nu al akkoord te gaan met de verplichte aanbesteding, al dan niet op termijn, dan komt de PvdA in de grootst mogelijke problemen.

Voorzitter! Op basis van de krantenberichten houd ik het op het eerste, maar dat is enigszins koffiedik kijken. Dat is dan ook de nieuwe dimensie in dit debat. In die zin wordt mijn bijdrage in belangrijke mate beheerst door de krantenberichten.

Voorzitter! In het debat is de bezuiniging van 360 mln., die nog steeds op de lat staat voor het stads- en streekvervoer, aan de orde geweest. De minister heeft in de debatten naar voren gebracht dat zij in de Voorjaarsnota een oplossing zal aangeven, omdat dit in het kader van het decentralisatieproces nodig is. Mijn fractie heeft die oplossing niet gevonden in de Voorjaarsnota. Ik heb

via schriftures aan de Kamer wel eens begrepen dat de minister niet onwelwillend staat tegenover een, eventueel gedeeltelijke, oplossing van dat vraagstuk. In het kader van dit meer besluitvormende debat verneem ik graag van de minister of zij bereid is om al dan niet geheel of gedeeltelijk een oplossing te vinden voor de bezuiniging van 360 mln.

□

**Mevrouw Van 't Riet (D66):** Voorzitter! In tegenstelling tot GroenLinks is mijn fractie voorstander van marktwerking in het stads- en streekvervoer. Het proces van marktwerking moet in onze ogen echter beheerst en zorgvuldig verlopen. Doelstelling is niet marktwerking, maar een beter openbaar vervoer waar de reiziger waarneembaar wijzigingen in ziet. Daarnaast moet het voorzieningenniveau minimaal op peil blijven en moet het aantal reizigers toenemen.

Het gaat mijn fractie erom dat een proces van vernieuwing en efficiency in het openbaar vervoer wordt gerealiseerd, omdat wij ons grote zorgen maken over de ontwikkeling die het openbaar vervoer en het stads- en streekvervoer met name op dit moment doormaken.

**De heer Poppe (SP):** Mevrouw Van 't Riet zei dat de marktwerking niet de doelstelling was, terwijl de minister heeft gezegd dat wij er nooit aan moeten beginnen als wij niet in marktwerking geloven. Marktwerking is dus niet de doelstelling voor D66?

**Mevrouw Van 't Riet (D66):** Dat heb ik ook nooit beweerd. Ik dacht overigens dat de minister dat ook niet had gedaan.

**De heer Poppe (SP):** Ik kan de minister zo citeren. Zij heeft gezegd dat wij er nooit aan moeten beginnen als wij niet in marktwerking geloven.

**Mevrouw Van 't Riet (D66):** Wij geloven in een middel dat een goed doel heeft en waarmee het doel ook gerealiseerd kan worden. Ik hield mijn eigen verhaal en niet dat van de minister.

Ik heb aangegeven dat het proces van vernieuwing wat ons betreft aan de orde moet zijn omdat het openbaar vervoer zich op dit moment niet goed ontwikkelt. Wij

willen dat proces op gang laten komen bij het decentralisatieproces bij de provincie en de BOV-steden die de verantwoordelijkheid krijgen om via aanbesteding en concessieverlening ook het vernieuwingsproces op gang te brengen. In het debat hebben wij aangegeven dat het in de rede ligt om de minister te volgen tot en met 2003. Dit betekent dat 35% van de markt aanbesteed zou moeten zijn. Het percentage van 35 is arbitrair; ik zal direct een motie indienen waarin ik eenderde van de omzet van de openbaarvervoermarkt aangeef. De aanbesteding zou gerealiseerd moeten zijn, waardoor een evaluatie kan plaatsvinden en het proces ook omkeerbaar kan zijn. Wij weten namelijk geen van allen of het product inderdaad in die zin verbetert als wij dit pad opgaan. Bovendien hebben wij op deze manier toch een evaluatiemoment waarop een verantwoorde keuze voor de toekomst, dus voor na 2003, kan worden aangegeven.

Wat mij betreft kan het ook via afspraken en convenanten met de decentrale overheden. Ik geef echter wel aan dat mijn fractie akkoord gaat met opneming in de wet als dit niet lukt. Dit is een soort stok achter de deur: zorg dat het proces op gang komt en maak die afspraken. Er kunnen argumenten bedacht worden waardoor het echt niet kan en die moeten natuurlijk meegewogen worden. De verplichting die er als vangnet achter zit, is voor mijn fractie verantwoord. Dan bestaat er ook een evaluatiemoment waar toetsbaarheid in zit en dan kan bekeken worden of de gewenste resultaten zijn bereikt.

**De heer Van den Berg (SGP):** Mevrouw Van 't Riet geeft de voorkeur aan convenanten, om het misschien later bij wet te regelen. Wij hebben eerder gediscussieerd over dit onderwerp toen het ging over de zelfstandiging van de Spoorwegen; toen heeft D66 een motie van ons op dit terrein gesteund. Is mevrouw Van 't Riet het niet met mij eens dat dit proces, afgezien van de marktwerking, op wetgeving zou moeten berusten en niet op convenanten waarna het nog ooit eens in een wet wordt opgenomen? Misschien heeft D66 een andere visie op wetgeving; ik beluister bij mevrouw Van 't Riet een

## Van 't Riet

prioriteitsvolgorde die mij niet zo aanspreekt.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): In het proces van wetgeving kan ervoor gezorgd worden dat zaken via convenanten of afspraken worden geregeld. Ik vind dat dit mogelijk moet zijn. Dan is er een basis van vrijwilligheid. Als de decentrale overheden het op die manier kunnen, is mij dat welkom. Ik geef echter de stok achter de deur aan: als het niet lukt – dat kan rond 1999 blijken – vind ik het verantwoord om ook de minister tegemoet te komen en om wel wetgeving plaats te laten vinden. Er is hier immers sprake van een compromis en bekeken zal moeten worden op welke wijze de partijen bij elkaar kunnen komen.

De heer **Van den Berg** (SGP): Mevrouw Van 't Riet spreekt nu alleen over het element marktwerking. Mij ging het ten principale meer om de verhoudingen op dit terrein. Die zouden in wetgeving een grondslag moeten vinden en dat zou snel moeten gebeuren en niet te zijner tijd als stok achter de deur.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik wil nu de motie voorlezen. Misschien schept dat wat meer duidelijkheid. De motie is uitgedeeld, zodat men met mij kan meelesen.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat een proces van marktwerking in het stads- en streekvervoer kan leiden tot efficiëncyprikkels, productverbetering en betere klantgerichtheid;

overwegende, dat bij invoering van marktwerking sprake moet zijn van een beheerst en geleidelijk proces met tussentijdse evaluatie- en beslismomenten;

overwegende, dat om de onomkeerbaarheid van dit proces te kunnen waarborgen, een evaluatie van dit proces gewenst is op het moment dat ongeveer eenderde van de omzet, gespreid over het land – exclusief het vervoer in de BOV-gemeenten – is bereikt doch uiterlijk in 2003;

verzoekt de regering in een nieuwe Wet personenvervoer een zodanige evaluatiebepaling ten aanzien van het effect op met name het aantal reizigerskilometers, het behoud van de sociale functie van het openbaar vervoer en voor de klant waarneembare kwaliteitsverbetering van aangeboden diensten, op te nemen dat in het jaar 2003 sprake kan zijn van een werkelijke vrije keuze van de Kamer inzake de verdere voortgang van het proces van marktwerking in het stads- en streekvervoer;

verzoekt de regering in het kader van de wetsvoorstellen te melden in welke mate betrokken bestuurders, exclusief BOV-gemeenten, zelf bereid zijn invulling te geven aan deze doelstelling en tevens te melden welke experimentele vormen van aanbesteding zijn gerealiseerd;

verzoekt de regering voorts het streven, dat in het jaar 2003 bij wijze van experiment ongeveer eenderde van de omzet van het openbaar vervoer, gespreid over het land, zal zijn aanbesteed, als uitgangspunt te nemen bij het verdere decentralisatieproces en zo nodig bij de voorbereiding van de wetgeving,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van 't Riet, Remkes en Van Gijzel. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 17 (25088).

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dank voor het feit dat wij het epistel van tevoren even hebben kunnen lezen. De kernvraag die wij moeten stellen, is of de stok achter de deur, die mevrouw Van 't Riet zo noodzakelijk vond, nu weg is.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Die kan de heer Rosenmöller terugvinden bij de zinsnede "en zo nodig bij de voorbereiding van de wetgeving". Dat is de stok achter de deur. De minister bereidt de wet voor en treedt daarbij in overleg met de decentrale overheden, provincies en BOV-gemeenten. Zij maakt met hen de afspraak dat eenderde van de markt zal worden aanbesteed. Mocht dat niet lukken, dan is de stok achter de deur dat een en ander zo nodig bij wet zal worden geregeld.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Is er bij het steunen van de motie sprake van een vrije keuze om straks in het wetgevingsproces al dan niet te kiezen voor verplichte aanbesteding? Of betekent het aannemen van de motie dat men zich nu al verplicht tot steun aan wetgeving met betrekking tot de aanbesteding?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ja, maar alleen als het via afspraken niet kan.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Als langs de weg van de vrijwilligheid het doel van eenderde van de omzet niet wordt gerealiseerd, is de interpretatie van mevrouw Van 't Riet van de motie dat steun hieraan betekent dat men instemt met de verplichte aanbesteding.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Het uitgangspunt is vrijwilligheid. Daarvoor is ook het overleg van de minister met de decentrale overheden bedoeld. Een en ander kan immers op basis van afspraken of convenanten gerealiseerd worden. Mocht dat niet lukken, dan wordt het zo nodig via wetgeving gerealiseerd.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat is een andere interpretatie. De kernvraag is of, indien vrijwillige aanbesteding niet leidt tot het doel van eenderde in het jaar 2003 of eerder, steun aan de motie nu reeds betekent dat de keuze voor wetgeving wordt gemaakt. Of is er sprake van een omkeerbaar proces en kan er zo nodig in een nieuwe afweging sprake moeten of kunnen zijn van een verplichting?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Het omkeerbare proces is pas in 2003. Het "zo nodig" slaat op de periode daarvoor. Als in de periode van wetsvoorbereiding blijkt dat decentrale overheden om oneigenlijke redenen niet die eenderde van de omzet van de markt willen realiseren, zijn wij van plan om het bij wet te regelen. Er zijn altijd wel argumenten te bedenken waardoor iets niet kan. Ik vind dat je dat in ieder proces moet meewegen. Zo hard ligt het er dus ook weer niet. Maar als, zeg, eind 1999 of na de wetsvoorbereiding blijkt dat men onwillig is, dan gaan wij het bij wet regelen. Dan is het verplicht. Het verplichtende karakter zit er dus in.

## Van 't Riet

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Dat is úw interpretatie.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat is mijn interpretatie. Zo heb ik ook het overleg met mijn mede-indieners gevoerd.

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): U bent de eerste ondertekenaar van de motie. Wij houden, gemiddeld genomen, vast aan de interpretatie van de eerste ondertekenaar. Uw interpretatie is dat, als de vrijwillige aanbesteding onvoldoende succes heeft, het betekent dat er overgegaan moet worden tot verplichting.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ja.

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Daar zal ik straks collega Van Gijssel nog een vraag over stellen.

De heer **Reitsma** (CDA): Het gaat om de kern van de motie. Kan mevrouw Van 't Riet eens uitleggen wat het verschil is tussen het tweede dictum van de motie op stuk nr. 8 en de laatste dictum van de nieuwe motie? In beide gevallen staat er dat er bij de voorbereiding van de wet op zich een moment komt dat het vastgelegd moet worden.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): In de oude motie staat in het tweede dictum dat invoering van marktwerking een geleidelijk proces moet zijn. Bedoelt u dat?

De heer **Reitsma** (CDA): Ja, de oude motie. Ik neem aan dat u na de indiening van de nieuwe motie de oude intrekt.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ja. Voorzitter! De oude motie, op stuk nr. 8, trek ik hierbij in.

De **voorzitter**: Aangezien de motie-Van 't Riet/Remkes (25088, nr. 8) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik zal mijn vraag even herhalen. Het tweede onderdeel van het verzoek in de oude motie is ongeveer hetzelfde als het laatste dictum van de nieuwe motie. Kunt u het verschil aangeven tussen het oude dictum en het nieuwe?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Het

verschil zit daarin dat wij in de praktijk de eerste anderhalf jaar op vrijwillige basis met de decentrale overheden overleg zullen voeren. Via afspraken en convenanten zullen wij vragen of zij bereid zijn eenderde van de omzet van de openbaarvervoermarkt aan te besteden. Dat is eigenlijk een versoepeling van het tweede verzoek dat ik in de oude motie heb gedaan. Daarin stond namelijk: 35% moet zijn aanbesteed. De verplichting zit er dan direct in. Nu is het op termijn. Wij geven nu eerst de decentrale overheden de kans. Mocht het niet lukken, dan hebben wij de stok achter de deur dat het, zo nodig, bij wet geregeld kan worden.

De heer **Schutte** (GPV): Nog even een vraag over de betekenis van de evaluatie. In het dictum staat: na verloop van tijd is er een mogelijkheid van wetgeving, als het niet vrijwillig gebeurt. Dan komt het jaar 2003. In het eerste onderdeel van het verzoek staat: op te nemen dat in het jaar 2003 sprake kan zijn van een werkelijk vrije keuze van de Kamer inzake de verdere voortgang – let wel: verdere voortgang – van het proces van marktwerking in het stads- en streekvervoer. Bedoelt u daarmee te zeggen dat er eerst wetgeving komt, dat die de verdere experimenten moet ondersteunen tot 2003 en dat in 2003 op basis van de evaluatie de conclusie kan zijn dat wij verdergaan dan die 35% of dat wij teruggaan naar nul? Beide mogelijkheden zitten in uw formulering?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ja, het is een omkeerbaar proces. Wij kunnen dus teruggaan naar nul als wij constateren dat het niet gewerkt heeft zoals wij willen.

De heer **Schutte** (GPV): Ik vraag dit, omdat er staat "de verdere voortgang van het proces van marktwerking". Dat kan ook een andere interpretatie rechtvaardigen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Het kan ook terug naar af zijn.

De heer **Poppe** (SP): Ik kan er geen chocola van maken. Ik snap er echt helemaal niks meer van.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Het is ook een ingewikkelde materie, mijnheer Poppe.

De heer **Poppe** (SP): Het proces moet omkeerbaar zijn. Dat is de derde overweging. Als bij de evaluatie blijkt dat het niet goed gaat, moet het proces omkeerbaar zijn. Zoals u het uitlegt, is het omkeerbaar van vrijwillig naar verplicht. Bedoelt u dat?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Tot 2003 gaan wij, zo nodig, eenderde van de omzet van de markt verplicht stellen. Dat heb ik al een paar keer uitgelegd. Als dit niet het gewenste resultaat heeft, is ook de eenderde van de markt van tafel.

De heer **Poppe** (SP): Wat bedoelt u precies met het omkeerbare? Het is een experiment ten aanzien van de marktwerking.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Het proces kan teruggedraaid worden. Als wij merken dat het voorzieningenniveau lager wordt, als de kwaliteit van het openbaar vervoer afneemt, als het aantal reizigerskilometers afneemt, dan zijn wij op het verkeerde pad. Het aantrekkelijke van dit voorstel is dat wij proberen de vernieuwing van het product te realiseren. Wij proberen een proces in gang te krijgen, waarvoor de commissie-Brocx in de vorige kabinetsperiode een aantal voorstellen heeft gedaan. Wij willen dus proberen een beter product te krijgen. Dit kan een middel zijn. Ik zeg nadrukkelijk dat het een middel is. Als het middel niet werkt, moet je naar andere instrumenten zoeken. Dan is het wat mij betreft van tafel en dus omkeerbaar. Volgens mij moet u daarmee kunnen leven.

De heer **Poppe** (SP): In antwoord op vragen van enkele collega's zei u zojuist dat er wel een stok achter de deur is, omdat er een verplichting is als ze het niet vrijwillig doen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ja, tot 2003, om het proces op gang te krijgen.

De heer **Poppe** (SP): Ik praat niet over de datum. Of het nu 2003 of 2001 is, maakt allemaal niet uit. 2003 is ook vlakbij, over zes jaar. Het gaat om de vraag of omkeerbaar betekent dat wij kunnen terugkeren naar de huidige situatie. Of betekent omkeerbaar dat wij het verplichten als het niet vrijwillig gaat?

## Van 't Riet

De **voorzitter**: U zou een korte vraag stellen. Mag ik u daar even aan herinneren?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): De enige verplichting die erin zit, is dat het tot 2003, als het nodig is, bij wet wordt geregeld dat eenderde van de markt aanbesteed wordt. Als bij de evaluatie blijkt dat dit niet werkt, is de verplichting totaal van tafel. Als het wel werkt, gaan wij misschien naar 100% toe. Dit is het oude voorstel van de minister.

Het doet mij leed dat een aantal gemeenten zeer dicht de criteria benaderden die de minister voor de BOS-status heeft gesteld. Mijn fractie vindt dat zij een kans moeten krijgen om de BOS-status te behouden, ook omdat zij het financiële risico zelf willen dragen. Ik noem als voorbeelden Lelystad en Den Helder. Hierover komt een motie van de heer Van Gijssel, die ik ondersteun.

In de implementatienota wil de minister het proces van verzelfstandiging van de gemeentelijke vervoerbedrijven in 2009 gerealiseerd zien. Dat vinden wij wel erg lang duren. Als je niet voor versnelling hierin zorgt, bestaat het risico dat de colleges van burgemeester en wethouders die hierbij betrokken zijn in de eerstkomende raadsperiodes denken dat het toch nog een tijd duurt en dat er dus voorlopig niets aan hoeft te worden gedaan. Daar voelen wij erg weinig voor en daarom leg ik de Kamer nog een motie voor.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de verzelfstandiging van de gemeentelijke vervoerbedrijven de mogelijkheid biedt te komen tot een efficiëntere en effectievere bedrijfsvoering;

overwegende, dat de verzelfstandiging van de gemeentelijke vervoerbedrijven een noodzakelijke voorwaarde is voor de introductie van marktwerking in de BOV-gemeenten;

verzoekt de regering het proces van verzakelijking van de OV-bedrijven in de BOV-gemeenten op zo kort mogelijk termijn verder te stimuleren

en ernaar te streven om de verzelfstandiging van de gemeentelijke vervoerbedrijven in 2003 gerealiseerd te hebben, en die gemeenten die reeds vooruitlopend op het voorziene tijdschema marktwerking willen realiseren, daartoe de gelegenheid te geven,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van 't Riet en Remkes. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.  
Zij krijgt nr. 18 (25088).

