

Aan de orde is de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Nieuwe regels omtrent het openbaar vervoer en besloten busvervoer (Wet personenvervoer 2000) (26456).**

De **voorzitter**: Voordat ik de beraadslaging open, wil ik tegen de woordvoerders het volgende zeggen. Gezien de ingetekende spreektijden, is het heel goed mogelijk om vanavond de eerste termijn van de kant van de Kamer af te ronden, mits de woordvoerders zich vanavond vooral richten tot de minister en niet tot elkaar. Ik denk dat het debat en ons allemaal ten goede komt als wij vanavond de eerste termijn van de Kamer afronden.

De algemene beraadslaging wordt geopend.

□

De heer **Reitsma** (CDA): Mevrouw de voorzitter! Laten wij deze inspanningsverplichting maar aangaan. Over de Wet personenvervoer 2000 is in dit huis al heel wat water door de Rijn gegaan. In die zin is de oproep van de voorzitter niet voor niets geweest. Het dossier marktwerking in het openbaar vervoer heeft in de debatten die wij hebben gehad, met verschillende woordvoerders, heel wat stof doen opwaaien, vooral bij de voorganger van deze minister.

De kwaliteit van het regionaal openbaar vervoer moet worden verbeterd, dat staat voor iedere fractie wel vast. Aan dit wetsvoorstel gingen vooraf het rapport van de commissie-Broekx over het openbaar vervoer, het kabinetsstandpunt "Naar een innovatief en klantgericht stads- en streekvervoer", de implementatienota, de decentralisatie van de bevoegdheden voor het interlokaal vervoer en verschillende debatten die wij met de vorige minister hebben gehad en het laatste stukje met deze minister. In die zin is de Wet personenvervoer de afronding van een lang traject, waarover de Kamer vaak heeft gesproken.

Voor ons is de centrale vraag in dit debat of het openbaar vervoer, en vooral de reiziger, gebaat is bij een nieuw marktordeningsregime. De CDA-fractie ondersteunt de lijn dat het regionaal openbaar vervoer bevorderd moet worden, dat er een

prestatiebekostiging wordt ingevoerd en dat er nog eens kritisch wordt gekeken naar de graad van kostendekkendheid. Deze verschilt nogal per regio, zij het dat daarbij rekening moet worden gehouden met de sociale functie en de omstandigheden in een bepaalde regio. Het kan zijn dat in de ene regio 40% een heel hoge score is, terwijl in een andere regio 50% nog aan de lage kant is. Die nuancering wil de CDA-fractie bij de vervolgdiscussies over de bekostiging betrekken.

Een goed openbaar vervoer staat of valt wat de CDA-fractie betreft met het doen van investeringen. Daar moet mee begonnen worden. Zij geven naar ons oordeel de belangrijkste kwaliteitsimpuls voor het openbaar vervoer. Het is een open deur om te constateren dat de investeringen in het openbaar vervoer de laatste jaren behoorlijk op gang zijn gekomen, maar nog onder de maat zijn om een kwalitatief openbaar vervoer te realiseren, vooral in gebieden met een hoge mobiliteitsgraad. Zij behoren wat ons betreft heel hoge prioriteit te krijgen.

De CDA-fractie constateert dat in de nota "Werkt marktwerking?" slechts een beperkt effect op de groei van het openbaar vervoer wordt verwacht van openbare aanbesteding en concurrentie op de weg. Deze nota is geschreven naar aanleiding van een motie-Van Gijssel die opriep dat in een aantal gebieden te onderzoeken. De conclusie is dat openbare aanbesteding en concurrentie op de weg een zeer marginaal effect hebben op de belangrijke factoren die het openbaar vervoer kunnen verbeteren. De andere factoren zijn meer bepalend en dus zullen wij die factoren ook werkelijk op de politieke agenda moeten zetten en niet alleen naar openbare aanbesteding moeten blijven kijken. De vraag blijft, waarom dan zoveel energie te stoppen in de periodieke betwistbaarheid van de openbaarvervoersmarkt. Wil de minister daarop eens reageren?

In alle debatten heeft de CDA-fractie naar voren gebracht dat de sociale functie van het openbaar vervoer gehandhaafd moet worden. Wij hebben dan ook nogal wat zorgen over dit totale wetsvoorstel. Wij vrezen dat het uiteindelijk ten koste zal gaan van de sociale functie. Ik doe een beroep op de minister om de decentrale overheden op te roepen een deel van de regie te

houden om die sociale functie te handhaven. Dat is een nationale verantwoordelijkheid. Deze functie mag niet verloren gaan.

De budgetten worden beperkt. Ik heb daar zorgen over. De minder rendabele voorzieningen komen onder druk te staan. Wij zien dat in verschillende gebieden gebeuren. Burgers geven daarover nogal wat klachten aan ons door. Dat heeft te maken met het beleid dat de afgelopen vijf jaar gevoerd is. Je ziet dat dit in een aantal gebieden leidt tot verschraling van het aanbod. Dat is geen goede zaak. Wij willen dat niet. Het strookt niet met de leefbaarheid in gebieden waar de mobiliteitsdruk niet te hoog is. Ik bedoel daarmee vooral het platteland dat op langere termijn wel eens het slachtoffer zou kunnen worden van dit beleid.

De CDA-fractie maakt zich zorgen over het onder druk staan van het voorzieningenniveau. Ik bedoel daarmee vooral die "dunne" lijnen. Anderzijds maken wij ons zorgen over de forse toename van de kosten van het autorijden. De prijs aan de pomp voor benzine is op dit moment f 2,50. Als je het over de mobiliteit en de leefbaarheid op het platteland hebt, mag je het natuurlijk over openbaar vervoer hebben, maar het is volstrekt onmogelijk in alle gebieden een adequaat, kwalitatief hoogwaardig vervoerssysteem aan te bieden. Dat is onbetaalbaar, maar ook niet nodig. Wij moeten gericht bezig zijn. Als je dit uitspreekt, moet je er tegelijkertijd oog voor hebben dat het autorijden in die gebieden betaalbaar moet blijven. Het enige alternatief voor de mensen in die gebieden is de auto. Dat beleid moeten wij erbij betrekken. De CDA-fractie maakt zich daar sterk voor omdat de kosten voor het autorijden, zowel fiscaal als aan de pomp, op dit moment de pan uitrijzen. Dat tast de vrijheid en mobiliteit van burgers in bepaalde regio's aan, waar geen alternatieven te bieden zijn. Ik doe dan ook een beroep op de minister met dit laatste punt vooral rekening te houden bij haar beleid dat zij ontwikkelt in het NVVP dat wij nog moeten krijgen. De perspectievennota bood mij weinig hoop.

De Wet personenvervoer 2000 regelt alleen het stads- en streekvervoer. Taxi's zijn ook opgenomen in de wet. De minister is voornemens delen van het spoorvervoer in de

Reitsma

Wet personenvervoer onder te brengen. Wij krijgen daar een apart wetsvoorstel over. Het zal de minister bekend zijn dat de CDA-fractie nogal terughoudend staat tegenover het laatste onderdeel om het spoorvervoer te veel onder de marktwerking te brengen en op te knippen. De eerste ervaringen die daarmee in Noord-Nederland worden opgedaan, vind ik niet bijster positief. Op bepaalde momenten, soms redelijk lang, is daar al een tekort aan materieel bij nieuwe maatschappijen die oude, onrendabele lijnen hebben overgenomen. Ik vraag mij af of wij daarop zaten te wachten. Is dat een goede zaak voor het openbaar vervoer en voor het economisch ontwikkelingsperspectief in zo'n regio? Ik heb daar grote twijfels over. Het zou slecht zijn als door aanbesteding en wisseling van vervoerders in bepaalde concessiegebieden dergelijke elementen de komende jaren de kop opsteken, want dan gaan wij er wel fors op achteruit. Naar ons oordeel moet dan ook een grondiger discussie plaatsvinden over dat deel van het spoorvervoer dan wij tot nu toe in het parlement hebben gevoerd. Wij voelen er weinig voor om dat net fors op te knippen. De nieuwe Concessiewet waarin het personenvervoer per trein geregeld moet worden, zien wij dan ook met argusogen tegemoet. Wij wachten de voorstellen van de minister uiteraard af, maar ik heb nu een signaal afgegeven hoe wij erover denken.

In de Wet personenvervoer zit een grote mate van delegatie. Als ik het goed heb geteld, zijn er 31 grondslagen voor delegatie en bovendien nog een aantal algemene maatregelen van bestuur. Dat vind ik te veel van het goede. Ik meen dat de minister meer regelgeving op moet nemen in de wet zelf en zich moet beperken op het punt van ministeriële regelingen en algemene maatregelen van bestuur. Dit loopt, wat mij betreft, de spuigaten uit. De wet moet de hoofdstructuur aangeven, maar het lijkt er nu op dat de hoofdstructuur zichtbaar moet worden in andere grondslagen en algemene maatregelen van bestuur. De CDA-fractie vindt dat deze wetsdelegatie te ver gaat. Wij roepen de minister op voortaan meer regels in de wet zelf neer te leggen en minder in delegatiebepalingen naar ministerieel niveau te brengen. Dan moeten wij immers elke keer weer vragen om een

ministeriële regeling ook aan de Kamer voor te leggen. Dat zal dan wel gebeuren, maar dit tast uiteindelijk toch de positie van de medewetgever aan.

Een blijvend zorgpunt is voor de CDA-fractie het grote aantal decentrale overheden waar wij mee te maken hebben. Op dit moment zijn dat er in Nederland ongeveer 35. Dat is echt te veel, want het betekent dat het openbaar vervoer in Nederland bij 35 decentrale vervoersautoriteiten komt. Dat leidt – daar zijn al voorbeelden van te zien – tot versnippering van het regionaal openbaar vervoer. Een regio mag mijns inziens niet te klein gezien worden, want burgers hebben er recht op om een integraal net aangeboden te krijgen. Bij zoveel decentrale overheden heb ik dan ook zorgen. Wij roepen de minister op om versneld met voorstellen te komen om dit aantal drastisch te verlagen, opdat de integratie tussen regionale en stedelijke dienstverlening verbeterd wordt. Hoe staat het met de uitvoering van de motie-Remkes die de CDA-fractie heeft medeondertekend en waarin de minister van een meerderheid van de Kamer opdracht heeft gekregen om na te gaan of er minder regionale overheden kunnen komen die als vervoersautoriteit optreden? In de planwet is heel helder geregeld dat doordecentralisatie altijd mogelijk is.

De CDA-fractie ondersteunt het systeem van concessieverlening bij regionaal openbaar vervoer. Op zichzelf is het goed om om de zoveel tijd een nieuwe concessie uit te geven. Dat gebeurde trouwens al. Wij betwijfelen of de introductie van de periodieke betwistbaarheid van vervoersnetwerken wel zoveel positieve effecten zal hebben voor de verbetering van het openbaar vervoer. Mijn fractie vindt een concessieduur van zes jaar aan de korte kant. Ik zeg er eerlijkheidshalve bij dat de vorige minister op dit punt aanvankelijk vijf jaar voorstelde en dat de concessieduur naar aanleiding van kritiek, onder andere van de CDA-fractie, wat is opgerekt. In die zin kan dus gezegd worden "tel uw zegeningen", maar ik blijf het toch nog aan de korte kant vinden. Ik heb overigens gezien dat er omstandigheden kunnen zijn waarin de duur verdubbeld wordt, maar ik heb de indruk dat de minister zo beperkt mogelijk gebruik wil maken van die verdubbelingsmogelijkheid. Ik roep

de minister op om daar toch nader naar te kijken, met name in gebieden waar railinfrastructuur aanwezig is. Het lijkt mij niet goed om in die gebieden de concessieduur zo kort te houden.

Daarnaast brengt dit voorstel veel regelgeving en veel kosten met zich mee. Wij tuigen weer een nieuwe bureaucratie op. Is wel eens uitgerekend wat de totale jaarlijkse kosten in Nederland zullen zijn van het elke keer opnieuw verlenen van concessies? Het gaat mij dan niet alleen om de structurele kosten bij de decentrale overheden, maar ook om de kosten die vervoerders iedere keer moeten maken voor het opstellen van plannen en het meedingen om iets binnen te halen. Die gelden zou ik liever willen gebruiken om de tarieven van het openbaar vervoer zo laag mogelijk te houden.

De minister heeft veel vertrouwen in de decentrale overheden. De vorige minister van Verkeer en Waterstaat zei dat altijd, maar deze minister heeft dat in verschillende debatten ook wel gezegd. Dat vertrouwen gun ik deze minister van harte, maar ik vind dat als zij A zegt, zij ook B moet zeggen. Dat doet zij niet. Als zij dit vertrouwen heeft en meent dat openbare aanbesteding goed is omdat zij daarin voor de reizigers veel voordelen ziet, moet zij tegen de decentrale overheden zeggen: jullie krijgen het geld, omdat ik veel vertrouwen in jullie heb en denk dat jullie het beste voor hebben met de reizigers, dus kies maar tussen openbare aanbesteding of onderhandse aanbesteding. Waarom geeft de minister de decentrale overheden dat vertrouwen en deze vrijheid niet? Waarom zet zij met deze wet een stok achter de deur, door te eisen dat in 2003 onder alle omstandigheden 35% openbaar aanbesteed moet zijn? Misschien is er straks wel veel meer openbaar aanbesteed als de minister de decentrale overheden echt op basis van vrijwilligheid kan overtuigen dat dit een goede zaak is. Ik doe een beroep op de minister om dat element uit de wet te halen en de openbare aanbesteding een vrijwillige zaak te maken. Wij gaan de komende jaren met de minister evalueren of het leidt tot een beter openbaarvervoersproduct. Geef de decentrale overheden die vrijheid, want mogelijk werkt in het ene gebied openbare aanbesteding beter, terwijl in het andere gebied

onderhandse aanbesteding beter is voor de reiziger. Het gaat toch om een kwaliteitsimpuls. Geef dat vertrouwen aan de decentrale overheden, want wij hebben hen het geld ook gegeven. Ik hoor hierop graag een nadere reactie van de minister. Het moet toch mogelijk zijn dat decentrale overheden, net zoals wij dat straks bij de NS doen, een prestatiecontract in de regio sluiten en daarin scherp formuleren waaraan vervoersmaatschappijen moeten voldoen. Ook moeten decentrale overheden erop toezien dat er ingegrepen wordt als aan deze verplichting niet wordt voldaan. Het ingrijpen bij gebrekkige naleving van de verplichtingen is sowieso een punt van zorg bij deze wet.

In 2003 wordt de evaluatie gehouden, maar ik zie aankomen dat de wet pas aan het eind van dit jaar in de Staatscourant staat. Volgens mij is de te evalueren periode dan te kort om een goede evaluatie mogelijk te maken. Aangezien de minister ook minstens een jaar te laat was met het wetgevingstraject, vraag ik mij af of het niet verstandig zou zijn om de evaluatie door te schuiven naar 2004, uiteraard met de nodige consequenties voor de vervolgstappen. Ik hoor hierop graag een reactie van de minister.

De CDA-fractie heeft moeite met de lengte van de concessieduur en de omvang van de concessiegebieden. De minister schrijft in de nota dat er geen bepalingen opgenomen zijn met betrekking tot de grootte van een concessiegebied. Hulde! Eindelijk helderheid op dit punt! Maar ik zeg erbij dat alle signalen die de CDA-fractie de afgelopen jaren van de provincies en de steden heeft gekregen erop wijzen dat het departement steeds benadrukte dat zij kleinere en meer concessiegebieden moesten hebben. Er is sturing geweest van de ambtenaren van het departement waar de minister politiek verantwoordelijk voor is, dus was er sprake van sturing harerzijds. En nu schrijft zij dat de decentrale overheden op dit punt vrij zijn. Waarom dan toch die sturing? Waarom dan toch die druk? Ik heb meerdere keren in de Kamer gezegd dat de minister het zelf maar moest bepalen, maar ik zag er nogal wat nadelen in, omdat de integratie tussen de concessiegebieden onder spanning zou komen te staan. Natuurlijk heb ik er begrip voor dat van bijvoorbeeld Schiermonnikoog

één concessiegebied gemaakt wordt. Tegelijkertijd zou het hele noorden (Friesland, Groningen en Drenthe) één concessiegebied kunnen zijn. Waarom dan toch die sturing, terwijl de minister in de wet schrijft dat zij er niets mee te maken heeft? Ik vind dat daartussen een spanning zit. Daarvan krijg ik graag een nadere uitleg van de minister, want zij heeft de provincies via sturing op een bepaald spoor gezet.

Te kleine concessiegebieden leiden naar ons oordeel tot problemen, zoals versnippering, het gevaar van het vervallen van Interliner en het moeten hebben van verschillende kaartjes. Immers, er is nog geen sprake van kaartintegratie. Hoe staat het met de chipkaart?

Voorzitter! Ik wil nog enkele opmerkingen maken over de marktmacht en de Europese regelgeving. Wat mij betreft is de definiëring van het begrip marktmacht in het wetsvoorstel niet helder. Kunnen wij in Nederland nog wel spreken van een regionale of nationale markt in het grote Europa? Zijn de buitenlandse spelers niet veel groter dan de relatief kleine Nederlandse vervoersbedrijven? Dit hangt nauw samen met reciprociteit. Ontstaan er door het hier voorgestelde regime niet te veel kleine marktpartijen, zeker in Europees perspectief gezien? Connexxion kan dan in Nederlandse termen wel groot zijn, maar Europees gezien is het maar een klein bedrijf. Waarom die dan via een marktmachtmechanisme het mes op de keel zetten? Als een regio besluit tot openbare aanbesteding, dan moet degene die het beste contract biedt dat ook krijgen. Dat is in het belang van de reiziger, maar dat staat wel haaks op het eventuele voornemen van de minister, dat zij in een AMvB wil neerleggen, van een maximale marktmacht van 33%. Gelukkig staat dat nog niet in de wet en zullen wij er bij de AMvB ook wel op terugkomen, maar ik zeg haar nu al dat dit voor ons niet aanvaardbaar zal zijn, want als er gegund wordt, dan moet de beste het ook krijgen, groot of klein. Dat is in het belang van de regio en in het belang van de reizigers.

Buitenlandse ondernemingen kunnen op een andere dan de betreffende Nederlandse regionale markt zonder marktmachtbepalingen dominante posities opbouwen en zijn dus altijd in het voordeel van de relatief kleine Nederlandse onderne-

mingen. Zij vergroten hun Europese marktaandeel via de Nederlandse concessies, maar zitten wij op deze ontwikkeling te wachten? Wordt de Nederlandse reiziger daar beter van? De minister moet de CDA-fractie daarvan nog maar eens zien te overtuigen! De definitie van marktmacht is te sterk gericht op alleen het regionale en lokale collectief personenvervoer, maar moet wat ons betreft in breder en in Europees perspectief worden gezien. De definitie die de minister nu hanteert, "straft" bedrijven die ongeveer 33% van het marktaandeel hebben en erin slagen om aanzienlijk meer reizigers in het openbaar vervoer te krijgen. Dan wordt gezegd dat zij een stukje concessiegebied moeten inleveren, omdat zij te groot zijn geworden. Dat nu vind ik niet aanvaardbaar en vind ik het afbreken van goed openbaar vervoer. Wij pleiten er daarom ook voor om juist meer nadruk te leggen op kwaliteit en innovatie in plaats van het op deze manier zo beperkt definiëren van een marktmacht. De schaal-grootte in het buitenland is geheel anders. Wat dat betreft mag in de Wet personenvervoer niet de bekrompenheid insluipen die de minister mogelijk straks via de AMvB voorstel.

De minister denkt met de vierde nota van wijziging een en ander voldoende afgedekt te hebben. Ik heb die nog eens goed gelezen. Denkt Europa er ook zo over? Als ik de artikelen 71 en 72 van het Verdrag van Amsterdam bekijk, vraag ik mij af of dat niet haaks staat op hetgeen in deze wet is neergelegd. Daar staat namelijk dat zolang er geen gemeenschappelijke regeling is, lidstaten zelf geen nieuwe bepalingen op dit vlak mogen invoeren. Bepalingen in Oostenrijk en Duitsland dateren van voor het Verdrag van Amsterdam en daar kan de minister zich dus niet achter verschuilen, maar dat doet zij wel in de schriftelijke rapportage aan de Kamer. De CDA-fractie vraagt absolute zekerheid op dit punt alvorens zij kan instemmen met dit onderdeel van de wet. De formulering in de vierde nota van wijziging verdraagt zich naar ons oordeel niet met de Europese regelgeving. Het voorgestelde artikel 48a van de Wet personenvervoer 2000 lijkt mij dan ook in strijd te zijn met de in het Europese recht verankerde basisbeginselen van vrij verkeer van

Reitsma

diensten en non-discriminatie. Ik wees al op de artikelen 71 en 72 van het Verdrag van Amsterdam. Verder verwijs ik naar de richtlijnen 91/440, 95/18 en 95/19. Het zal de minister bekend zijn wat daarin staat. Ze hebben vooral betrekking op het spoorwegvervoer. Omdat de minister heeft gezegd dat deel straks een integraal onderdeel te willen maken van de Wet personenvervoer, vind ik dat de huidige regeling die nu in de Wet personenvervoer staat, daarmee voor 100% moet sporen. Volgens mij is er sprake van spanning. De richtlijn verplicht niet de vrije toegang voor het verrichten van binnenlands reizigersvervoer. Omgekeerd verhindert de richtlijn niet om de markt wel open te stellen. Maar als Nederland dat doet, staat het de lidstaat niet vrij andere aanbieders uit andere lidstaten met beroep op het reciprociteitsbeginsel – ook niet als dat in de nationale wetgeving staat – anders te behandelen dan de binnenlandse ondernemingen. Dat doet de minister met de regelgeving wel. Volgens mij spoot dat niet met de Europese regelgeving. Ik wil daarvoor absolute zekerheid hebben voor de eindstemming. Het is voor ons cruciaal.

Ik kom te spreken over de kaartintegratie. Voorlopig zal de minister van Verkeer en Waterstaat nog invloed uitoefenen op het tariefbeleid. Na de introductie van de chipkaart wordt dit geheel overgelaten aan de decentrale overheden. Daar gaan wij niet met de minister mee. Wij vinden dat er vanuit de nationale invalshoek – er wordt een nationaal verkeers- en vervoersbeleid en een nationaal fiscaal beleid met betrekking tot de automobilititeit gevoerd – nationale invloed moet blijven op het tariefbeleid. De minister gaat daar een stap te ver. Als de chipkaart er is, moet die invloed blijven bestaan. De minister moet ook een sterkere rol bij de realisatie van de chipkaart spelen. Wij hebben er een rondetafelgesprek over gehad. Daaruit kwam naar voren dat er een sterke regie van de minister van Verkeer en Waterstaat moet komen. Natuurlijk kost dat geld. Het is ook een prioriteit om goed openbaar vervoer in Nederland neer te zetten. De minister decentraliseert en knipt alles wel op, maar die zaken behoren gelijk op te gaan. De regie is te passief. De CDA-fractie vindt verder dat er voorschriften moeten blijven voor de toegankelijk-

heid van het openbaar vervoer. Voor gehandicapten dient het openbaar vervoer toegankelijk te blijven. Ik hoor graag een reactie van de minister op een amendement op dit punt. Hoe kan met de bestaande wet zonder het amendement toch die toegankelijkheid gewaarborgd worden?

Ik kom te spreken over het personeel en de consumentenorganisaties. De CDA-fractie heeft steeds aangedrongen op voldoende waarborgen voor het personeel. De aanbevelingen van de commissie-Laan moeten overgenomen worden. Dat geldt zowel voor het directe als voor het indirecte personeel. Over de invulling in de wet heeft de minister volgens FNV Bondgenoten geen overeenstemming met de vakbeweging bereikt. Ik meld hier wat de Tweede Kamer is gemeld via een brief. Als dat het geval is, betreur ik dat. Toen minister Jorritsma ergens op kwam draven toen er een staking dreigde, zei ze: ik zal ervoor zorgen dat de directe en indirecte belangen gewaarborgd blijven. De vervolgstap was de commissie-Laan. Nu meldt FNV Bondgenoten ons dat het niet helemaal nagekomen wordt en dat er geen overeenstemming is. Ik hoor hierover graag nadere informatie. De minister kent de insteek van de CDA-fractie. Concurrentie mag niet gebeuren over de rug van direct en indirect personeel. De CDA-fractie hecht aan een betrouwbare overheid en dus dienen toezeggingen nagekomen te worden.

De rol van de consumentenorganisaties lijkt nu bevredigend te zijn geregeld in deze wet. Zij zullen adviseren en worden betrokken bij het overleg. De vraag blijft of hun invloed voldoende groot is. Immers, de reiziger behoort centraal te staan. Wat zijn de ervaringen die men in het noorden heeft opgedaan met advisering en overleg, voorzover er al sprake is geweest van aanbesteding? Is dat naar tevredenheid verlopen? Is een en ander geëvalueerd?

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de begrotings-systematiek betreffende het regionaal openbaar vervoer? Waarom is de minister op de valreep met een vijfde nota van wijziging gekomen waarin een experimenten-regeling is opgenomen? De bekostigingssystematiek moet prestatiegericht zijn; meer reizigers, meer geld. Dat is prima, maar wat

wordt nu precies bedoeld met het honoreren van experimenten? Ten koste waarvan wordt dit gefinancierd? Het is wel aardig om experimenten te beloven, maar als de middelen daarvoor worden gehaald uit de pot die normaal gesproken naar de decentrale overheden gaat, zitten wij daar niet op te wachten.

Over het verlenen van vrijstelling van de van de maximale concessieduur heb ik nog enkele vragen. Dit heeft betrekking op twee situaties, namelijk bij forse investeringen in infravoorzieningen en bij de aanschaf van innovatief materieel. Waarom moet de minister deze vrijstelling verlenen? Kan dit niet worden overgelaten aan de decentrale overheden? Waarom wil zij wat dit betreft zelf de regie houden?

Voorzitter! De minister doet nogal makkelijk over een tweedehands markt voor materieel. Ik verwijs haar nogmaals naar de problemen die zich in Engeland hebben voorgedaan. Ervaringen in Noord-Nederland geven juist aan dat dit niet zo gemakkelijk ligt. Men kon tijdelijk geen tweedehands materieel krijgen, zodat werd overwogen om bepaalde treinen maar niet meer te laten rijden op de allerduinsten lijnen. Dat is natuurlijk een slechte zaak.

Voorts behoudt de CDA-fractie ernstige twijfels waar het gaat om de vraag of de eis van dienstbetrekking voor het besloten busvervoer moet vervallen. De minister heeft in de schriftelijke ronde aangekondigd overleg met de branche te zullen voeren om verschillende opties te verkennen en hiervoor een oplossing te zoeken. Ons is nog niet bericht wat dit overleg heeft opgeleverd. Welke opties zijn besproken en voor welke opties kiest de minister? Ik vind dat de minister, vóór dit wetsvoorstel in stemming wordt gebracht, hierover duidelijkheid moet bieden. De Kamer moet kunnen nagaan of het nog nodig is op dit onderdeel amendementen in te dienen. Ik heb al een amendement gezien van de collega's Van der Steenhoven en Stellingwerf. Mijn fractie staat daar sympathiek tegenover tenzij de minister deze optie heeft besproken en adequaat heeft geregeld.

Een punt waarop ik zelf heb overwogen om een amendement in te dienen – voorlopig geef ik de minister het voordeel van de twijfel – is het aspect van de beperkte

Reitsma

vergunningen. Die zaak is mijns inziens nog niet voldoende geregeld. Wij hechten eraan dat de opmerkingen die de STO daarover heeft gemaakt, serieus worden genomen. Wellicht is het mogelijk om waarborgen te omzeilen die van andere vervoerders worden gevraagd. Het verkrijgen van een vergunning dient in te houden dat aan alle in de wet opgenomen verplichtingen wordt voldaan. Wat is de reactie van de minister hierop? Ik vraag meer in het algemeen reacties van de minister op de drie wijzigingsvoorstellen van de STO. Ik neem aan dat zij over deze brief beschikt.

Voorts ga ik in op de actuele stand van zaken met betrekking tot de verzelfstandiging van de gemeentelijke vervoersbedrijven en de bijdragen uit het participatiefonds. Is het voorgestelde concessietraject voor de gemeentelijke vervoersbedrijven haalbaar, gezien de positie van enkele bedrijven? Ik doel hier op verzelfstandiging en middelen die deze bedrijven uit het participatiefonds krijgen. Het voorstel regelt de bescherming van gemeentelijke vervoersbedrijven. Voor mij staat voorop dat deze verzelfstandigd moeten worden. Dit vind ik een belangrijker operatie dan die van het openbaar ondershands aanbesteden. Volgens mij zit daar de kern voor het verbeteren van het openbaar vervoer. Wat mij betreft, hoeft die verplichte tweede stap niet gezet te worden.

De HTM in Den Haag bijvoorbeeld is klaar voor de markt. Mag een dergelijk bedrijf niet meedingen of krijgt het de vrijheid, net zoals streekvervoersbedrijven in de concessiegebieden, om wel mee te dingen? Kan de minister hierop ingaan? De uitwerking van de marktwerking is mij nog niet helemaal duidelijk. Ik ben geen voorstander van een openbare aanbesteding, maar als het gebeurt, moeten Connexxion en de HTM, als ze de markt op willen, gelijk worden behandeld.

De heer **Hindriks** (PvdA): Als een deel van de markt van de HTM voor openbare aanbesteding beschikbaar komt, heeft deze maatschappij alle ruimte om op andere concessies in te schrijven. Waarom denkt u dat dit niet mag?

De heer **Reitsma** (CDA): Als de

minister dat met u van mening is, dan is de HTM vermoedelijk gerustgesteld. In dit debat moet hierover echter duidelijkheid komen.

Een ander punt betreft de steden Amsterdam en Rotterdam. Zij hebben de handen vol aan het proces van verzelfstandiging. In deze regio's gaan echter ontwikkelingen voor lightrailprojecten die aan het stedelijk vervoer gekoppeld worden wel door. Is het dan niet gek als die lightrailprojecten, die integraal onderdeel moeten uitmaken van het stedelijk vervoersnetwerk, straks worden opgeknipt om aan die voorwaarde te voldoen? Hoe ziet de minister dat? Hoe waarborgt zij een samenhangend netwerk?

Tot slot krijg ik graag een reactie van de minister op het artikel van prof. De Ru in het tijdschrift *Privatisering*. Hij heeft bezwaren tegen het voorgestelde structuurbeleid. Hij stelt dat de Wet personenvervoer 2000 in strijd is met de aanwijzingen voor de regelgeving. De controle op het naleven van de concessievoorwaarden is wat ons betreft cruciaal als wordt overgegaan tot openbare aanbesteding. In de wet is hiervoor nauwelijks iets geregeld. Hoe vult de minister deze lacune op?

□

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! Terwijl het besef steeds verder doordringt dat marktwerking op nutsfuncties loslaten ook niet alles is, blijft dit liberale kabinet eendimensionaal in die richting verdergaan. En nu mogen het stads- en streekvervoer aan het gas. Bij de behandeling van de Gaswet had de PvdA allerlei argumenten om vooral niet te privatiseren. Deze fractie bleef uiteindelijk tegen de liberalen aanleunen. Ik moet het nog horen, maar ik vrees dat dit een dezer dagen weer zal gebeuren. Dappere taal, maar slappe knieën. Met dit wetsvoorstel staat het laatste restje hoop op een goed en betaalbaar openbaar vervoer voor iedereen toch weer lelijk op de tocht. De invoering van de marktwerking zal geen stap vooruit betekenen. Wij weten ondertussen wel beter. Het blijft echter toch op de agenda staan, omdat er een puur ideologische drijfveer achter steekt.

Openbaar vervoer als overheids-taak in het algemeen belang, dat is natuurlijk zo logisch als wat. Maar het openbaar vervoer is een

bedrijfstaking die de overheid veel te veel geld kost, zo hoor ik de minister zeggen. Daar is op zichzelf niets mis mee. Openbaar vervoer mag wel wat kosten. Reken maar uit wat het aan ruimtebeslag, geluidsoverlast en filevorming kost als de OV-reizigers vanaf nu zouden besluiten met de auto naar het werk, de school, de instelling of de familie te gaan. Dat zou pas wat kosten! Alleen wie eendimensionaal naar de OV-kosten kijkt, denkt dat het te duur is.

Natuurlijk is het zaak om het openbaar vervoer zo efficiënt mogelijk te organiseren. Dan denk ik echter ook aan de overheadkosten, bijvoorbeeld de salarissen van het topmanagement. Bij privatisering gaan die juist dubbel omhoog. Zie de NS na de verzelfstandiging, en de woningbouwcorporaties, waar ook miljoenenontvangers zitten. Er komen steeds meer bedrijven met directies. Wat dat betreft zal het niet goedkoper worden.

Als wij zeker zouden weten dat het openbaar vervoer met meer marktwerking ook beter zou worden, betere dienstverlening, fijnmaziger, betere aansluitingen, betaalbaarder, dan zou ik het vanavond heel erg moeilijk hebben. Het ziet er echter naar uit dat ik het niet moeilijk krijg en dat ons goede geld straks gaat verdwijnen in zakken van directeuren en aandeelhouders van buitenlandse ondernemingen, terwijl de Nederlandse reiziger bij zijn bushalte in de kou blijft staan.

De minister heeft de sociale functie van het openbaar vervoer volledig uit het oog verloren. In deze tijden van miljardenmeevallers moet er gesnoeid worden op het openbaar vervoer. Het belangrijkste deel van het wetsvoorstel is het verhogen van de kostendekkingsgraad van het stedelijk en regionaal vervoer naar 50%. Dat is gewoon ordinair bezuinigen, verkapt onder een paraplu van privatisering en marktwerking. Het zal overigens nog moeilijk worden, omdat wij weten dat 80% van de kosten personeelskosten zijn. Hoe denkt de minister dit voor elkaar te krijgen zonder afbraak van de dienstregeling en zonder afknijpen van het personeel?

Het is deze minister en haar voorgangers kennelijk niet gelukt om het openbaar vervoer in ons land op een doeltreffende en efficiënte manier te organiseren. Het is een brevet van onvermogen om dan te zeggen dat de markt het maar moet

Poppe

doen. Nog steeds pompt de minister miljarden in het openbaar vervoer zonder dat het daadwerkelijk een alternatief vormt voor het auto-gebruik. Het is toch heel zwak om dan te zeggen dat de markt het maar moet doen? Het vestigen van alle hoop op de markt gebeurt eigenlijk om de eigen onkunde te ontlopen.

De oplossing is dat het openbaar vervoer moet gaan concurreren. Dat vindt de SP ook, maar dan wel met het auto-gebruik en niet met zichzelf. Wie met zichzelf gaat concurreren, verliest en wint altijd, afhankelijk van het doel dat je voor ogen hebt. Wie in ieder geval zal gaan verliezen, zijn de reizigers en het OV-personeel.

De basis voor het wetsvoorstel komt van een commissie die in het grijze verleden is genoemd naar een man die nog nooit een bus of trein van binnen heeft gezien: de heer Brokx. Recente ervaringen met geprivatiseerd openbaar vervoer laten echter zien dat privatisering geen panacee is voor alle OV-problemen. Ik noem een aantal voorbeelden.

In de provincies Groningen en Drenthe heeft het Britse busbedrijf Arriva zich voor veel geld, 50 mln., op de OV-markt ingekocht door alle aandelen van het Amerikaanse Vancom op te kopen. Vancom had kort daarvoor de aandelen voor minder dan 10 mln. van de gemeente gekocht. Vancom maakt dus 40 mln. winst, niet door mensen te vervoeren, maar door slim te handelen. Het openbaar vervoer schiet daar echter geen meter mee op. De gemeente beseft nu dat zij een geweldige miskleun gemaakt heeft voor zo'n 40 mln.

Arriva is nu aan het bezuinigen geslagen en de reizigers staan weer in de kou. Arriva heeft op 9 januari van dit jaar een nieuwe dienstregeling ingevoerd. Deze houdt voor een groot aantal wijken en bejaardencentra in dat het busje na 21.30 uur niet meer komt. De SP-fractie in Groningen heeft hier een onderzoek naar gedaan. Dat heeft geresulteerd in een prachtig boekwerk over de klachten van mensen met als titel: Arriva beweegt mensen tot tranen toe. In plaats van die bussen gaan er in Groningen nu stadstaxi's rijden. Dat betekent dat je een uur van tevoren moet bellen. Verder is het duur en zijn de wachttijden lang. Soms komt de taxi veel te laat en in een enkel geval zelfs helemaal niet. Kortom, daar is zonder meer sprake

van een verslechtering van het openbaar vervoer, terwijl een openbaarvervoersbedrijf in korte tijd 40 mln. winst gemaakt heeft. De provincie en de gemeente Groningen zitten nog tot 2003 aan Arriva vast, maar de dienstverlening is er niet beter op geworden. Het aantal klachten van reizigers was het afgelopen jaar groter dan ooit en ook ernstiger van aard. Tot onze spijt kan de minister, zoals blijkt uit de antwoorden op Kamervragen, het verband tussen de slechtere dienstverlening en de klachten niet aantonen. Dat snap ik; het zou haar ook niet goed uitkomen. Verder is het voor iedereen evenwel zo klaar als een klontje. Het bedrijf moet winst maken en dat gaat ten koste van de klant. En de gemeente Groningen kan niets doen. De verslechteringen van de dienstregeling vallen kennelijk binnen het programma van eisen dat de gemeente heeft opgesteld. De conclusie moet dus zijn dat dit een bijzonder slecht programma van eisen is. Kan de minister daar iets over zeggen? Kan zij ook aangeven waarom zij er niets aan kan doen dat de dienstverlening zo verslechterd is? Maar wat kun je ook verwachten van een gemeente die zich bij de aandelenverkoop 40 mln. door de neus laat boren?

Een ander voorbeeld betreft de marktwerking op de spoorlijn Almelo-Mariënberg. Dat is de eerste openbaar aanbestede spoorlijn van Nederland. Connexxion heeft gewonnen, maar bracht de treindienst onder bij Syntus. En Syntus rijdt met oude dieseltreinen die de NS al jaren eerder heeft afgeschreven. Vandaag konden wij overigens in de krant lezen dat de dieseltreinen waar de NS nog wel mee rijdt, ook zullen verdwijnen. Die oude dieseltreinen van Syntus laten het regelmatig afweten. Reizigers moeten dan de bus in en gaan met vertraging verder. Syntus kreeg de concessie maar voor een paar jaar. Het is dus logisch, althans vanuit Syntus geredeneerd, dat investeringen in nieuw materieel zijn uitgebleven. Dat maakt evenwel pijnlijk duidelijk wat het werken met concessies precies betekent. Een concessie houdt een keer op. En het is maar afwachten of je na zes jaar weer een nieuwe concessie krijgt. Hoe dichter het eind van de concessieperiode nadert, hoe minder efficiënt het zal zijn om te investeren

in nieuw materieel. Misschien gaat men zelfs wel bezuinigen op het onderhoud van het materieel. Ook als de nieuwe concessiehouder verplicht is om het materieel van de oude concessiehouder over te nemen, betaalt deze natuurlijk nooit de werkelijke prijs, omdat de oude concessiehouder er toch niks mee kan. En dat is ook marktwerking. Leve de markt! De heer Reitsma heeft in dit verband nog gewezen op de controle, de handhaving, de bureaucratie en alle kosten die er nog bij komen doordat allerlei verschillende bedrijven ons openbaar vervoer moeten gaan verzorgen. Ik hoor daar ook graag een reactie op.

Hoe langer de concessieperiode duurt en hoe minder vaak concessies aflopen, hoe beter het is. Mijn fractie heeft dan ook het amendement op stuk nr. 36 ingediend om de concessieduur te verlengen naar 15 jaar. Geen concessieduur is natuurlijk nog veel beter. Daarbij moet dan wel sprake zijn van een management, ook al zouden dat ambtenaren zijn, dat op zijn prestaties afgerekend kan worden en niet met gouden handdrukken. Zo kan het ook. Waarom zou een overheid niet efficiënt openbaar vervoer kunnen organiseren, terwijl bedrijven die binnen zes jaar met elkaar moeten concurreren, dat wel moeten kunnen? Dat is voor mij onbegrijpelijk. De minister moet mij maar eens helder en duidelijk uitleggen waarom de particuliere bedrijfjes dit wel kunnen en de overheid niet.

De lijn Almelo-Mariënberg leert ook wat er gebeurt als twee concessiehouders in aangrenzende gebieden niet willen samenwerken. Ondernemingen die vooral gericht zijn op het maken van geld, kijken eerst naar de efficiëntie van hun eigen dienstregeling. Overstappers in Mariënberg op de verbinding van Ommen naar Almelo moeten dus nu ruim drie kwartier wachten tegen vroeger een paar minuten. Dat is ook marktwerking. Lang leve de vooruitgang! Krijgen wij dit op meer grenzen tussen vervoersgebieden van concessiehouders of grijpt de minister zo in de marktwerking in dat goede aansluitingen gegarandeerd worden?

Voorzitter! Ook van het WVG-vervoer kunnen wij het nodige over aanbesteding leren. Het bedrijf Capned, tot 1998 actief in en om Harderwijk, won in 1998 een Europese aanbesteding voor het

Poppe

WVG-vervoer in de kop van Noord-Holland. Voor de uitvoering had Capned de aparte BV Capeen opgericht. Je ziet vaak kerstbomen van BV's verschijnen. Capeen startte op 1 januari 1999, maar bleek het niet te redden. De BV is inmiddels failliet en Capned voert met Transvision, dat het vervoer met noodmaatregelen overnam, een juridische strijd over de vergoeding van extra kosten van Transvision. De gemeenteambtenaren in de kop van Noord-Holland zijn diep teleurgesteld en worden horendol van de klachten. Goedkoop blijkt in dit geval toch duurkoop te zijn geweest. De extra kosten van Transvision zullen toch ergens vandaan moeten komen. Ik denk dat uiteindelijk de klant de rekening betaalt. Een prachtig staaltje van voordeel van de marktwerking. Duidelijk is dat bij lage inschrijving de continuïteit van het vervoer ernstig in gevaar kan komen.

Nog een staaltje voordeel van de marktwerking. De gemeente De Ronde Venen gunde tot de zomer van vorig jaar het contract voor het leerlingenvervoer onderhands aan Van Wengerden Vervoersdiensten. De kosten waren vijf ton per jaar. Vorig jaar werd voor het eerst Europees aanbesteed. Het leerlingenvervoer werd gegund aan Amsteland Taxi. De kosten bedroegen toen zeven ton per jaar; twee ton meer voor nagenoeg dezelfde dienstverlening. Hoe kan dat? Het zal de marktwerking wel zijn.

Om de concurrentie te bevorderen, is bepaald dat een bedrijf niet meer dan 33% van het stads- en streekvervoer in handen mag hebben. Jammer voor Connexxion, dat nog een paar procentjes te groot is. Ik leg de minister het volgende voor. Stel dat Connexxion met een beter aanbod komt om in een regio het vervoer te verzorgen dan één van de concurrenten, maar daarmee boven de 33% in dat gebied komt. Het zou niet slim zijn als de overheid als concessieverlener daar niet op in zou gaan, maar het mag niet. Dus moet gekozen worden voor een slechter bod. Hiermee is de zin en onzin van de marktgedachte eigenlijk wel duidelijk; onzin dus. Marktwerking betekent nu eenmaal groter groeien en marktaandeel veroveren op de concurrent. Waarom voert de minister deze beperking van de marktwerking in? Waarop is de grens

van 33% gebaseerd? Waarom ligt die grens niet op 10 of 50%?

Nu een staaltje nutsfunctie in plaats van marktwerking. In de Achterhoek is de afgelopen tien jaar zonder marktwerking het openbaar vervoer verbeterd. Begin jaren negentig werd de dienstregeling in de Achterhoek volledig gewijzigd. Trein en bus beconcurrerden elkaar niet langer op dezelfde trajecten, maar de bussen gingen als een soort toeleverancier van de trein fungeren. Buschauffeurs en treinmachinisten konden elkaar via een nieuw communicatiesysteem op de hoogte houden. Het systeem werd in 1994 geïntensiveerd onder de naam IGO+, Integratie Gelderland-Oost. Het trein- en busvervoer in de Achterhoek groeide tussen 1991 en 1999 met 25%, zonder marktwerking, maar door de nutsfunctie serieus te nemen. Is dit positief of niet? Graag een reactie van de minister.

Voorzitter! In de Wet personenvervoer 2000 wordt ook de decentralisatie van de bevoegdheden voor het openbaar vervoer geregeld. Is de afstemming tussen de verschillende regio's wel goed geregeld? Als de minister niet voorschrijft aan welke eisen materieel en omgeving van het openbaar vervoer moeten voldoen, kunnen zich problemen voordoen. Een minder valide reiziger met bijvoorbeeld een rollator kan in de ene regio zonder problemen vervoerd worden, terwijl de reis in de aangrenzende regio moet worden gestaakt omdat de instapruimte in de aansluitende bus toevallig smaller is dan 62 centimeter, de breedte van het apparaat. De minister dient dus absoluut eisen te stellen aan de toegankelijkheid van materieel en aan de omgeving. Zij moet dat niet aan de regio overlaten. Ik heb begrepen dat op dit punt een amendement zal worden ingediend. Wij zullen dat steunen, maar ik hoor toch graag een reactie op dit punt van de minister.

Ook de prijs van de kaartjes dient de minister centraal te regelen. De landelijke strippenkaart blijft bestaan. Daarvoor zal een maximumtarief gelden, maar vervoerders mogen daar ook onder gaan zitten. In Apeldoorn wordt bijvoorbeeld op zaterdag en op koopavond geëxperimenteerd met een "piekenbus". Voor een gulden mag men naar de binnenstad en weer terug. Het is een goed initiatief, dat echter op gespannen voet staat met de

beoogde verhoging van de kostendeckingsgraad tot 50%. Om deze toch op peil te houden, moet in zo'n geval het tarief van de strippenkaart verhoogd worden. Het is te verwachten dat de openbaarvervoersbedrijven druk op de minister zullen uitoefenen om de prijs van de strippenkaart te verhogen. Zij zullen hierin gesteund worden door de lagere overheden die dit soort experimenten willen doen. Om meer kosten te dekken, zullen bedrijven hoge bedragen vragen voor het uitvoeren van de gewone vervoersdiensten. Dat moet opgehoest worden door de gemeenten, die om die reden de druk op de minister zullen opvoeren om de strippenkaart duurder te maken. Hoe zal de minister zich tegen deze gevolgen van de marktwerking verzetten?