De heer **Reitsma** (CDA): Ik meen dat de minister in de implementatienota voor het jaar 2005 heeft gekozen. Welke argumenten hebt u om dit twee jaar naar voren te halen?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Wij kunnen het samen nakijken, maar volgens mij staat er 2009. In 2012 moet alles aanbesteed zijn.

De heer **Reitsma** (CDA): Volgens mij staat er in de implementatienota dat de minister vanaf 2005 tot 2009 de openbare aanbesteding wil doen. Uw motie is gericht op de verzelfstandiging en vloeit voort uit een oude motie. Ik vraag mij af welke nieuwe elementen er zijn om het twee jaar naar voren te halen, want ik heb dit in eerste en tweede termijn niet van u gehoord.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): 2009 is de einddatum. Ik zie liefst als einddatum 2003. Ik begrijp best dat het bijvoorbeeld bij het Gemeentelijk vervoerbedrijf Amsterdam iets langer gaat duren, doordat de problemen daar heel groot zijn. Ik vind de periode tot 2009 een te grote tijdschaar om een versnelling in de verzelfstandiging van de gemeentelijke vervoerbedrijven te realiseren.

**Minister Jorritsma-Lebbink**: Misschien mag ik er helderheid over scheppen. Er staat geen einddatum voor verzelfstandiging in de nota. Ik zal dadelijk graag mijn oordeel geven over de suggestie die mevrouw Van 't Riet doet.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): 2009 staat er wel in, hoor.

**Minister Jorritsma-Lebbink**: Er staat geen einddatum voor verzelfstandiging in, maar wel een

startdatum en een einddatum van de aanbesteding.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat zijn 2009 en 2012. De motie blijft naar mijn mening geldig.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Wat in alle plannen wel staat, is een bezuiniging op het openbaar vervoer. Hierover heb ik u niet gehoord. Kunt u aangeven wat de fractie van D66 hiervan vindt?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik heb in het debat al gezegd dat voor ons de koppeling niet bestaat die de minister tussen de decentralisatie-bezuinigingen en de marktwerking gelegd heeft. Wij willen nog steeds de bezuinigingen van tafel hebben, maar dit komt bij de begrotingsbehandeling terug.

□

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! De RPF-fractie heeft in het kader van de beheerste marktwerking steeds duidelijk proberen te maken dat zij hier geen dogmatische opvatting aanhangt. Het grote doel is wat haar betreft zoveel mogelijk mensen in een kwalitatief goed openbaar vervoer te krijgen. De exploitant is daarbij slechts een middel. Door middel van het stellen van eisen kunnen de randvoorwaarden gesteld. Die zijn in de afgelopen discussierondes al gesteld en in een van de voorgaande rondes heb ik al een opsomming te geven. Voor ons zijn die randvoorwaarden in ieder geval massief en dat gaf ons voldoende vertrouwen om mee te denken in de moeilijke discussie in de voorgaande twee rondes. Ik heb daarom zelf ook nog een motie ingediend om uit de impasse tijdens het notaoverleg te komen, en wel om dan maar in plaats van 35% aanbesteding 25% vast te leggen. Ik heb begrepen dat de coalitiepartijen eruit zijn, ook al was het een zware bevalling. Het zal daarom niet helemaal verbazen dat wij met een dergelijk compromis niet veel moeite hebben. Ik vraag mij wel af hoe we nu precies de woorden in het dictum "streven naar" en "ongeveer eenderde" moeten zien. Het is al een dubbele nuancering, die nogal in de procenten kan gaan lopen.

Voorzitter! De fractie van D66 heeft de koppeling met de bezuiniging niet gelegd, maar die is er in wezen voor

## Stellingwerf

ons wel. Wat ons betreft, is een voorwaarde om deze richting in te zetten, dat bij de begroting ook duidelijk moet zijn dat die bezuiniging uiteindelijk van tafel is. Wij willen ons steentje daar in ieder geval aan bijdragen.

Voorzitter! In een eerdere termijn heb ik de motie op stuk nr. 12 ingediend. Ik laat nog even open of ik deze motie moet intrekken na deze ronde van het debat, maar dat zal ik dinsdag meedelen.

□

De heer **Remkes** (VVD): Voorzitter! Er zijn de afgelopen paar maanden een aantal beelden boven deze discussie gaan hangen die mij niet bevallen. Het eerste beeld dat zou kunnen ontstaan, is dat de huidige structuur van het openbaar vervoer – de bestuurlijke verhoudingen en de wijze waarop het openbaar vervoer in markttechnische termen opereert – uitstekend is. Ik zeg niet dat de totale problematiek en de totale oorzaak waarom het openbaar vervoer niet zo functioneert als het zou moeten functioneren, terug zijn te voeren op de structuur, maar de structuur is daar op zijn minst mede debet aan. De cultuur bij de bedrijven is in lang niet alle opzichten goed en bij de kostendeckingspercentages in een aantal BOS-gemeenten krijg je tranen in de ogen. De gemeentebesturen en de bedrijven zitten veel te dicht op elkaars lip en de bedrijven opereren over het algemeen veel te weinig flexibel. Vaak krijgt de bedrijfsvoering op dat niveau veel te weinig aandacht en dat wordt in lang niet alle gevallen onderkend. Die saus zit wat mij betreft nog te veel op deze discussie, alsof het nu goed zou zijn en alsof er niet alle aanleiding zou zijn om tot verandering te komen. Wat mij betreft – en ik heb dat nooit onder stoelen of banken gestoken – is de decentralisatieoperatie uitstekend, omdat provincies en gemeenten beter in staat zijn om een regionaal product te definiëren. Ik vind het ook een belangrijke stap vooruit dat het aantal BOS-gemeenten drastisch terugloopt. Er ligt op dit punt een motie voor. Wat mij betreft loopt dat aantal in de komende tijd nog verder terug. Ik heb in het algemeen overleg al aangegeven dat het, in afwachting van dat moment, bespreekbaar is om de gemeenten Lelystad en Den

Helder voorlopig als BOS-gemeenten te handhaven.

Wij zien deze discussie over de marktwerking als een belangrijke stap vooruit. Ik hecht eraan, omdat het een tweede punt dat boven de discussie hangt, is dat dit niet als ideologisch dogma gebeurt. Het gaat erom dat er nieuwe wegen kunnen worden ingeslagen. Er moet een drive worden ingebouwd in de richting van klantvriendelijker opereren. Er moet een drive worden ingebouwd in de richting van meer innovatie. Er moeten nieuwe producten in de vervoersmarkt worden opgenomen. En er moet een drive worden ingebouwd in de richting van meer doelmatigheid.

Een ander beeld is dat deze operatie wordt uitgevoerd als bezuinigingsoperatie. Ook dat is wat de VVD-fractie betreft niet aan de orde. Het gaat ons om de vraag of voor eenzelfde bedrag meer openbaar vervoer tot stand kan worden gebracht. Het afronden van deze discussie met een zo duidelijk mogelijk signaal in de richting van provincies en gemeenten en een zo duidelijk mogelijk signaal in de richting van de sector, is van eminent belang om de cultuuromslag in die sector, ook bij provincies en gemeenten, verder handen en voeten te kunnen geven. En daarom gebeurt het ook niet op de automatische piloot. Ik vind dat het rationeel gesproken heel goed is om een soort evaluatiemoment in te bouwen. Dat is ook opgenomen in de motie: in het jaar 2003. Dan kan worden besloten of wij op die weg verdergaan. Die evaluatie gebeurt aan de hand van een aantal criteria, zoals collega Van 't Riet in de motie heeft aangegeven.

De heer **Reitsma** (CDA): U had het over een evaluatiemoment. In de motie, die mede door u is ondertekend, staat "2003". Maar kunt u uitleggen wat de betekenis is van het laatste deel van het dictum? Moet ik het als volgt interpreteren: als eenderde voor 2003 aanbesteed niet gehaald wordt, is er volgens de wet automatisch de verplichting dat alsnog eenderde wordt gehaald?

De heer **Remkes** (VVD): Ik kom op die vraag terug. Ik heb zojuist gezegd: niet tot 2009 of verder op de automatische piloot. Wij moeten nu verzekeren dat een substantieel deel, eenderde, ook daadwerkelijk wordt

aanbesteed. Wij moeten zeker weten dat het gebeurt. In de motie staat wat ik eigenlijk in het algemeen overleg ook al heb gezegd. Wat mij betreft gebeurt het linksom of rechtsom. Linksom houdt in: in het kader van het decentralisatieproces via het maken van afspraken. Als je gespreid over het land op basis van vrijwilligheid tot dezelfde resultaten kunt komen, heb ik het wetgevingsinstrument niet nodig. In de brief van de minister staat dat er eerste tekenen zijn van resultaten van de voorlopige gesprekken. Zeer recent hebben wij een brief gekregen uit het gebied Arnhem-Nijmegen. Daaruit blijkt dat je wel eens tegen problemen aan kunt lopen. Die zullen in het komende jaar, anderhalf jaar op weg naar het wetgevingstraject moeten worden vastgesteld. Het zou mij een lief ding waard zijn als het zover niet hoeft te komen. Maar als je moet vaststellen dat je het langs de vrijwillige weg niet haalt, dan neem je inderdaad een verplichting op in de wet. Collega Van 't Riet heeft er wat mij betreft de juiste interpretatie aan gegeven. Dat laat onverlet dat er in een enkel gebied best een keer een heel goed argument kan zijn om die eenderde niet precies te halen. Vanzelfsprekend zullen het wetgevingstraject en de wetgebingsbepaling dat ook moeten respecteren.

De heer **Reitsma** (CDA): Maar voor de helderheid...

De **voorzitter**: Ik wil echt de interrupties beperken. Het debat, inclusief het antwoord van de minister, moet om kwart voor zeven, zeven uur uiterlijk klaar zijn. Dan zijn wij al later dan wij hebben afgesproken met elkaar en ook met de minister. Er zijn nog vijf, zes sprekers. Kortom, ik geef de heer Rosenmöller de gelegenheid om kort te interrumperen.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Mag ik u dan een vraag stellen?

De **voorzitter**: Ja, dat mag.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik stel een vraag aan mijn collega, die zegt: ik kom er nog op. Ik leg mij daarbij neer...

De **voorzitter**: De heer Remkes is nog niet klaar met zijn termijn.

## Remkes

De heer **Remkes** (VVD): Ik heb net antwoord gegeven.

De **voorzitter**: Ik treed niet in de inhoud van uw gedachtewisseling. Ik geef de heer Rosenmöller de gelegenheid om te interrumperen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): De lijn is dus: als het via die vrijwillige weg niet lukt, dan komt er een verplichting?

De heer **Remkes** (VVD): Ja, er staat niet voor niks: en zo nodig bij de voorbereiding van wetgeving. Daarmee geef je ook in de richting van het veld het signaal: als het via die vrijwillige weg niet wordt geregeld, dan heb je het wetgevings-instrument.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Mijn fractie is in het overleg niet tegen die experimenten geweest, maar heeft zich wel verzet tegen die verplichting. Als ik deze motie lees, dan zie ik er die verplichting nog niet zo een, twee, drie in. Maar als de eerste indiener het zegt en als u het zegt, wie ben ik dan nog om het te ontkennen? Dat zijn gegevens. Wat is nu uw advies aan mijn fractie? Ik ben tegen de verplichting. Moet ik dan voor of tegen deze motie stemmen?

De heer **Remkes** (VVD): Voorzitter! Ik zou het op hoge prijs stellen om zeer regelmatig in deze briljante situatie te verkeren om de fractie van GroenLinks te kunnen adviseren. Mijn advies zou in dit opzicht zijn: als u uitsluitend op basis van vrijwilligheid experimenten wilt en ook niet dat zwaard van Damocles van het wetgevingstraject boven de tafel wilt laten hangen, dan moet u tegen deze motie stemmen, hoezeer ik dat ook betreurt.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat betekent dus dat degenen die ervoor stemmen óf expliciet dan wel impliciet instemmen met dat instrument van de wettelijk verplichte aanbesteding. Ik wil het inderdaad heel ver boven die tafel blijven houden.

De heer **Remkes** (VVD): Voorzitter! Wat mij betreft zit in deze motie het politieke commitment aan dat wetgevingstraject, tenzij er goede argumenten zijn gelegen in een bepaald gebied om niet aan die eenderde toe te komen. Wij zijn

natuurlijk geen blinde paarden; die indruk wil ik wegnemen. Wij kijken ook naar rationele overwegingen, maar in essentie ligt het zo.

De heer **Poppe** (SP): Deze motie betekent dus een aanzet, een beetje vrijwillig, tot uiteindelijk 100% marktwerking?

De heer **Remkes** (VVD): Neen, in de motie is sprake van omkeerbaarheid. Vertaal het maar simpel zo: het moet allemaal wel beter worden wat de sociale functie en het aantal reizigerskilometers betreft en in de beleving van de klant. Het lijkt mij dat zelfs de heer Poppe vanuit een toch wat meer dogmatische antimarktbenadering tegen zo'n rationele koers weinig bezwaar kan hebben.

De heer **Poppe** (SP): De vraag is natuurlijk al gesteld. Ik wil die niet herhalen, maar anders formuleren.

De **voorzitter**: Als u zelf zegt dat u een vraag niet gaat herhalen, maar anders gaat formuleren, dan geef ik u daar geen toestemming voor.

De heer **Remkes** (VVD): Voorzitter! Een heel belangrijk punt daarbij is dat het ook wat evenwichtig over het land gespreid plaatsvindt, omdat je anders heel scheve verhoudingen tussen regio's en bedrijven krijgt. Het zou kunnen betekenen dat in het ene gebied de poort voor aanbesteding opengezet wordt, terwijl het bedrijf in een ander gebied niet kan meeconcurreren. Dat soort scheve situaties zouden wij met elkaar niet moeten willen.

Ik noem nog een beeld dat boven deze discussie zweeft en dat mij niet bevalt. Marktwerking wordt soms verondersteld te zijn: weg met de overheid. Dat is allerminst het geval. Ook de VVD-fractie is in dit type discussies, waarin het gaat om de positie van de overheid in relatie tot de markt, niet van de afdeling "weg met ons".

In essentie houdt de overheid wat mij betreft een aantal kerntaken. Zij schept de condities waaronder daadwerkelijk marktwerking kan plaatsvinden. Dat is een belangrijke verantwoordelijkheid in algemene zin. Ik noem de sociale functie van het openbaar vervoer. Het financiële kader is daar zeer wezenlijk voor. In belangrijke mate hebben wij dat met de minister afgekaart. De provincies

en de gemeenten zijn er ook zeer belangrijk voor. Het proces moet beheerst en geleidelijk plaatsvinden. Er moet flankerend beleid worden gevoerd. De infrastructuur moet worden geboden en de overheid heeft de coördinerende en stimulerende verantwoordelijkheid. Als deze overheidstaken op een goede wijze handen en voeten krijgen, kunnen wij het nieuwe proces met vertrouwen tegemoetzien.

□

De heer **Schutte** (GPV): Mijnheer de voorzitter! In het regeerakkoord wordt het herijken van de verhouding tussen gemeenschappelijke regelingen en eigen verantwoordelijkheid de leidende gedachte in het programma van het kabinet genoemd. Het zou daarbij moeten gaan om een nieuw evenwicht tussen de behoefte aan bescherming en de noodzaak van dynamiek. Over deze leidende gedachte waren de coalitiepartners het dus eens. Dat was op zichzelf een opmerkelijk feit tegen de achtergrond van de verschillen in traditie tussen met name sociaal-democraten en liberalen.

De introductie van een zekere marktwerking in het openbaar vervoer past in deze gedachte, maar het is niet zo vreemd dat de oude verschillen zich toch weer doen gelden als het aankomt op het nemen van concrete maatregelen. Het is vreemder als het een liberaal georiënteerde sociaal-democraat als collega Van der Ploeg stoort dat dit soort debatten regelmatig een ideologisch karakter krijgt. Marktwerking is meer dan techniek. Het is een vorm van handelen van mensen en dat handelen wordt nu eenmaal beïnvloed door overtuigingen en vooronderstellingen. Het is dan ook heel legitiem dat in de Kamer niet iedere fractie bereid is de minister zomaar blindelings te volgen in haar hoge verwachtingen van marktwerking in het openbaar vervoer. Zo grijs is het politieke midden in Nederland gelukkig ook nog niet. Ideologie mag. Ervoor uitkomen is beter dan onderdrukken.

Overigens moeten de praktische verschillen tussen de meeste fracties op dit punt ook niet worden overdreven. Bijna alle fracties willen marktwerking een kans geven. De verschillen die soms tot harde uitspraken over en weer leiden,

## Schutte

hadden vooral te maken met de ruimte die de Kamer voor de regering en zichzelf wil reserveren om zo nodig van de ingeslagen weg terug te keren. Met haar reacties op de moties van mevrouw Van 't Riet en de heer Remkes en van de heer Stellingwerf heeft de minister dunkt mij laten blijken ruimte te zien voor een compromis, tegen heug en meug wellicht, maar toch. Tegen die achtergrond vind ik het goed dat de coalitiefracties nader tot elkaar zijn gekomen.

De strekking van hun voorstel sluit ook aardig aan bij de benadering waarvoor ik vanaf het begin gekozen heb. Daarin stonden twee zaken centraal: marktwerking zou een serieuze kans moeten krijgen, maar zou niet geforceerd moeten worden en reële ruimte moeten laten voor bijstelling van het beleid aan de hand van opgedane ervaringen. Belangrijk is dat volstreekte helderheid bestaat over de betekenis en gevolgen van de lijn die in de nieuwe motie is neergelegd. Daarbij is van cruciale betekenis wat precies getoetst zal worden. Gaat het daarbij om een reële evaluatie, niet alleen van feitelijke resultaten maar ook van achterliggende oorzaken? Belangrijk is niet alleen of voldoende provincies daadwerkelijk tot aanbesteding zijn overgegaan, maar ook waarom zij dat eventueel nog niet hebben gedaan. Was daarbij sprake van onwil of onvermogen, gaat het om een tijdelijk probleem van de te korte termijn van de evaluatie, of zit het probleem dieper? Graag hoor ik de opvatting van de minister daarover.

Ik heb nog een vraag over het dictum van de motie op het punt van "ongeveer eenderde van de omzet van het openbaar vervoer". In het notaoverleg heeft de minister erop gewezen dat de 35% die zij voor ogen had, overeenkwam met 10% van het totale stads- en streekvervoer, inclusief tram en metro. Mijn vraag aan de indieners van de motie is, hoe deze eenderde zich verhoudt tot de 35% van de minister. Is dat ongeveer identiek of hebben wij het dan over een andere omvang?