Hoe staat het met de kortingskaarten voor ouderen? Blijft de roze strippenkaart bestaan of mag iedere vervoerder zelf bepalen welke groep korting krijgt en hoe hoog die korting is? Een vrijmarktjongen zal dat graag zelf bepalen. Welke garanties zijn er dan voor het behoud van kortingen in het stads- en streekvervoer voor ouderen? Zij mogen niet de dupe worden van dit non-beleid. Daarom heb ik een amendement op stuk nr. 37 ingediend over de tarieven voor deze groep reizigers. Daarin wordt vastgelegd dat het tarief voor 65-plussers slechts de helft mag bedragen van het reguliere tarief.

Voorzitter! Er zullen met deze wet zoveel vervoersgebieden ontstaan, dat de kans groot is dat iemand bij het overstappen ook meteen te maken krijgt met een bus van een andere maatschappij. Die persoon moet twee keer het hoge basistarief betalen louter en alleen omdat de bussen niet tot dezelfde maatschappij behoren. Is dit de louterende werking van de markt? Of vindt de minister dit ook onrechtvaardig? Zo ja, wat wil zij daaraan doen? Is de minister bereid naar een tariefintegratie te kijken? Zij kan dat in één keer goed regelen als de chipkaart voor het openbaar vervoer wordt ingevoerd. Het is de vraag of de minister dat ook wil. Of is dit te veel gevraagd, gezien het kennelijk ook door haar overgenomen markt-fundamentalistisch geloof?

Voorzitter! Ik houd de minister nog voor dat voor de toegankelijkheid van het openbaar vervoer een eenduidig kaart- en tariefsysteem erg

Poppe

belangrijk is. De minister weet ook hoe het in Engeland is geregeld, met al die kaartjes waar je uit moet kiezen. Een strakke overheidsregie is daarvoor noodzakelijk. Is de minister daartoe bereid?

Het zal duidelijk zijn dat de SP absoluut niet te spreken is over de plannen die in dit wetsvoorstel worden gepresenteerd. Winst maken en zorgen voor een goede en betaalbare dienstregeling – ik heb voorbeelden gegeven – lijken niet hand in hand te kunnen gaan.

De minister heeft de kosten-dekkingsgraad als hoofddoel in het wetsvoorstel opgenomen. Daarmee maakt zij naar onze mening een verkeerde keuze. Hoofddoel van het openbaar vervoer hoort te zijn: het voorzien in de verplaatsingsbehoefte van de mensen zodanig dat het openbaar vervoer goed kan concurreren met de auto, zodat er een echt alternatief ontstaat. Dat moet natuurlijk efficiënt gebeuren. Zo goedkoop mogelijk, maar wel goed, met een redelijke betaalbaarheid en een redelijke fijnmazigheid. Dat betekent frequente verbindingen gedurende een groot deel van de dag, snel, betrouwbaar, betaalbaar en voor iedereen toegankelijk. En die algemene nutsvoorziening mag naar de mening van de SP best wel wat kosten, want geen openbaar vervoer of slecht openbaar vervoer in Nederland zal de samenleving uiteindelijk veel meer kosten.

□

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! "De fractie van de SGP hecht grote waarde aan de totstandkoming van nieuwe wetgeving op het terrein van het personenvervoer. Het betreft hier immers een beleidsterrein van een grote maatschappelijke betekenis. De bestaande wetgeving biedt naar ons oordeel niet voldoende antwoord op de problematiek van dit ogenblik. Wij juichen het dan ook toe dat thans, na ruime en gedegen voorbereiding, een ontwerp van een Wet personenvervoer in deze Kamer kan worden behandeld. Uit hoofde van een goede wetsystematiek mag dit ontwerp als een belangrijke verbetering worden beschouwd."

Met deze zinnen begon ik in september 1986 mijn bijdrage aan het toenmalige voorstel voor de Wet personenvervoer. Het was mijn maidenspeech. Men zal zich kunnen

voorstellen dat ik daar een bijzondere betrokkenheid bij voelde en voel. Helaas denk ik dat ik de openingszinnen die ik toen uitsprak, niet zonder meer van toepassing kan verklaren op dit wetsvoorstel en dat geldt vooral voor de enthousiaste slotzin van de geciteerde alinea. Ik denk dat het bij dit voorstel iets anders ligt en ik hoop zo dadelijk duidelijk te maken waarom.

De plenaire afronding van het wetsvoorstel Wet personenvervoer 2000 vormt een belangrijk wettelijk sluitstuk van een lange ontwikkeling. Daarbij gaat het om twee dingen: ruimte voor de markt om openbaarvervoersdiensten te ontwikkelen en te exploiteren en een aanzienlijke decentralisatie van bevoegdheden. Als startpunt voor deze ontwikkeling wil ik in het bijzonder noemen de commissie-Broekx openbaar vervoer, in november 1991 ingesteld. Op deze wetgeving is reeds enige tijd – overigens tegen de wens van onze fractie in – via experimenten in enkele provincies vooruitgelopen. Wij zijn er in ieder geval blij mee dat op dit terrein afgeronde wetgeving voorligt. Bezwaren van onze fractie tegen genoemde experimenten vonden juist hun oorzaak in het ontbreken van een deugdelijk wettelijk kader. Wij zijn er in het kader van de verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen al regelmatig mee geconfronteerd wat voor gemis het is als je geen deugdelijk wettelijk kader hebt voordat je dit soort operaties begint. Het nu voorliggende wetsvoorstel biedt decentrale overheden en vervoersbedrijven de nodige zekerheid en de benodigde juridische basis voor aanbestedingen. Overigens blijft de wet voorlopig nog incompleet, in die zin dat ook de marktordening op het spoor in deze wet nog moet worden geïntegreerd. Wij hebben daar eerder met de minister over gediscussieerd. Wat is de stand van zaken op dit punt en wanneer kan de Kamer het wetsvoorstel voor deze materie tegemoetzien? Ik blijf het overigens betreuren dat deze voorstellen voor het spoor niet integraal met het voorliggende pakket nu kunnen worden behandeld. Ik dacht dat ook de heer Reitsma daar zojuist op wees. Dat zou zeker meerwaarde hebben gehad en een evenwichtige integrale beoordeling van verzelfstandiging, privatisering en marktwerking in het

openbaar vervoer kunnen hebben bevorderd.

De expliciete doelstelling van het wetsvoorstel is het bewerkstelligen van groei van het gebruik van het openbaar vervoer. Dat is een doelstelling die onze fractie van harte onderschrijft, met name om op deze wijze het particuliere autogebruik te kunnen verminderen. De weg waarlangs deze doelstelling volgens dit wetsvoorstel dichterbij moet worden gebracht, vooral via de introductie van marktwerking in het openbaar vervoer, roept bij onze fractie de nodige vragen en bedenkingen op. Vandaar mijn aarzeling om de zinnen uit 1986 ongewijzigd op dit voorstel van toepassing te verklaren.

Het wetsvoorstel kent geen harde onderbouwing van de stelling dat de invoering van de marktwerking in het openbaar vervoer daadwerkelijk zal leiden tot een verbetering van het openbaar vervoer en daarmee tot het terugdringen van de automobiliteit. Dat wordt verondersteld, maar niet bewezen. De Raad van State heeft hierbij onomwonden de vinger gelegd en ik voeg mij graag daarbij.

Te veel laat ook dit wetsvoorstel zich leiden door de ideologie van Paars, die van steeds meer zijden kritiek ontmoet. Deze ideologie houdt in dat meer marktwerking per definitie verbetering en vooruitgang betekent. Deze gebrekkige onderbouwing is juist daarom zo pijnlijk, nu het wetsvoorstel voor een belangrijk gedeelte op deze vooronderstelling is gebaseerd en de regering richting decentrale overheden dwingend een uniform systeem van aanbesteding oplegt als dé methode voor een adequater aanbod van openbaar vervoer. Over decentralisatie gesproken!

Dat hier sprake is van ideologie blijkt ook wel uit het feit dat een discussie op basis van argumenten maar heel moeilijk gestalte krijgt, zo is mijn ervaring van de afgelopen jaren. Illustratief hiervoor is het beroep van de regering op het AVV-rapport "Werkt marktwerking?" om haar voorstellen te verdedigen, terwijl uit dat rapport onomstotelijk blijkt dat er geen duidelijk verschil bestaat tussen buitenlandse steden met en zonder marktwerking wanneer het de groei van het aantal reizigers betreft. Een efficiënt aanbod van openbaar vervoer bleek veelal te danken aan andere factoren dan marktwerking, zoals de integratie van

Van den Berg

ruimtelijk-economisch en verkeers- en vervoersbeleid of het nodige flankerend beleid. Ik heb dat al eerder tijdens debatten naar voren gebracht, maar vragen over deze feiten worden wat gebagatelliseerd, evenals in de nota naar aanleiding van het verslag. Dit rapport wordt zonder meer gespannen voor het karretje van de marktideologie.

Mijn fractie wil geenszins ontkennen dat invoering van een vorm van marktwerking op bepaalde terreinen vruchten kan afwerpen. Als wezenlijke publieke belangen in het geding zijn, behoren wij echter zeer terughoudend te zijn. Het openbaar vervoer kent een belangrijke ontsluitende functie en een nutsfunctie. Dat zijn duidelijk publieke zaken, waarbij toegankelijkheid en bereikbaarheid belangrijke trefwoorden zijn. Met dit vervoer worden reële publieke en sociale belangen gediend. Naar de mening van mijn fractie verdient dit type belangen in beginsel publieke behartiging, om ongewenste uitkomsten of zelfs uitwassen te voorkomen.

De Raad van State sprak in dit verband de pessimistische verwachting uit dat het marktmechanisme niet alleen tot gevolg heeft dat minder aantrekkelijke diensten niet langer optimaal worden uitgevoerd, maar dat het voorzieningenniveau van het openbaar vervoer zo achteruitgaat dat de potentiële reiziger blijft bij zijn voorkeur voor de eigen auto. Ook na de vele geruststellende woorden in de nota naar aanleiding van het verslag blijf ik zorgen houden over het voorzieningenniveau van de minder rendabele lijnen. De grote vraag voor mijn fractie is of de overheid – of dat nu het Rijk is of de aanbestedende provincie – voldoende instrumenten heeft om het effectief tegen te gaan, als er onverhoopt toch een kaalslag plaatsvindt onder de niet rendabele lijnen. Ik hoor graag of de minister die waarborg durft te geven.

De vrees van mijn fractie is voorts dat de overheid als gevolg van dit voorstel minder greep heeft op de ontwikkelingen binnen het collectief personenvervoer. De ervaringen in Noord-Nederland – denk aan Arriva, een privaat monopolie in buitenlandse handen – zijn wat dat betreft niet hoopgevend. Niet in de laatste plaats geldt deze vrees de beperkingen die de overheid zichzelf oplegt bij het voeren van een mobiliteitsbeleid, doordat zij hierbij is gebon-

den aan de afspraken met private partners.

Een belangrijk punt voor mijn fractie is een heldere afbakening tussen publieke en private verantwoordelijkheden en bevoegdheden. Als ik de voorliggende voorstellen bestudeer inzake de ontvlechting van exploitatie en infrastructuur, zie ik heel wat potentiële conflicten opduiken als gevolg van een diffuse vermenging van verantwoordelijkheden en bevoegdheden. Deze zaken zijn uiteraard nauw met elkaar verbonden, zowel wat betreft investeringen als beheer en onderhoud. De regering geeft toe dat de afbakening erg diffuus is tussen de beleidsvoeringsfunctie, als taak voor de aanbestedende overheid, en de ontwikkelingsfunctie, een taak die zowel door de aanbestedende overheid als door een private partner kan worden uitgevoerd. Voorziet de minister hier geen grote risico's?

De zorg over die ondoorzichtige vermenging van verantwoordelijkheden en bevoegdheden wordt nog versterkt door de lijnen die de minister in de nota naar aanleiding van het verslag uitzet. Enerzijds beklemtoont zij dat de overheid met het programma van eisen veel meer greep op het OV krijgt dan nu. Anderzijds wordt er voor een beter openbaar vervoer heel veel verwacht van de creativiteit van de ondernemer. Staat dat niet op gespannen voet met elkaar? De minister spreekt de verwachting uit dat de ontwikkelingsfunctie geheel bij de vervoerders komt te liggen. Als dat zo is, is onze vraag of dat voldoende garantie biedt voor het behalen van de publieke doelstellingen.

Bij de toedeling van bevoegdheden is de decentralisatiegedachte het leidend beginsel voor de SGP-fractie. De beoogde decentralisatie van bevoegdheden naar de provincies juicht mijn fractie toe. Juist op provinciaal niveau zal de integratie van het regionaal openbaar vervoer in het totale verkeers- en vervoersbeleid in de regio vorm moeten krijgen. Ik heb dat altijd al bepleit. Toch vrees ik een beetje dat de minister een andere definitie van decentralisatie gebruikt dan ik. Ik kan het in ieder geval heel moeilijk rijmen met de decentralisatiegedachte, dat decentrale overheden dwingend een uniform systeem van aanbesteding krijgen opgelegd. Decentrale overheden behoren in mijn ogen ruimte te krijgen voor andere,

innovatieve wegen om het openbaar vervoer te stimuleren. Hier wreekt zich kennelijk weer de gedachte dat meer marktwerking in iedere situatie altijd een verbetering meebrengt. Ik noem nog eens het rapport "Werkt marktwerking?" dat aangeeft dat ook een verzakelijk opdrachtgeverschap met een samenhangend mobiliteitsbeleid een stimulans voor het openbaar vervoer kan zijn. Waarom wil de minister geen ruimte scheppen voor een werkelijk decentrale benadering, waarbij oplossingen worden gezocht die zijn toegespitst op het betreffende regionale gebied? Ik pleit er sterk voor hier heel goed naar te kijken.

Voorzitter! Het wetsvoorstel impliceert een vergaande segmentering naar deelmarkten. De minister geeft aan dat "als vanzelf door marktkrachten" er toch een samenhangend landelijk netwerk voor de reiziger zal ontstaan. Ik ben bang dat dit veel te optimistisch gedacht is. Ook dit is in ieder geval slechts een vooronderstelling. Juist binnen het openbaar vervoer geldt dat de mobiliteitsketen zo sterk is als de zwakste schakel. Het belang van zorgvuldig op elkaar aansluitende vervoersnetwerken kan daarom niet te gauw worden overschat. Punt van zorg voor mijn fractie is in dit verband tevens de mogelijkheid om binnen één concessiegebied verscheidene concessies af te geven. Het lijkt mij niet uitgesloten dat hiermee een concurrentiestrijd wordt bevorderd tussen de verschillende concessiehouders, waardoor de belangen van de reiziger zouden kunnen worden geschaad.

De vraagstelling die ik zojuist verwoordde, betreft ook het aantal concessiegebieden. Het wetsvoorstel biedt ruimte voor het ontstaan van tientallen kleine concessiegebieden. De minister wil het aantal en de grootte van de concessiegebieden overlaten aan de provincies en de kaderwetgebieden. Ook op dat gebied bestaat spanning met het begrip decentralisatie. Ik besef dat, maar vraag mij af of het geen aanbeveling verdient hiervoor namens het Rijk richtlijnen te geven om te voorkomen dat een enorme versnippering ontstaat, waarbij de onderlinge afstemming binnen de mobiliteitsketen wordt gefrustreerd. Concessiegebieden zouden mijns inziens gebaseerd moeten zijn op feitelijke regionale vervoersstromen en niet op een bestuurlijke lappende-

Van den Berg

ken. Nederland is een klein land en in dat verband lijken tien à twaalf concessiegebieden een meer optimale indeling te bieden dan een kleine veertig. De heer Reitsma sprak daar ook over. Is de minister bereid hierop aan te sturen?

Juist vanwege het belang van het garanderen van landelijke samenhang in het openbaarvervoersnetwerk lijkt het tenminste zinvol dat de minister, als de concessieverleners onvoldoende vorm geven aan de noodzakelijke afstemming van het openbaar vervoer met andere tot concessieverlening bevoegde overheden, een aanwijzing terzake kan geven aan deze concessieverleners. Op dit punt heb ik daarom een amendement ingediend op artikel 25 om te voorkomen dat regionale netten vooral hun eigen netwerk zullen optimaliseren en dat de aansluiting op de overige netten in het gedrang komt. Dit amendement heeft derhalve specifiek betrekking op de afstemming tussen concessieverleners. Daarmee vertrouw ik dus op de uitleg van de minister dat de provincie mede op basis van de Planwet verkeer en vervoer voldoende bevoegdheden bezit om de onderlinge samenhang van het openbaarvervoersnetwerk binnen haar eigen gebied te kunnen garanderen. Is dit vertrouwen inderdaad voldoende gegrond?

Voorzitter! Sprekend over de concessies wil ik hierbij – ook dit punt is uitvoerig aan de orde geweest in de schriftelijke voorbereiding – mijn zorgen uitspreken over de relatief korte concessieduur van zes jaar. Gelukkig zijn daarop uitzonderingen mogelijk. Een te korte duur van de concessies vermindert de kwaliteit en de continuïteit van de dienstverlening. Bovendien kan een korte concessieduur ook regelmatig tot onrust leiden bij het betrokken personeel: behoudt mijn werkgever het vervoer? Acht de minister het niet verstandig deze concessieduur alsnog te verlengen, dan wel meer ruimte te bieden voor de decentrale overheden om hiermee flexibel te kunnen omspringen? Dit laatste past toch weer uitstekend in de door de minister beoogde decentrale benadering?

Ik meen dat de meest wezenlijke zaken over de concessievoorschriften benoemd zijn in artikel 29. Het gaat daarin over de voorschriften die aanbestedende overheden op grond van het wetsvoorstel in ieder geval

dienen te stellen bij de concessieverlening. Ter aanvulling bepleit ik dat aan een concessie in ieder geval ook voorschriften worden verbonden inzake het waarborgen van een bepaalde mate van sociale veiligheid binnen het openbaar vervoer, zowel voor de reiziger als het personeel. Dit is een zeer actuele discussie. Ik hoef dat niet nader toe te lichten. Gelet op de toenemende agressie binnen het openbaar vervoer lijkt ons dit zonder meer gewenst. Wij hebben op dit punt een amendement ingediend. Ik vraag mij daarbij af in hoeverre dit wetsvoorstel ook een adequate basis biedt voor stationsverboden en treinverboden. Het komt wel in een van de artikelen aan de orde, maar hoe hecht is die basis?

Voorzitter! Zorgen maakt mijn fractie zich over de ontwikkeling van kansrijke bovenregionale systemen, regiogrensoverschrijdend dan wel nationaal. In de nota naar aanleiding van het verslag wordt aangeduid dat het voorliggende wetsvoorstel geen grotere belemmering vormt dan de huidige wetgeving. Dat vind ik niet zo'n sterk antwoord. Het huidige wetsvoorstel was mijns inziens op dit punt wel degelijk een belemmering. Was er vroeger één echt sterke partij die zulke initiatieven beoordeelde in overleg met gemeenten en provincies, nu zijn er per definitie meerdere concessieverleners. Een voordeel van deze regionale concessieverleners is dat zij dicht op de markt zitten. Nadeel is dat het per definitie meerdere partijen zijn met meestal uiteenlopende belangen. Het wordt daardoor voor een vervoerder met een bovenregionale dienst nog moeilijker, zo lijkt ons, om dit van de grond te krijgen. Onderkent de minister dit en hoe vallen die risico's te ondervangen? Licht op dit punt een meer aansturende rol van de minister niet in de rede?

Tot slot in dit verband een meer bestuurlijke vraag over de kaderwetgebieden. Wat zijn precies de gevolgen na afloop van de kaderwet? De nu gekozen lijn lijkt dat het regionaal vervoer in die gebieden dan automatisch valt onder de provincies. Gelet op de relatief korte termijn die de kaderwet nog zal bestaan, rijst de vraag of het niet in de rede ligt om de bevoegdheden nu reeds toe te delen aan de provincies. Dit lijkt allerlei lastige vragen inzake overheveling van bevoegdheden e.d. te kunnen voorkomen. Kan de tussenstap van de kaderwetgebieden

dus niet beter worden overgeslagen? Dat beperkt tevens het aantal aanbestedende overheden, waardoor de samenhang in het openbaarvervoersbeleid beter wordt gegarandeerd. Bovendien strookt deze benadering met de strekking van de motie-Remkes die door mijn fractie was medeondertekend.

Cruciaal voor een adequate mobiliteitsketen is tevens een tijdige introductie van de chipkaart. Feitelijk zou bij inwerkingtreding van het wetsvoorstel ook de chipkaart adequaat moeten kunnen functioneren, zodat negatieve effecten van versnippering worden geneutraliseerd. Helaas blijkt uit de brief van de minister van 15 februari jl. dat er vanaf 2002 slechts van een stapsgewijs invoeringstraject sprake zal zijn en volledige invoering nog meerdere jaren op zich kan laten wachten. Wij vinden dat zeer te betreuren. Kan dit niet worden versneld? Welke nadelen voor de reiziger heeft deze vertraagde invoering? Het gevoel bekruipt mij dat alle partijen op zich wel van goede wil zijn, maar dat een strakke regie en voortgangsbewaking worden gemist. Ik vind dat het een taak van de minister is om haar verantwoordelijkheid op dit punt nu voluit te nemen.

Een specifieke vraag van mijn fractie in dit verband is of de definitieve vormgeving van de chipkaart zodanig zal zijn dat deze ook voor ouderen goed bruikbaar is.

Door middel van de vierde nota van wijziging heeft de minister formeel de eis van wederkerigheid geregeld. Het is echter bekend dat wij op dit terrein een helder onderscheid moeten maken tussen reciprociteit op papier en de praktijk. Is met deze nota van wijziging nu daadwerkelijk bereikt dat Nederland niet het risico loopt van uitverkoop van het Nederlandse openbaar vervoer aan de rest van Europa? Het is bekend dat Franse bedrijven onbetwiste monopolieposities genieten en dat open en verborgen staatssteun aan de orde van de dag is. Frankrijk betaalt bijvoorbeeld HSL-voertuigen voor de SNCF. Jegens welke landen is er nu volgens de minister daadwerkelijk sprake van reciprociteit? Met andere woorden: welke landen krijgen met inachtneming van deze nota van wijziging nu toegang tot de Nederlandse markt?

In mijn inbreng in het verslag heb ik al in algemene zin de vinger erbij

Van den Berg

gelegd dat het wetsvoorstel zoveel discretionaire bevoegdheden kent en dat er op zeer grote schaal wordt gedelegeerd. Deze wet kent zelf zeer weinig materiële normen, een punt waar ook de heer Reitsma terecht op wees. De minister is daar in de schriftelijke voorbereiding overigens wel uitgebreid op ingegaan, dus dat debat ga ik niet herhalen. Ik noem echter uitdrukkelijk één punt: de positie van de gehandicapten in het openbaar vervoer. Het wetsvoorstel laat het aan de concessieverlener over om voorschriften te verbinden aan toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor reizigers met een handicap. Moet dit nu niet centraal gebeuren? Gehandicapten mogen mijns inziens in verschillende concessiegebieden niet met een verschillende mate van toegankelijkheid en voorzieningen te maken krijgen. Licht het juist op dit punt niet in de rede om centraal, bijvoorbeeld via een algemene maatregel van bestuur, regels te stellen voor toegankelijkheid, bruikbaarheid en informatievoorziening? Ik verwijs in dit verband naar de motie die ik heb ingediend bij de begrotingsbehandeling van 1998 over de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor gehandicapten. Op dit punt heb ik een amendement van de heer Van der Steenhoven gezien waar ik sympathie voor heb, maar waar ik graag de reactie van de minister op afwacht.

Mijn laatste vraag is of de positie van het personeel nu werkelijk voor iedere partij bevredigend is geregeld. In de nota naar aanleiding van het verslag wordt die suggestie wel gewekt. Toch wordt er onder meer vanuit de STO geklaagd dat zonder reëel overleg met de betrokkenen, diverse onderdelen uit de huidige Wet personenvervoer die bescherming voor werknemers in besloten busvervoer bieden, uit het wetsvoorstel zijn gelicht. Welke gevoelige punten inzake de arbeidsvoorwaarden liggen nu nog open en hoe wordt daar verder mee omgegaan?

Ik rond af, voorzitter. Het mag duidelijk zijn dat mijn fractie ten aanzien van het voorliggende voorstel nog de nodige vragen heeft. Dat geldt in het bijzonder voor de beoogde introductie van marktwerking. Mijn fractie is er nog helemaal niet van overtuigd dat de sociale functie van het openbaar vervoer hierbij voldoende is gewaarborgd. Daarnaast maak ik mij

zorgen over de vraag of met het nu voorliggende pakket een samenhangend landelijk openbaarvervoersnetwerk werkelijk veilig is gesteld voor de reiziger. Een eindoordeel wil en kan ik derhalve nu nog niet bepalen. Dat zal mede afhangen van het antwoord van de minister en het verloop van de discussie over een groot aantal voor ons belangrijke amendementen.

□

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Voorzitter! Op het eerste gezicht gaat het prima met het regionaal openbaar vervoer. De afgelopen jaren werden jaarlijks meer dan 5 miljard reizigerskilometers gemaakt. Bovendien groeit de sector sinds 1995 jaarlijks. Maar de schijn bedriegt. Er is namelijk sprake van absolute groei, maar van relatieve achteruitgang. Wat écht groeit, is de automobiliteit. Het openbaar vervoer kan de ontwikkelingen niet bijbenen. Dat heeft ook te maken met politieke doelstellingen. Niet alleen de trein, maar vooral ook het stads- en streekvervoer kan wel een opkikker gebruiken. De nieuwe Wet personenvervoer 2000 moet daaraan een belangrijke bijdrage leveren. Deze wet heeft een lange voorgeschiedenis. Volgens de oorspronkelijke planning zou zij allang van kracht moeten zijn geweest. Ik ben blij dat de plenaire behandeling in deze Kamer nog voor het meireces kan plaatsvinden, want de vervoerssector en de decentrale overheden bungelen nu al lang genoeg tussen het oude en het nieuwe regime. Het zal overigens nog een hele toer worden om de wet op 1 september a.s. in werking te laten treden. Mij dunk dat wij niet van de Eerste Kamer kunnen vragen de ontwerp-wet in een paar weken te behandelen, terwijl wij zelf jarenlang met dit dossier zijn bezig geweest. Maar goed, daar gaat de Eerste Kamer uiteraard zelf over.

Voorzitter! Vooral in de vorige kabinetsperiode is intensief gediscussieerd over de lijn die de regering voor ogen staat. Kernbegrippen zijn marktwerking en decentralisatie. In de beleidsnota Marktwerking in het regionaal openbaar vervoer zijn deze uitgangspunten grotendeels ingevuld en het zal de minister bekend zijn dat onze fracties zich grotendeels konden vinden in de conclusies die toen op

hoofdpijnen werden getrokken. Uiteraard betekent dat niet dat wij de nieuwe wet zonder commentaar steunen. In het verslag hebben wij duidelijk gemaakt dat wij op een vrij groot aantal punten onze bedenkingen hebben. Marktwerking en decentralisatie kunnen nooit een doel op zichzelf zijn. Het moet ons gaan om het waarborgen van een noodzakelijke publieke voorziening. Hoe dan ook moet worden voorkomen dat concurrentie en decentralisatie van het mobiliteitsbeleid leiden tot verlies van samenhang in het OV-netwerk en daarmee tot verlies van het marktaandeel van het openbaar vervoer. In een aantal gevallen zou het Rijk, wat ons betreft, nadrukkelijker in beeld moeten blijven om zo nodig sturend en coördinerend op te treden en om een krachtig flankerend beleid te voeren. Het zou van wijsheid getuigen als de minister zich in dezen niet al te dogmatisch opstelt. Wij zien bijvoorbeeld bij het spoorvervoer dat er sprake is van een heroverweging, die er wellicht toe zal leiden dat het Rijk de touwtjes weer wat steviger in handen krijgt. Ik pleit ervoor ook in de voorliggende ontwerp-wet het Rijk in laatste instantie de mogelijkheid te geven op te treden. Dat zou van consistentie getuigen, gelet op het feit dat ook de marktordening van het spoorvervoer uiteindelijk moet worden ondergebracht in de Wet personenvervoer.

Voordat ik verder op de inhoud van het wetsvoorstel inga, wil ik nog enkele vragen van procedurele aard stellen. Het advies van de Raad van State heeft geleid tot een groot aantal wijzigingen van het oorspronkelijke wetsvoorstel. Bovendien zijn inmiddels al vijf nota's van wijziging ingediend. Al met al ligt er nu een wetsvoorstel dat in veel opzichten afwijkt van het voorstel waarover de Raad van State heeft geadviseerd. Ik heb in de stukken geen bevredigend antwoord gehad op mijn vraag waarom is afgezien van een nieuwe advisering door de Raad van State. Hoe staat het met de notificatieprocedure? Wanneer kan naar verwachting de officiële reactie van de Europese Commissie tegemoet worden gezien? Het verbaasde mij dat de minister zo stellig is over het ontbreken van de noodzaak van advisering door de Raad van State als de reactie van de Commissie aanleiding geeft tot ingrijpende

Stellingwerf

wijzigingen. Ik kan dit moeilijk rijmen met de verwachting van de raad zelf dat er dan wel sprake zal zijn van een hernieuwde advisering. De onderbouwing van dit standpunt van de regering hebben wij toch wat magertjes gevonden.

Het is de bedoeling dat er uiteindelijk één integrale Wet personenvervoer 2000 komt, waarin ook de marktordering ten aanzien van de taxi en het spoor zal worden geregeld. Dat eerste is gebeurd. Wanneer volgt de rest? Wanneer zal het besluit personenvervoer worden gepubliceerd? Wij zijn met name benieuwd naar de nieuwe bekostigingssystematiek. Wat ons betreft, moet ervoor worden gewaakt dat de kostendekking daarin een onevenredig zwaar gewicht krijgt. Wordt ook de relatieve groei van de reizigersaantallen als maatstaf meegenomen?

Voorzitter! Ik kom bij de inhoud van de wet. Het wetsvoorstel introduceert het concessiestelsel en periodieke aanbesteding in het regionaal openbaar vervoer. Het zwaartepunt van de uitvoering komt bij de decentrale overheid te liggen. Ik wil de minister vragen of alle betrokken overheden inmiddels helemaal klaar zijn voor de introductie van dit nieuwe systeem. Ik lees nog her en der dat sommige toekomstige concessieverleners niet zo zitten te wachten op hun nieuwe taak en dat het bij sommige ontbreekt aan kennis en ervaring. Kan de minister dit aspect nader belichten? Ik neem aan dat zij over recente gegevens beschikt.

Hoe dit ook zij, als concessieverlener beschikt de decentrale overheid over andere instrumenten dan het Rijk momenteel heeft in deze sector, te weten: het programma van eisen, de concessievoorwaarden en de aanbesteding. Ik vind dat de minister zich nogal optimistisch uitlaat over de machtspositie van de decentrale overheid. Volgens haar komt de decentrale overheid door haar nieuwe instrumentarium in een "sterke positie ten opzichte van de vervoersbedrijven" en is ze "volledig verantwoordelijk voor de werking van de markt". Een en ander roept bij ons echter wel vragen op. Wat gebeurt er als zich geen vervoerder meldt voor een bepaalde concessie? Die vraag is in de stukken onvoldoende beantwoord. De minister erkent dat het denkbaar is dat een aanbesteding niet leidt tot een

concessieverlening. In artikel 43 wordt niet voor niets de mogelijkheid geboden de concessie van de zittende vervoerder om die reden zo nodig met ten hoogste een jaar te verlengen. Het is echter de vraag of de minister dit een reëel probleem vindt, want ze gaat er tegelijkertijd van uit dat onrendabele lijnen aantrekkelijker kunnen worden gemaakt door ze aan te bieden in een pakket met rendabele lijnen. Maar wie garandeert dat er een goed bod wordt gedaan op zo'n pakket? Misschien voelt de concessieverlener zich wel genoodzaakt de onrendabele lijnen eruit te gooien ten faveure van de rendabele. Dat zou overigens haaks staan op het karakter van openbaar vervoer. Welke garantie bestaat er dat het aanbod van het OV onder het nieuwe regime niet zal verschralen? Heeft de minister hier in laatste instantie ook een correctiemogelijkheid?

Een ander punt van zorg is de kans dat het OV in de ene regio op een veel hoger peil staat dan in de andere. De invulling van de concessie wordt namelijk helemaal overgelaten aan de concessieverleners. Het is niet duidelijk hoe al te grote verschillen kunnen worden voorkomen. Om te voorkomen dat we straks worden geconfronteerd met concessies die bij lange na niet voldoen aan de eisen die wij daaraan zouden willen stellen, wil ik de minister de mogelijkheid geven bij AMvB minimumvoorwaarden te stellen. Ik heb op dit punt een amendement ingediend, namelijk dat op stuk nr. 12. Evenmin is duidelijk hoe kan worden gegarandeerd dat de aansluitingen tussen de verschillende regio's optimaal zijn. De decentrale overheden zullen er volgens de minister wel uitkomen. Ze baseert haar optimisme op het feit dat haar tot op heden geen situatie bekend is waarbij geen overeenstemming is bereikt. Maar, wat verzet zich ertegen in de wet te anticiperen op situaties waarin die overeenstemming ontbreekt? Nu biedt het wetsvoorstel het Rijk niet de mogelijkheid sturend op te treden als de regio's het op dit punt laten afweten. Die mogelijkheid is er nu nog niet. Door het amendement van collega Van den Berg op stuk nr. 11 kan in deze situatie alsnog worden voorzien. Ik kan mij nauwelijks voorstellen dat de minister zich tegen een dergelijk goed amendement zal willen verzetten.

Een apart probleem voorzie ik bij vervoersconcessies waarin meer opdrachtgevers participeren. De minister sluit niet uit dat bij dergelijke grensoverschrijdende concessies beide betrokken overheden binnen hun eigen bestuurlijk gebied een concessie verlenen, waardoor sprake is van twee concessies. Moeten we niet voorkomen dat zo'n constructie tot stand kan komen, want je kunt dan echt heel vreemde situaties krijgen, zoals het berekenen van verschillende tarieven voor dezelfde afstand in dezelfde bus. Moet uniformiteit niet uitgangspunt zijn bij grensoverschrijdende concessies?

Voorzitter! Uitgangspunt in de wet is dat het openbaar vervoer alleen wordt verricht als daartoe een concessie is verleend. Dit is in artikel 19 geregeld. In artikel 26 wordt een ontheffingsmogelijkheid geboden, maar die mogelijkheid ziet volgens de toelichting alleen op niet gesubsidieerd OV. Het is echter denkbaar dat een concessiehouder zijn concessie verliest ten gevolge van bijvoorbeeld wanprestaties. Voordat de concessieverlener dan opnieuw een concessie kan uitgeven, kunnen er enkele maanden verstrijken. Strikte naleving van artikel 19 leidt ertoe dat het betreffende gebied dan in die periode verstoken blijft van OV. Ik stel daarom in het amendement op stuk nr. 19 voor om gedurende maximaal één jaar de mogelijkheid te bieden OV te verrichten zonder een daartoe verleende concessie. Ten aanzien van artikel 26 heb ik nog de volgende vraag. Niet gesubsidieerd openbaar vervoer kan naast gesubsidieerd openbaar vervoer worden toegelaten binnen één concessiegebied. Wordt daarmee nu het uitgangspunt van "concurrentie om de weg" losgelaten en opent dit artikel de weg naar "concurrentie op de weg"? Moeten we niet vrezen dat de niet gesubsidieerde bedrijven de krenten uit de pap pikken en de markt binnen sommige concessies minder aantrekkelijk kunnen maken?

In de stukken is ook gevraagd naar het aantal concessiegebieden. De commissie-Brokkx ging nog uit van hooguit enkele tientallen gebieden, maar intussen zou het wel eens over meer dan honderd gebieden kunnen gaan. Daarover bestaat nog geen duidelijkheid, omdat dit in principe een verantwoordelijkheid van de concessieverlenende overheid is. Er

Stellingwerf

bestaat dus een kans dat we te maken krijgen met een enorme lappendeken aan concessiegebieden. Ik veronderstel dat daarmee het risico van versnippering en slechte afstemming alleen maar wordt vergroot. Bovendien, hoe meer concessies, des te groter de kans dat de minder aantrekkelijke verbindingen zullen overschieten. Hoe ziet het ideaalplaatje van de minister eruit of heeft ze geen voorkeur?

De concessies hebben een looptijd van in principe zes jaar. In een aantal gevallen is verlenging mogelijk. Wat verzet zich ertegen voor openbaar vervoer per spoor in de wet een wat langere concessieduur aan te houden, gelet op de aard van de infrastructuur en de daarmee gepaard gaande investeringen? Voor de duidelijkheid: een looptijd van vijftien jaar, zoals collega Poppe in zijn amendement voorstelt, lijkt ons wel erg veel van het goede.

Voorzitter! Wij hebben moeite met de voorgestelde implementatiestrategie. Ten eerste zetten we vraagtekens bij het jaar 2003, waarin 35% van de omzet van het regionaal openbaar vervoer moet zijn aanbesteed. Nu de inwerkingtreding van de wet is vertraagd, zou het van realisme getuigen het ijkmoment wat naar achteren te schuiven. Als de wet al op 1 september kan worden ingevoerd, is het nog maar de vraag hoeveel concessieverleners al voor het dienstregelingjaar 2001-2002 tot aanbesteding kunnen overgaan. Ik ga ervan uit dat lang niet elke decentrale overheid daar dan aan toe zal zijn. Maar stel dat dat wel het geval is. Dan nog kunnen in 2003 slechts twee jaren geëvalueerd worden. Ik vraag me af of er dan sprake is van een representatief beeld. Wat volgens mij in elk geval is uitgesloten is dat we al in 2003 kunnen besluiten om in 2005 al het regionaal openbaar vervoer aan te besteden. Daarmee wordt niet alleen de betekenis van de evaluatie ernstig gereduceerd, maar het gaat ook veel te snel. De minister schrijft zelf in de nota naar aanleiding van het verslag: "Mocht blijken dat de aanbesteding niet de gewenste effecten heeft, dan is dat het moment om te beslissen hoe verder wordt gegaan met het systeem van concessieverlening". Een beter argument om het einddoel uit de wet te halen zou ik niet kunnen verzinnen. Ik heb daarom een amendement ingediend, dat beoogt het einddoel dat nu

ogenschijnlijk al vaststaat, uit de wet te halen. Ik denk dat het vroeg genoeg is als de wetgever daarover in 2003 beslist en het besluit baseert op een serieuze evaluatie. Dan zouden de concessieverleners ook nog zo nodig onder druk kunnen worden gezet om het einddoel te halen, want ik heb begrepen dat dat zwaar weegt voor de minister. In het verlengde hiervan stel ik ook voor het einddoel voor het gemeentelijk openbaar vervoer te schrappen. Het is ons overigens nog niet duidelijk welke sancties zullen worden opgelegd als in 2003 blijkt dat minder dan 35% is aanbesteed. Die 35% is een landelijk gemiddelde. Zullen dan alle concessieverleners worden aangesproken die onder dat percentage zitten en welke sanctie kunnen ze tegemoet zien? Graag duidelijkheid op dit punt.

Dan het punt van het maximale marktaandeel. Wij delen de opvatting dat van marktwerking pas sprake kan zijn als de marktpartijen elkaar op een eerlijk speelveld kunnen concurreren. Daarom moet worden voorkomen dat één grote speler het de relatief kleinere spelers onmogelijk maakt mee te dingen naar concessies. We kennen de voorgeschiedenis, die heeft geleid tot gedeeltelijke opsplitsing van VSN. Er zijn op dit moment in het stads- en streekvervoer verschillende serieuze marktpartijen, waarvan Connexxion verreweg de grootste is. De vreemde situatie doet zich nu voor dat Connexxion voorlopig niet kan meedingen naar de meeste concessies die worden aanbesteed. Concreet kan dit betekenen dat Connexxion een kwalitatief en financieel prima bod kan uitbrengen op een concessie, maar bij wijze van spreken tandenkarsend moet toezien hoe een andere partij met de buit aan de haal gaat. En de kans is groot dat dat ten koste gaat van de kwaliteit en van de kosten van het openbaar vervoer. Wij zijn beducht voor een situatie waarin ondernemingen een concessie verwerven, maar niet kunnen voldoen aan bepaalde kwaliteitseisen. De voorbeelden zijn bekend. Ik noem nu alleen de problemen met Noordned bij de proef in het noorden des lands, waarover ik de minister onlangs schriftelijke vragen stelde. Die vragen zijn overigens inmiddels beantwoord. Als er een trein kwam, stonden de mensen als haringen in een ton en regelmatig reden er bussen in plaats van de verwachte

treinen. Blijkbaar was het noodzakelijke materieel nog niet beschikbaar. Connexxion daarentegen heeft, naar eigen zeggen mede met het oog op de nieuwe wet, vele tientallen extra bussen besteld. Daarmee lijkt de noodzakelijke kwaliteit gewaarborgd; dit aspect mag wat ons betreft meewegen bij de vaststelling van het maximale marktaandeel.

Hier komt nog bij dat we er rekening mee moeten houden dat vooral grote buitenlandse ondernemingen onze regionale OV-markt komen "plunderen". Ik denk dat de Kamer zich dat onvoldoende heeft gerealiseerd halverwege de jaren negentig. Wat ons betreft wordt de marktmacht niet langer op nationaal niveau geplafonneerd, maar op Europees niveau. Dat lijkt ons ook gezien de Europese aanbestedingsregels meer recht te doen aan de werkelijke marktverhoudingen. Wij kunnen ons voorstellen dat binnen EU-verband de marktmacht wordt gemaximeerd op bijvoorbeeld 25%. Ik overweeg hierover in tweede termijn een motie in te dienen.

Los hiervan heb ik een amendement ingediend, waarmee wordt beoogd de mogelijkheid open te houden dat het maximale marktaandeel niet bij AMvB wordt vastgesteld. Overigens is het volgens mij noodzakelijk om expliciet in de wet vast te leggen dat de beschikbare markt ook bestaat uit het stadsgewestelijk spoorvervoer. Ik heb een poging in die richting gewaagd in het amendement op stuk nr. 31. De minister heeft in de nota naar aanleiding van het verslag al aangegeven dat ook het regionaal spoorvervoer moet worden meegerekend, maar volgens mij moet dit ook nadrukkelijk in de wet worden genoemd.

Voorzitter! Het is ons opgevallen dat het OV over water niet in de wet is opgenomen. De minister heeft daarvoor drie argumenten aangevoerd. Ten eerste: de scheepvaartsector kent al kwaliteitseisen. Ten tweede vindt de minister het niet wenselijk dat voor personenvervoer over water in de toekomst een concessie noodzakelijk is. Ten derde vindt de minister het ongewenst dat dit soort vervoer voor een exploitatiebijdrage voor OV in aanmerking komt. Wij zijn niet zo onder de indruk van deze argumenten. Mij is niet duidelijk waarom deze vorm van OV niet als integraal onderdeel van het regionaal

Stellingwerf

openbaar vervoer kan worden gezien en waarom personenvervoer per schip niet gesubsidieerd zou mogen worden. Het lijkt mij logisch ook deze sector onder de werkingssfeer van de wet te brengen. Vandaar dat ik op dit punt een amendement heb ingediend.

Voorzitter! Wij juichen het toe dat een experimenteerartikel is opgenomen. Wij misten daarin de mogelijkheid om experimenten te starten met een rijksbijdrage ten behoeve van de exploitatie. Ik had dan ook een amendement ingediend, waarin wordt beoogd het betreffende artikel 71 toe te voegen aan het experimenteerartikel. Echter, een dag later ontving de Kamer de vijfde nota van wijziging, waarin exact hetzelfde wordt beoogd. Ik ben wel eens minder snel op mijn wenken bediend; dank daarvoor. Dit betekent dat ik mijn amendement op stuk nr. 25 kan intrekken.

De **voorzitter**: Aangezien het amendement-Stellingwerf (stuk nr. 25) is ingetrokken, maakt het geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Voorzitter! In het regionaal openbaar vervoer verdienen vele duizenden werknemers hun boterham. Het is goed dat de positie van het directe personeel is veiliggesteld. Hiermee is volgens ons een adequate invulling gegeven aan het advies van de commissie-Laan. Het is overigens goed dat we ons realiseren dat hierdoor de marges waarbinnen kan worden geconcurrereerd, fors worden beperkt, omdat circa 70% van de kosten van de bedrijfsvoering uit loonkosten bestaat. Het is op grond van dit gegeven verstandig geen al te overtrokken verwachtingen te koesteren van de introductie van marktwerking.

Over de positie van het indirecte personeel bestaat nog onduidelijkheid. Een substantieel deel daarvan kan onder omstandigheden bij concessiewisseling met ontslag worden geconfronteerd. Is nu niet te voorzien dat er voortdurend conflicten zullen plaatsvinden over de rechtspositie van deze categorie werknemers?

Voorzitter! In de huidige Wet personenvervoer staan de eis van dienstbetrekking en het bijbehorende controle-instrument in de vorm van het STO-document. Hiermee kunnen

fraude en zwartwerken redelijk effectief worden bestreden. Uit berichten uit het veld blijkt dat dit instrumentarium zijn diensten bewijst; in de stukken vind ik geen overtuigende weerlegging daarvan. Daarom heb ik met collega Van der Steenhoven een amendement ingediend dat tot doel heeft het huidige regime op dit punt te handhaven.

De reizigers zullen serieus worden betrokken bij het opstellen van de programma's van eisen. Ik heb de minister gevraagd of het niet wenselijk is dat hierbij sprake zou zijn van een gekwalificeerd advies, waarvan de concessieverlener slechts beargumenteerd kan afwijken. De minister heeft voldoende aangetoond dat deze adviezen in feite deze status ook hebben. Ik neem overigens aan dat dit punt bij de evaluatie ook bijzondere aandacht zal krijgen. Het is van groot belang dat reizigers adequaat worden geïnformeerd over OV-verbindingen en, misschien nog beter, over vertragingen. Ziet de minister ook mogelijkheden om ten aanzien van dat laatste aspect, informatie over vertragingen en de gevolgen daarvan voor aansluitingen, de reizigers een handreiking te doen? Naar mijn mening valt dit niet onder de reikwijdte van artikel 29. Moet dit niet alsnog gebeuren?

Collega Van der Steenhoven heeft een amendement ingediend om de reizigersinformatie gratis ter beschikking te stellen. Deze gedachte is sympathiek. Ook wij vinden de kosten voor de huidige informatievoorziening te hoog. Helemaal gratis gaat misschien te ver, maar we zijn benieuwd naar de reactie van de minister. Verdient het in het kader van het voorwaardenschepend beleid geen aanbeveling dat de rijksoverheid een belangrijk deel van deze kosten voor haar rekening neemt?

Het is te verwachten dat de tarieven in de verschillende concessiegebieden nogal uiteen zullen lopen. Dat kan voor de reizigers bijzonder vervelend zijn. Een reis met slechte aansluitingen, met ondoorzichtige en uiteenlopende prijzen en zonder kaartintegratie nodigt niet uit de bus te nemen. Daarom is het van groot belang dat de nationale chipkaart zo spoedig mogelijk wordt geïntroduceerd. Wij gaan ervan uit dat dit alles is gericht op invoering in 2002.