Wij moeten ons realiseren dat het spiegelbeeld van een grotere beleidsruimte voor de overheid een grotere onzekerheid bij de sector zelf is. Dat kan de kans op succes van een experiment negatief beïnvloeden. Zo'n onzekerheid is bijvoorbeeld gelegen in de komende verkiezingen en wat daarna zal gebeuren. Er

worden bij formaties wel vaker verplichtingen aangegaan die daarna als ondingen worden gekwalificeerd. Aan die onzekerheid kan de minister zelf gelukkig nu niet veel doen, maar dat neemt de vraag niet weg, wat zij binnen het kader van de motie wel kan doen om zoveel mogelijk te voorkomen dat onzekerheid over de toekomst het succes van de experimenten negatief zal beïnvloeden.

□

De heer **Van den Berg** (SGP):  
Mijnheer de voorzitter! Wij hebben al een aantal boeiende discussies over de marktwerking in het regionaal openbaar vervoer achter de rug. Vandaag zullen wij wellicht de voorlopige afsluiting daarvan bereiken.

Het is terecht dat wij daar zo uitvoerig aandacht aan besteden. Een goed openbaar vervoer gaat ook mijn fractie zeer ter harte. Wij zijn ook bereid daarin te investeren. Ik denk dat het uiterst belangrijk is om de versterking van de positie van het openbaar vervoer in onze totale mobiliteit als doelstelling te behouden. Maar wij hebben niet het geloof in de marktwerking zonder meer, ook op dit terrein niet. Dat is ook geen doel op zichzelf. Dat wordt door iedereen gezegd, maar de invulling verschilt vervolgens nogal.

Een van de zorgen die mijn fractie op dit punt heeft, waarover wij in de vorige termijn ook uitvoerig hebben gesproken, is de zorg voor de sociale functie van het openbaar vervoer. Daarnaast moeten wij erop letten dat ook sprake is van een aantal omgevingsfactoren die een rol spelen in de beslissingen die wij nu nemen. Dat betreft natuurlijk de financiële aspecten en de bezuinigingen. Ook hoor ik graag hoe het nu precies met de bezuinigingen staat die formeel eigenlijk nog steeds op tafel liggen. Ik neem toch aan dat die in dit kader van tafel zullen gaan. Ik denk ook aan de decentralisatie. Ook dat is een belangrijk element waar mijn fractie alle ruimte aan wil geven. De vertroebeling in het debat in vorige instanties is ook ontstaan doordat verschillende van die elementen aan elkaar gekoppeld zijn in al of niet wisselende combinaties, zowel politiek als inhoudelijk. De een combineert het doorzetten van marktwerking met decentralisatie. Die koppeling legt de minister ook.

De ander koppelt de marktwerking weer aan het van tafel zijn van de bezuinigingen. Kortom, ik hoop dat nu in dit hele scala helderheid ontstaat. Aan de ene kant is voorzichtig opereren geboden. Aan de andere kant is het nodig om duidelijkheid te scheppen, ook voor de sector.

Mijn fractie heeft altijd duidelijkheid proberen te scheppen over de vraag waar zij staat. Nogmaals, de marktwerking is voor ons geen doel op zich. Wij sluiten niet uit dat dit een positieve factor is, maar wij zijn tegen een wettelijke verplichting, zeker op dit moment. Deze stelling heeft mijn fractie steeds betrokken. Nog niet alles van de ingediende motie is geheel te doorgronden, maar ik hoop dat een van de woordvoerders straks nog de laatste duidelijkheid zal geven. Als ik het nu goed begrijp, ligt de oplossing die nu in coalitieverband gekozen is toch redelijk in onze lijn. Er wordt voorlopig aangestuurd op vrijwillige marktwerking. Er is dan weliswaar een instrument achter de hand om dat eventueel af te dwingen, maar dan nog steeds in het perspectief dat wij in het jaar 2003 een volledig open beslissing kunnen nemen over een al dan niet wettelijke marktwerking in de toekomst. Daar klamp ik mij dan maar even aan vast. Als ik het goed begrijp, zou je eerst een wettelijke marktwerking kunnen krijgen tot maximaal eenderde om het proces, als dat kennelijk niet vrijwillig gaat, te stimuleren. Vervolgens kan men echter tot de conclusie komen dat de wettelijke verplichting geheel wordt weggehaald en dat wij teruggaan tot nul. Dat lees ik in de motie. Volgens de indieners moet dat mogelijk zijn, maar het is een ander verhaal of dit erg waarschijnlijk is. Ik moet zeggen dat ik het allemaal nog niet echt geweldig helder vind. Als vrijwillige experimenten en een echt open evaluatie nu evenwel de beleidsinstek vormen – ik laat de tussenstap dan even weg – dan kan ik mij daar wel in vinden. Dat is eigenlijk datgene wat ik steeds heb voorgestaan. Ik hoor straks uiteraard nog graag de interpretatie van de minister.

Ik heb nog wel een vraag aan de minister, namelijk wat dit nu betekent voor het verdere wetgevingsproces. Hieruit vloeien eigenlijk twee vragen voort.



## Van den Berg

De eerste is: wat betekent dit voor de aanhangige wijziging van de Wet personenvervoer? Alle collega's weten dat wij al diverse malen over de aanpak van deze wet hebben gesproken. Kan die wijziging nu plenair worden afgehandeld? De minister heeft in de vorige termijn nog een heel duidelijke koppeling gelegd tussen verplichte marktwerking en decentralisatie. Is zij daar nu ook vanaf en kan de wet dus behandeld worden? Ik ben daar erg benieuwd naar, want ik vind dat wij die eindelijk eens plenair moeten afhandelen. Ik meen ook dat de medeoverheden recht hebben op duidelijkheid. Ik neem aan dat de minister dat ook zal bepleiten, maar dan moet die koppeling wel van tafel.

De tweede vraag is: hoe moet ik nu de ontwikkelingen in het totale wetgevingstraject zien? Ik heb er al eerder voor gepleit om dit soort ingrijpende operaties een wettelijke verankering te geven. Dat moet niet achteraf na een paar jaar gebeuren; deze zaken behoren gewoon in een wet vast te liggen. Bij de verzelfstandiging van de NS heb ik ook gezegd dat een dergelijke ingrijpende operatie een wettelijke basis behoort te hebben en dat zij dus eigenlijk aan de hand van wetsvoorstellen had moeten voorliggen en niet aan de hand van beleidsnota's, al begin je daar wel mee. Mijn vraag is dan ook – ik koppel die ook aan de motie – of de minister nu daadwerkelijk bezig is met een integrale herziening van de Wet personenvervoer, waarin al deze elementen hun weerslag vinden. Als dat niet het geval is, vrees ik dat wij hier over anderhalf jaar nog geen wet hebben liggen. Dat zou eigenlijk wel zo moeten zijn. Ik zie de minister knikken. Zij beantwoordt die vraag dus bevestigend. Dat doet mij genoegen.

Voorzitter! Tot slot kom ik op de ontwikkelingen rond de BOS-gemeenten. Wat de structuur betreft, ligt er een motie van de heer Remkes waar ook mijn handtekening onder staat. Die motie betreft eigenlijk het eindplaatje. Ik heb er de vorige keer echter al voor gepleit om in de tussenfase een aantal gemeenten die heel dicht bij de normen liggen, zoals Lelystad en Den Helder, toch de kans te geven om voorlopig zelfstandig voort te gaan. Is de minister daartoe bereid? Ik heb begrepen dat er op dit punt nog een motie ingediend zal worden. Ik denk

dat ik daar positief tegenover kan staan.

□

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! Ik dank de minister nog voor haar beantwoording in de tweede termijn van het notaoverleg. Tevens dank ik haar voor de inwilliging van het verzoek van met name de PvdA-fractie om nog eens met het IPO, de BOS-gemeenten en de kaderwetgebieden te gaan praten om te horen hoe zij tegenover marktwerking en de implementatie daarvan staan. De minister schrijft dat is gebleken dat het IPO en de BOS-gemeenten bereid zijn om een substantieel deel van hun territoir experimenteel in aanbesteding te geven. Het IPO heeft gezegd: wij zijn bereid om de komende tijd, waar mogelijk, initiatieven te nemen voor het starten van experimenten in de vorm van aanbesteding; wij menen dat het mogelijk moet zijn om in 2003 35% van het openbaar vervoer gespreid over het land aanbesteed te hebben. Het is een beetje curieus wat de minister vervolgens in een brief aan de Kamer stelt. Zij schrijft: de drie overheden willen eerst in de gelegenheid gesteld worden om op basis van vrijwilligheid ervaring op te doen met aanbesteding. Dat is logisch; daar ben ik het volstrekt mee eens. Verder schrijft de minister dat de drie overheden ervan uitgaan dat er zo voldoende substantiële regionaal gespreide experimenten van de grond komen. Daar ben ik het ook mee eens. Daarna volgt echter de mijns inziens wat onlogische conclusie dat het volgens de minister derhalve geen vanzelfsprekendheid is dat de wens om op ruime schaal en gespreid over het land te experimenteren, op basis van vrijwilligheid gerealiseerd kan worden.

Als mensen iets willen en zij krijgen die verantwoordelijkheid, dan is het gek om te zeggen dat je niet gelooft dat dit op basis van vrijwilligheid tot stand kan komen. Mijn fractie acht de wens van het IPO en de BOS-gemeenten om in de gelegenheid gesteld te worden om het op basis van vrijwilligheid te doen, terecht. Hier is een aantal redenen voor.

Ten eerste: je decentraliseert, omdat zij het beter kunnen. Als je die andere overheden verantwoordelijkheden geeft, moet je ze ook het vertrouwen schenken.

Ten tweede: zij nemen de vervoerskundige en financiële risico's. De minister heeft een verhaal als zij zegt: ik leg het verplicht op, en als het mislukt en dik in de papieren gaat lopen, betaal ik dat voor jullie. Maar dat doet zij niet. Als die verantwoordelijkheden daar worden neergelegd, moet dat niet met een verplichting worden gelardeerd.

Ten derde, misschien het meest overtuigend: we hebben geen kennis en ervaring op dit terrein. Bij 17% à 18% van het aanbestede gebied zouden we dus tot de conclusie kunnen komen dat het om heel goede redenen buitengewoon onverstandig is om door te gaan naar 35%. Als je in dat kader spreekt over een verplichting, ben je buitengewoon onlogisch bezig. Dan vraag je aan de gemeentes en de provincies wat het probleem is, maar een verplichting lijkt mij uit de aard der geest niet logisch.

Mijn fractie acht experimenteren met marktwerking van groot belang om de effecten op het openbaar vervoer nader te kunnen beoordelen. Vandaar onze keuze om te komen tot een toetspunt in 2003, om te beoordelen of we doorgaan met dit proces. Die toetsing moet plaatsvinden op drie elementen: sociale functie, reizigerskilometers en voor de reiziger meetbare kwaliteit. De contramal daarvan is dat er een kritische massa moet zijn, waarvan de effecten meetbaar zijn. Anders kan de onomkeerbaarheid immers niet worden getoetst. Er moet dus worden vastgelegd welke kritische massa daarvoor nodig is; dat zal ongeveer eenderde zijn, wat ook te maken heeft met de kwaliteit. Die kritische massa moet wel gewaarborgd worden. De BOV-gemeenten zijn daarvan uitgesloten. Op basis van die samenhang en opbouw van enerzijds een beheersproces en anderzijds een toetspunt en werken op basis van vrijwilligheid, komen we tot een net en een mogelijk door eenieder gedragen traject. Ik kom overigens nog toe aan de verplichting, waarover naar mijn stellige overtuiging nog wat onduidelijkheid bestaat.

Voorzitter! Ik neem kennis van de motie van mevrouw Van 't Riet en de heer Remkes op stuk nr. 8. In de een na laatste strofes wordt de regering verzocht ernaar te streven dat in 2003 35% moet zijn aanbesteed. Nu staat er hetzelfde, met dit verschil

## Van Gijzel

dat in 2003 35% zal zijn aanbesteed. Daarmee is de plicht verworden tot een ook door mij onderschreven wens. Stel dat over anderhalf jaar blijkt dat die eenderde niet wordt gehaald, hoewel ik ervan uitga dat we dat wel halen. Maar als we dat niet halen, kunnen daarvoor twee redenen zijn. De eerste reden is omdat provincies en BOV-gemeenten ondanks hun goede wil niet in staat zijn om dit tot stand te brengen. In die situatie moet je niet overgaan tot een plicht. Je moet dan behulpzaam zijn om te kijken of je kunt helpen. Er kunnen namelijk heel goede redenen zijn waarom dit niet lukt. De tweede reden is dat er aperte onwil bij provincies en gemeenten kan zijn. Wat doe je in die situatie? Ik weet daar het exacte antwoord nog niet op. Wel weet ik wat we zouden willen, namelijk een kritische massa. Als provincies en gemeenten alles in het werk stellen om dat te doen, en als anderhalf jaar later blijkt dat sprake is van aperte onwil, zijn er twee mogelijkheden. In de eerste plaats is dat een verplichting, de lijn-Van 't Riet.

De **voorzitter**: Zonder op de inhoud in te gaan, wil ik wel even zeggen dat u erbij staat alsof u nog uren kunt doorgaan. Uw spreektijd is echter om.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Er zijn geen interrupties gekomen.

De **voorzitter**: Dat is flauwekul. U weet precies hoeveel spreektijd u heeft. Uw spreektijd is om, zodat u moet afronden.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat betekent dat je in die situatie twee dingen kunt doen. Je kunt het doordrukken, ook als er sprake is van aperte onwil. Dat lijkt mij niet slim. Je kunt ook voorstellen om die experimenten zelf te doen. Die mogelijkheid is er ook. Als wij het echt op die manier hadden willen verplichten, had er moeten staan: ten eerste moet het en ten tweede moet het middels een verplichting in de wet geregeld worden. Maar de mogelijkheid om het te doen wordt opengelaten. Mijns inziens is men op basis van deze tekst niet gedwongen om tot verplichting over te gaan.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): U zegt dat u zich met deze motie niet committeert aan een verplichting. U

heeft geluisterd naar mevrouw Van 't Riet en naar de heer Remkes. Dan moet u toch de conclusie trekken dat zij een interpretatie geven aan de motie waar u niet mee kunt leven?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat luister wel nauw. Ik bind mij aan het feit dat wij willen experimenteren met marktwerking. Dat heb ik ook altijd gezegd. Als dat via de weg van decentralisatie niet kan, moet er gezocht worden naar een andere weg. Mevrouw Van 't Riet en de heer Remkes zeggen nu klaarblijkelijk al – en dat accepteer ik ook – dat marktwerking verplicht moet worden opgelegd als er over anderhalf jaar geen kritische massa voor is, ongeacht de oorzaak. Dat staat niet in de motie. Hier staat dat de argumentatie eerst bekeken wordt. Het kan dus heel goed zijn dat er goede redenen zijn waarom die eenderde niet gehaald wordt. Het gaat toch om het doel, namelijk met een kritische massa marktwerking in een experimentele vorm tot stand te brengen. Dan moet bekeken worden langs welke lijn dat het beste kan gebeuren.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): U geeft zelf toe dat u de motie anders interpreteert dan de andere indieners, als derde ondertekenaar van de motie. Dan moet toch de politieke conclusie getrokken worden dat de poging om binnen de coalitie met één motie te komen, ontploft is door verschillende manieren van uitleggen?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Nee, die conclusie hoeft niet getrokken te worden. De verwarring ontstaat over de vraag wat wij over en weer verplicht zijn te doen als wij over anderhalf jaar merken dat die eenderde niet gehaald wordt. Mijn plicht is erin gelegen dat ik mij bind aan een kritische massa en dat ik goed in overweging wil nemen welke argumenten zijn aangevoerd. Als er heel goede argumenten zijn aangevoerd, is het misschien niet nodig om die kritische massa te halen. Is er sprake van aperte onwil, dan moet bekeken worden of wij zelf het roer in handen nemen of dat er een andere regeling getroffen kan worden. Dat zal betrokken moeten worden bij de voorbereiding van de wetgeving.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks):

Maar dat betekent dat u in dit debat alleen maar consequent kunt zijn als u de stelling handhaaft dat van verplichte marktwerking – u heeft dat in alle overleggen tot nu toe gezegd – wat de PvdA betreft geen sprake kan zijn en dat uw bijdrage aan dit debat ook niet op een zodanige manier kan worden geïnterpreteerd.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Als je over anderhalf jaar voor die situatie staat, heb je af te wegen welke instrumenten er voor de hand liggen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat ben ik met u eens, maar het gaat om de interpretatie en dat moet u toch ook tot nadenken stemmen. De eerste indienst van de motie heeft de motie zodanig geïnterpreteerd dat er over moet worden gegaan tot een verplichting als een vrijwillige aanbesteding voor eenderde niet lukt. Tegen deze achtergrond zit de persoon Van Gijzel namens de PvdA toch in een heel raar rijtje? Dan kan hij zich toch beter aansluiten bij de meerderheid die er al was, bij het CDA, GroenLinks, de SP en een aantal christelijke fracties die daar niet voor waren.

**Voorzitter: Blauw**

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het lijkt mij verstandig als u zich bij deze motie aansluit.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Natuurlijk niet. Niet met die uitleg.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik snap ook wel wat zij zeggen. Zij hebben zich namelijk gebonden aan de oude motie op stuk nr. 8. In die situatie verplichten zij zich sowieso aan een verplichte introductie van marktwerking. Maar staat dat in deze motie? Er staat hier: gestreefd zal worden naar..., betrokken zal worden bij... Als de indieners nu echt gewild hadden dat, als die eenderde niet gehaald wordt, ongeacht de redengeving, er toch een verplichting moet volgen, dan hadden zij dat zo op moeten nemen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Is dan de conclusie juist dat u de letter krijgt en mevrouw Van 't Riet de geest?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat kan ik niet beoordelen. Dat vind ik zo ingewikkeld.

## Van Gijssel

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): U zegt dat er staat dat er gestreefd moet worden naar, dat er sprake is van omkeerbaarheid. Dat heb ik ook zo gelezen. In die zin was tijdens de voorbereiding van dit debat ook mijn interpretatie dat die verplichting weg was. Dat heb ik in mijn termijn ook gezegd. Maar mevrouw Van 't Riet beweert dat er in politieke zin een verplichting aan verbonden is als het met de vrijwillige aanbesteding onvoldoende lukt. Dat heeft de heer Remkes ook gesteld. Dan blijf ik heel ver van die motie vandaan. Dan ga ik me er niet aan branden. U zou eigenlijk ook weg moeten lopen, en dat bedoel ik met mijn stelling dat u de letter krijgt en mevrouw Van 't Riet de geest.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Dat zou ik zonde vinden, want er staat nu dat er met provincies en gemeenten op basis van vrijwilligheid naar gestreefd zal worden om eenderde tot stand te brengen. Dat is anders dan hetgeen twee weken geleden aan de orde was, namelijk: verplicht, onmiddellijk. Ik wil mij wel verplichten tot iets anders. Ik vind dat marktwerking een faire kans moet krijgen, ook in een kritische omvang. Als er experimenten worden gestart met marktwerking en er zou sprake zijn van een aperte onwil van provincies en gemeenten om aanbestedingen tot stand te brengen, ben ik verplicht om te bezien op welke wijze een en ander wel gerealiseerd kan worden. De opmerking van de minister van twee weken geleden was niet geheel onzin. Ik vind namelijk dat het in die situatie wat curieus is om tegen provincies en gemeenten te zeggen: jullie willen het absoluut niet, maar jullie zullen het doen. Daar komt niets van terecht, zeker niet in de kwetsbare omstandigheden van marktwerking. Dan zou je misschien wel eerder kunnen zeggen dat wij het voor onze rekening nemen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! De coalitie heeft op een krampachtige manier geprobeerd om via één motie duidelijkheid te verschaffen. Daaraan is een volstrekt verschillende uitleg gegeven. Ik beluister bij de heer Van Gijssel hetzelfde verhaal als enige weken geleden. Ik ben ook wel bereid om zijn consistentie te accepteren, maar dat kan hij eigenlijk maar op één manier doen, namelijk door weg te

lopen van deze motie, want die is door de indieners zodanig anders geïnterpreteerd dat de steun daarvoor van de heer Van Gijssel ongeloofwaardig is.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ik snap wel dat u dit probeert te bereiken, maar u vraagt naar de letter en de geest. Vergelijkt u de tekst van motie op stuk nr. 8, waarin is opgenomen "zal moeten", eens met hetgeen in deze motie is opgenomen, te weten het woord "zal".

De heer **Remkes** (VVD): In de motie wordt in de laatste passage geconstateerd dat het "dan zo zal zijn". Daarvoor moeten instrumenten zijn.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Als wens, dat dit zo zal zijn. De vraag is dan aan de orde op welke wijze dat bereikt wordt. Op basis van de eerdere motie zou het verplicht opgelegd worden. Nu wordt uitgesproken dat dit, zo nodig, betrokken zal worden bij de voorbereiding van de wetgeving. Het kan zijn dat er goede argumenten zijn op basis waarvan het streven van eenderde niet gehaald wordt. Wij gaan dat absoluut niet verplicht opleggen. Alleen in een situatie van aperte onwil heb je zelf de plicht te bekijken hoe je daar uitkomt. Dat is de interpretatie die ik eraan geef. Wij hebben daar ook lang over gestoeid.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Het is ook niet gelukt.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Daarom hebben wij de oorspronkelijke tekst gewijzigd en is er ook een rapportage ingevoegd. Wij hebben uiteindelijk aan de minister gevraagd om over anderhalf jaar een rapportage uit te brengen over de stand van zaken. Daarna zal bekeken worden wat er moet gebeuren. Deze tekst verplicht mij niet tot de introductie van verplichte marktwerking.

De heer **Reitsma** (CDA): Er wordt over deze motie gestemd. Wij hebben recht op een uitleg van het laatste dictum. De heer Remkes heeft gezegd dat er, als eenderde niet wordt gehaald, ongeacht de reden, een politiek commitment is om vervolgens in de wet vast te leggen dat eenderde alsnog gehaald wordt.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Dat is niet het geval, zoals u het nu formuleert.

De heer **Reitsma** (CDA): Collega Remkes zegt dat en mevrouw Van 't Riet ook ongeveer. Wij moeten weten waar wij voor stemmen. Er moet helder worden uitgesproken wat de precieze politieke betekenis van deze motie is.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): U wilt toch niet overwegen om er vóór te stemmen?

De heer **Reitsma** (CDA): Ik zeg "als". Ik ben bereid om alle overwegingen erbij te betrekken, maar ik wil helderheid.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): U moet zich wat deze motie betreft niet aan meer binden dan waar ik mij aan bind, gelet op de discussie tot nu toe. Dat lijkt mij buitengewoon onverstandig. In dat opzicht kunt u gerust voor deze motie stemmen.

De heer **Reitsma** (CDA): Als op basis van deze motie in 1998 of 1999 een minister met wetgeving komt, bent u er onder alle omstandigheden niet aan gebonden om, als de 35% niet gehaald is, een verplichting daartoe in de wet op te nemen?

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Daar heeft de heer Reitsma gelijk in.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat is de betekenis van deze motie?

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Zeker.

De heer **Reitsma** (CDA): Dan is er dus sprake van een vrijwillig karakter.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Zeker.

De heer **Reitsma** (CDA): Dank u wel.

De heer **Poppe** (SP): De heer Van Gijssel zegt dat de motie gesteund moet worden zoals hij haar steunt, maar daar zit een risico aan vast. Als de heer Van Gijssel omvalt, moet ik zeker ook omvallen? Daar heb ik weinig trek in. Garandeert de heer Van Gijssel dat de PvdA zich te allen tijde zal verzetten tegen een gedwongen marktwerking in het stads- en streekvervoer?

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ik bind

## Van Gijzel

mij aan het inhoudelijke doel, namelijk een kritische massa van experimenten voor marktwerking. Er is één reden waarom de eenderde niet wordt gehaald en dat is dat er heel goede argumenten zijn om niet aanbesteed te krijgen. In alle andere gevallen, dus als er sprake is van onwil, zal ook de fractie van de PvdA moeten nagaan op welke manier er experimenten zullen ontstaan. Ik zeg daar nu bij dat ik het logischer vind om het, wanneer er sprake is van aperte onwil bij provincies en gemeenten, eerder naar jezelf toe te trekken dan om de provincies en gemeenten te vragen of op te leggen om het alsnog uit te voeren.

De heer **Poppe** (SP): Heb ik dus goed verstaan dat de heer Van Gijzel zegt dat gedwongen marktwerking wat hem betreft niet van de baan is, maar te allen tijde toch nog kan als er sprake is van bijvoorbeeld kritische massa's? Uiteindelijk zegt hij "neen" als men niet wil of als het niet lukt of als het niet kan of als men er niet voldoende aan toekomt, en dan zal hij dus mede overwegen om tot een gedwongen marktwerking te komen. Klopt dat?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dit is dus vragen wat er gebeurt als de hemel naar beneden komt. Ik ga er in eerste instantie van uit dat wij provincies en gemeenten, nu zij zeggen dat zij er graag aan willen beginnen, eerst het vertrouwen moeten schenken om dat te doen. Laten wij daar eens mee beginnen. Als dat niet gebeurt, moet er iets heel raars plaatsvinden: zij moeten dan zeggen dat zij het wel willen, maar het vervolgens niet doen. Als provincies en gemeenten zeggen dat zij het absoluut niet zien zitten, er niet aan beginnen en alles traineren, en wij aangeven dat zij het moeten, dan wordt zo'n proces ook niets. Ik bind mij daarom aan het product. Wij hebben gezegd dat er geëxperimenteerd kon worden met marktwerking. Als provincies en gemeenten op deze manier tegenwerken, kun je het beter naar jezelf toetrekken dan het hun verplicht opleggen.

De heer **Poppe** (SP): Vrijwilligheid betekent: ze doen het of ze doen het niet. Als zij het niet vrijwillig doen en wij dus nooit aan die eenderde komen of aan die kritische massa van de heer Van Gijzel, dan wil de

PvdA het verplichten, opdat het experiment uitgevoerd kan worden.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Neen, want er kunnen heel goede redenen voor zijn dat zij de kritische massa niet halen en die redenen moeten wij wegen. Als die voortkomen uit onwil, moeten wij voor onszelf nagaan wat het geschikteste instrument is. Zo simpel zit dat.

De **voorzitter**: Toen ik de plaats innam van collega Weisglas, brandde het lampje "afronden" al een poos. De heer Van Gijzel heeft dus geen tijd meer voor het indienen van zijn motie, want dat behoort binnen de spreektijd te gebeuren.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dan ga ik een nieuwe termijn aanvragen; ik wil alleen nog de motie voorlezen.

De **voorzitter**: Maar wel snel dan. Ik geef het woord aan mevrouw Van 't Riet voor een interruptie.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Tot mijn leedwezen merk ik dat de heer Van Gijzel probeert weg te lopen van de motie die er ligt en van de afspraken die wij hebben gemaakt. Wij hebben met de PvdA afgesproken dat wij op basis van vrijwilligheid zouden beginnen en dat het woordje "moet" "zal" zou worden: "zal zijn aanbesteed". Daarnaast hebben wij weliswaar voor het traject afgesproken dat wij vrijwillig beginnen, maar daar zit wel degelijk "zo nodig bij wetgeving" bij. Voor het geval in het wetgevingstraject blijkt dat de decentrale overheden om welke reden dan ook niet bereid zijn – de heer Van Gijzel sprak over onwil of wat dan ook, waarmee hij iets nieuws heeft bedacht, terwijl de centrale overheden dat moeten doen – om de afspraken na te komen, hebben wij afgesproken dat het wel bij wet wordt geregeld. Ik betreur het dat de heer Van Gijzel naar aanleiding van de tekst die er ligt, nu het beeld schetst dat wij andere afspraken hebben gemaakt. Ik neem hem dat zeer kwalijk.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik snap wel dat mevrouw Van 't Riet probeert om zo dicht mogelijk bij haar eigen motie te blijven. Ik doe alleen maar dat wat wij met elkaar hebben besproken.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks):

Zijn er notulen van wat jullie met elkaar hebben besproken en kan ik daar dan een faxje van krijgen?

De **voorzitter**: Ik verzoek de heer Van Gijzel om zijn motie in te dienen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Dit is werkelijk de gekheid ten top. Er is een motie ingediend om een langlopend conflict binnen de coalitie op te lossen. Nu is er sprake geweest van twee soorten interpretaties: eerst die van de indiener en de heer Remkes, die nog op één lijn zaten, en vervolgens die van collega Van Gijzel. Hij gaf een andere interpretatie. Dit staat nog los van mijn interpretatie, want ik ben niet bij al dat overleg geweest. Wij komen nu aan het einde van het spel. De eerste indiener, mevrouw Van 't Riet, spreekt degene met wie zij een meningsverschil heeft, de derde indiener, vermanend toe in de trant van dat hij het verkeerd uitlegt. Het enige dat zij nog niet zegt, is zijn naam door te zullen strepen onder de motie. Dit moet hier toch zeker besproken worden? Dit is werkelijk uniek. Zoiets heb ik in mijn acht jaar in de Kamer nog nooit meegemaakt.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik ook niet.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Wat is dan de reactie van de heer Van Gijzel? Als de eerste indiener persisteert in haar uitleg, wil hij dan nog zijn naam onder de motie hebben? De politieke zuiverheid verlangt dan toch dat hij zijn naam doorstreept en dat hij de stelling handhaaft die hij heeft ingebracht als sluitstuk van de gevoerde overleggen?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik erken de politieke situatie. Ik vind het een vervelende situatie. Ik constateer dat het kernpunt van de discussie de vraag is waar men zich over anderhalf jaar aan verbindt bij de rapportage. Is dat aan een verplichting om een en ander aan de gemeenten op te leggen, is dat de mogelijkheid om het naar je toe te halen of is dat de mogelijkheid om de oorzaken precies te bekijken? In de situatie die zich dan voordoet, acht ik mij gebonden aan een kritische massa van experimenten voor marktwerking waardoor wij de gewenste effecten tot stand kunnen brengen. Als provincies en gemeen-

## Van Gijzel

ten daar geen medewerking aan verlenen, moeten wij het op een andere manier tot stand brengen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik heb al een keer of zes gehoord wat de heer Van Gijzel ervan vindt. Ik maak er echter bezwaar tegen dat er een politieke situatie ontstaat waarin een motie werkelijk diametraal verschillend wordt uitgelegd. Dan kunnen wij geen politieke zaken doen. Ik vraag de minister dan ook om haar interpretatie te geven. Misschien moeten wij dat proces volgen en zien welke politieke situatie er ontstaat. Het is echter volstrekt helder dat dit muisje nog een staartje krijgt.

De **voorzitter**: Dat is inmiddels breed helder geworden. Wij wachten de reactie van de minister af. Bij het stemgedrag zullen wij zien hoe deze motie zich verder ontwikkelt. De heer Van Gijzel wordt nu verzocht om zijn moties in te dienen. Vervolgens krijgt de heer Reitsma het woord.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de minister van Verkeer en Waterstaat voornemens is het aantal BOS-gemeenten sterk te verminderen;

overwegende, dat veel gemeenten van de geboden mogelijkheid een plan op te stellen met als doel het aantal klanten en de kostendekkingsgraad sterk te verhogen, gebruik hebben gemaakt;

overwegende, dat enige gemeenten daarbij tevens hebben aangegeven de financiële risico's van het onverhoopt niet halen van de in genoemde plannen opgenomen doelstellingen te willen nemen;

van oordeel, dat waar sprake is van een substantieel aantal lokale openbaarvervoerreizigers decentrale besluitvorming over dat openbaarvervoerproces de voorkeur verdient;

verzoekt de regering met de betrokken gemeentebesturen nader te overleggen over de mogelijkheid om voor Den Helder, Lelystad en Roosendaal de BOS-status in ieder

geval voorlopig te handhaven en de Kamer van de resultaten van deze gesprekken te berichten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Gijzel, Van 't Riet en Remkes. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 19 (25088).

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat er steden en regio's zijn waar het openbaar vervoer zonder marktwerking zeer succesvol is (Bazel en Karlsruhe);

verzoekt de regering de Kamer een overzicht te doen toekomen van steden en regio's buiten Nederland met een succesvolle openbaarvervoeraanpak en daarbij aan te geven wat de oorzaken zijn van dit succes,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Gijzel, Van 't Riet en Remkes. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 20 (25088).

□

De heer **Reitsma** (CDA): Mijnheer de voorzitter! Ik heb even overwogen om maar af te zien van het voeren van het woord. Wij moeten eigenlijk eerst het antwoord van de minister horen om vervolgens een nieuwe termijn aan te vragen. Er is immers veel onduidelijkheid omtrent een bepaalde motie. Toch wil ik in dit debat een aantal opmerkingen maken.

Marktwerking wordt wel het heilige geloof van Jorritsma genoemd. Zij heeft immers vaak gezegd er heilig in te geloven. Dat heeft vele tongen losgemaakt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik vind het interessant dat dit aan mij wordt toegeschreven. Ik wil erop wijzen dat de conceptie door CDA en Partij van

de Arbeid heeft plaatsgevonden. Het kind is niet alleen van mij!

De heer **Reitsma** (CDA): Dat is niet nieuw. De uitwerking, de implementatie en de politieke conclusies zijn wel nieuw. De minister heeft gezegd heilig te geloven in de marktwerking bij het openbaar vervoer. Er is vervolgens een maandenlange politieke strijd uitgebroken. Ik had het vermoeden dat die voor vandaag gesloten zou zijn, zodat wij de balans van winnaars en verliezers konden opmaken. Helaas kan dat niet omdat in dit debat onduidelijkheid is ontstaan over een motie. Je weet nu echter niet of je over de motie-Van Gijzel of over de motie-Van 't Riet/Remkes stemt. Voor de CDA-fractie is in ieder geval helder dat elk deugdelijk plan dat hier neergelegd wordt om de positie van het openbaar te verbeteren, steun verdient. De essentiële vraag is via welke weg het moet gebeuren. Waar het gaat om investeringen in het openbaar vervoer, om decentralisatie, om verzelfstandiging van een gemeentelijk vervoerbedrijf of om het inbouwen van een prikkel in de bekostiging, zeg ik: dat is prima, dat lijken mij allemaal goede instrumenten waarmee je een flinke stap kunt zetten om het openbaar vervoer efficiënter en effectiever te maken. De reiziger heeft er immers belang bij dat er goed openbaar vervoer komt, dat er meer mensen van het openbaar vervoer gebruikmaken en dat de kwaliteit verbeterd wordt. De centrale vraag is of een verplichte marktwerking daar een positieve bijdrage aan levert. In het debat in eerste en tweede termijn is naar mijn mening helder naar voren gekomen dat dit zowel nationaal als internationaal nog niet eenduidig is aangetoond. Dat is de reden waarom de CDA-fractie vanaf het begin gezegd heeft: dan kiezen wij niet voor een 100% verplichting, maar dan zal het via vrijwilligheid of via experimenten moeten. Het gaat namelijk met name om de sociale functie van het openbaar vervoer.

De minister heeft inmiddels de 100% ingeslikt. Onder druk van een heel grote Kamermeerderheid heeft zij dus het einddoel verlaten. D66 en de VVD hebben de verplichting van 35% ook ingeslikt, zij het dat ik daar nu weer wat twijfels over krijg. Er was een Kamermeerderheid die in feite zei: kies voor het vrijwillige karakter. En dus is er geen politiek

## Reitsma

draagvlak om een verplichte aanbesteding te introduceren. In die zin is het jammer dat de minister in de brief van 29 mei nog een laatste stuip trekking geeft en dat zij na het overleg met het IPO en BOV eigenlijk tot de conclusie komt dat er wel een wettelijke verplichting ingebouwd moet worden. Ik kan dat overigens ook wel begrijpen, want de minister heeft in de eerste termijn, maar vooral in de tweede termijn het volle politieke gewicht in de schaal gegooid, in die zin dat zij zich op haar positie wilde beraden. Zij heeft er zelfs mee bedreigd de hele decentralisatie in te trekken. En dat terwijl zij anderzijds zegt: decentralisatie is heel belangrijk. Dan moet zij ook zeggen dat zij vertrouwen heeft in de decentrale overheden, in die zin dat deze het via het vrijwillige karakter oppakken. De brief van 29 mei van de minister heeft dan ook niets opgelost. Dat blijkt ook in dit debat.

Er ligt trouwens nog een ander vuiltje, namelijk dat er tot op heden jammer genoeg nog geen helderheid verschaft is over de meerjarenafspraken over de exploitatiebijdrage. De minister heeft wel gezegd dat zij additionele middelen beschikbaar stelt. De mensen van het IPO vertellen mij dat de minister of de vertegenwoordigers van de minister mondeling hebben aangegeven, exact in cijfers, welke bezuiniging tot 2004 blijft bestaan en welke bezuiniging de minister terugtrekt. Ik doe een dringend beroep op de minister om de cijfers die zij mondeling in het IPO-overleg heeft gegeven, ook in de Kamer naar voren te brengen. Zij moet niet zeggen dat de Kamer maar moet wachten tot Prinsjesdag. Er mag geen onderscheid zijn tussen de vertegenwoordigers van het IPO en de Tweede Kamer. Dat heeft met vertrouwen te maken, met omgangsvormen. Dat raakt de vertrouwensrelatie tussen de minister en het parlement.