Ik rond af. De fracties van RPF en GPV delen in beginsel de opvatting dat marktwerking en decentralisatie een bijdrage kunnen leveren aan de versterking van de positie van het regionaal openbaar vervoer. Wij vinden dat de wijze waarop het Rijk betrokken blijft bij het beleid aangaande het regionaal openbaar vervoer in een aantal gevallen te beperkt is. Ik hoop daarom van harte dat de minister de amendementen die ertoe strekken de betrokkenheid van de nationale overheid meer te benadrukken, positief bejegt. Het regionaal OV, en daarmee de reiziger, zou op die manier een dienst worden bewezen.

□

De heer **Van Walsem** (D66): Voorzitter! Vervoer en congesties in het vervoer zijn een van de grootste knelpunten in onze samenleving en economie. Het oplossen van ons vervoersvraagstuk behoort dan ook bovenaan ons prioriteitenlijstje te staan. Wij dienen ons te realiseren dat, als wij onze economische groei verwelkomen zodat iedereen aan het werk kan worden geholpen en noodzakelijke investeringen voor onze toekomst in bijvoorbeeld onderwijs, zorg en milieu kunnen worden gedaan, dit gepaard gaat met mobiliteitsgroei. Wij mogen daar onze ogen niet voor sluiten. Kort gezegd, betekent 1% economische groei ongeveer 1,5% mobiliteitsgroei. Leef- en milieuruimte in ons dichtbevolkte land is schaars en daar moeten wij zuinig mee omgaan.

Openbaar vervoer neemt in de ogen van de fractie van D66 daar een sleutelrol in. Op de een of andere wijze moet het OV marktaandeel winnen op de auto. Op welke wijze dat gebeurt, is van ondergeschikt belang. Of dat nu gebeurt door marktwerking of via publiek-private samenwerking, het maakt niet uit, als het maar succesvol is. Het een sluit het ander, als middel tot betere prestatie, overigens niet uit.

Ik heb bij het spoorwegvervoer al eerder gepleit voor nauwere samenwerking tussen de rijksoverheid en de NS. Met name bij de discussie over de exploitatie van de HSL-lijnen heb ik gepleit voor het mijns inziens beste resultaat voor de reiziger c.q. onze samenleving en dat is de integratie van de HSL-lijnen in het kernnet van de NS. Slechte communicatie en verstandhouding

Van Walsem

blokkeren echter tot nu toe deze beste oplossing. Meer investeren in elkaar, meer begrip en openheid kunnen tot een zeer goede publiek-private samenwerking leiden, als de verantwoordelijkheden, bevoegdheden en taken maar goed gescheiden worden. De overheid dient te zorgen voor voldoende kennis om een goede partner te kunnen zijn en de NS dient bereid te zijn totale opening van zaken te geven. Dat vergt onderling vertrouwen en daarin moet geïnvesteerd worden. Het is een prominent publiek belang, dat veruit is te prefereren boven een openbare aanbesteding in het huidige Europa, dat daar sowieso nog niet rijp voor is.

Dit wetsvoorstel gaat voornamelijk over het busvervoer en beoogt via marktwerking en concessies het product openbaar vervoer te verbeteren met als gewenst resultaat meer mensen in het openbaar vervoer en minder in de auto. Zoals de minister in de memorie van antwoord zelf al aangeeft, is marktwerking niet de panacee voor alle vervoersproblemen. Toch wordt het middel van aanbesteding en concessies op de voorgeschreven uniforme wijze als einddoel gezien. Zo goed als ik publiek-private samenwerking voor het spoor zie, zo goed zou ik het voor het bus- en tramvervoer niet willen uitsluiten. Is het juist als ik constateer dat publiek-private samenwerking in de wet niet wordt uitgesloten, maar dat de minister verschillende vormen van exploitatie c.q. uitgifte van concessies een kans wil geven om in elk geval innovatieve, creatieve oplossingen niet in de weg te staan?

Bij het moment van de evaluatie kunnen Kamer en minister dan bezien wat de resultaten zijn en hoe wij daar verder mee moeten omgaan. Het jaar 2003 lijkt mij wat vroeg, nu de inwerkingtreding van de wet behoorlijk is uitgesteld en zij niet eerder lijkt in te gaan dan 2001. Het spreekt vanzelf dat om te kunnen evalueren er eerst enige ervaring met de wet moet worden opgedaan. De evaluatie moet dan op zijn vroegst in 2004 plaatsvinden. Overigens zijn in het buitenland goede ervaringen opgedaan met publiek-private samenwerking. Wij zouden daar misschien van kunnen leren.

Het railvervoer neemt een aparte plaats in. Het is daarom wellicht niet onverstandig om eerst onze

ervaringen met de liberalisering van het busvervoer af te wachten, alvorens het railvervoer te liberaliseren. Wij zijn trouwens ook nog in afwachting van de nieuwe Europese richtlijn. Verder wachten wij nog steeds op initiatieven voor Randstad-rail en vormen van lightrail. Het zijn ontwikkelingen die een grote bijdrage zouden kunnen leveren in de Randstad. Het concept openbaar vervoer moet daarvoor uitgaan van één grote stad, de Randstad. Naar onze mening is het van belang om er zorg voor te dragen dat Randstadrail c.q. lightrail gekoppeld kan worden aan het NS-spoor, zodat onderliggende railnetten geïntegreerd kunnen worden met het hoofdneta.

De fractie van D66 geeft er de voorkeur aan dat, daar waar dat kan, gemeenten de concessieverlener worden. Daar waar de gemeenten het laten afweten, en ook bij het streekvervoer, is de provincie de concessieverlener. Bij gemeentelijk en intergemeentelijk vervoer ligt het initiatief en het recht van concessie of PPS-achtige constructies bij voorkeur bij de gemeente. Bij het uitblijven van initiatieven heeft de provincie de bevoegdheid tot aanwijzen en verlenen van de concessie. De fractie van D66 kiest hiervoor, omdat het bij integratie van het OV-beleid en het ruimtelijke-orderingsbeleid bij uitstek de gemeente is die daar adequaat zorg voor kan en wil dragen. De provincie kan dit minder of niet en hoeft dit ook niet te willen. Bovendien is het met onwillige honden slecht eten. Daar waar de samenwerking vorm heeft gekregen in zogenaamde kaderwetgebieden, is het primaat van de concessieverlener aan het kaderwetgebied. Wij hebben daar wel gemengde gevoelens over, vanwege het gebrek aan democratische legitimiteit. Er is te veel democratische controle op afstand. Om de ontwikkeling van democratische stadsprovincies niet onnodig op voorhand te frustreren, gaan wij hiermee echter akkoord, temeer daar wij inzien dat samenhang in het OV-beleid essentieel is en medewerking van gemeenten met een eigen vervoersbedrijf alleen maar verkregen kan worden als gemeenten zelf mee sturen.

De bekostiging moet prestatiegericht zijn. Hoe verhoudt zich dat met het plafond van 2 mld. voor de subsidies aan het openbaar busvervoer? Kunnen wij ervan

uitgaan dat vanaf 2001 de bekostiging jaarlijks met ten minste 20% verhoogd wordt? Zou dat voldoende zijn om verbetering van de prestaties uit te lokken? Een gedeelte van de subsidie wordt verstrekt op basis van een normatief stelsel, gebaseerd op de structuur van het gebied. Dat wordt ingewikkeld. Zou het niet beter zijn om het subsidiedeel te verstrekken op basis van de werkelijke kosten? Dat is eerlijker en transparanter.

Voor een goed samenhangend openbaar vervoer is de chipkaart onontbeerlijk. Een chipkaart voor de gehele vervoersketen zou ideaal zijn. De vraag is wie verantwoordelijk is voor het op de markt brengen van zo'n kaart en wie de ontwikkelingskosten betaalt. De extra opbrengsten van de chipkaart zullen vrij substantieel zijn. Daarom is het logisch dat degenen die financieel profiteren van de chipkaart de kosten op zich zullen nemen. De overheid is echter wel hoofdfantwoordelijk voor het functioneren van ons openbaarvervoerssysteem en derhalve niet geheel te vrijwaren van verantwoording voor het op de markt brengen van een chipkaart. Indien financiële hulp van de rijksoverheid noodzakelijk zou zijn, zou dit op basis van mede-eigenaarschap kunnen geschieden, in elk geval tot de investering zich heeft terugbetaald.

Voor marktwerking heb je concurrentie nodig. Voor eerlijke concurrentie heb je een gelijk speelveld nodig. Dat betekent onder meer dat voor buitenlandse concurrenten ten minste het reciprociteitsbeginsel moet gelden. Het is evenwel zeer de vraag – de heer Reitsma had het hier ook al over – of het reciprociteitsbeginsel in dezen juridisch afdwingbaar is. Ik zou zeggen: bij twijfel niet inhalen. Wij moeten dus wachten tot er daadwerkelijk een Europese markt is waarop Nederlandse bedrijven voldoende mogelijkheden krijgen om een marktaandeel te verwerven ter compensatie van het eventuele verlies in Nederland. Dat pleit er dus voor om het maximale marktaandeel van eenderde op te schorten en de AMvB uit te stellen tot Europa ook zover is. Dat geeft tevens de tijd om de statuten van overheidsbedrijven aan te passen. Tot die tijd en overigens ook daarna dient de Nederlandse mededingingsautoriteit toe te zien op machtsmisbruik.

Van Walsem

De fractie van D66 is tevreden over de implementatie van de motie van mevrouw Van 't Riet over de inspraak bij het verlenen van vergunningen. Zij vindt wel dat een afwijzing van het advies van de consumentenorganisaties met redenen omkleed moet zijn. Graag hoor ik hierop een reactie van de minister.

Ik kom dan op de werknemers. De overname van personeel, direct en indirect, is voor een overgangstermijn van tien jaar geregeld. Gezien de duur van een concessie-termijn van zes jaar en gezien het belang van sociale rust bij de overgang naar concessies, kan de fractie van D66 wel met deze termijn leven. Het fenomeen "beperkte vergunning" mag, ook wat ons betreft, gehandhaafd blijven.

Ik kom tot een samenvatting. Dit wetsvoorstel beoogt het aandeel van het openbaar vervoer te vergroten ten koste van de auto. Dat heeft de instemming van de fractie van D66. Economische groei betekent ook mobiliteitsgroei. En dat mogen wij niet negeren. D66 geeft de voorkeur aan gemeenten boven provincies, als het gaat om concessieverlening. Integratie met gemeentelijk ruimtelijkeordeningsbeleid is het best in handen van de gemeenten. Het maximale marktaandeel van eenderde kan pas ingevoerd worden als de Europese markt echt open is. Die eenderde zou dan wellicht meer moeten gelden voor een Europees marktaandeel. Een en ander moet bij de evaluatie nader bekeken worden. Voor het tot stand brengen van een chipkaart voor het totale ketenvervoer is de overheid als eerste verantwoordelijk in het licht van een goed samenhangend openbaarvervoersbeleid. De opbrengsten van een chipkaart dienen terug te vloeien naar de investeerders. Naast de openbare aanbesteding van concessies moeten ook publiek-private samenwerkingsvormen mogelijk zijn.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter! De heer Van Walsem zegt dat hij de voorkeur geeft aan gemeenten, als het gaat om de regie van de aanbesteding. Doelt hij daarmee op samenwerking van gemeenten in bijvoorbeeld kaderwetgebieden of doelt hij daarmee echt op de gemeenten zelf?

De heer **Van Walsem** (D66): Ik weet

dat het ingewikkeld is. Dat is het trouwens ook voor mij. Ik geef er de voorkeur aan dat gemeenten zelf hun openbaarvervoersconcessies kunnen verlenen. Dat geldt voor gemeenten van enige omvang binnen hun grenzen. Echter, ook waar het gaat om intergemeentelijke verbindingen, zou ik daar de voorkeur aan geven. Gemeenten zijn namelijk veel beter in staat om een en ander in te passen in het ruimtelijkeordeningsbeleid. Ik heb het dan niet over streekvervoer. Een gemeente als Dordrecht zou dit echter zelf moeten doen en het niet aan de provincies moeten overlaten.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Bedoelt u daarmee de steden die geen eigen vervoersbedrijf hebben of die dat aan het verzelfstandigen zijn? Als steden als Amsterdam en Utrecht dat gaan doen, zijn zij namelijk zowel eigenaar van het bedrijf als concessieverlener.

De heer **Van Walsem** (D66): Dat zijn inderdaad steden die een eigen vervoersbedrijf hebben. Ik heb het over steden die dat niet hebben. Die moeten concessies kunnen uitgeven.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Ik heb met belangstelling naar de heer Van Walsem geluisterd, maar misschien wil hij toch een verduidelijking geven. Volgens mij leidt dit namelijk tot een volstrekte versnippering van concessiegebieden. Wij hebben honderden gemeenten. Wat zijn de gevolgen voor het regionale vervoer en vervoer in het landelijk gebied als die gemeenten allemaal concessies gaan afgeven?

De heer **Van Walsem** (D66): Ik denk dat het streekvervoer bij de provincies blijft. Ik vind alleen dat wat grotere steden – niet de vier grote steden – de voorkeur verdienen boven de provincies.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Daar zit toch ook een samenhang tussen ruimtelijke ordening, verkeer en vervoer en de regionale benadering. Ik ben bang dat dit toch tot versnippering leidt.

De heer **Van Walsem** (D66): Ik denk dat een stad als Dordrecht heel goed zelf in staat is om een vervoersconcessie uit te geven. Ik wil hier

overigens graag een reactie van de minister op horen.

De heer **Hindriks** (PvdA): Ik kan bevestigen dat men in Dordrecht tot heel veel in staat is, want ik woon daar vlakbij. Bent u van plan om alle 520 gemeenteraden concessies te laten verlenen of doelt u op de samenwerkingsverbanden?

De heer **Van Walsem** (D66): Die laatste bedoel ik.

De heer **Hindriks** (PvdA): Dan moet u dat ook zeggen.

De heer **Van Walsem** (D66): Daar heeft u gelijk in.

□

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Mevrouw de voorzitter! Na tien jaar is het nieuwe van de discussie over de marktwerking er wel zo'n beetje af. De commissie-Broekx heeft in 1991 voorstellen terzake gedaan. Tien jaar later ligt er een wetsvoorstel op tafel. Sommigen zullen zeggen dat dit getuigt van een stroperige procedure. Degenen die het debat hebben gevolgd, weten echter dat er sprake is van forse politieke meningsverschillen over de wijze van invulling. Het kabinet heeft de afgelopen jaren vaak voor de troepen uitgelopen. Het heeft een aantal ontwikkelingen toegestaan die later door de rechter of de Kamer zijn teruggedraaid. Er is nooit een duidelijke lijn uitgezet ten aanzien van de marktwerking in het openbaar vervoer. Dat is te betreuren.

Ik wijs erop dat vlak voordat de commissie-Broekx aan het werk ging het tweede structuurschema Verkeer en vervoer is vastgesteld waarin de verdubbeling van het openbaar vervoer uitgangspunt was. Heel optimistisch werd toen gezegd dat de groei van het autoverkeer voor een deel afgevangen zou worden door de verdubbeling van het openbaar vervoer. "OV maal twee" werd een begrip in veel provincies en steden. De auto moest duurder worden en het openbaar vervoer moest betaalbaar blijven. Maar nog voor dit beleid in de steigers stond, kwam de geest van de marktwerking uit de fles. Daar is tien jaar over gesproken, over gedebatteerd en voor gestaakt. Het uiteindelijke resultaat is geen OV maal twee, maar wel forse exploitatie-

Van der Steenhoven

bezuinigingen en een MIT waarin prioriteit wordt gegeven aan de aanleg van wegen en de bevordering van het goederenvervoer.

Uit de cijfers van de AVV blijkt dat sinds 1980 de brandstofprijzen nagenoeg gelijk is gebleven. In de jaren negentig was er sprake van een relatief lichte stijging – het kwartje van Kok – en daarna weer van een daling. Uiteindelijk is er een stijging van 1% in tien jaar. In het stads- en streekvervoer stegen de prijzen daarentegen met 65%. Hier ligt volgens de fractie van GroenLinks een van de oorzaken van de stijging van het autogebruik in de afgelopen jaren. Ondanks de toenemende mobiliteit is de groei van het stads- en streekvervoer gestagneerd. De vraag is of dit wetsvoorstel hier verandering in zal brengen.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Mijn collega van GroenLinks goochelt met cijfers over de kosten van de automobilititeit. In de brief die minister Zalm gisteren aan de Kamer heeft gestuurd, staat dat in tien jaar de accijns op benzine met 50% is gestegen en op diesel met 100%. Ik kan een stijging van 1% dan niet plaatsen.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ook de kosten van levensonderhoud zijn de afgelopen tien jaar gestegen. Daarnaast was er sprake van inflatie. Ik wijs er ook op dat auto's een stuk zuiniger zijn geworden. Per saldo kom je dan uit op een stijging van 1%. Het zijn cijfers van het ministerie, van de AVV. Ik lever ze graag in voor betere, maar er is nog niet aangetoond dat ze niet kloppen.

Wij denken dat het openbaar vervoer met dit wetsvoorstel niet verbeterd zal worden. De werkelijke problemen worden namelijk niet aangepakt. Het is heel merkwaardig dat ook de Raad van State – ik heb begrepen dat de Koningin daar nog steeds voorzitter van is – tot die conclusie komt. De minister dient een serieuze reactie op dit oordeel te geven. De Raad van State stelt dat voor het terugdringen van de automobilititeit andere maatregelen noodzakelijk zijn. Verder vreest hij voor de ontsluitende functie. Ook zou de marktwerking de sociale functie van het openbaar vervoer kunnen uithollen. Voor een dergelijk orgaan zijn dat forse uitspraken. Deelt de minister deze zorg? Hoe denkt zij in

het kader van dit wetsvoorstel die sociale functie te garanderen?

Voorzitter! Ik zal onze angst dat het wetsvoorstel een verslechtering betekent, toelichten. In onze kritiek zijn de plicht tot aanbesteding en een onduidelijke regie cruciale elementen. Ik verwijs graag naar het rapport "Werkt marktwerking?" van de AVV. De fracties van de PvdA, Groenlinks, het CDA en de christelijke fracties verwezen in de nota naar aanleiding van het verslag en tijdens het algemeen overleg van 4 maart 1999 nadrukkelijk naar het onderzoek "Werkt marktwerking?" van de AVV. De genoemde fracties zien in dat onderzoek het bewijs dat een sterke vervoersautoriteit met een duidelijke regie en een integraal mobiliteitsbeleid veel nieuwe reizigers trekt. In de onderzochte steden speelt marktwerking als factor van succes nauwelijks een rol. De regie is echter wel van belang. Het is zuur om te constateren dat met dit wetsvoorstel de marktwerking verplicht wordt opgelegd, maar de regie voor een groot deel verdwijnt. Van een duidelijke regie ten behoeve van een geïntegreerd net, fysieke toegankelijkheid van gehandicapten en uniformiteit in prijzen en betalingsystemen is in deze wet helaas geen sprake. De kans op een chaotisch geïntegreerde lappendeken is vrij groot. Het vervoer tussen vervoersgebieden valt tussen wal en schip. De minister hoopt dat vele gebieden tot overeenstemming zullen komen, maar waarop is dit gebaseerd? Wat gebeurt er als gebieden er niet uitkomen? Wij weten hoe slecht het grensoverschrijdende vervoer tussen landen is. Enige tijd geleden greep de politiek nog in toen de Interlinertarieven fors verhoogd dreigden te worden, omdat de NS en Connexxion er niet uitkwamen. Dit soort situaties kunnen schering en inslag worden. De politiek staat nu echter zowel decentraal als nationaal aan de zijlijn. Om dit vacuüm op te vullen, heb ik een amendement op stuk nr. 34 ingediend waarmee wordt beoogd de minister verantwoordelijk te stellen voor de nationale integratie.

Mevrouw de voorzitter! Vrijdag konden wij uit de kranten vernemen dat de minister meer invloed op het beleid van de NS wil. Deze discussie heeft afgelopen vrijdag in de ministerraad gespeeld, als wij de kranten mogen geloven. Het is merkwaardig dat de minister, nu zij er door schade en schande wijs

geworden voor kiest meer regie over de NS te krijgen en de (mede)oplossing van de mobiliteitsproblematiek bij deze vervoerder centraler stelt, bij het stads- en streekvervoer nog de oude koers aanhoudt van een terugtrekkende overheid zonder enige nationale regie. Wat voor vervoer tussen gebieden geldt, geldt ook voor het nationale niveau. Wie bewaakt een zekere mate van toegankelijkheid voor minder validen of uniforme regels voor bijvoorbeeld de toegankelijkheid van mensen met een fiets? Ook hier ligt weer een vacuüm, waarbij het naïef is om te veronderstellen dat alle gebieden overeenstemming bereiken over de nationale minimumstandaard. Ook hier dreigt een lappendeken, vandaar ons amendement op stuk nr. 17 betreffende nationale regels.

Ook vrezten wij voor een lappendeken als het om de tarieven voor het openbaar vervoer gaat. Gezien de sociale functie van het openbaar vervoer kan het niet zo zijn dat in bepaalde gebieden het openbaar vervoer ontoegankelijk wordt voor de zwakkere groepen in de samenleving. Op basis van de nieuwe wet neemt de kans daarop toe. Helaas staat de politiek in de toekomst dan buitenspel. Net als bij de taxiwet willen wij ook op dit punt de minister de bevoegdheid geven eventueel maximumtarieven vast te stellen. Vandaar ons amendement op stuk nr. 18. Uit de schriftelijke ronde blijkt ook dat de PvdA hiervoor pleit. Wij rekenen dus op haar steun voor dit amendement.

Ten slotte ben ik ten aanzien van het onderwerp regie en integratie verbaasd over artikel 27 inzake kaartintegratie. In maart vorig jaar sprak de minister nog over de chipkaart die zou moeten gelden voor stads-, streekvervoer en trein. Voor de chipkaart er kan zijn, zou de strippenkaart toegang moeten geven tot het treinverkeer. Waarom is de trein uitgezonderd van artikel 27 ten aanzien van de nationale vervoersbeelden? Dit kan nooit de bedoeling zijn. Daarom wordt door mijn amendement op stuk nr. 16 de werking van artikel 27 uitgebreid met de trein.

Net als andere woordvoerders maak ik mij zorgen over de chipkaart. Er wordt al zo lang gesproken over concrete stappen, maar die worden niet gezet. Bij uitstek is het de overheid die deze onmisbare randvoorwaarden moet regelen. Dat

Van der Steenhoven

moet natuurlijk samen met de bedrijven gebeuren. Die moeten daar ook aan meebetalen, maar wij kunnen deze patstelling niet laten voortduren. Ik hoop dat de minister spoedig voor de begrotingsbehandeling een uitgewerkt plan indient voor de introductie van de chipkaart, inclusief de financiering van de onrendabele top van dit project. Ik wil daar graag een reactie op.