Dan over de motie. Gehoord het interview op de radio, was ik er een beetje van uitgegaan dat het akkoord een mooi akkoord was en dat de verplichte concurrentie van tafel was. Ik ging al met mijn armen omhoog: hoera, eindelijk wordt de wens van een Kamermeerderheid gehonoreerd, de sociale functie van het openbaar vervoer kan werkelijk behouden worden. Laten wij vandaag de balans maar opmaken van winnaars en

verliezers. Als de motie zo geïnterpreteerd moet worden als collega Van Gijssel vandaag gedaan heeft, heeft de motie de warme sympathie van de CDA-fractie. Ik vind echter dat wij de stemming niet in kunnen gaan zonder dat de ruzie in de coalitie opgelost is. Er is een wezenlijk groot verschil. Ik kwam door deze motie en de uitleg van collega Van Gijssel tot de conclusie dat de reiziger had gewonnen, dat de minister voor 100% bakzeil had gehaald – het verplichte karakter is er nu immers helemaal af en het einddoel is weg – en dat de wens van de meerderheid van de Kamer werd gehonoreerd. De VVD-fractie heeft in eerste termijn heldhaftig geroepen dat er zelfs nog een vierde randvoorwaarde aan toegevoegd moest worden en dat zij in het hele proces bleef staan op een verplichte marktwerking over de brede linie. De heer Remkes heeft zelfs gezegd dat het een harde politieke voorwaarde was.

De heer **Remkes** (VVD): Collega Reitsma had zich moeten realiseren dat die vreegde op z'n minst voorbarig was.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik temper het ook een beetje, gezien de ruzie die net is gemaakt. Ik moet wel constateren dat die harde politieke randvoorwaarden volledig zijn ingeslikt en dat er alleen nog ruzie is over welk deel vrijwillig kan en wanneer er een moment kan komen dat er 35% wettelijk moet worden vastgelegd. Weg is die vierde politieke randvoorwaarde. Als er één verliezer is in dit debat, dan is het de VVD wel, want die heeft principieel bakzeil gehaald.

Ten aanzien van de fractie van D66 kan ik niet anders zeggen dan dat ik blij ben dat zij eigenlijk meer neigt naar de lijn van "Beste Els" dan naar de marktdenker Wijers. Dat is alleen maar een goed teken. Ik wil collega Van Gijssel feliciteren met de uitleg die hij aan de motie heeft gegeven. Hij heeft de rug recht gehouden, ook in dit debat. Het vrijwillige karakter is overeind gebleven. Zijn coalitiegenoten denken daar heel anders over. Ik vind dat dit voor de stemming opgelost moet zijn. Daarmee heeft hij een flinke steun in de rug van een meerderheid van de Kamer en ik hoop dat hij tot aan de eindstemming de rug recht houdt. Volgens mij draait het daarom bij de

sociale positie van het openbaar vervoer.

De **voorzitter**: Wilt u afronden?

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik had afgerond.

□

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! Even voor de duidelijkheid. De maatschappelijke nutsfunctie van het openbaar vervoer ligt voor de SP nergens in lijn met de commerciële marktwerking. De coalitie is redelijk aan het steggelen geweest tijdens het notaoverleg op 17 maart. Er ontstond zelfs een soort oppositionele houding vanuit met name de fractie van de PvdA en een beetje bij de fractie van D66. Zij zaten te "mitsen" en te "maren", vooral als het ging om wel of niet-verplichte invoering van marktwerking in het stads- en streekvervoer. Ik had de woordvoerders van die fracties nog willen vragen wat zij eigenlijk wilden: wel of geen marktwerking. Gisteren las ik echter in de krant dat er een compromis was gesloten. Ik dacht toen dat wij maar eens snel moesten bekijken wat er in welk achterkamer-tje besloten was.

Nu komt eigenlijk de aap uit de mouw. Er is een motie waarvan ik dacht dat het mogelijk was dat de minister diep door het stof zou moeten gaan. Wat blijkt nu de werkelijkheid te zijn? De heer Van Gijssel vraagt lagere overheden om vrijwillig mee te werken aan een experiment van marktwerking. Dan komt er een brief binnen van het Knooppunt Arnhem-Nijmegen, waarin staat dat het concurrentie en aanbesteding in het openbaar vervoer niet principieel afwijst, maar dat het de komende jaren meer kans ziet om de doelstelling via samenwerking te realiseren dan via aanbesteding. In Noord-Holland is er een soortgelijke situatie. Dat betekent dus dat deze lagere overheden op de vraag of zij in het water willen springen, antwoorden dat zij dat liever niet doen omdat zij kans zien om op een andere manier met droge voeten aan de overkant te komen. Vervolgens komt mevrouw Van 't Riet die zegt dat zij ze wel in het water trapt als zij dat niet vrijwillig doen en dan komt de heer Remkes erachteraan om ze onder water te houden. Zo kun je de motie dus ook uitleggen. Dan denk ik dat wij toch

## Poppe

een rare coalitie hebben en een raar compromis.

De minister heeft gezegd dat de vraag niet meer is óf wij naar marktwerking in het openbaar vervoer moeten, maar hoe. Zij heeft ook gezegd dat wij nooit moeten beginnen aan verzelfstandiging als wij niet in marktwerking geloven. Hoe moet ik de uitleg van de heer Van Gijzel nu zien? Als hij lagere overheden vraagt om vrijwillig aan het experiment mee te doen en een groot deel of een meerderheid zegt dat er andere kansen zijn, dan komt hij nooit aan zijn kritische massa. De vraag is vervolgens of dan de gesel van de wet wordt gehanteerd.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Mijn uitgangspunt is dat die experimenten moeten worden bewerkstelligd, wil men überhaupt effecten van marktwerking tot stand brengen. Als gemeenten en provincies dit niet zien zitten, is dat jammer. Dan halen wij desnoods die verantwoordelijkheid terug. Dat heeft de minister enkele weken geleden óók gezegd: dan doe ik het desnoods zélf. Ik zou dat nog logischer vinden dan wanneer tegen Arnhem en Nijmegen zou worden gezegd: jullie zien het weliswaar absoluut niet zitten, maar doe het tóch maar.

De heer **Remkes** (VVD): Voorzitter! Als de heer Van Gijzel werkelijk vindt dat de mogelijkheid open moet blijven dat de minister het zélf doet...

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ja, dat heb ik de hele tijd al gezegd.

De heer **Remkes** (VVD): ...dan moet er nu dus niet worden gedecentraliseerd.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Wij gaan ervan uit dat ze het beter kunnen en dat ze een en ander op een fatsoenlijke manier tot stand kunnen brengen. Wij willen met elkaar een aantal experimenten tot stand brengen. Als je dat met breed draagvlak kunt doen, zowel hier in deze Kamer als bij provincies en gemeenten... U kijkt nu wel verbaasd, maar provincies en gemeenten sturen ons een brief waarin zij vragen of zij het op basis van vrijwilligheid mógen doen. U zegt vervolgens: neen, dat mag u niet; u moet het verplicht doen. Welnu, dat is toch raar?

De heer **Remkes** (VVD): Dat geldt ook, voorzitter, voor de opstelling van de heer Van Gijzel. Dat geldt trouwens ook voor collega Reitsma; ook mij is dat interview in Trouw opgevallen. Aan de ene kant wordt gezegd: ik vertrouw die provincies en gemeenten volledig. Aan de andere kant wordt gezegd: ik vertrouw ze niet, want die sociale functie is niet gewaarborgd. Dat is zo dubbelhartig als de pest, maar misschien ligt er wel een brug...

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Die functie heeft niet met gemeenten en provincies te maken maar met de methodiek van marktwerking. Die zaken moet u niet door elkaar halen.

De heer **Remkes** (VVD): Voorzitter! Als collega Van Gijzel nu zegt dat hij niet op deze wijze wil decentraliseren om de minister de ruimte te geven om zelf een aantal aanbestedingen te doen, als dát een way-out kan zijn, moeten wij daar even verder over praten. In dat geval vraag ik de heer Van Gijzel om zijn voorstel te preciseren. Ik vind dat de zaken haaks op elkaar staan.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik heb het in reactie op interrupties van de heer Rosenmöller wel drie of vier keer gezegd. Ik ga ervan uit dat dit op een normale manier, op basis van vrijwilligheid, tot stand kan komen. Lukt dat niet, komen wij niet tot die kritische massa, dan ga ik ervan uit dat dat komt omdat bestuurlijke lagen van provincies en gemeenten tegen grote problemen aanlopen. Welnu, als dat zo is, moet je nagaan om welke argumenten het gaat en of er hulp kan worden geboden. Misschien is het wel zó erg, dat het inderdaad gelegitimeerd is om die kritische massa niet te halen. Echter, als deze opstelling voortkomt uit aperte onwil – ik heb het al vier keer gezegd – zijn er twee mogelijkheden die voor de hand liggen. Je zou tegen ze kunnen zeggen: u krijgt het opgelegd. Welnu, dat is onzin; als ze echt niet willen, moet je ze ook niet verplichten. In die situatie kun je de zaak beter naar jezelf terughalen. Voorzitter! Dat is de uitleg die mijns inziens aan de motie moet worden gegeven.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Voor de discussie écht verkeerd verloopt, wijs ik beide heren erop dat er sprake is van een

VERDI-contract dat in de Wet personenvervoer is verwerkt en dat erop is gericht om inderdaad te gaan decentraliseren. Voordat dergelijke way-outs worden bedacht, onderstreep ik dat dit absoluut niet aan de orde kan zijn. Als men deze weg op zou gaan, zou de overheid niet betrouwbaar zijn.

De heer **Poppe** (SP): Het is spijtig, voorzitter, dat wij niet kunnen beschikken over de notulen van de bespreking die er is geweest tussen deze twee heren en een dame. Ik ben heel benieuwd hoe zij samen tot deze motie zijn gekomen, gelet op wat er nu gebeurt. Ofwel ze hebben bij die bespreking niet nagedacht en gaan dat nu pas doen, ofwel ze hebben elkaar voor het lapje willen houden. In elk geval constateer ik dat er op deze manier op een voorstelbare wijze met een uiterst belangrijk onderdeel van onze samenleving, het openbaar vervoer, verschrikkelijk wordt gejojood. Dat kan helemaal niet. Ik onderstreep dat 80% van de kosten van het openbaar vervoer wordt gevormd door personeelslasten. In de motie tref ik drie belangrijke punten aan: reizigerskilometers, sociale functie en kwaliteitsverbetering voor de klant. Echter, de positie van het personeel vind ik hierin niet terug en dat vind ik een ernstige nalatigheid.

Voorzitter! Mijn visie op het begrip "vrijwilligheid" is een andere dan die van de heer Van Gijzel. Hij vraagt of men in het water wil springen en krijgt daarop de reactie: liever niet. Vervolgens wil hij maatregelen treffen zodat men er wel in móét springen. Er wordt niet gedecentraliseerd en er worden andere wegen gezocht om toch die vrijwillig-verplichte experimenten te bewerkstelligen. Het is niet helder.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Maar nu chargeert u!

De **voorzitter**: Excuus! Ik stel nu toch voor dat de heer Poppe zijn verhaal afrondt. De meningen over dit onderwerp zijn toch voldoende uitgewisseld.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Hij chargeert en hij valt mij daar direct bij aan. Ik probeer niet de gemeentes coûte que coûte te dwingen. Als zij heel goede argumenten hebben waarom het niet kan, kan het

## Poppe

gewoon niet. Alleen wanneer het gaat om echte onwil!

De heer **Poppe** (SP): Het kan. Is de brief een goed argument? Zijn de voorstellen in Noord-Holland een goed argument?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Men zal daar moeten bekijken of men eenderde van zijn territorium wil aanbesteden om ervaring op te doen. Wij vinden het waardevol om de effecten daarvan te meten. Dat hebben wij afgesproken.

De heer **Poppe** (SP): De heer Van Gijzel moet dan zeggen tegen de lagere overheden, de provincies, de BOS- en de BOV-steden welke kwaliteitsverbetering wij willen, zoals samengevat in de eerste drie punten van het dictum. Het lijkt mij redelijk om dan te vragen binnen een halfjaar met voorstellen te komen die in die richting gaan, al dan niet op basis van een commerciële uitgifte in concessie. Dat zou redelijk zijn, maar dat is de motie niet. Volgens de laatste zin moet het zo nodig bij wetgeving. Dat betekent dat mevrouw Van 't Riet voortdurend haar voet klaar heeft om te trappen. Dat lijkt mij dan weinig vrijwillig.

Bij de kostendekkendheid heeft de heer Van Gijzel zich afgevraagd of financiering niet een voorwaarde voor groei is. Is de Partij van de Arbeid, als er reizigerskilometers bij moeten komen, bereid om het bekende betonnen plafond te slopen en waar er groei is, die mee te financieren, zodat er werkelijk groei kan plaatsvinden? Dat vind ik niet terug. Het is een vrijwillig verplicht experiment. De een zegt dat het vrijwillig is met een beetje verplichting. De ander zegt dat het verplicht is met een beetje vrijwilligheid, waarbij de voet klaar is om te trappen. Anders kan ik de motie niet uitleggen. Dat kunnen wij het openbaar vervoer in Nederland toch niet aandoen? De uitleg van de een noch de uitleg van de ander gaat een kant op die in het voordeel is van de klant van het openbaar vervoer, van de Nederlandse bevolking.

Mijnheer de voorzitter! Ik vraag de heer Van Gijzel, mevrouw Van 't Riet en de heer Remkes of zij het eens zijn met de minister, die zegt dat het niet meer de vraag is óf maar hóe wij tot marktwerking komen. De marktwerking moet dus. Zijn zij het voorts met de minister eens dat je

als je niet gelooft in die marktwerking, er ook niet aan moet beginnen?

□

Mevrouw **Aiking-van Wageningen** (groep-Nippels): Voorzitter! Reeds in oktober 1995 heeft onze fractie zich uitgesproken voor een betere afstemming van vraag en aanbod in het openbaar vervoer. Dat brengt met zich dat in beginsel de introductie van een bepaalde mate van marktwerking en de voorgestelde decentralisatie door onze fractie worden gesteund. Hoe het ook zij, er is geen marktwerking denkbaar met onvoldoende reizigers. Als er onvoldoende reizigers zijn, kun je de marktwerking wel vergeten.

Voor ons staat de positie van de reiziger centraal. Daar draait alles om. Krijg je de reiziger zover dat hij de auto laat staan ter wille van een voor hem beter openbaar vervoer? Ervan uitgaande dat op dit moment 32% van de reizigers in het openbaar vervoer sociaal-recreatieve reizigers zijn, voor een heel groot deel ook senioren, dringt onze fractie er in de allereerste plaats op aan de positie van de reiziger ten opzichte van de eventuele private ondernemer te versterken.

Wij zijn echter niet overtuigd van het idee van de minister, dat versterking van de positie van de reiziger via een handvest en met behulp van een klachten-, sanctie- en controleregeling toereikend zal zijn. Wij geloven daar niet in, temeer niet omdat de huidige verplichting van het vervoerbedrijf om de wensen van de reiziger te inventariseren voordat een dienstregeling in concept wordt uitgebracht, met de intrede van de marktwerking komt te vervallen. Wij pleiten dan ook voor een her-introductie van de inventarisatie per regio door de concessieverlening te koppelen aan een wettelijke verplichting tot overleg met een regionaal consumentenplatform, alvorens een dienstregeling vast te stellen. Daarbij zouden dan ook zaken als technische voorzieningen, veiligheidsaspecten of informatieplicht ter sprake kunnen komen. Indien de motie-Van 't Riet op stuk nr. 9 in die zin kan worden geïnterpreteerd, zullen wij die zeker steunen. Over de overige moties zullen wij ons nog in fractieverband beraden.

Het is duidelijk dat wij in de toekomst moeten rekenen op een openbaar vervoer dat in elk geval functioneert onder een zekere vorm van marktwerking. Marktwerking, of die nu vrijwillig is of verplicht wordt opgelegd, kan alleen tot het beoogde doel leiden als het voor de reiziger aantrekkelijk wordt om de auto te laten staan en zich comfortabel, veilig en tegen een redelijke prijs te laten verplaatsen. Een gegarandeerde inspraak van de reiziger is dan ook een basiseis. In die zin heb ik mijn motie op stuk nr. 15 aangepast. Mijn gewijzigde motie wordt gesteund door de heren Stellingwerf en Poppe en, naar ik veronderstel, door meer leden. Ik kan u zeggen dat deze motie besproken is met de reizigersorganisatie Rover, die zich hier van harte achter stelt. Ik wil thans de volgende gewijzigde motie indienen.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening, dat slechts van een "goed" en renderend openbaar-vervoernetwerk sprake kan zijn als het publiek voordelen ziet in het gebruik van het openbaar vervoer boven het gebruik van de eigen auto;

overwegende, dat derhalve bij de uitgifte van concessies in de eerste plaats rekening dient te worden gehouden met de behoeften en de wensen van de consument;

constaterende, dat de huidige verplichting van het vervoerbedrijf tot inventarisatie van wensen en behoeften van reizigers zal vervallen bij de intrede van de marktwerking;

verzoekt de minister het daarheen te leiden dat de concessiehouder wettelijk wordt verplicht tot overleg met de nog op te richten regionaal functionerende consumentenplatforms,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze gewijzigde motie is voorgesteld door de leden Aiking-van Wageningen, Poppe en Stellingwerf. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 21 (25088).





**Minister Jorritsma-Lebbink:**

Mijnheer de voorzitter! Naar aanleiding van het debat dat wij de vorige keer hebben gehouden, wil ik een enkele opmerking maken over de motie die de heer Remkes toen heeft ingediend over VSN. Ik ben toen namelijk iets tekortgeschoten in mijn reactie daarop. Het lastige is dat mij in de motie wordt gevraagd om iets te doen waartoe ik op zichzelf niet de bevoegdheid heb. Dat moeten wij dus in de gaten houden. Laat ik zeggen dat ik de doelstellingen onderschrijf, maar vanwege het feit dat VSN een structuur-NV is, moet ik vervolgens in overleg treden over een mogelijke verdere uitwerking van zo'n motie. De tekstkeuze is ook niet helemaal helder, maar ik interpreteer de motie als volgt: minder bevoegdheden en een ander takenpakket voor de holding, meer bevoegdheden bij de huidige VSN-dochters, een mogelijkheid voor andere bedrijven dan VSN-dochters om zich aan te sluiten bij de VSN-holding en een onderzoek naar de mogelijkheden van VSN en VSN-dochters. Als dit de interpretatie is, is dat wat er zou kunnen gebeuren. Het is echter lastig dat het initiatief bij dit soort zaken, zoals gebruikelijk, uitgaat van de structuur-NV. Ik zal dus daarover in overleg met VSN moeten treden.

De heer **Remkes** (VVD): Dat is mij natuurlijk volstrekt duidelijk. In de motie staat ook nog de mogelijkheid dat het Rijk in plaats van centraal aandeelhouder aandeelhouder van de dochters wordt. Dat zou bij de verdere uitwerking betrokken moeten worden. Door mij is de motie in tweeërlei opzicht bedoeld, namelijk in de eerste plaats als steun in de rug van de minister bij haar gesprekken met VSN en in de tweede plaats als motie van aanmoediging in de richting van de directie van VSN.

**Mevrouw Jorritsma-Lebbink:**

Hartelijk dank, die zal ik gebruiken.

Voorzitter! Ik zal maar beginnen met het hart van het debat van vanmiddag, namelijk de door mevrouw Van 't Riet en de heren Remkes en Van Gijssel ingediende motie. Ik zal proberen daaraan mijn interpretatie te geven.

Wij moeten ons goed realiseren dat wij niet alleen bezig zijn met dit

debat en dat niet alleen bestuurders in regio's en steden luisteren naar dit debat, maar dat het ook gaat om signalen aan de bedrijfstak. In die zin ben ik het zelfs met de heer Poppe eens, dat als je signalen geeft, die signalen in elk geval helder horen te zijn.

Als in de motie van de heer Remkes wordt gesproken over de veranderingen in de structuur van VSN, heeft verandering van structuur natuurlijk wel te maken met het feit dat je marktwerking mogelijk wilt maken. Een wijziging van een structuur heeft weinig zin als je vervolgens achteroverleunt en de dingen laat zoals zij zijn. Je moet daarmee serieus bezig zijn.

Als in de motie van mevrouw Van 't Riet c.s. wordt uitgesproken dat wij verder moeten gaan met verzelfstandiging van de stadsvervoerbedrijven, heeft dat weinig zin als men vervolgens niet bereid is om in elk geval nu nog niet te zeggen dat die stadsbedrijven niet tot in lengte van jaren monopolisten kunnen blijven. Het heeft dus wél zin om een signaal af te geven in de richting van bedrijven en bedrijfstakken. Of je aan het eind van de rit precies kunt doen wat je nu voor ogen hebt, is de vraag. Je zult elke keer momenten moeten kiezen om te beoordelen of je op de juiste weg bent.

Voorzitter! Het staat mij in het geheel niet aan dat hier de suggestie wordt opgeworpen dat de sociale functie van het openbaar vervoer ter discussie zou komen te staan naar aanleiding van marktwerking. Marktwerking en de sociale functie hebben niets met elkaar te maken. De sociale functie heeft veel meer te maken met decentralisatie. Want bij een decentralisatieproces – of dat nu met of zonder marktwerking gebeurt – moeten de andere overheden bepalen hoe zij de sociale functie omschrijven; hoe zij uiteindelijk in hun gesprekken met de openbaarvervoerbedrijven – al dan niet met marktwerking in een samenwerkingsmodel of in een aanbestedingsmodel – besluiten om te gaan met de sociale functie, want zij krijgen uiteindelijk de financiering van het openbaar vervoer.

Ik moet u overigens zeggen dat ik bij decentralisatie in het geheel niet bang ben dat provincies slordig zullen omgaan met de sociale functie. Ik kan u melden dat ik gisteren op een werkbezoek in het Friese was. Ik ben toen eerlijk gezegd

nogal geschrokken van de uitleg die de provincie aan de sociale functie heeft gegeven. Men heeft namelijk besloten om de landelijke norm van twaalf passagiers per dag, die wij hier hebben afgesproken om iets in de sfeer van het openbaar vervoer in stand te houden, te verlagen naar zes passagiers per dag. Ik heb gezegd dat ik dat nogal gevaarlijk vind. Ik vind dat gevaarlijk omdat je natuurlijk ook een omgekeerd model kunt krijgen. Namelijk dat wij aan het eind van de rit met alle grote subsidiemiddelen uitsluitend de sociale functie van het openbaar vervoer in stand weten te houden, maar helaas de andere kant van het openbaarvervoerbeleid, namelijk proberen zoveel mogelijk mensen uit de auto te lokken, verwaarlozen. Met andere woorden, tot nu toe is mijn indruk dat de provincies eerder verdergaan dan het Rijk. De sociale functie komt dus niet in gevaar. Bovendien is de sociale functie voor een deel flink afhankelijk van de vraag of wij het onrendabele deel van het openbaar vervoer willen afdekken met subsidiemiddelen.

De heer **Reitsma** (CDA): De minister stelt dat de sociale functie van het openbaar vervoer niets te maken heeft met de introductie van de marktwerking. Om te beoordelen of marktwerking al dan niet goed is, moet volgens de motie onder andere het effect op het behoud van de sociale functie van het openbaar vervoer getoetst worden.

De minister zegt dus eigenlijk dat dit onzin is omdat die twee zaken niets met elkaar te maken hebben?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik vind het prima dat wij toetsen of er behoud is van de sociale functie van het openbaar vervoer. Ik ben ook absoluut niet bang dat er op dat punt iets zal gebeuren.

De heer **Reitsma** (CDA): Het gaat mij niet om de vraag of de minister bang is. Wat is de kern van de zaak? Die betreft de vraag of door marktwerking de sociale functie van het openbaar vervoer op de tocht kan komen te staan. De minister zegt: die twee dingen hebben niets met elkaar te maken. Als dat zo is, moet de minister eerlijk zeggen: het is een evaluatiebepaling die in verband met de marktwerking absoluut apekool is.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Stel

## Jorritsma-Lebbink

dat de provincie zou besluiten met haar aanbestedingsreglement of in haar concessievoorwaarden niets te doen aan de sociale functie. Nogmaals: ik kan mij daar niets bij voorstellen, maar het zou dan mogelijk zijn dat de sociale functie verloren gaat. Dit is dan echter niet het gevolg van de marktwerking, maar van de decentralisatie en dus van het feit dat een andere overheid in dezen verantwoordelijkheid heeft gekregen. Overigens, zoiets kan met een samenwerkingsmodel net zo goed gebeuren als met een concessiemodel. Nogmaals, ik heb er niets op tegen om straks na te gaan hoe alles werkt. Echter, ik ben niet bang dat er in dit opzicht iets verkeerd zal gaan, omdat de marktwerking daarmee niets te maken heeft.

De heer **Reitsma** (CDA): In de motie wordt gevraagd om een evaluatiebepaling ten aanzien van met name het behoud van de sociale functie van het openbaar vervoer. Die zou nodig zijn omdat in het jaar 2003 beoordeeld moet worden of het proces van marktwerking al dan niet doorgang moet vinden. Dus de indieners van de motie leggen wel degelijk een koppeling tussen marktwerking en sociale functie, maar u neemt daar afstand van.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik hoop dat ik u heb kunnen uitleggen dat er in dat opzicht geen sprake is van een risico. Ik heb er overigens niets op tegen straks goed te laten zien wat er is gebeurd. Wat zou daarop tegen kunnen zijn? Sterker, het is zeer wel mogelijk dat wij straks kunnen laten zien dat de sociale functie verbeterd is. Misschien kan dat wel veroorzaakt worden door de marktwerking.

De heer **Reitsma** (CDA): Het is van tweeën één. U zegt: marktwerking en de sociale functie van het openbaar vervoer hebben niets met elkaar te maken. Dan mag u niet winst incasseren als uit de evaluatie zou blijken dat het openbaar vervoer is verbeterd en als het anders is zeggen: ze hebben niets met elkaar te maken.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik hoor u vandaag alleen maar praten in termen van winst en verlies. Dat spijt mij ongelooflijk, mijnheer Reitsma. Ik zou zo graag zien dat u uiteindelijk

eens nadacht over de vraag wat wij eigenlijk met het openbaar vervoer willen en dat u zelf ook een beetje meewerkte aan het komen tot consensus. Wat heb ik gezegd? In de concessievoorwaarden behoren minimumnormen met betrekking tot de sociale functie te staan. Daaraan heeft een bedrijf dat de uitvoering doet, zich dus gewoon te houden. In dit verband valt een vergelijking te maken met de huidige situatie en onze positie daarin ten opzichte van het streekvervoer. Wij kunnen via het normeringssysteem aangeven in hoeverre het streekvervoer de sociale functie van het openbaar vervoer in stand dient te houden. Dat doen wij nu ook via onze normering. In de nieuwe situatie kan waar niet aanbesteed wordt, de normering gelden via de afspraken die de provincie of de gemeente gaat maken met het bedrijf dat het vervoer regelt. Als er sprake is van aanbesteding, kan dat bepaald worden aan de hand van de concessievoorwaarden. Daarmee wordt de basis vastgelegd. Een uitvoerder heeft zich altijd aan die normering te houden. Hij mag daar niet van afwijken, want dan zou hij zich niet aan de concessievoorwaarden houden die de aanbestedende overheid hem heeft opgelegd.

Het is natuurlijk wel mogelijk dat men verre boven de minimumnormen uitgaat vanwege het feit dat het bedrijf het heel goed doet. Ik ken in dit verband een voorbeeld van een aanbidding die ergens door een bedrijf is gedaan. Ik denk nu aan een bedrijf dat heeft gezegd tegen de provincie: op dit moment bedient u 84% van uw inwoners; wij zijn in staat om op onze voorwaarden 92% van uw inwoners op een goede manier van openbaar vervoer te voorzien. Op die manier heb je je sociale norm sterk verbeterd, want je bedient veel meer mensen dan je aanvankelijk met hetzelfde budget kon.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Het spijt me, maar ik moet toch met de minister van mening verschillen, en wel in die zin dat de minister hier niet kan garanderen dat bij de introductie van de marktwerking de sociale functie van het openbaar vervoer niet in het geding kan komen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik kan

u niet garanderen dat bij decentralisatie de positie van de sociale functie niet in het geding kan komen. Ik kan u dat wel doen bij marktwerking. Daar gaat het toch om. Wij hebben afgesproken dat wij gaan decentraliseren. Decentralisatie is de bepalende factor plus natuurlijk de subsidies die de rijksoverheid erbij wenst te leggen. Over dat laatste mag ook geen misverstand bestaan. Die zijn namelijk ook bepalend voor wat andere overheden uiteindelijk in de sfeer van de sociale functie in stand zullen kunnen houden.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Wij hebben dat criterium natuurlijk niet voor niets opgevoerd in de motie. U bent op dat punt nogal overtuigd. Misschien mag ik u de volgende casus voorleggen. U wilt tariefvrijheid – dat wil ik ook – om te bekijken of bedrijven daarmee beter zouden kunnen sturen om mensen gebruik te laten maken van het openbaar vervoer. Aan die tariefvrijheid zit wel het risico vast dat bedrijven op een gegeven moment zeggen: dit is zo'n dunne lijn, dat wanneer wij er nog wat geld uit willen halen, het tarief omhoog moet. Dan kun je wel zeggen dat gemeenten of provincie een en ander zodanig in het contract moeten formuleren dat dit niet kan...

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Natuurlijk.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Maar er zal iets in komen te staan over het minimaal bedieningsniveau en over het aantal passagiers waaronder niet meer gereden wordt. Het is altijd kritiek of je dat precies af kunt dekken. Ik ben dus niet zo overtuigd van de stelling "het heeft geen effect op de sociale functie". Ik vind het dus ook de moeite waard om precies te meten waar een bedrijf winst wil maken en hoe het omgaat met dunne lijnen en met tariefstellingen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb ook absoluut geen bezwaar tegen een evaluatiebepaling. Overigens ben ik het niet met u eens dat er volledige tariefvrijheid zal zijn. Ik ben ervan overtuigd dat een overheid die gaat aanbesteden, in haar concessievoorwaarden natuurlijk best over dat onderwerp iets op zal nemen, juist voor de sociale functie van het openbaar vervoer. Het is niet zo dat er complete tariefvrijheid komt voor

## Jorritsma-Lebbink

bedrijven die een concessie hebben binnengehaald. U moet er helemaal niet op rekenen dat aanbestedende overheden dat allemaal zullen accepteren. Wij zeggen alleen dat het Rijk dit soort zaken niet gaat voorschrijven. Nogmaals, ik heb geen enkel probleem met een evaluatiebepaling. Waar u denkt dat er wel risico's zijn, ben ik ervan overtuigd dat het veel meer te maken heeft met decentralisatie en de budgetten die de rijksoverheid ter beschikking stelt. Maar goed, laten wij dan maar eens kijken of de waarheid ergens in het midden ligt.

**Mevrouw Aiking-van Wageningen** (groep-Nijpels): Ik ben toch benieuwd wat u nu precies verstaat onder de sociale functie. U zult zich herinneren dat ik in mijn eerste bijdrage onderscheid heb gemaakt tussen stromen reizigers. Je hebt reizigers wonen-school en reizigers wonen-werk. Dat kun je eigenlijk niet goed een sociale functie noemen, dat is utilitair. Daarnaast is er een grote groep reizigers, onder wie vooral ouderen, die bij voorbaat niet aan het renderende spitsuurverkeer zal deelnemen. Deze groep zal gebruikmaken van andere mogelijkheden op een later tijdstip. Onze angst is nu dat de desbetreffende lijnen van bussen en treinen gedeeltelijk zullen uitvallen, omdat het aanbod van reizigers binnen die categorie, verdeeld over de dag, veel minder massief zal zijn, met als gevolg onrendabele ritten. Ik ben er zo bang voor dat door de marktwerking de concessiehouder zijn ritten zal beperken, aangezien die niet zoveel verdient op sociaal-recreatief vervoer.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** U moet zich goed realiseren dat de concessiehouder niet de vrijheid krijgt om maar te doen en laten wat die wil. Deze wordt betaald door de overheid en moet onrendabele dingen doen omdat de overheid hem daarvoor een contract heeft aangeboden waarvoor geld betaald wordt. De overheid is toch niet gek? Die stelt toch eisen aan wat er uitgevoerd wordt? Als die concessiehouder onrendabele dingen moet doen, zoals met lege bussen rijden, dan gaat die natuurlijk heel goed nadenken over de vraag hoe ervoor gezorgd kan worden dat die bussen niet leeg zijn buiten de spits. Hij zal dan wellicht proberen zulke

aanbiedingen te doen aan mensen die bijvoorbeeld het openbaar vervoer echt nodig hebben omdat ze over geen ander vervoermiddel beschikken, maar er niet mee reizen omdat er onvoldoende aanbod is, dat ze alsnog in zijn bussen stappen. Met andere woorden: het voorzieningenniveau als zodanig wordt voor een flink deel bepaald door de opdrachtgever, de overheid die aanbesteedt en die zegt wat zij gereden wil hebben voor het geld dat zij ervoor over heeft. Daarna zal een concessiehouder natuurlijk proberen om tot winstoptimalisatie te komen. Hij komt daartoe, door ervoor te zorgen dat in dat vervoermiddel dat op basis van het contract moet rijden, er zoveel mogelijk op doelgroepen afgestemd gereden wordt. Dat kan deze nu eindelijk gaan doen, want tot nu toe kunnen wij het streekvervoer niet de mogelijkheid geven om aan tariefvrijheid te doen, vanwege methodieken van opbrengstberekeningen waardoor wij niet precies weten welke klant wat betaalt. Dat is ook een van de redenen waarom wij zo snel mogelijk toe moeten naar een ander betaalmiddel, zodanig dat het wel toe te rekenen valt. Omdat wij dat niet kunnen, is er geen opbrengstverantwoordelijkheid en kunnen wij ook niet zeggen dat het streekvervoer ook in het dal aardige tariefverlagingen moet toepassen. Dat kan straks natuurlijk wel.

**Mevrouw Aiking-van Wageningen** (groep-Nijpels): Voorzitter!...

**De voorzitter:** Ik wijs erop dat de kracht van de interruptie is gelegen in kort en flitsend formuleren.

**Mevrouw Aiking-van Wageningen** (groep-Nijpels): Dat kan ik niet.

**De heer Poppe** (SP): Ik vind dat de minister een erg fraai, rooskleurig en ik zou bijna zeggen propaganda-verhaal over de marktwerking houdt. De minister doet net of de overheid tegen een concessionair zegt wat hij moet doen. Er zijn echter onderhandelingen, waarbij zo'n concessionair kan zeggen: daar doe ik het niet voor, want dat kan ik niet.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Daarom moeten er ook meerdere aanbieders zijn.

**De heer Poppe** (SP): Na zes jaar, als er weer nieuwe concessies moeten komen, zijn er weer onderhandelingen en dan hebben ze hun lesje geleerd. Zo brokkelt het af. Uiteindelijk is commercieel alleen maar winst maken en is niet mensen vervoeren de hoofdzak. Dat rooskleurige verhaal van de minister is dus niet de werkelijkheid.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** In alle voorbeelden van marktwerking die wij in het buitenland hebben gezien, heeft het tot twee dingen kunnen leiden. In het ene geval deed men het om te bezuinigen. Er werd fors bezuinigd en er kwam vervolgens meer vervoer tot stand dan verwacht mocht worden gezien het totaal van de bezuinigingen. In het andere geval werd er niet bezuinigd en leidde het tot een uitbreiding van het voorzieningenniveau. Overigens is op de plek in Nederland waar wij enige groei hebben gezien en waar wij een aanbesteding hebben gedaan in een gebied waar een klein beetje te verdienen was, een uitbreiding van het aantal reizigerskilometers aangetoond. Wij hebben afgesproken dat wij nu eens grootschalig in Nederland die experimenten aangaan en het liefst op allerlei verschillende manieren. Ik ben het eens met de heer Van Gijzel en de meerderheid van de Kamer – niet met de heer Poppe, maar met hem word ik het toch niet eens – dat als je wilt leren hoe het echt beter kan, je een beetje gespreid in het land moet werken en er sprake moet zijn van een behoorlijk volume aan marktwerking. Dan kun je op een aantal verschillende manieren de aanbesteding doen. Daar zijn wij ook op uit. Wij zijn nu al aan het praten met provincies en gemeenten om te zien hoe je op verschillende manieren en op verschillende plekken in het land dingen kunt ontwikkelen en wel zodanig dat wij straks zoveel mogelijk hebben geleerd van de eerste stappen die wij hebben gezet.

**De heer Van Gijzel** (PvdA): De minister zei dat het in het buitenland wel goed ging. Zij heeft in het debat echter ook al een paar keer gezegd dat de effecten in Engeland zodanig zijn, dat zij dat systeem niet wil.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Dat systeem willen wij ook niet. Wij doen het echter niet om te bezuinigen.