Een volgend cruciaal punt is voor ons de verplichte marktwerking. Volgens de wet kan men tot 2003 vrijwillig meedoen, maar als niet eenderde is aanbesteed, is het alsnog verplicht om wel aan te besteden. Marktwerking opleggen lijkt ons in tegenspraak met het woord zelf. Als er voordelen zijn voor bedrijven en reizigers, zijn de vervoerders wel gek als ze het niet doen. GroenLinks heeft ook op basis van het AVV-rapport zijn twijfels over de heilzame werking van marktwerking. De minister heeft deze twijfels blijkbaar ook, getuige de in de wet verankerde plicht tot aanbesteding. Als marktwerking inderdaad zo heilzaam werkt, waarom wordt het dan verplicht? Waarom wordt de overheden dan niet het recht gegeven tot aanbesteden? Waarom moeten deze zaken dan wel centraal geregeld worden? Twijfelt de minister zelf aan het succes van de marktwerking, of is marktwerking nu eenmaal een politieke deal uit het regeerakkoord die nu ten koste van alles gerealiseerd moet worden?

Als voorbeeld wil ik de situatie in Leiden geven, waar Connexxion onlangs met de gemeente Leiden een concessie voor vijf jaar heeft afgesloten. Daarin staat 10% meer reizigers centraal. Een te verwachten meeropbrengst van 4 mln. wordt gedeeld tussen gemeente en vervoerder. Met dat geld moet opnieuw een verbetering in het openbaar vervoer tot stand worden gebracht. Ook is een boetebeding opgenomen, voor het geval het bedrijf zijn zaken niet nakomt. Dat is een systeem met een prijsprikkel dat volgens mij stimulerend kan werken. Je kunt dit ook regelen zonder marktwerking. Ik denk dat het effect dan minstens hetzelfde is. Of die marktwerking wel zo heilzaam is, moet dus nog blijken.

Dat brengt ons op het onderwerp van de evaluatie. Voor de fractie van GroenLinks is een echte evaluatie

waarbij de resultaten van het beleid getoetst moeten worden, cruciaal. Ik herinner mij de discussie over rekeningrijden, waarbij de VVD-fractie allerlei percentages hanteerde: als het rekeningrijden zou worden ingevoerd, moesten er minstens 10, 20, 30, 40% minder files komen. Ik denk dan ook dat de VVD met een amendement zal komen waarin zij stelt dat als er marktwerking komt, er minstens 10, 20, 30, 40% meer reizigers met het openbaar vervoer moeten reizen. Op dit punt zijn wij het eens met anderen die zeggen dat je aantoonbare resultaten moet boeken die je ook moet kunnen toetsen.

De wet gaat nu uit van een evaluatie in 2003, maar in 2005 moet alles aanbesteed zijn. Blijkbaar staat de uitkomst van de evaluatie al vast. De minister blijft in de schriftelijke ronde onduidelijk over het antwoord op de vraag wanneer de marktwerking succesvol moet worden geacht. Dat is wel erg makkelijk voor de minister. Wij willen toch graag wat meer duidelijkheid. Je maakt een echte evaluatie, inclusief harde toetsingscriteria. Pas dan kijk je hoe het verder moet. Bij gebleken succes gaan wij door met marktwerking. Zo niet, dan draaien wij het huidige beleid terug en kiezen wij voor een andere aanpak, waarvan ik ook een aantal voorbeelden heb gegeven.

De heer **Hindriks** (PvdA): Dat is interessant. Als in 2003 of in 2004 blijkt dat het een succes is, zal GroenLinks dan het taboe doorbreken en marktwerking, concurrentie, omarmen?

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): De heer Hindriks geeft al aan dat marktwerking voor ons geen taboe is. Het gaat ons om meer reizigers in het openbaar vervoer, om het openbaar vervoer als concurrent van de auto. Als marktwerking de komende jaren meer reizigers oplevert, zouden wij gek zijn als wij dat systeem de nek om zouden draaien.

De heer **Hindriks** (PvdA): Ik stel vast dat de heer Van der Steenhoven bereid is om het die kans te geven.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Het is bekend waaraan de fractie van GroenLinks de voorkeur geeft. Wij zijn echter realistisch en zien hoe de discussie

tot nu toe is verlopen. Als deze wet er komt, moet er gezien de politieke realiteit maar onder een aantal voorwaarden geëxperimenteerd worden. Wij hebben daar ook een aantal amendementen voor ingediend. En er moet ook goed geëvalueerd worden. Uiteraard is 2003 wel erg vroeg. Het lijkt ons beter om 2004 als datum te nemen, zoals anderen ook hebben gezegd. In het verkiezingsprogramma van de PvdA is ook opgenomen dat de ervaringen met marktwerking geëvalueerd moeten worden. Misschien heeft de heer Hindriks daarom geïnterrumped. Ik hoop dat de minister in haar antwoord duidelijkheid geeft over de vraag wanneer zij besluit of marktwerking succesvol wordt bevonden. Tot die evaluatie moeten de decentrale overheden het recht, maar niet de plicht tot aanbesteding krijgen. Wij kunnen dan beoordelen waar echt succes is geboekt. Vandaar mijn amendementen op de stukken nrs. 19 t/m 22. Zij veranderen de plicht tot aanbesteding zowel voor GVB's als voor de rest in een recht.

Een ander pijnpunt is het uitgangspunt in de wet dat bedrijven niet meer dan eenderde van de markt in handen mogen hebben. Natuurlijk moet er sprake zijn van eerlijke concurrentie, maar deze mag niet zover gaan dat bedrijven die een goed aanbod doen en goed presteren, omwille van het principe van marktwerking niet meer mee mogen bieden. Voor het toezicht op de markt zijn er toezichthouders van de NMA. Laat hen gewoon hun werk doen en maak in deze wet geen regels die in het nadeel van openbaar vervoer en klant kunnen uitpakken.

Ook uit wetenschappelijke hoek wordt er ernstige kritiek geuit op dit marktmachtprincipe, anderen hebben hier ook op gewezen. In een artikel in het tijdschrift *Privatisering* schrijft prof. De Ru over de onnodige stapeling van verboden in de Wet personenvervoer 2000.

Ik wijs vooral op het recente advies van de Raad voor verkeer en waterstaat. Bepaalde onderdelen van dat advies hebben wij niet met gejuich begroet, maar op dit onderdeel kunnen wij het onderschrijven. In het rapport "Meer markt, andere overheid" wordt geadviseerd de marktordering uit het wetsvoorstel te halen, omdat de OV-markt Europees is geworden.

Van der Steenhoven

Marktordeningsregels dienen uitsluitend Europees te gelden.

Met deze wet ontstaat de gekke situatie dat een bedrijf zoals Arriva, de tweede in grootte in Europa, wel zijn marktaandeel in Nederland mag vergroten, en Connexxion, een kleintje in Europa, op de thuismarkt zelfs regio's moet afstoten. Wij hebben hierover het amendement op stuk nr. 35 ingediend, voorheen stuk nr. 24. Met nationale marktordering wordt een Nederlandse dwerg aan mootjes gehakt ten behoeve van internationale reuzen. Wij willen graag een reactie van de minister op de vraag waarom zij deze aanbeveling van de Raad voor verkeer en waterstaat naast zich neerlegt, terwijl deze opvatting breed leeft.

Voorzitter! De wet staat vol met bepalingen waar de reiziger zich aan moet houden. Hier is een heel hoofdstuk aan gewijd. Heeft de reiziger ook rechten? Als ik een appel koop die rot is, ga ik terug naar de groenteman. Waarom verhindert het Burgerlijk Wetboek dat een reiziger geld terugkrijgt als het openbaar vervoer niet functioneert? Deze bepaling is overbodig en ongewenst en dient geschrapt te worden, vandaar mijn amendement op stuk nr. 23 om de reiziger recht te geven bij een slecht of ondermaats presterende vervoerder.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Het amendement over het Burgerlijk Wetboek is nogal vergaand: ongeacht de reden zal er vergoeding moeten plaatsvinden. Er kunnen ook heel acceptabele redenen zijn voor een spoor- of busvervoerder, zodat deze er niets aan kan doen. Is het niet onredelijk om dan altijd de verplichting tot schadevergoeding op te leggen?

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik vond het frappant dat de NS laatst een schadevergoeding uitkeerde aan reizigers die in het buitenland ernstige vertragingen hadden opgelopen toen zij terugkwamen van een wintersportvakantie. Zij zeiden erbij dat zij er niets aan konden doen, maar zij vonden dat deze mensen zo gedupeerd waren door de reis, waarvan zij een deel verzorgden, dat zij een schadevergoeding hebben uitgekeerd. Het omgekeerde gebeurt ook, dat het reëel is dat zij er niets aan kunnen doen, maar ik denk dat de zaak eerst maar eens omgedraaid moet

worden. Omdat de reiziger nu geen enkel recht heeft, moet hij in ieder geval wat meer rechten krijgen. Als een bedrijf echt vindt dat het er niets aan kan doen, heeft het ook wel wegen om dat duidelijk te maken.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Ik acht de rechten van de reizigers hoog, want ik ben ook een dagelijkse reiziger, maar ik vind dat wij wel moeten kijken naar de redelijkheid. Als er ongevallen plaatsvinden waardoor een trein niet verder kan, vind ik uw voorstel erg vergaand. Heeft u inzicht in de financiële consequenties van uw voorstel op dit punt?

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): De NS heeft voor de Thalys nu al zo'n regeling. Reizigers die vertraging hebben, vaak meer dan enkele minuten, krijgen een deel van hun geld terug. Een aantal vervoerders doet het al. Daarom moet dit mijns inziens in de wet mogelijk worden gemaakt en niet onmogelijk.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Ik zou daar zeker openingen voor willen bieden. Maar moet je dan toch niet spreken van verwijtbare gedragingen?

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Dat is misschien een goed amendement op het mijne.

De heer **Hindriks** (PvdA): In dit geval is het gebruikelijk de begrippen redelijkheid en billijkheid te hanteren. Ik mag aannemen dat dit ook voor de heer Van der Steenhoven geldt en dat hij niet van plan is openbaarvervoersbedrijven te dwingen in alle gevallen, wat er ook gebeurt, over te gaan tot schadevergoeding, maar alleen als er werkelijk sprake is van evidente redenen daarvoor.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Mij lijkt dat een terecht constatering. Ik hoop in mijn antwoord aan de heer Stellingwerf te hebben aangegeven dat mijn amendement zodanig gecorrigeerd moet worden dat dit er niet uit opgemaakt kan worden.

Voorzitter! Ik heb gesproken over de fysieke toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Cruciaal voor de toegankelijkheid van een OV-net is de informatie. Vooral met een systeem met zoveel verschillende

bedrijven is de kans groot dat men door de bomen het bos niet meer ziet. De recente verhogingen van tarieven voor de voorheen vrije OV-informatie op internet spreken boekdelen. Voor de tariefsintroductie maakten nog 25.000 mensen dagelijks gebruik van de informatie, daarna nog maar enkele duizenden. Dat is een logica die normaal is bij een product dat iemand overweegt te kopen. Het is goed een dergelijke productinformatie via reguliere opbrengsten te financieren en geen drempel op te werpen voor een mogelijke klant. Vandaar ons amendement op stuk nr. 32.

Tot slot wil ik nog enkele punten naar voren brengen, onder andere het STO-document voor het besloten busvervoer. Dit vervoer heeft zichzelf goed gereguleerd, dankzij een wettelijke bepaling voor dit STO-document en de eis van een dienstbetrekking. Zwartwerken en misbruik van uitkeringen worden hiermee succesvol bestreden. Onlangs werden wij nog opgeschrikt door een soortgelijk probleem: zwartwerken en misbruik van uitkeringen bij een onderzoek door justitie in de omgeving van Utrecht in het goederenvervoer. Met name die besloten bussector heeft dat soort zaken op een goede manier voorkomen. De CDA-fractie heeft er ook al bij de minister op aangedrongen nog eens aan te geven hoe zij denkt dat soort zaken te voorkomen, als zij het STO-document en de eis van een dienstbetrekking uit de wet haalt. Ik zou het een zwaktebod vinden als wij dit soort zaken toestaan, zodat het mogelijk wordt ook in het besloten busvervoer, terwijl er nu een goede regeling is die dit voorkomt. In mijn amendement heb ik bovendien gezet dat uitzendbureaus daarvan uitgesloten moeten worden. Het ministerie heeft tot nu toe als argument gehanteerd dit het niet meer mogelijk zou zijn. Je kunt nu al zien dat de besloten bussector zelf al met Randstad overeenkomsten aangaat voor uitzendkrachten. Je kunt dat probleem dus tackelen. Het lijkt mij goed die onderdelen uit de oude wet mee te nemen naar de nieuwe Wet personenvervoer 2000.

De heer **Reitsma** (CDA): Politiek denken de heer Van der Steenhoven en ik gelijk over het besloten busvervoer. Ik wil het even hebben over de impact van zijn amende-

Van der Steenhoven

ment. In mijn beleving dekt de eis van dienstbetrekking, verwerkt in het STO-document, niet de eis dat er geen beperkte vergunning komt. Zie ik dat goed? Het zijn twee verschillende dingen. Ik heb sympathie voor het eerste onderdeel van het amendement. Het tweede deel is nog nergens geregeld. Ik hoor daarop graag de reactie van de minister, zodat daarop eventueel een amendement ingediend kan worden. Zie ik dat goed?

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Dat is correct.

Ik sluit mij aan bij de vragen die gesteld zijn over de onderhandelingen tussen de minister en de vakbeweging inzake het personeel. Is dat inderdaad op een goede manier geregeld, met name voor het personeel van het openbaar vervoer?

De heer **Hindriks** (PvdA): Voorzitter! Ik wil nog even terugkomen op het vorige punt. De heer Van der Steenhoven sprak net over een beperkte vergunning. Meent hij oprecht dat het onmogelijk gemaakt moet worden dat voetbalverenigingen de eigen elftallen naar wedstrijden rijden?

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik heb aangegeven in de richting van de heer Reitsma, dat ik die beperkte vergunning niet in het amendement heb opgenomen. Vervolgens heeft hij gezegd dat hij het antwoord van de minister op mijn vraag afwacht. Ik heb zelf over die beperkte vergunning dus nog geen uitspraak gedaan. Ik ben het met de heer Hindriks eens dat daar goed naar gekeken moet worden, omdat er veel kleine ondernemers zijn die op dit vlak opereren. Misschien moeten die onder het STO-document gebracht worden; dan wordt het probleem ook opgelost.

Ik stelde zojuist een vraag over afspraken die over het directe en indirecte personeel in het openbaar vervoer zijn gemaakt tussen de minister en de vakbeweging. Is er overeenstemming bereikt, ook voor het indirecte personeel?

Wij zijn het op zich eens met verzelfstandiging van gemeentelijke vervoersbedrijven. Ook wij vinden dat ze losser van gemeenten gemaakt moeten worden, dus dat het geen tak van dienst meer moet zijn. Ik heb begrepen dat in de grote

steden die ontwikkeling ook op gang is gekomen. Wij vinden niet dat de bedrijfsvoering van het openbaar vervoer rechtstreeks moet worden aangestuurd door de politiek. Wij hebben echter wel problemen met een automatische doorstart naar privatisering. De commissie-Etty praat met deze vervoersbedrijven over het overnemen van aandelen en dat gaat dus wél richting privatisering. In ieder geval wordt dan verder gegaan dan alleen verzelfstandiging. Wij zouden daar niet voor zijn en vragen van de minister of de gelden die beschikbaar zijn om bedrijven te helpen bij verzelfstandiging, alleen maar ingezet mogen worden voor privatisering, of ook voor alleen verzelfstandiging. Onze voorkeur zal duidelijk zijn: wij steunen bedrijven graag bij verzelfstandiging, maar niet bij privatisering.

Door andere fracties is al de vraag opgeworpen of de Europese regelgeving en het marktmachtbeginsel niet tevens voor de stedelijke vervoersbedrijven gelden. Er wordt nu gesteld dat die zelfstandige bedrijven niet mee mogen bieden voor concessies buiten hun gebied, maar wat belet hen daar eigenlijk in? Als de markt eenmaal is opengegooid, mag toch iedereen meedoen, zowel buitenlandse als stedelijke vervoersbedrijven? Wat wordt nu de positie van verzelfstandigde gemeentelijke vervoersbedrijven en waarom zouden die niet mee mogen bieden buiten hun gebied? In de wet kan wel worden opgenomen dat dit niet mag omdat zij in hun eigen gebied geen concurrentie ondervinden, maar ik vraag mij af of dat houdbaar is.

Hoewel het experimenteerartikel inmiddels bij nota van wijziging al verbeterd is, hebben wij zorgen over de vraag of zaken als ketenmobiliteit, samenwerking tussen bijvoorbeeld bedrijven als Greenweels en openbaarvervoersbedrijven, vanpoolen e.d. in het kader van de nieuwe wet goed mogelijk zijn en gestimuleerd worden. Zijn ook kleine, lokale experimenten mogelijk, naast landelijke experimenten? Uit de wijzigingen die onlangs zijn doorgevoerd, heb ik opgemaakt dat dit mogelijk is, maar misschien kan de minister daar nog duidelijkheid over geven.

Een andere vraag is hoe het met de aanbodsubsidies staat, zoals die op een aantal Vinex-locaties worden

gehanteerd. Kunnen die subsidies ook in het kader van de nieuwe wet worden doorgezet? De Kamer heeft een motie aangenomen over de consumentenorganisaties. Deze organisaties worden steeds belangrijker als de overheid zich terugtrekt en de vervoersbedrijven meer in onderhandeling moeten met de reizigers over allerlei zaken. De vraag is of de consumentenorganisaties wel sterk genoeg zijn om die onderhandelingen aan te kunnen. Wij vragen aan de minister om toch nog eens te bekijken of zij de motie, die door de Kamer is aangenomen, zou kunnen uitvoeren.

Voorzitter! Onze conclusie is de volgende: laat de minister regelen wat centraal geregeld moet worden. Het gaat dan om het voorkomen van een gedesintegreerde lappendeken qua tarieven, kaartsoorten, toegankelijkheid en doorgaande diensten. Maar laat aan de regio's over wat beter daar gelaten kan worden, zoals de keuze, het moment en de duur van de aanbesteding. Deze wet zet helaas de logica op haar kop. De minister loopt, wat ons betreft, te veel weg voor de verantwoordelijkheid voor het nationale systeem en bemoeit zich te veel in detail met de marktwerking in de regio's. Wij roepen de minister op de kritiek, zowel in de samenleving als hier vandaag in de Kamer geuit, serieus te nemen en ook onze amendementen en die van anderen, die beogen een positieve werking van de wet te verbeteren, serieus te nemen, zodat wij met een bijgestelde Wet personenvervoer de patstelling van de afgelopen tien jaar kunnen doorbreken.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

□

De heer **Hindriks** (PvdA): Mevrouw de voorzitter! Concurrentie of geen concurrentie, dat is de kwestie. De PvdA wil goed openbaar vervoer tegen een redelijk tarief en toegankelijk en bereikbaar voor iedereen. Het wetsvoorstel leidt tot concurrentie om concessies tussen vervoersbedrijven voor de gehele Nederlandse openbaarvervoersmarkt met uitzondering van het kernnet van de Nederlandse Spoorwegen. Voor de PvdA rust er geen taboe op het invoeren van concurrentie, maar is het evenmin een dogma. Al bij de

Hindriks

algemene beschouwingen hebben we aangegeven dat we veranderingen waarbij de overheid terugtreedt en marktwerking, privatisering of concurrentie wordt ingevoerd, beoordelen op grond van de praktische gevolgen voor burgers. We hebben er geen behoefte aan, tenzij aantoonbaar is dat er positieve effecten zullen ontstaan. We verlangen daarbij bovendien dat het terugtrekken van de overheid uit een producerende rol wordt gecompenseerd door een krachtige regierol van diezelfde overheid.

De PvdA heeft aarzelingen en twijfels bij het voorstel om concurrentie om concessies in te voeren. We vragen ons af of de door ons gewenste doelen wel gerealiseerd worden met het voorgestelde systeem. Die twijfels worden gevoed door een gebrek aan heldere doelstellingen in de wet zelf, maar ook door een gebrek aan eenduidige informatie over de ontwikkeling van het openbaar vervoer en verder door de wijze waarop de concurrentie in de wet is vormgegeven. Mijn fractie wil graag meer zekerheid dat de wetgeving ook inderdaad concurrentie zal bewerkstelligen. Een situatie zoals die zich voordoet tussen de Nederlandse Spoorwegen en het Rijk, zouden wij willen voorkomen. De minister heeft aangegeven dat zij van mening is dat een zelfstandig vervoersbedrijf dat zich in een machtspositie bevindt ten opzichte van de opdrachtgevers door haar niet wordt gewenst. Daarom willen we graag van haar vernemen hoe zij dergelijke machtsposities in het overige openbaar vervoer denkt te kunnen vermijden.

Voor de PvdA is het van groot belang dat zeker wordt gesteld dat met de voorgestelde wijzigingen ook inderdaad een verbetering van de positie van de reiziger wordt gerealiseerd. Die verbetering moet worden gerealiseerd door efficiencyverbetering en nieuwe creativiteit en niet over de ruggen van het personeel. Wij vragen de minister dan ook om nog eens helder uiteen te zetten waarom de voorgestelde wijzigingen tot verbetering leiden en op welke wijze zij de randvoorwaarden gestalte denkt te geven. Hoe kan de veiligheid voor passagiers en personeel zeker worden gesteld, hoe kan de bereikbaarheid van het openbaar vervoer voor iedereen worden gegarandeerd, hoe kunnen de arbeidsvoorwaarden en de

arbeidsomstandigheden voor het uitvoerende personeel worden gegarandeerd?

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! Het moet goed zijn voor de passagiers, maar het mag niet over de ruggen van het personeel gaan. Kan de heer Hindriks mij één bedrijf noemen waar de winstmaximalisatie niet gaat over de ruggen van het personeel? Ik denk bijvoorbeeld aan Terneuzen waarbij wij samen betrokken zijn geweest.

De heer **Hindriks** (PvdA): Ik kom er vandaan en dat bedrijf heet TC Liften! U kunt het wat mij betreft daar ook nog eens aan de ondernemingsraad vragen.

Zal concurrentie leiden tot meer reizigerskilometers in het openbaar vervoer, zal concurrentie leiden tot betere dienstverlening aan de reiziger? Hoe garandeert de minister gelijkblijvende of lagere tarieven voor de reiziger? Hoe kan de positie van reizigers als consument ten opzichte van de bedrijven en van burgers ten opzichte van de concessieverlenende overheid worden versterkt? Hoe kunnen machtsposities van vervoersbedrijven worden bestreden? Voor de PvdA is een voorwaarde dat meting van de resultaten na een beginperiode positieve resultaten oplevert en een terugkeer naar prestatiecontracten bij onverhoopt tegenvallende resultaten mogelijk blijft. Hoe kan de veiligheid voor passagiers en personeel zeker worden gesteld? Het vergroten van de sociale veiligheid in het openbaar vervoer, met name in de steden, kan deels gebeuren door de inzet van extra toezichthouders en via bemand cameratoezicht. Maar zijn daarvoor dan ook voldoende middelen uitgetrokken of worden de concessiehouders geacht de ruimte voor veiligheidsmaatregelen uit verhoogde efficiency te halen? De minister is ongetwijfeld bekend met de plannen van het Gemeentelijk vervoerbedrijf Amsterdam om de conducteur weer volledig als functie te erkennen en te belonen. Biedt dit wetsvoorstel daarvoor afdoende ruimte en financiering? Want zonder verbetering van de veiligheid voor reizigers en personeel is het naar onze overtuiging een illusie dat meer reizigers worden aangetrokken. Met alleen camera's wordt dat niet bereikt. Andere maatregelen zijn het

verbeteren van de inrichting van halteplaatsen...

De heer **Reitsma** (CDA): De heer Hindriks vraagt aan de minister hoe via deze wet teruggevallen kan worden op prestatiecontract, dus de afschaffing van openbare aanbesteding. Dat kan toch niet met deze wet zonder een wetswijziging?