## Jorritsma-Lebbink

De heer **Van Gijzel** (PvdA): In Nederland hebben wij het ook niet gedaan om te bezuinigen. Ik heb het voorbeeld van Zeeland al vaker gegeven. De minister zegt dan altijd dat het niets met marktwerking heeft te maken. In heel Zeeland is het openbaar vervoer ongeveer met 10% gegroeid, behalve in het gebied waar sprake is van marktwerking, want daar is het met 25% gedaald.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is heel vreemd, want het is dezelfde exploitant. Dat zegt toch genoeg.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het gaat toch om de marktwerking?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Er is in dat gebied blijkbaar wat aan de hand. In het andere geval heeft een ander bedrijf het gedaan en daar heeft het zowel geleid tot betere resultaten in het gebied zelf, als tot – en dat is heel interessant – betere resultaten in de gebieden daarnaast. Blijkbaar is men als er in de buurt wat gebeurt, bereid om zichzelf aan te scherpen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Gelukkig werkt het niet andersom en heeft het gebied in Zeeland waar het slecht gaat niet zo'n uitstraling naar de rest van Zeeland.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nu begint weer hetzelfde sfeertje te ontstaan van de kant van de heer Van Gijzel. Hij gelooft blijkbaar absoluut niet in marktwerking.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dit doet u nu elke keer.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja, maar u zegt het elke keer.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Nee, u zegt dat het internationaal allemaal fantastisch is gegaan. Ik heb de rapporten van Brox en Van de Velde gelezen en daar vallen veel kanttekeningen bij te plaatsen, ook bij de manier waarop ze het gedaan hebben. Ik zeg ook dat je het niet zo moet doen als in Engeland. In Scandinavië hebben ze aangestuurd op bezuinigingen. Ik heb overigens deze week wel weer gezien wat dat voor de Zweedse spoorlijnen betekent. Daar zijn heel veel lijnen geschrapt. Wij moeten het dus op een verstandige manier doen. Dat is anders dan ze op veel plaatsen in het

buitenland hebben gedaan. Er is dus niet zonder meer een succesverhaal uit te halen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Daar ben ik het dus niet mee eens. Zelfs met bezuinigingen is er uiteindelijk een beter vervoerssysteem totstandgekomen met minder middelen. Natuurlijk is onze doelstelling niet een bezuiniging. Wij moeten proberen om uiteindelijk met de beschikbare middelen een beter openbaarvervoerssysteem te regelen. Er is maar één persoon die mij interesseert en dat is de klant, in twee betekenissen: degene die reist en de belastingbetaler. Dat zijn volgens mij mijn klanten.

De **voorzitter**: Kan de minister aangeven hoelang zij nog zal spreken?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik zal nog een paar minuten moeten gebruiken.

De **voorzitter**: Wij spreken niet over een paar minuten.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Laten wij proberen voor zeven uur klaar te zijn.

De **voorzitter**: Akkoord.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Ik was bezig met het beoordelen van hetgeen nu voorligt. Een redelijk grote meerderheid in de Kamer is van mening dat je in elk geval moet proberen om een behoorlijke massa van experimenten te creëren om marktwerking gerealiseerd te krijgen. Vervolgens hoor ik de heer Reitsma zeggen: ik zou nu zo graag een balans van verliezers en winnaars willen hebben. Dat spijt mij ongelooflijk. Ik zou graag een balans van uitsluitend winnaars willen hebben. Als wij het daarover op grote lijnen eens zijn, gaat het veel meer over de weg waarlangs je uiteindelijk tot een behoorlijke massa van experimenten overgaat – de heer Van Gijzel onderschrijft dat dit toch wel ongeveer eenderde van het totaal van de omzet van stad en streek, exclusief BOS, zou moeten zijn – dan over de vraag "moet het nu vrijwillig, of mag het nu verplicht" en dat soort zaken. Dan gaat het natuurlijk om de vraag hoe wij een

weg vinden waarlangs wij daar komen.

Na het vorige debat hebben mijn ambtenaren uitgebreide gesprekken gevoerd met IPO, VNG, BOS en de kaderwetgebieden. Daar komen inderdaad enthousiaste verhalen vandaan, maar er is ook een "maar". Dat heb ik helaas in het verhaal van de heer Van Gijzel niet gehoord. Ik wil dat hier toch hardop gezegd hebben. Het IPO is enthousiast en wil graag, maar het zegt daar wel bij: onder de conditie dat ook de kaderwetgebieden en de BOS-gemeenten meedoen. De kaderwetgebieden kunnen mij evenwel geen eensluitende opvatting geven, omdat daar de meningen verdeeld zijn. Het aardigste voorbeeld heeft de Kamer zelf al gegeven. In het KAN-gebied wordt bijvoorbeeld gezegd dat zij voorlopig liever willen samenwerken dan aanbesteden. Bij de BOS-gemeenten is de situatie nog onduidelijker. Zij willen wel een uitspraak doen, maar dat willen zij alleen doen als zij voor de lange termijn grote zekerheid hebben. Daar wordt dus een soort chantagetruc toegepast in de zin van "als jullie nou maar zeggen dat het tot in de eeuwigheid moet blijven zoals het is, dan zijn wij wellicht bereid om ons ook verder te committeren". Dat nu heeft bij mij een aantal onzekerheden opgeroepen. Om die reden heb ik ook aan het eind van de brief gezegd dat ik er uiteindelijk toch wel aan hecht dat het zeker gebeurt. Laat ik vooropstellen dat ook ik denk dat het nog steeds mogelijk moet zijn om zonder iets in een wet op te nemen, ongeveer 35% te realiseren.

Voor het wetgevingsproces hebben wij overigens geen twee jaar, want ik moet de wetgeving nu gaan voorbereiden. Ik hoop dat ik, voordat deze termijn is afgelopen, in elk geval de wet bij de Kamer heb liggen. Of de Kamer deze nog kan behandelen, is een tweede. Dat zal wel even daarna zijn. Dat betekent dat het wetgevingsproces over ruim een jaar in deze Kamer een aanvang neemt. In de tussenliggende periode – en dat zeg ik er onmiddellijk tegenover de heer Van Gijzel bij – proberen wij natuurlijk om afspraken te maken en verdere voorbereidingen te treffen met de provincies en de gemeenten die het aangaan, om te bezien of wij bij de geïnteresseerde overheden, voldoende gespreid over het land, 35% kunnen realiseren. Ik ben het in die zin wel

## Jorritsma-Lebbink

eens met de heer Remkes: als dat niet voldoende gespreid over het land plaatsvindt, ontstaat een rare situatie.

Ik zal een voorbeeld geven. Stel de provincie Noord-Holland zegt "laat ons maar even zitten, in de provincie Zuid-Holland is men wel bereid tot 70%". Dat kan aanvaardbaar zijn, maar dat is voor mij wel heel moeilijk. Dat betekent immers dat NZH – het bedrijf in de regio Noord-Holland – gevrijwaard blijft van concurrentie. ZWH, voor West-Nederland en gevestigd in Zuid-Holland – daar zitten beide bedrijven – komt echter volledig onder concurrentie te staan. Dat is geen evenwichtige spreiding in het land. Dat zal dus heel lastig zijn. Het is mogelijk dat je in de loop van het jaar tot de conclusie komt dat de een na de ander omvalt. Dat risico heb ik geschetst. Een aantal zegt dan dat zij het toch maar niet doen. De provincies die daaromheen liggen doen het dan ook niet, omdat zij het niet doen. Dan is er niet zozeer een belangrijke reden om het niet te doen. De belangrijkste reden is dan dat de ander het niet doet. Dan moet ik toch ergens een stukje zekerheid kunnen geven. Dan moeten wij wel iets regelen. Als ik dat niet kan doen, kan ik met het wetgevingsproces niet echt verder. Dan zit ik met het probleem dat er misschien nog wel een behoorlijk signaal wordt gegeven aan bestuurders, maar in elk geval geen helder signaal aan de bedrijfstak.

Als je gedurende dat overleg constateert dat er heel belangrijke andere motieven zijn dan het feit dat de buurman het niet doet, of onwilligheid, dan kom ik nog bij de Kamer terug. Daar hebben wij het wetgevingsproces voor, om dat soort zaken met elkaar te regelen. Dat moeten dan wel bijzondere motieven zijn en niet, zoals in de brief staat, dat men samenwerking leuker vindt dan te beginnen met aanbesteding. Dat lijkt mij geen goed motief. Dat zou voor mij aan het eind van de rit kunnen betekenen dat zo'n gebied een onwillige hond is.

Als de decentralisatiewet volgende week wordt behandeld, kan ik niet meer aanbesteden, want dan is de zaak gedecentraliseerd naar de gemeente en naar de provincie. Dan blijft er echt maar één methode over, en dat is dat wij iets in de wet regelen. Ik vind dat je er genuanceerd tegenaan moet kijken of wij

regelen dat het per gebied, per gemeente of per provincie 35% moet zijn. Dat zal afhangen van de feitelijke situatie op het moment van wetgeving. Als het totaal maar gaat naar een omvang van het volume van rond 35%.

Dat betekent: liefst zoveel mogelijk vrijwillig. Ik heb daar een beetje mijn twijfels over, omdat ik dat soort bewegingen nu op gang zie komen. Als het niet lukt, kan het niet zo zijn dat die verplichting er zonder een goede reden niet zou zijn.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! De minister zei in het overleg van 14 mei dat zij niets terecht zag komen van de vrijwillige aanbesteding als er geen wettelijk instrument als een stok achter de deur zou staan. Heeft zij die opvatting nog steeds?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik vind dat je een stok achter de deur moet hebben voor als er onwillige honden zijn, om de woorden van de heer Van Gijssel te gebruiken, die niet mee zouden willen werken aan het proces dat wij ingaan.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): De lijn die u in het overleg hebt getrokken, is dat dit overleg wat u betreft niet kan eindigen zonder dat er in de Kamer een soort commitment is om naast de wens tot vrijwillige aanbesteding ook de noodzaak tot verplichting uit te spreken.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Bij die noodzaak tot verplichting is er één ontbindende factor, zeg maar: de blauwwoedebepaling. Als er zwaarwegende inhoudelijke oorzaken zijn, waardoor het onwenselijk is om dat door te zetten, mag je daar natuurlijk van terugkeren. Ik ben er niet voor dat ik dan zou kunnen besluiten om dan maar zelf te gaan aanbesteden. Daar voel ik geen fluit voor. Als dat de oplossing is, waarvan u zegt dat u dat eerder zou doen dan het in de wet opnemen van een mogelijke verplichting tot aanbesteding, dan zeg ik u dat u het wetsvoorstel inzake decentralisatie niet moet behandelen. Dan moet u daarmee wachten tot wij het wetsvoorstel over de aanbesteding behandelen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Hoe kijkt u dan aan tegen het

interpretatieverschil dat klip en klaar in de motie is uitgesproken? Er zit nogal wat licht tussen aan de ene kant mevrouw Van 't Riet en de heer Remkes en aan de andere kant de heer Van Gijssel.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik probeer dat verschil van mening een beetje dichter bij elkaar te brengen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Na de bijna-oorlog in de eerste termijn tussen de Kamer en u is dat een bijna onmogelijke opgave.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik ben heel flexibel. Ik zou het allerliefste willen dat wij uiteindelijk een oplossing hadden waar minimaal de heer Reitsma en u ook aan deelnemen. Ik ben buitengewoon blij met de positieve insteek van een aantal kleinere fracties. Ik heb sterk het gevoel dat de zaak op een aantal punten scherp wordt gemaakt, waar zij niet scherp hoeft te zijn. Als ik kijk naar wat er op andere terreinen bij gemeenten en provincies is gebeurd, denk ik dat wij heel raar bezig zijn als wij niet een klein stapje zouden doen om het echt uit te proberen. Het gaat nu om de vraag wat vrijwillig is en wat verplicht.

Als de heer Van Gijssel zou zeggen dat het aan het eind van de rit bij de wetgeving uitgesloten is dat er ooit een verplichting wordt opgenomen, dan heb ik een groot probleem met hem. Als hij zegt te kiezen voor vrijwilligheid, omdat hij gelooft dat het kan op basis van vrijwilligheid, maar als dan aan het einde van de rit er inhoudelijke problemen zijn, waardoor het niet mogelijk is, dan moeten wij daarover kunnen praten. Als het werkelijk alleen onwillige honden zijn, dan ben ik wel tot verplichting bereid en kan er met mij verder gepraat worden. Als dat niet het geval is, heb ik een groot probleem met de heer Van Gijssel.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ik geloof dat de minister nu tot de kern komt. De interpretatie loopt langs de volgende lijnen. Er is een verplichte aanbesteding van eenderde deel. De minister zegt daarvan dat er zeer goede redenen kunnen zijn waarom je niet dat eenderde deel haalt. Ik ben dat met de minister eens. Om die reden wil zij niet verplichten eenderde deel aan te besteden. Dat is al een uitzonderingsbepaling. Vervolgens probeer je zover mogelijk

## Jorritsma-Lebbink

te komen. Provincies en gemeenten kunnen zeer goede redenen hebben waardoor het hen niet lukt. Er kan ook sprake zijn van aperte onwil. De minister noemt dat onwillige honden.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Laten wij eens proberen af te tasten wat de heer Van Gijzel onder zo'n situatie verstaat. Ik vind dat belangrijk om te weten. Ontstaat zo'n situatie als de buurman zegt dat hij het niet kan of niet wil, waarna de provincie Gelderland zegt het lekker ook niet te doen?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Met onwil bedoel ik het volgende. Als men nu zegt het graag te doen en men wil proberen die doelstelling te bereiken, maar vervolgens blijkt het proces ingewikkelder en moeilijker tot stand te brengen, dan is dat geen onwil, maar niet je best doen en denken: laat maar zitten. Je zegt wel dat je het doet, maar ondertussen doe je er niets aan. In die situatie kunnen wij de marktwerking als instrument niet toetsen. De vraag is wat je dan doet. Ik denk dat de minister en ik daarover niet eens erg van mening verschillen. Mijn inschatting is dat het niet werkt in een situatie waarin provincies eerst zeggen het wel te zullen doen, maar er daarna anderhalf jaar lang met de pet naar gooien, waarna zij toch de verplichting krijgen opgelegd.

De **voorzitter:** Mijnheer Van Gijzel, u gebruikt te veel woorden. U gebruikt te veel tijd. U dient kort en bondig te formuleren.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Ik snap het probleem waarop de heer Van Gijzel doelt. Hij moet dan nu zelf ook een helder signaal afgeven. Hij moet nu zeggen wat hij in een dergelijke situatie doet. Ik denk dat als wij allen helder zeggen dat als zij echt onwillig zijn, zij de verplichting opgelegd krijgen, dat al meehelpt om vrijwilligheid tot stand te brengen. Als de heer Van Gijzel echter aan het einde van de rit zegt: u bent onwillig en dat doet u alleen maar omdat u lui bent, maar ik zal u geen verplichting opleggen, welke incentive is er dan nog om daarnaar serieus te kijken?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Wij krijgen dat wetsvoorstel ook nog. Daarin kan misschien wel een

bepaling worden opgenomen. Ik vind het onlogisch om als mensen anderhalf jaar zeggen het niet te willen doen, toch een verplichting op te leggen.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Dan snap ik absoluut niet hoe de heer Van Gijzel de motie mede heeft kunnen ondertekenen. Hij schrijft in de motie: verzoekt de regering voorts het streven, dat in het jaar 2003, bij wijze van experiment ongeveer eenderde van de omzet van het openbaar vervoer, gespreid over het land, zal zijn aanbesteed, als uitgangspunt te nemen bij het verdere decentralisatieproces en zo nodig bij de voorbereiding van de wetgeving. Hij spreekt daarmee uit dat dit een wens van de Kamer is. Als voorkomen kan worden deze verplichting op te leggen, dan moet je dat ook voorkomen. Hij kan echter niet uitsluiten dat het nodig is daarvoor in de wetgeving maatregelen op te nemen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik heb steeds gezegd dat ik dan eerder voor een ander instrument zou kiezen.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Welk instrument dan?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Je zou het naar je toe kunnen halen.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Maar dan moet ik de wet weer gaan wijzigen!

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Nee, want wij krijgen die wet nog in de Kamer. Je zou er dan nog eens naar kunnen kijken. Er zijn misschien andere instrumenten. De minister moet echter ook gevoelig zijn voor het argument dat wanneer gemeenteraden, provinciale staten of gedeputeerde staten apert onwillig zijn, je toch tegen hen zegt: je voert die maatregel uit, want anders wordt het niks.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** De heer Van Gijzel lokt aperte onwilligheid uit door geen helderheid te scheppen over de vraag wat er gebeurt op het moment dat de maatregel uitsluitend en alleen vanwege onwilligheid niet wordt uitgevoerd.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De enige vraag is dan: hoe krijgen wij het voor

elkaar dat wij die kritische massa van experimenten tot stand brengen?

De **voorzitter:** Dit was uw laatste opmerking tijdens dit interruptie-debat.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Eerlijk gezegd interesseren de bestuurders mij in dezen wat minder. Wij moeten de bedrijfstak duidelijk maken wat hen boven het hoofd hangt. De heer Van Gijzel zegt ook dat het wenselijk is dat er gespreid in het land zo'n 35% wordt aanbesteed om voldoende ervaring op te doen. Dat heeft gevolgen voor de bedrijfstak. Als u in het midden laat of het aan het eind van de rit in de komende jaren, gespreid in het land, werkelijk gebeurt – dat doet u – en als u geen helder beeld geeft van het middel dat u wilt gebruiken, dan laat u in het midden of het misschien toch niet heel weinig kan zijn of misschien niet zo goed verspreid over het land. Dat vind ik onaanvaardbaar. Ik vind echt dat dat niet kan. Ik vind niet dat je de bedrijfstak nu geen signaal kunt geven. Dat meen ik echt. Daar is het proces dat je ingaat veel te belangrijk voor. Het is veel te riskant om daar geen helder signaal over af te geven. Dan zit ik echt met een heel groot probleem.

De heer **Remkes** (VVD): Het allerslechtste wat er na dit debat kan ontstaan, is veel mist. Ik hoor collega Van Gijzel veel mist produceren. Hij zegt: "dan doe je het maar op een andere manier en dan gaan wij daar nog eens over nadenken", zonder daarbij in termen van instrumenten boter bij de vis te leveren. Ik wil de minister echter vragen om te proberen om ook van haar kant zo duidelijk mogelijk te zijn. Er zijn, wat mij betreft, in deze discussie immers wel een paar grenzen.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Ik heb geprobeerd om dat te doen. Op basis van de motie moeten wij een aantal dingen geheel anders doen dan ik oorspronkelijk van mening was. Dan komt er namelijk een wet waarin niet staat dat de marktwerking in 2005 voor 100% is geïntroduceerd, maar een wet waarin zelfs wordt ingebouwd dat dit na 2003 weer wordt teruggebracht tot nul. Dat is een grote concessie van mijn kant; ik hoop dat men zich dat realiseert. Ik vind dat op zich al moeilijk genoeg, want ik geloof in het instrument en ik

## Jorritsma-Lebbink

vind het jammer dat wij zo lang op duidelijkheid moeten wachten. Ik ben er overigens wel van overtuigd dat het zal werken. Uiteindelijk zal het dus wel de goede kant opgaan, maar het is wel vervelend, want daarmee geven wij in elk geval weer niet een heel helder signaal af. Dat is één.