De heer **Hindriks** (PvdA): Ik hoor graag van de minister of zij die mogelijkheid aanwezig acht en hoe ze denkt het te organiseren. Mocht dat niet het geval zijn, dan sluit ik niet uit dat wij met een amendement komen.

De heer **Reitsma** (CDA): Als u met een amendement komt, gaat u het vervolgtraject na 2003 dat automatisch in werking treedt, tenzij er een wetswijziging komt dat het niet doorgaat, verlaten. U moet het amendement steunen dat al is ingediend. Dat zegt: ho, 2003, evaluatie, positieve resultaten, wetswijziging om door te gaan.

De heer **Hindriks** (PvdA): Het is ook mogelijk in de wet op te nemen hoe je doorgaat bij succes en tegelijkertijd in de wet op te nemen waaraan je meet, wat succes is en wat niet. In of buiten de wet kan worden vastgesteld hoe je omgaat met een eventuele situatie waarin het resultaat niet is bereikt. Afhankelijk van het antwoord van de minister zullen wij bestaande amendementen ondersteunen dan wel eigen amendementen indienen of de minister simpelweg volgen.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik hoor de heer Hindriks zeggen: niet over de ruggen van de reizigers de tarieven naar beneden. Hij trekt blikken conducteurs open. Hij kan beter ophouden met de behandeling van dit wetsvoorstel, want zo wordt het nooit wat.

De heer **Hindriks** (PvdA): Waarom zegt u dat?

De heer **Hofstra** (VVD): Ik wil graag dat wij wat meer reizigers krijgen en wij veel meer inzetten op verlaging van de kosten. Die zijn belachelijk hoog.

De heer **Hindriks** (PvdA): Als u het erom gaat de arbeidsvoorwaarden van het personeel als inzet te maken

Hindriks

van de concurrentie, dan vindt u mij niet aan uw zijde.

De heer **Hofstra** (VVD): Nee, dat weten wij wel. Wij willen gelijke behandeling. Wij hoeven het personeel van deze sector niet beter te behandelen – het is altijd al bevoorrecht – dan andere sectoren in de private samenleving. Wij maken het kunstmatig duur. U doet er heel erg aan mee. Dan wordt het niks met het project.

De heer **Hindriks** (PvdA): Ik daag u uit eens een paar weken in het openbaar vervoer te werken. Dan merkt u wel of u daar bevoorrecht bent of niet. Ik denk dat de conducteurs dat niet met u eens zijn. De arbeidsvoorwaarden en de arbeidsomstandigheden van het personeel kunnen geen onderwerp van bezuiniging zijn. Dat is ook geen goede manier om te reorganiseren. Als je een bedrijf reorganiseert, zorg je ervoor dat je de medewerking van je eigen personeel hebt. Vervolgens zorg je ervoor dat je hun duidelijkheid en zekerheid biedt. Dat staat in dit wetsvoorstel. Het is in die zin een goed wetsvoorstel.

De heer **Hofstra** (VVD): De heer Hindriks zegt nu dat er in deze sector onderbetaald wordt.

De heer **Hindriks** (PvdA): Dat heb ik niet gezegd. Ik zeg dat de arbeidsvoorwaarden van het personeel geen onderwerp kunnen zijn van onderlinge concurrentie. Als bedrijven concurreren, moet de winst van deze wet en van concessieverlening uit de concurrentie tussen bedrijven en dus uit de creativiteit komen. Ik kom daarover nog uitvoering te spreken.

De heer **Hofstra** (VVD): U bent het toch met mij eens dat wij in dit land verschillende CAO's hebben? Het is toch ontzettend dom als u op voorhand het benutten van die verschillen weggeeft.

De heer **Hindriks** (PvdA): Dat er verschillende CAO's zijn, is nog geen reden om personeel niet mee te laten gaan, onder gelijke arbeidsvoorwaarden en gelijke arbeidsomstandigheden, met het werk dat eventueel aan een andere partij wordt gegund. Dat is gebruikelijk in de industrie, het vervoer, enz. Ik zou niet weten waarom het niet zou

gelden in het openbaar vervoer, tenzij de heer Hofstra van plan is verbetering en kostenverlaging alleen maar door te voeren ten koste van gewone mensen die op bussen en trams rijden en zorgen voor de veiligheid van passagiers. Ik ben daar niet voor.

Voorzitter! Zonder verbetering van de veiligheid voor reizigers en personeel is het naar onze overtuiging een illusie te denken dat er meer reizigers zullen worden aangetrokken. Met alleen camera's wordt dat niet bereikt. Andere maatregelen zijn het verbeteren van de inrichting van halteplaatsen, het opleiden van personeel om conflicten en agressie te voorkomen en te beheersen, meer conducteurs op trams en gelede bussen, tourniquets en controle op perrons, een mobilfoonnetwerk voor personeel, een alarmeringssysteem voor gebruikers, een openbaarvervoersverbod voor zakkenrollers, civielrechtelijke afdoening van zwartrijden, snelrecht bij gebruik van geweld en uitbreiding van de lijst van Halt-waardige delicten.

De vraag doet zich voor welke van deze maatregelen kunnen of moeten worden opgelegd aan concessiehouders. Dat roept tevens de vraag op of de voorgestelde wet voldoende garanties biedt om de maatregelen ingevoerd te krijgen. Het ligt voor de hand om op dit onderwerp de primaire verantwoordelijkheid bij de concessieverlener te leggen, maar veiligheid voor personeel en de reizigers behoort een verplicht onderwerp van de concessie te zijn. Een meer algemene verantwoordelijkheid behoort in onze optiek bij de minister en dat roept de vraag op hoe de voorgestelde wetgeving daarin voorziet.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! De PvdA zit nu zo'n twaalf jaar of wat minder in de regering. Alle voorstellen die nu worden gedaan, zijn in die periode nooit verwezenlijkt. De problemen zijn blijven bestaan. Het is merkwaardig dat de PvdA nu vindt dat dit maar van de hand kan worden gedaan en dat de markt vervolgens maar moet gaan doen wat de regering niet heeft gedaan. Geloof de heer Hindriks nu écht dat de investeringen die daarvoor nodig zijn, kunnen worden gedaan zonder dat dat ten koste gaat van de dienstverlening en de arbeidsomstandigheden van het personeel? Ik

denk hierbij aan gebroken diensten enz. Waar zou dat geld vandaan moeten komen nu men zich tot de markt wendt?

De heer **Hindriks** (PvdA): Voorzitter! Ik stel vast dat twaalf jaar dagelijkse, praktische politiek in plaats van retoriek heeft geleid tot een financiële situatie waarin nieuwe investeringen en een nieuwe balans mogelijk zijn. Daar gaat de PvdA voor.

De heer **Poppe** (SP): Ik zou zeggen: behoud dit als een nutsfunctie; dan kunnen wij het zelf regelen en behoeven wij het niet van de markt te vragen.

De heer **Hindriks** (PvdA): Wat ons betreft is de beantwoording van de vraag of dit een nutsfunctie moet zijn of niet, afhankelijk van de praktische effecten voor personeel en reizigers. Wat dat betreft rust er geen taboe op het invoeren van concurrentie.

De heer **Van den Berg** (SGP): U vraagt de minister hoe het veiligheidsaspect in het wetsvoorstel is geregeld, maar mij is gebleken dat dit niet is geregeld. Juist daarom heb ik een amendement ingediend om dit deel te laten uitmaken van een AMvB. Op die manier kan het worden voorgeschreven. Ik neem aan dat die gedachte uw sympathie heeft.

De heer **Hindriks** (PvdA): Dat is zeker het geval, hetgeen blijkt uit het verhaal dat ik heb gehouden. Echter, ik wacht de antwoorden van de minister af om na te gaan of zij wellicht een betere methode aanreikt. Het kan ook zijn dat de minister uw amendement een zó goed idee vindt, dat ze het gewoon overneemt. Ik vraag de minister of zij wat dit betreft de relatie kan aangeven met haar eigen brief over de sociale veiligheid in het OV. Die veiligheid is van bijzonder grote betekenis en behoort daarom tot de verantwoordelijkheden van de minister. Om die reden zou dit in de wet moeten worden geregeld. Voorzitter! De bereikbaarheid van het OV voor iedereen dient wat de PvdA betreft te worden gegarandeerd. Openbaar vervoer zorgt er niet alleen voor dat mensen van A naar B worden vervoerd. Openbaar vervoer heeft ook een sociale functie. Het garandeert ons dat alle Nederlanders

Hindriks

in staat zijn om de voorzieningen te bereiken. Ik denk aan scholieren die veilig naar school willen, ouderen die gezondheidszorgvoorzieningen moeten kunnen bereiken, mensen die niet beschikken over een auto en toch willen kunnen winkelen en recreëren, mensen met een handicap die aangewezen zijn op collectief vervoer om te werken, te recreëren en voorzieningen te bereiken.

In de afgelopen jaren lijkt het niveau te zijn verschaald, maar het ontbreekt wat dat betreft aan harde cijfers. Lijndiensten zijn opgeheven en rechtgetrokken, meestal met de bedoeling om op maat gesneden vervoer aan te bieden tegen lagere kosten. Soms zijn ze vervangen door collectief vraagafhankelijk vervoer of door financiële alternatieven. Onduidelijk is of de gestelde doelen worden gehaald of dat er slechts sprake is van bezuiniging door middelen naar redabele lijnen te verschuiven. Wij vragen de minister duidelijk te maken hoe zij de bereikbaarheid denkt te kunnen garanderen. Ook vragen wij haar aan te geven hoe een minimumniveau aan bereikbaarheid eruitziet en hoe dat kan worden gemeten. Dat zou immers de mogelijkheid openen om op grond van de wettelijk verankerde bereikbaarheids garanties het beleid bij te stellen, indien onverhoopt zou blijken dat het minimum niet wordt gehaald. Ook voor dit onderwerp ligt wat ons betreft de primaire verantwoordelijkheid bij de concessieverlener, maar bereikbaarheid hoort een verplicht onderwerp van de concessie te zijn. Een meer algemene verantwoordelijkheid behoort in onze optiek ook voor dit onderwerp bij de minister en dat roept de vraag op hoe de voorgestelde wetgeving daarin voorziet.

De PvdA vindt dat de toegankelijkheid van het OV voor iedereen moet worden verbeterd. OV is een voorziening die nog te vaak ontoegankelijk is voor mensen met een handicap. De PvdA wil een sociaal OV-systeem dat het OV voor iedereen toegankelijk maakt; of mensen nu op het platteland wonen of in een grote stad, of ze nu oud of jong, wel of niet gehandicapt zijn. Door middel van een ketenbenadering kan dat worden bereikt. Nu worden de subsidies voor doelgroepenvervoer over te veel schijven onhandig ingezet. Deze voorziening sluit aan bij de normale vervoersbehoefte van mensen. Door gebruik te maken van

het reguliere OV wordt van deur-tot-deurvervoer geboden met extra's zoals hulp bij het overstappen, reisplanning en alternatief vervoer bij ontoegankelijkheid. De PvdA wil concrete en meetbare resultaten boeken als het gaat om de toegankelijkheid van het OV voor iedereen conform het regeerakkoord. De vraag is of de voorgestelde wetgeving daar in voldoende mate in voorziet. Opnieuw leggen wij de primaire verantwoordelijkheid bij de concessieverlener, maar dit vereist, juist gezien de noodzaak om met betrekking tot toegankelijkheid ketenintegratie te realiseren, dat op reisiniveau beleid wordt gevoerd. De wet dient daarin te voorzien, enerzijds door meetbare doelen vast te stellen, anderzijds door rapportageverplichtingen en tot slot via instrumenten voor de minister om haar regierol invulling te geven. Kan de minister ons informeren over haar doelstellingen op dit punt, de garantie die zij bereid is af te geven en de manier waarop een en ander meetbaar kan worden gemaakt?

De heer **Reitsma** (CDA): Ik deel volledig de opvatting van mijn collega van de PvdA over toegankelijkheid, e.d. Biedt de wet voldoende garantie voor toegankelijkheid tot het OV voor bijvoorbeeld gehandicapten of andere categorieën?

De heer **Hindriks** (PvdA): Ik ben geen toegankelijkheids garantie in de wet tegengekomen.

De heer **Reitsma** (CDA): Meent u dat dan een amendement op dit punt noodzakelijk is?

De heer **Hindriks** (PvdA): Ik meen dat niet alles in wetten moet worden vastgelegd, dat maakt het zeer onflexibel, maar de minister kan dit via een maatregel die zij zelf neemt bewerkstelligen. Het moet meetbaar worden gemaakt en onderdeel van de evaluatie uitmaken. Ik hoor echter graag van de minister wat op dit punt de beste methode is. Afhankelijk daarvan zal ik amendementen steunen, indienen of de minister gewoon haar gang laten gaan.

Bij aanvaarding van het wetsvoorstel zal er sprake zijn van een forse reorganisatie van het systeem. Bij elke reorganisatie, mijnheer Hofstra, is een belangrijke succesfactor de mate waarin het betrokken personeel de veranderingen meewerkt.

Enerzijds kan medewerking bevorderd worden door duidelijk te maken dat het niet om een bezuinigingsmaatregel gaat. Het is immers de bedoeling met hetzelfde of zelfs met iets meer geld een grote verbetering voor reizigers te realiseren. Daarnaast is het essentieel dat aan uitvoerend personeel voldoende zekerheid kan worden geboden, zekerheid over de arbeidsvoorwaarden en over de arbeidsomstandigheden. Het is immers niet ondenkbaar dat bij volledige invoering personeel met hun werk meegaat naar een andere concessiehouder. Om dat goed en georganiseerd te laten verlopen, is rust noodzakelijk. Daarom is in de wet een serie artikelen opgenomen die gebaseerd zijn op het advies van de commissie-Van der Laan. Wij hechten zeer aan die artikelen. Wij hechten er tevens aan dat de opgenomen overgangperiode voldoende is.

Minder duidelijkheid bestaat over de arbeidsomstandigheden van het personeel in het OV. Op dit moment is er sprake van een hoog ziekteverzuim en hoge werkdruk. Verbetering van de arbeidsomstandigheden is in onze ogen een voorwaarde om tot betere resultaten te komen. Daarom vragen wij ons af waarom daarover in het wetsvoorstel niets is terug te vinden. Hoe denkt de minister zeker te stellen, anders dan door concurrentie alleen, dat het personeel in het OV plezierig kan werken? Vindt de minister dat zij daarin een eigen rol moet vervullen en, zo ja, hoe denkt zij deze in te vullen? Voor de PvdA is het essentieel dat de concurrentie niet over de rug van het personeel wordt uitgevochten. Daarom vragen wij dat gedurende de eerste verkennende fase de ontwikkeling van arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden meetbaar en toetsbaar wordt gemaakt, zo nodig door dat in de wet te verankeren, maar als het doel beter met andere middelen kan worden gerealiseerd, horen wij dat graag. Voor de eindsituatie is het de moeite waard om een echt level playing field tot stand te brengen zonder complexe, onderling afwijkende sociale regelingen.

Op dit moment vallen de werknemers in het openbaar vervoer onder verschillende CAO's. Personeelsregelingen variëren per gemeente en vervoersbedrijf. Dat veroorzaakt spanningen bij verandering van

Hindriks

concessiehouder, transactiekosten bij de aanbesteding en een gebrek aan transparantie. Wij roepen partijen op de CAO's te harmoniseren tot een landelijk geldende vervoers-CAO. Het is niet aan de Kamer om te beslissen hoe dat moet, maar wat mij betreft gaan de heren morgen aan tafel zitten om samen te bepalen waar zij willen landen.

Het doel van de gehele operatie is om meer reizigerskilometers in het openbaar vervoer te krijgen. Het wetsvoorstel heeft als achtergrond dat onder de oude besturing van het openbaar vervoer vooral het streek- en stadsvervoer groeiende tekorten vertoonde, oplopend tot 70%, terwijl het marktaandeel van 5,2% in 1986 naar 4,4% in 1998 daalde. Volgens de statistiek van het personenvervoer liep het aandeel bus-tram-metro tussen 1984 en 1998 met 16% terug van 3,8% naar 3,2%. De wet beoogt om door middel van een andere structuur van de markt, een andere vorm van besturing en een andere manier van organiseren van de vervoersbedrijven de efficiëntie en de klantvriendelijkheid te verhogen en aldus voor hetzelfde geld een beter product en een beter marktaandeel in de mobiliteit te realiseren.

Sinds het begin van de jaren zeventig, toen er nog sprake was van volledige kostendekking en op enkele plaatsen zelfs van winstgevend privaats openbaar vervoer, is de kostendekkingsgraad steeds verder afgenomen. Onder druk van toenemend autobezit en toenemende welvaart nam de aantrekkingskracht van het openbaar vervoer snel af, met als gevolg dat het openbaar vervoer zonder overheidsbijdragen niet meer te exploiteren was. Dat heeft in eerste instantie geleid tot volledige nationalisatie, sterke centralisatie en steeds verdergaande detaillering van de regelgeving. Ondanks die vergaande overheidsbemoediging en vele beleidsnota's van opeenvolgende ministers is het niet gelukt het tij te keren. Eind jaren tachtig was de kostendekkingsgraad van het stads- en streekvervoer gedaald tot circa 30%.

Vervolgens is eind jaren tachtig een proces van decentralisatie en verandering van de financiële besturing ingezet. Zo werd tot begin jaren negentig bekostigd op basis van kosten en aanbod van capaciteit, waardoor bedrijven werden beloofd voor het rijden met lege bussen. Door bekostiging op basis van

vervoersopbrengsten is het gelukt om de trend licht om te buigen. De kostendekkingsgraad stijgt inmiddels langzaam. Desondanks blijkt uit een recent rapport "Efficiënte prijzen voor het verkeer" dat de marginale maatschappelijke kosten van stadsbussen, rekening houdend met verstrekte subsidies, hoger zijn dan van een auto, behalve wanneer rekening wordt gehouden met congestiekosten. Door de veel te lage bezettingsgraden is de kostprijs van openbaar vervoer te hoog en treedt welvaartsverlies op.

De vraag doet zich voor of bij de bestaande overheidsbesturing serieuze verbetering haalbaar is. Hoe presteren de overheden en bedrijven die op dit moment over de schaarse kennis van openbaar vervoer beschikken eigenlijk? Ik denk aan het GVB in Amsterdam en de RET in Rotterdam. Slagen de bestaande vervoersautoriteiten die beschikken over het ruimtelijkeordeningsinstrumentarium, zoals locaties en parkeerbeleid, erin om openbaar vervoer een betere kans te geven door dit instrumentarium met succes in te zetten? Het lijkt erop dat de cultuur en de organisatie van de sector weinig zakelijk zijn en niet gericht op het bedienen van klanten, maar vooral op het bedienen van het politieke bestuur. Is essentiële sturingsinformatie over simpele parameters als directe uren per medewerker of kostprijs per reizigerskilometer voor hun bedrijf wel beschikbaar en wordt deze ook benut?

Gelukkig is het niet allemaal kommer en kwel. Men meldt dat op diverse fronten een verbeteringslag gaande is. Heeft die te maken, zo vraag ik de minister, met de druk die uitgaat van de komende concurrentie of is het een autonoom proces? Veel bedrijven melden dat zij zich aan het klaarstomen zijn. Kosten- en klantenbewustzijn nemen toe. Ik ben daar blij mee. Tegelijk stijgt de kostendekkingsgraad langzaam.

Vanaf begin jaren negentig is gediscussieerd over de vraag of het openbaar vervoer door middel van een andere organisatie verbeterd zou kunnen worden. Na het rapport van de commissie-Brokkx, waarin de keuze voor invoering van concurrentie werd beargumenteerd, is in 1997 de implementatienota door de Kamer aanvaard. De nu voorliggende wet regelt feitelijk de invoering van de conclusies. Voor de PvdA-fractie

heeft bij deze hele operatie van het begin af aan het belang van de reiziger vooropgestaan. Daaraan worden alle voorstellen getoetst. Er is echter een merkwaardige strijdigheid. Regionale politieke bestuurders en de managers van de openbaarvervoersbedrijven melden dat er sprake is van verbetering en tevreden klanten. Vele stedelijke en regionale openbaarvervoersreizigers klagen echter steen en been, zo werd mij gewaar door hun vertegenwoordigers. De minister wil het systeem veranderen, omdat de verbeteringen niet snel genoeg gaan. Het ontbreekt evenwel aan feiten en meting. Het door reizigers laten beoordelen van het openbaar vervoer is ondanks PvdA-initiatieven nog steeds niet van de grond gekomen. Men kent wellicht ons voorstel "sterren voor het openbaar vervoer".

Mevrouw de voorzitter! Het is van tweeën één. Of de bedrijven en bestuurders hebben gelijk en het gaat steeds beter. Dan dient zich evenwel de vraag aan waarom deze wijziging nodig is. Of de situatie is wat minder rooskleurig. In dat geval hoor ik graag van de minister, ook in cijfers, waar en hoe het minder goed gaat en welke meetbare verbetering zij van de invoering verwacht. Het is ook denkbaar dat in sommige vervoersregio's verbetering zichtbaar is, terwijl andere regio's stagneren of zelfs achteruitgaan. In dat geval vragen wij ons af of het niet voor de hand ligt om met meer maatwerk daarop aan te sluiten en het aanbesteden facultatief te maken. Kortom, wij vragen de minister om ook cijfermatig aan te geven waar het goed gaat en waar niet, welke verbeteringen zij verwacht en hoe de systematiek van de wet dat doel dichterbij brengt.

De heer **Van Walssem** (D66):
Mevrouw de voorzitter! Begrijp ik het goed dat de heer Hindriks er ook mee akkoord gaat om PPS, publiek-private samenwerking, in het openbaar vervoer een kans te geven?

De heer **Hindriks** (PvdA): Publiek-private samenwerking is voor mij een optie die je altijd kunt onderzoeken, zij het onder de voorwaarde dat het voor de reiziger beter uitpakt. Wat mij betreft, werkt PPS zodra er sprake is van het genereren van creativiteit van ondernemers. Ik geloof heilig in de ondernemers en hun creativiteit, maar je moet ze wel

Hindriks

uitdagen. Je moet ze niet in een bedje leggen. De publieke sector kan ervoor zorgen dat er voorwaarden gecreëerd worden waaronder ondernemers hun creativiteit aan de maatschappij ter beschikking stellen. Als dat gebeurt, ben ik voor PPS.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Mevrouw de voorzitter! Er vinden in het openbaar vervoer regelmatig onderzoeken plaats naar de tevredenheid van de reizigers. Daar is dus redelijk veel over bekend. In een aantal gebieden, met name de stedelijke gebieden, is men behoorlijk tevreden over het openbaar vervoer. Maar goed, dat hangt natuurlijk ook af van je positie en je traject.

De heer Hindriks heeft het over het facultatief maken van aanbestedingen. Betekent dit dat hij ook uitgaat van de veronderstelling dat je in sommige regio's wel tot aanbesteding zou kunnen overgaan en in andere niet, afhankelijk van de concrete situatie? Is hij van mening dat het niet noodzakelijk is om het op te leggen om het ook echt te kunnen doen in sommige regio's?