Punt twee: wij gaan uitgebreid evalueren. Ik leg de motie zo uit – dat is de lijn die ik echt wil volgen en ik wil graag in de aandacht van de heer Reitsma aanbevelen dat het heel wijs zou zijn als ook zijn fractie die lijn zou steunen – dat wij vrijwilligheid vooropstellen, dat wij natuurlijk met de provincies, de gemeenten en de betrokken kaderwetgebieden vanaf morgen tot de dag waarop het wetsvoorstel in deze Kamer ter behandeling voorligt, gaan overleggen en gaan bezien in hoeverre helder wordt dat er in de gemeenten werkelijk een beleid wordt gevoerd waarmee dit in de periode tot 2003 mogelijk wordt gemaakt. Ik moet daar goede signalen over krijgen. Dat is nog niet zo eenvoudig, want het is natuurlijk nog niet zover dat zij dit moeten of kunnen, omdat de wetgeving nog verder door de Kamer moet worden behandeld. Wel moet duidelijk zijn dat wetgeving – en dus een verplichting – tot de mogelijkheden behoort als blijkt dat er onvoldoende helderheid te krijgen is en als er geen goede redenen zijn om dat niet voor elkaar te krijgen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Deze discussie draait in cirkeltjes rond en is door ons al heel veel malen op deze manier gevoerd. Ik ben blij met de interruptie van de heer Remkes, want die geeft duidelijkheid. Ik heb het tot nu toe gevoerde overleg zo ervaren dat wij duidelijk iets hebben afgesproken waarvoor ook door de VVD-fractie nogal wat is ingeleverd. Laten wij wel wezen: 100% marktwerking is teruggegaan naar 35%, er zit nu omkeerbaarheid in, etc. Ik verwijt de heer Van Gijssel dat hij werkelijk 0,0% wil bewegen. Ik geef hiermee aan dat wij als coalitiefracties, die hierover veel overleg hebben gevoerd, tot de constatering zijn gekomen dat er vrijwillig wordt begonnen. Ook dat was een gebaar naar de PvdA-fractie. Het proces gaat op die manier in werking: het gaat in overleg, met afspraken en convenanten. Alleen als allerlaatste stok achter de deur is de verplichting voor onwillige overheden aan de

orde. Dat soort zaken is vele malen uitgesproken en daar ging de heer Van Gijssel mee akkoord.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik kan het niet anders uitleggen dan dat ik een stokje achter de deur heb. Ik hoop dat ik die stok nooit achter de deur hoeft weg te halen. Daar mag geen misverstand over zijn, maar er moet een stokje achter de deur staan, ook al om te voorkomen dat datgene wat nu lijkt te gaan gebeuren in het kaderwetgebied Arnhem-Nijmegen, in alle kaderwetgebieden gaat gebeuren. Als dat in al die kaderwetgebieden gaat gebeuren, durf ik te garanderen dat het daarna in de provincies gaat gebeuren, althans in een aantal provincies en misschien in een enkele provincie niet. Dan kom ik dus niet tot mijn 35%, dat derde deel waarvan iedereen vindt dat dat zou moeten. Wat dat betreft snap ik ook nog niet zo goed hoe de heer Reitsma dat gerealiseerd wil zien. Of hij hecht niet aan marktwerking en vindt dat ze maar moeten uitzoeken, of ze het willen of niet. Dan kan het hem kennelijk niet zoveel schelen hoe ze met ons belastinggeld omgaan. Of hij wil serieus nagaan of marktwerking een goed instrument is, en daarvoor is een behoorlijke volume nodig. Dan kun je absoluut uitgaan van een start met vrijwilligheid, maar als er op die manier niet voldoende volume wordt behaald, moet er ergens achter een deur iets aanwezig zijn om ervoor te zorgen dat het beter gaat.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! De minister kan de motie natuurlijk niet anders uitleggen dan zij doet, want anders zou zij echt in strijd komen met haar bijdrage van een week of drie geleden. Toen zei zij dat zij het via vrijwillige aanbesteding niet zag gebeuren en dat verplichte aanbesteding nodig is. Haar opstelling is dus consistent. Nu zegt zij tegen collega Van Gijssel dat zij niet begrijpt dat hij de motie mede heeft ondertekend.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat heb ik niet gezegd.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat zei u wel bij interruptie. Maar goed, dat staat wel ergens opgetekend. De vraag is nu, wat Van Gijssel zal doen. Blijft hij medeondertekenaar van de motie? Als dat zo is, heb

ik sterke behoefte aan een nieuwe termijn om op een andere manier te trachten een Kamermeerderheid te realiseren. Er hangt nu zoveel mist, dat wij het debat op deze manier niet kunnen beëindigen.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ik deel die opvatting van de heer Rosenmöller, want dit moet opgehelderd worden. Mijn interpretatie van de motie blijft zoals ik haar zo-even heb weergegeven, maar er bestaat een cruciaal verschil tussen datgene wat de minister zei en wat mevrouw Van 't Riet aan de interruptiemicrofoon zei.

Het eerste interpretatieverschil ontstond toen aan mevrouw Van 't Riet werd gevraagd wat er zou gebeuren als die eenderde niet gehaald zou worden en zij antwoordde: dan wordt het verplicht opgelegd. Mijn opvatting is dat je in die situatie moet wegen wat daarvan de oorzaken zijn, en dat zegt de minister ook. In die situatie ga je dus niet per definitie over tot verplicht opleggen, maar ga je eerst na wat daarvan de oorzaken zijn.

Vervolgens blijkt misschien dat de honden onwillig zijn, om de woorden van de heer Rosenmöller te gebruiken. Hoe ga je daar dan mee om? Ik deel de opvatting van de minister dat die houding niet moet worden gehonoreerd, want wij willen een kritische massa van aanbesteding bereiken. Mijn idee was om na te gaan of je het dan naar je zelf toe kunt halen, want als provinciebesturen absoluut niet willen, kun je het hen wel opleggen, maar dan wordt het niks. Daar wordt het proces niet mee gediend.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dit is allemaal veel te uitgebreid. Er is ook een meningsverschil tussen u en de minister. Zij zegt dat verplichte marktwerking als stok achter de deur noodzakelijk is. Zij heeft dat meermalen gezegd en dat is ook begrijpelijk. U bent het daar niet mee eens en de vraag is: welke consequentie verbindt u daaraan? Het kan toch niet de afronding van het debat zijn dat een motie door meer fracties verschillend wordt uitgelegd, terwijl de minister er haar eigen interpretatie van geeft, die ook weer anders dan de uwe is? Het gaat hier niet om een doel om zichzelf; het gaat om het belangrijkste instrument om iets te bereiken.

## Jorritsma-Lebbink

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De minister zegt, en dat zeg ik haar na: er zit een aantal instrumenten in de koffer voor het geval over anderhalf jaar wordt geconstateerd dat er onwil is.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Eén instrument!

De heer **Van Gijzel** (PvdA): En één daarvan zou kunnen zijn dat het wettelijk wordt neergelegd, en daar heb ik twijfels over. Ik betwijfel of het goed is om provincies die pertinent niet willen, te dwingen.

De **voorzitter**: Ik heb inmiddels begrepen dat er over dit onderwerp meer dan tien uur is gediscussieerd. In de tijd dat ik deze vergadering voorzit, heb ik drie keer hetzelfde onderwerp gehoord. Ik stel nu toch voor dat de minister haar beantwoording afrondt en dan kan alsnog overwogen worden of iemand behoefte heeft aan een vervolgtermijn. Wij zullen de situatie opnieuw bezien.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Ik zal nog één keer proberen mijn standpunt helder neer te zetten. Wij zullen de komende tijd proberen afspraken te maken en ik heb daar best fiducia in. Ik hoop zelfs dat wij de kaderwetgebieden die nu aarzelen, ook over de streep kunnen trekken doordat het een buitengewoon goed verhaal is. Maar als aan het eind van de rit blijkt dat het niet lukt en als de oorzaken daarvan niet inhoudelijk zijn, dan is er maar één instrument. Tenzij de Kamer zegt dat zij de decentralisatiewet nu niet behandelt, maar daarmee wacht tot de Wet personenvervoer; in dat geval moet u beslissen of u het zelf doet of dat een ander het doet en zijn er dus twee instrumenten. Ik zou daar niet voor zijn, omdat ik vind dat provincies en gemeenten dat vanaf het begin van het proces zelf zouden moeten doen. Dat is dan het enige wat ik nog kan bedenken en dat lijkt mij niet zo erg verstandig. Dan is er maar één instrument en dat is toch een wettelijke bepaling. Overigens ben ik er niet zo bang voor. De psychologie speelt ook een rol. Je kunt duidelijk laten blijken dat dit boven het hoofd hangt als men iets alleen maar uit onwil niet doet. Daarmee kun je ook de wil beïnvloeden. Daar zou iets meer duidelijkheid over moeten komen. Dat is mijn

uitleg en daar moet ik het ook bij laten. Als dat niet het geval zou zijn, dan zit ik met een groot probleem. Ik denk dat het proces dan niet verdergaat.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Ik begrijp dat de minister kiest voor deze interpretatie van de motie. Ik ben het daar niet mee eens, maar ik heb ook de indruk dat het niet de opvatting van de meerderheid van de Kamer is. Daarom verzoek ik u ook om een nieuwe termijn voor de bespreking van deze motie.

De **voorzitter**: Het lijkt mij dat ik mij houd aan mijn eerste voorstel. De minister maakt eerst de beantwoording af en dan kunnen wij daarna de procedure met elkaar bespreken. Ik verzoek de Kamer dringend om zeer terughoudend te interpelleren.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Dan kom ik bij een aantal andere moties die vandaag zijn ingediend. Dat is allereerst de motie op stuk nr. 18 van mevrouw Van 't Riet en de heer Remkes, waarin gevraagd wordt om een snellere verzelfstandiging of beter gezegd om een einddatum waarop het verzelfstandigingsproces bij de gemeenten zou moeten zijn gerealiseerd. Ik ben het eens met de richting van de motie. Als dat proces sneller kan geschieden dan nu wordt voorzien, dan zou ik daar zeer voor zijn. Ik kan natuurlijk niet de garantie geven dat het in 2003 ook werkelijk gerealiseerd is. Bij een enkel GVB kan er bijvoorbeeld een groot probleem zijn. Ik kan mij dus op zichzelf wel vinden in het idee om het zo snel mogelijk te doen en om het proces niet te traag te laten verlopen.

Dan kom ik bij de motie van de heer Van Gijzel, mevrouw Van 't Riet en de heer Remkes over de BOS-gemeenten. Ik moet zeggen dat handhaving van de BOS-status voor drie gemeenten wel erg veel gevraagd is. Als je Den Helder en Roosendaal toestaat, dan vraag ik mij af of ik Vlissingen nog tegen kan houden. Dan ontstaat er een soort sneeuwbal effect en worden het er wel erg veel. Bij Lelystad kan ik mij nog iets voorstellen. Daar zitten de criteria er ook wel heel dicht tegenaan. Ik wil dus eigenlijk voorstellen om het dan voor Lelystad te doen. De andere twee gemeenten

zijn van een geheel andere omvang. Overigens is er voor mij ook nog wel een relatie met de motie op stuk nr. 7. Daar heb ik over gezegd dat er op de langere termijn wat meer duidelijkheid is en dan zou je voor de korte termijn kunnen bezien of je met Lelystad verder zou kunnen praten. Ik ben er niet erg enthousiast over om meer gemeenten dan Lelystad toe te staan om de BOS-status te behouden, ook omdat de versnippering daarmee, op basis van een aantal tamelijk objectieve criteria, al aan de grote kant is. Die constatering is door velen gedaan.

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 20 van de heer Van Gijzel over steden en regio's waar het openbaar vervoer zonder marktwerking zeer succesvol is. Hij verzoekt de regering om de Kamer een overzicht te doen toekomen van steden en regio's buiten Nederland met een succesvolle openbaarvervoeraanpak. Ik vind het jammer dat hij niet beide heeft genoemd, want er zijn ook regio's aan te geven met marktwerking. Ik zal zorgen dat de Kamer overzichten krijgt van alle gebieden waar het openbaar vervoer succesvol is. Ik zal daar overigens ook de kosten van de systemen bij doen. Soms heeft het ook iets te maken met de middelen die de overheid of anderen erbij leggen.

Dan kom ik toe aan de motie van mevrouw Aiking-van Wageningen. Zij is iets gewijzigd ten opzichte van de vorige, maar voorzover ik het kan overzien, is het dictum nog precies hetzelfde. Alleen de constatering is gewijzigd. Laat ik voorstellen dat ook ik vind dat de belangen van de reiziger in het openbaar vervoer voorop horen te staan. Die mogen niet in de knel komen. Dat betekent dat adequate inspraakprocedures worden georganiseerd die de reizigers in staat stellen om invloed uit te oefenen. Daarnaast lijkt overleg tussen producenten en consumenten, vervoerders en reizigers, mij uiterst zinvol. Ik vind het echter veel te vroeg om nu al voor te schrijven hoe dit precies in elke regio zou moeten gebeuren. Eerst wil ik wel eens horen hoe de reizigers in de regio's daar zelf over denken. Bovendien zijn consumentenorganisaties en NS op dit moment doende om voor het spoorwegvervoer een overlegstructuur te ontwikkelen. Dit traject wordt deze zomer afgerond. Ik hoop dat het uit te brengen advies ook bruikbaar zal



## Jorritsma-Lebbink

zijn voor het stads- en streekvervoer. Het lijkt mij namelijk logisch dat het overleg over beide onderdelen van het openbaar vervoer op dezelfde manier plaatsvindt, bij voorkeur zelfs in hetzelfde overlegorgaan. Ik heb overigens al aangegeven dat mij de globale motie van mevrouw In 't Riet meer aanstaat. Daarin wordt uitgesproken dat het moet, maar de wijze waarop wordt nog in het midden gelaten.

Voorzitter! Wat de financiële situatie betreft heb ik al eerder gesteld dat het mijn inzet is om de ombuigingsdoelstelling, die nu al jarenlang als een loden last op onze rug rust, voor een flink gedeelte te mitigeren. Ik denk dat een relatief klein gedeelte zal blijven bestaan. Het IPO heeft aangegeven waaraan in dit verband zou kunnen worden gedacht. Als wij zouden kunnen uitkomen op het niveau van 35 mln. zou het mooi zijn. Echter, zekerheid hierover kan ik pas bieden nadat de begrotingsvoorbereiding is afgerond. De globale begrotingsvoorbereiding hebben wij al gehad maar de afronding van die voorbereiding vindt eind augustus plaats. Het resultaat krijgt de Kamer gepresenteerd op Prinsjesdag. Hoe dan ook, mijn inzet is het om wat aan ombuigingen nog overeind moet blijven, te beperken tot een behapbaar gedeelte, zoals het ook in de afgelopen jaren is gegaan. Ik heb goede hoop dat wij daar op een goede manier uit kunnen komen. Nogmaals, zekerheid hierover voor de volle 100% kan ik pas op Prinsjesdag geven.

De **voorzitter**: Het zou logisch zijn wanneer ik nu zou vaststellen dat de moties aanstaande dinsdag in stemming zouden komen, maar ik heb begrepen dat de heer Rosenmöller behoefte heeft aan een vervolgt termijn.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Het lijkt mij ondenkbaar dat wij nu zonder meer over deze moties zouden gaan stemmen. Eerst dient er door middel van wat ik noem "een finaal debat" helderheid te worden geboden over de positie van de Kamer ten opzichte van de minister, inclusief alle nuances die daarbij aan de orde komen. Kortom, ik vind inderdaad niet dat het debat

nu kan worden afgerond. Ik vraag inderdaad om een nieuwe termijn.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik wil dit verzoek ondersteunen omdat ik mijzelf niet in staat acht om thans überhaupt over de bewuste moties te stemmen. In feite zou ik niet weten waarover ik zou stemmen.

De heer **Poppe** (SP): Daar sluit ik mij bij aan, voorzitter. Bovendien constateer ik dat er kennelijk meer moties zijn dan wij nu op papier voor ons hebben. Dat is een probleem.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! Ik begrijp en deel de overwegingen van de collega's. Ik ondersteun het gedane verzoek.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Ook ik steun het verzoek, maar ik vraag mij af of een volledige nieuwe termijn nodig is. Ik denk dat enkele woordvoerders duidelijkheid moeten geven over hun handtekening onder de desbetreffende motie. Vervolgens kan er voor de Kamer helderheid ontstaan. Voor mij behoeft het niet een geheel nieuwe termijn te zijn.

De heer **Schutte** (GPV): Voorzitter! Ik denk dat er in formele zin sprake moet zijn van een nieuwe termijn. Ik kan mij verder niet voorstellen dat het nieuwe licht dat in deze situatie nodig is, na alle geplaatste interrupties nú snel gaat schijnen. Daarom stel ik voor om de gewenste nieuwe termijn de volgende week te laten plaatsvinden.

De **voorzitter**: De gevoelens van de Kamer zijn duidelijk. De voorzitter zal de Kamer een voorstel voor de verdere behandeling van deze kwestie doen toekomen.

De beraadslaging wordt geschorst.

Sluiting 19.16 uur

### Lijst van ingekomen stukken, met de door de voorzitter terzake gedane voorstellen:

1. twee koninklijke boodschappen, ten geleide van de volgende voorstellen van (rijks)wet:  
Wijziging van onder meer de Wet op het hoger onderwijs en wetenschappelijk onderzoek en de Wet op

de studiefinanciering ter uitvoering van in het hoger onderwijs- en onderzoekplan 1996 aangekondigde maatregelen (25370);

Wijziging van de Wet melding ongebruikelijke transacties (25378).

Deze koninklijke boodschappen, met de erbij behorende stukken, zijn al gedrukt en rondgedeeld;

2. een brief van de voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal, met de mededeling, dat zij in haar vergadering van 3 juni 1997 het haar door de Tweede Kamer toegezonden voorstel van wet, gedrukt onder nummer 24718, heeft aangenomen.

De voorzitter stelt voor, deze brief voor kennisgeving aan te nemen;

3. de volgende voorstellen van wet:  
Wijziging van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Algemene Zaken (III) voor het jaar 1997 (wijziging samenhangende met de Voorjaarsnota) (25377);

Wijziging van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Justitie (VI) voor het jaar 1997 (wijziging samenhangende met de Voorjaarsnota) (25380).

Deze voorstellen van wet zijn al gedrukt en rondgedeeld;

4. de volgende brieven:  
drie, van de minister van Buitenlandse Zaken, te weten: een, over de benoeming van de heer Bouterse tot Adviseur van Staat van de Republiek Suriname (20361, nr. 84);

een, ten geleide van het verslag van de informele Europese Raad d.d. 23 mei 1997 (21501-20, nr. 54);

een, over LGO-vrijwaringsmaatregelen (25000-V, nr. 79);

een, van de minister voor Ontwikkelingssamenwerking, over Noord-Korea (25381);

een, van de staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen, over het media-minderhedenbeleid (25001, nr. 27);

een, van de staatssecretaris van Financiën, over een verplichte registratie bij de economische eigendomsoverdracht van onroerende zaken (25000-IXB, nr. 28);

een, van de staatssecretaris van Defensie, over het Remotely Piloted Vehicle (RPV) (25000-X, nr. 81);