De heer **Hindriks** (PvdA): Wij hebben op dit punt drie keuzes, namelijk geen concurrentie invoeren, concurrentie volledig en verplicht invoeren of concurrentie facultatief invoeren. Ik heb mijn keuze nog niet gemaakt. Ik maak mijn keuze afhankelijk van de antwoorden van de minister. Ik wil weten welke methode verbeteringen voor de reizigers dichterbij brengt. Als verplicht stellen noodzakelijk is om concurrentie echt tot stand te brengen, dan kan ik mij voorstellen dat je dat doet. Soms moet je om weerstand te overwinnen, gedurende een overgangperiode verplichtingen invoeren. Ik kan mij daar iets bij voorstellen. Soms kun je beter keuzemogelijkheden creëren om maatwerk mogelijk te maken. Ik hoor heel graag van de minister hoe zij de voor- en nadelen van die verschillende mogelijkheden tegen elkaar afweegt.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik ken de PvdA-fractie als een fractie met een heel duidelijke mening over wat er precies in het openbaar vervoer moet gebeuren. Maar goed, ik begrijp dat u het antwoord wilt afwachten. Mijn conclusie is dat u

zegt dat het facultatief zijn van concurrentie een mogelijkheid is en dat dit de marktwerking niet bij voorbaat frustreert. En dat is wat ik wilde horen.

De heer **Hindriks** (PvdA): Dat hangt ervan af. Laten wij om te beginnen dit misverstand uit de wereld helpen: er is hier geen sprake van marktwerking. Er is geen vrije toetreding en er is geen vrije keuze voor de reiziger. Er wordt een monopolie gecreëerd voor een periode van ten minste zes jaar en soms zelfs langer. Er is dus gewoon sprake van een verstrekte greep van de overheid middels het aanbesteden van concessies. Dat is iets heel anders dan marktwerking. Wij hebben het over concurrentie. Concurrentie kan langs twee wegen ingevoerd worden. De ene weg is facultatief. De vraag is dan of er voldoende medewerking is, of het mechanisme voldoende aanhang krijgt. Als dat niet het geval is, zal het systeem niet werken. Voor concurrentie moeten er voldoende concessies en voldoende bedrijven zijn. De tweede weg is de verplichting. Als de minister kan aantonen dat het op vrijwillige basis niet lukt, kan tot verplichting worden overgegaan. Deze verplichting kan voor een bepaalde periode gelden. Ik wacht graag het antwoord van de minister af.

De heer **Reitsma** (CDA): Tot nu toe heeft de PvdA-fractie in alle debatten gezegd dat haar voorkeur uitging naar facultatieve invulling van openbare aanbesteding. Is dit standpunt nu gewijzigd? U heeft gezegd dat u uw keuze nog moet maken. Wat zijn voor u de meetpunten om te kunnen beoordelen welk model het beste is? Is het aantal reizigers in het openbaar vervoer het belangrijkste criterium?

De heer **Hindriks** (PvdA): Ik ken geen taboes op dit punt, dus ook niet op de verplichte invoering van concurrentie. Het gaat mij erom dat het middel effectief is. De concurrentie moet uiteindelijk leiden tot de gewenste resultaten. Meetpunten hierbij zijn: meer reizigers, bereikbaarheid, toegankelijkheid, goede arbeidsvoorwaarden en arbeidsomstandigheden.

De heer **Reitsma** (CDA): Als u zegt dat meer reizigers in het openbaar vervoer het doel van dit wetsvoorstel

is, zult u de drie modellen op dat uitgangspunt moeten beoordelen. Zal de minister in staat zijn om vanavond de harde gegevens te verstrekken die u nodig hebt om te bepalen welk model het beste is?

De heer **Hindriks** (PvdA): Ik heb groot vertrouwen in de overtuigingskracht van de minister.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik had het over harde gegevens over de toename van het aantal reizigers.

De heer **Hindriks** (PvdA): Ik heb een collega erop horen wijzen dat er in het oosten van het land een flinke verbetering van het openbaar vervoer is gerealiseerd door samenwerking van de regio met een mooi vervoersbedrijf, namelijk Connexion. Als het goed gaat, is het geen enkel probleem om over te gaan tot openbare aanbesteding. Dat wint dit bedrijf namelijk altijd, omdat het efficiënt werkt en de regio en de klanten goed kent. De vraag is welk model het meest effectief is. Ik hoor in dit verband graag de argumenten van de minister.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): De heer Hindriks heeft weinig taboes meer. Ik herinner hem echter aan een taboe uit het regeerakkoord, waarin staat in dat voor 2003 eenderde zal worden aanbesteed.

De heer **Hindriks** (PvdA): Daar staat nog iets bij.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Wat is dat dan?

De heer **Hindriks** (PvdA): Streven!

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Oh, dan het is helder.

De heer **Hindriks** (PvdA): Voorzitter! De PvdA voelt zich gebonden aan het regeerakkoord. Wij zullen dit gewoon uitvoeren, zoals wij dit ook van onze partners verwachten.

Het is van tweeën één: óf de bedrijven en bestuurders hebben gelijk dat het steeds beter gaat, en dan moet je je afvragen of het wel nodig is, óf het gaat steeds slechter, en dan hoor ik graag wat daarvan de oorzaak is. Wij vragen de minister om cijfermatig aan te geven waar het wel en waar het niet goed gaat. Welke verbeteringen verwacht zij?

Hindriks

Hoe brengt de systematiek van de wet dat doel dichterbij?

Van collega Hofstra is ons bekend dat hij als trouwe uitvoerder van het regeerakkoord graag de resultaten van vernieuwingen meet. Dat spreekt ons in dit geval aan. Verwacht de heer Hofstra een verbetering met 30%? Dat nemen wij dan graag in de wet op. Voor de Partij van de Arbeid is het invoeren van concurrentie alleen aanvaardbaar indien dit leidt tot betere dienstverlening aan de reiziger. In enkele regio's zoals Twente, zijn positieve verbeteringen op te merken die voortvloeien uit concessieverlening via prestatiecontracten. Die verbetering ontstaat vooral als eenduidige afspraken worden gemaakt en als de regionale integratie van vervoersstromen zeker wordt gesteld. Helaas zijn er ook negatieve incidenten met door de regionale stedelijke overheden geïnitieerde veranderingen. Voorbeelden daarvan zijn het driebussensysteem in Dordrecht – zij kunnen veel, maar dat ging even niet goed – en de "fast ferry" tussen Lelystad en Amsterdam. De trein is er sneller! Bron van het probleem is dat in de meeste gevallen te veel wordt geredeneerd vanuit de techniek en het aanbod en dat er te weinig wordt gekeken naar de wensen en behoeften van de reiziger.

Hoe is de situatie in de steden? Is deze slecht door een gebrek aan efficiency, klantvriendelijkheid en flexibiliteit van de stadsvervoersbedrijven? Of klopt het dat de omstandigheden in Amsterdam, Utrecht en Rotterdam zijn verbeterd door opeenvolgende reorganisaties gedurende de afgelopen tien jaar? Leidt de weerstand tegen verandering binnen deze bedrijven tot de lokale politieke omstandigheid dat alleen met zware externe druk verbetering gerealiseerd kan worden? Of is er sprake van een geleidelijk proces van verbetering dat vooralsnog niet gestoord moet worden? Is het juist dat verbetering niet allereerst ontstaat door verandering van het werk van de uitvoerende medewerkers, maar vooral door ingrijpen op hoge overheadkosten, doorgeschoten beheerskosten en gebrekkige flexibiliteit? In Den Haag staat de HTM er goed voor, mede dankzij haar zelfstandige status. In het noorden is door de samenwerkende overheden een concessie verleend aan een private partij die de

overheidsbedrijven overnam. Die concessie is zonder concurrentie en voor een lange periode verleend. Daardoor heeft een private monopolist een machtspositie ten opzichte van de overheid kunnen innemen. Vervolgens voert het bedrijf de overeenkomst tot volle tevredenheid van de opdrachtgevers uit, getuige brieven van de provincies en de stad Groningen. Het leidt volgens Arriva zelfs tot 14% extra passagiers en 10% lagere kosten. Toch zijn de reizigers niet tevreden en zij wijten dat aan het vervoersbedrijf. Dat is kenmerkend voor een hybride situatie waarin de overheid door een gebrek aan concurrentie onvoldoende greep heeft op de aanbesteding. Voor de PvdA is de kern de toegankelijkheid van openbaar vervoer voor iedereen. De wijze waarop dat doel wordt bereikt, is secundair. Indien er naar het oordeel van de minister sprake is van tientallen jaren falende overheidssturing, kan het tijd zijn om de greep van de overheid te versterken.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): In Groningen heeft men een concessie gesloten, al dan niet in concurrentie, die geldt voor vijf jaar. Hoe kan in zo'n situatie de overheid die het contract heeft gesloten, gedurende die periode bijsturen?

De heer **Hindriks** (PvdA): Dat is nu juist het punt. Het contract is gesloten op basis van een voorgescreven dienstregeling en wat dies meer zij. Er is helemaal geen sprake van het uitdagen van de creativiteit van de ondernemer. Zelfs als een ondernemer in staat is meer passagiers binnen te krijgen door een andere dienstvoering, mag hij dat onder dat contract niet doen. Dat is het probleem van deze concessie. Wij willen een concessiesysteem waarbij ondernemers in concurrentie worden uitgedaagd tot creativiteit. Dat is de essentie van deze wet. De concurrentie moet goed worden geregeld en niet een beetje, anders kun je het beter niet doen.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik denk dat de gemeente Groningen ook in deze situatie in staat zou zijn geweest om het bedrijf tot creativiteit te prikkelen of om een andere dienstregeling overeen te komen of om te reageren

op suggesties van de reizigers. Ik zie het verschil niet.

De heer **Hindriks** (PvdA): Waarom gebeurt dat dan niet? Terecht wordt erop gewezen dat er lijnen zijn gesloten. Dat is gebeurd in opdracht van de opdrachtgever. Als reizigers klagen, doen zij dat in wezen niet over de private uitvoerder, maar over de opdrachtgever. Alleen is dat reizigers niet altijd duidelijk.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): In zo'n situatie zal een bedrijf heel goed in staat zijn zijn opdrachtgever een voorstel voor te leggen inzake de wijze waarop beter vervoer aangeboden kan worden.

De heer **Hindriks** (PvdA): Ik stel vast dat de opdrachtgever tevreden is over uitvoering door het private bedrijf, dat het contract kennelijk goed uitvoert, maar dat de reizigers niet tevreden zijn over de voorgescreven dienstregeling.

De heer **Reitsma** (CDA): Toch begrijp ik de heer Hindriks niet. Deze wet geeft de vervoersautoriteit de ruimte om de beleidsfunctie en de ontwikkelingsfunctie in eigen hand te houden. In zo'n geval is de concessie alleen maar uitvoering. Dan verandert er niks ten opzichte van de situatie die hij schetst. Deze wet bevat niet de verplichting ook de ontwikkelingsfunctie bij het vervoersbedrijf te leggen. Wat wil de heer Hindriks dan met zijn voorbeeld zeggen? Waarom wordt het dan beter?

De heer **Hindriks** (PvdA): Daarvoor zijn twee redenen. 1. Er zal sprake zijn van concurrentie. Dat daagt de ondernemers uit om creatieve voorstellen te doen. 2. De ontwikkelingsfunctie mag uitbesteed worden.

De heer **Reitsma** (CDA): De heer Hindriks heeft de reactie van het IPO en de gemeenten toch gelezen? Zij zeggen allemaal dat ze de ontwikkelingsfunctie zelf willen houden en dat de concessie alleen de uitvoering zal betreffen. Wat blijft er dan over?

De heer **Hindriks** (PvdA): Men is dan zelf verantwoordelijk voor de kwaliteit van hetgeen geboden wordt. Ik heb de minister een- en andermaal gevraagd op welke wijze deze systematiek volgens haar tot verbetering kan leiden. Wat de heer

Hindriks

Reitsma nu zegt, is één van de onderwerpen. Ik meen dat verbetering alleen maar kan voortkomen uit creativiteit van de concurrerende bedrijven. Maar dan moet je er wel voor zorgen dat die creativiteit echt wordt uitgedaagd door echte concurrentie te organiseren.

De heer **Reitsma** (CDA): De heer Hindriks komt dus ook tot de conclusie dat deze wet niet verplicht om de situatie anders te maken dan die welke hij net heeft geschetst.

De heer **Hindriks** (PvdA): Ik heb de wet gelezen. Die verplichting zit er bij mijn weten niet in, maar de mogelijkheid zit er wel in. De minister zegt in feite dat zij dat wil overlaten aan decentrale overheden. Ik heb een aantal leden daarvoor horen pleiten.

De heer **Poppe** (SP): Laten we zeggen dat de concessieverlener voor zichzelf een beeld formuleert à la Hindriks: het moet beter zijn voor het personeel en de toegankelijkheid, de tarieven moeten beter zijn, enz. Vervolgens ontstaat concurrentie om de concessie. Er zijn bijvoorbeeld drie of vier bedrijven. Maar geen van die vier haalt de eisen die de overheid stelt. Ik denk nu aan de eisen die de heer Hindriks formuleert. Toch moet je een van die vier nemen. Dan bepaalt toch de markt de kwaliteit en niet de concessieverlener?

De heer **Hindriks** (PvdA): Het is van tweeën één. Als je een specificatie uitbrengt en je vraagt daar een offerte op, krijg je een prijs. Je kunt het ook op een andere manier doen. Die kennen wij ook: designing construct. Als je dat doet, daag je ondernemers uit om uitgaande van een bedrag en een aantal randvoorwaarden het optimale aanbod te doen. En daarop hoop ik. Dat is waar deze wet, naar ik hoop, toe leidt.

De heer **Poppe** (SP): Ja, dat hoopt u. Dat is precies het woord. Laten wij ervan uitgaan – en ik denk dat je er haast wel van uit kunt gaan – dat je het niveau dat de heer Hindriks wil voor het openbaar vervoer, niet haalt. De beste bidder haalt dat niet. De wet is er en er moet toch gekozen worden, anders is er geen openbaar vervoer meer. Dan zakt het niveau. Als dat gebeurt, draait de PvdA de zaak dan weer terug?

De heer **Hindriks** (PvdA): Ik heb twee dingen gezegd. Wij gaan evalueren op basis van meetgegevens. Wij gaan gewoon meten. Die meting kan naar onze mening tot resultaat hebben dat wij een aantal stappen terug zetten of de boel aanpassen. Als je evalueert, moet je immers ook bereid zijn de consequenties daarvan te aanvaarden.

De heer Poppe veronderstelt dat het niet mogelijk is om de zaak te verbeteren, maar als ik kijk naar de capaciteitsbenutting door de openbaarvervoersbedrijven en goed luister naar wat de openbaarvervoersbedrijven vertellen over het verbeteringspotentieel, ben ik ervan overtuigd dat heel veel verbetering mogelijk is.

De **voorzitter**: Uw laatste interruptie, mijnheer Poppe.

De heer **Poppe** (SP): Als deze bedrijven nu zeggen dat die verbeteringen mogelijk zijn, wat is dan nog het nut van deze wet? Laten wij die mogelijkheid dan met beide handen aangrijpen.

De heer **Hindriks** (PvdA): Er is een klein probleempje. Wij hebben dat in de afgelopen dertig jaar geprobeerd, maar de overheid is daar niet zo ontzettend goed in geweest. Dan kan het verstandig zijn – maar dat past niet bij de dogma's van de heer Poppe – om concurrentie in te voeren omdat je daarmee een betere besturing krijgt.

De heer **Poppe** (SP): Dit is toch een heel moeilijk antwoord.

De **voorzitter**: De laatste keer is de laatste keer.

De heer **Poppe** (SP): Vervelend is dat.

De heer **Hindriks** (PvdA): Na veel discussie wordt bij de Wet personenvervoer een stelsel van concessieverlening aan zelfstandige vervoersbedrijven ingevoerd. Die bedrijven zullen moeten concurreren om een in de tijd beperkt monopolie. Daarmee worden zij uitgedaagd tot creativiteit, efficiency en flexibiliteit. Bovendien wordt de positie van de concessieverlener hierdoor versterkt, omdat het monopolie tijdelijk is en er meerdere aanbieders zijn.

Een bron van zorg is de kwaliteit van het openbaar vervoer, gemeten

in termen van dienstverlening, veiligheid, snelheid, overstaptijden en samenhang. Goede dienstverlening is mensenwerk. De betere arbeidsomstandigheden, grotere persoonlijke verantwoordelijkheid voor medewerkers en goede, flexibele arbeidsvoorwaarden die Arriva in Limburg toepast, hebben er mede toe geleid dat er voor de reizigers positieve veranderingen tot stand zijn gekomen. Deze zijn een goede reden om concurrentie op basis van arbeidsvoorwaarden te verwerpen. Zij laten ook zien dat grotere onderhandelingsvrijheid tussen vervoerders, personeel en bonden kan leiden tot verbeteringen voor personeel en reizigers. Wij vragen de minister om dienstverlening en kwaliteit in meetbare doelen vast te leggen, zodat de resultaten van de invoering van aanbesteding van concessies kunnen worden vastgesteld bij de evaluatie. Dat kan in onze optiek leiden tot doorgaan, bijstellen of terugkeer naar de huidige systematiek.

Volgens een artikel van Schipholt, Maartens en Verheijdt in OV-Magazine belemmert de Wet personenvervoer 2000 innovaties. Deelt de minister die analyse? Wat wil zij daaraan doen? In welke mate worden wat dit betreft problemen voorzien door de wet?

Ik ben het eens met de heer Stellingwerf dat het openbaar vervoer te water in veel gevallen een innovatie is van het openbaar vervoer. Ik deel zijn mening dat het mogelijk moet zijn om personenvervoer te water onder het openbaar vervoer te brengen. Ik hoor graag een reactie van de minister.

Het bereiken van een betere kostendekkendheid door een kostenverlaging die ten koste gaat van de arbeidsvoorwaarden van het personeel wijzen wij af. Andere mogelijkheden zijn een betere benutting van de capaciteit, betere flexibiliteit en een lagere overhead. Dat is voor ons de goede weg. Het is ook mogelijk een hogere kostendekkingsgraad te bereiken door de tarieven te verhogen. Dat zou niet alleen ten koste gaan van de afhankelijke reiziger, maar ook van de concurrentiepositie van het openbaar vervoer.

De Partij van de Arbeid hecht aan het openbaar vervoer als een goed alternatief voor individueel vervoer tijdens de spits. Daarom wijzen wij verbetering van de kostendekkings-

Hindriks

graad middels enkelvoudige tariefsverhoging af. Wij vragen ons af of de wet voldoende waarborgen bevat om te bewerkstelligen dat de gemiddelde tarieven zullen dalen. Kan de minister hierover nadere informatie te verstrekken?

Wij menen dat het zinvol kan zijn om een gemiddelde tariefdaling als doelstelling op te nemen en afdwingbaar te maken, analoog aan eerdere operaties bij de Elektriciteitswet en de Gaswet. Ziet de minister hiervoor mogelijkheden? Is zij voornemens een tariefbeleid op een andere wijze vorm te geven?

Anderen hebben gewezen op de invoering van de chipkaart. Ik onderschrijf de mening dat deze op korte termijn geregeld moet zijn, maar ik heb ook begrepen dat de chipkaart leidt tot circa 5% en misschien zelfs 10% meer passagiers. 5% is op jaarbasis 250 mln. Daarmee kun je in anderhalf jaar de chipkaart terugverdienen. Ik denk dat de bedrijven dat heel goed zelf kunnen, maar een verplichting in de wet is geen slecht idee.

De positie van de reiziger als consument ten opzichte van de bedrijven is onvoldoende geregeld. Wij hebben met instemming vastgesteld dat de wet voorziet in versterking van deze positie. Tegelijk stellen wij vast dat de verplichtingen van de reiziger onvoldoende in evenwicht zijn met de verplichtingen van de vervoerder. Daarom stellen wij voor de volgende verplichtingen voor de vervoerder toe te voegen: kosteloze openbaarmaking van de dienstregeling, veiligheid en reinheid van het vervoer, verplicht vervangend vervoer en aansprakelijkheid van de vervoerder onder bepaalde omstandigheden.

Daarnaast stellen wij vast dat het van belang is dat burgers afdoende inspraakmogelijkheden hebben. Zij dienen inspraak te krijgen bij het programma van eisen dat ten grondslag ligt aan de concessieverlening. Wij moeten voorkomen dat de concessieverlening na een politieke uitspraak zelf onderwerp wordt van langdurige bestuursrechtelijke trajecten. Daartoe zullen wij een wijzigingsvoorstel indienen.

Net als in de telecomsector en bij de energie is een voorwaarde voor een goede werking van concurrentie dat het ontstaan van de markt wordt geforceerd en dat er condities worden geschapen die echte concurrentie garanderen. Mijnheer

Ten Cate schrijft in de Staatscourant op 3 februari: toezichthouders zijn tegelijkertijd onmisbaar voor het opleggen van een marktidee aan onwillige voormalige overheidsinstellingen. Ik kan het niet beter zeggen. Overigens is het een misverstand over marktwerking te spreken. Er zal geen sprake zijn van een vrije markt, maar alleen van strakke overheidsbesturing en aanbesteding van ontwikkeling en uitvoering onder concurrentie. Er is zelfs geen sprake van dat de uitvoerende organisaties allen privaat zullen zijn. Binnen de wet blijft het mogelijk dat de overheid een deel of het geheel van de eigendom behoudt.

Bij het bereiken van het eindbeeld dienen de condities geschapen te zijn voor echte concurrentie onder concessies. Doordat subsidieverlening nu plaatsvindt via de concessieverlener, zijn die voor de bedrijven de facto de klant. Wij denken dat een systeem van reizigersfinanciering kan helpen om de vervoersbedrijven zich beter te laten richten op hun klanten. De techniek maakt de invoering daarvan mogelijk. Ik wijs daarbij ook op de ideeën van de ANWB die zegt dat als politici daadwerkelijk marktwerking willen, zij bereid zullen moeten zijn de portemonnee uit handen te geven. Er blijft dan een klein deel subsidiëring via de concessieverlening over voor het in stand houden van de vervoersnorm in dunne vervoersgebieden. Daarom vragen wij de minister, te onderzoeken welke methoden van directe reizigersfinanciering elders beproefd zijn. Vouchers in Bazel zijn een bekend voorbeeld. Tevens vragen wij of het invoeren van de chipkaart daarbij een rol kan spelen. Ten slotte vragen wij om de voor- en nadelen van reizigersfinanciering op een rij te zetten, opdat de Kamer zich een oordeel kan vormen over de voor- en nadelen van invoering ervan.

Belangrijk voor het zekerstellen van echte concurrentie is het aantal en de maximale omvang van de partijen die meedingen. Op dit moment hebben NS en Connexion een overheersende positie. Dat blijkt bijvoorbeeld in Uithoorn en Zeeland. Mij wordt de opstelling gemeld van vervoersmaatschappij Connexion omtrent het eisen van een keerlus in Uithoorn. Als de keerlus er niet komt, kan zij geen openbaar vervoer meer bieden in een gedeelte van ons dorp,

aldus een gemeenteraadslid uit Uithoorn. Connexion is en blijft voorlopig ook een monopolist in Zeeland, aldus een ander gemeenteraadslid. Daarom is een marktmachtartikel in de wet opgenomen dat een maximaal marktaandeel van de opengestelde regionale markt voorschrijft. Dat percentage is hoog, zodat er geen oligopolie zal ontstaan met het risico van prijsafspraken.

Ik heb van Connexion begrepen dat zij een voorkeur heeft – dat geldt ook voor andere bedrijven – voor een wat grotere markt, een markt waarin naast de definitie van de minister ook het stadsgewestelijk railvervoer is opgenomen. Dat zou een fikse vergroting zijn. In beginsel kan ik mij dat heel goed voorstellen, omdat je daarmee de mogelijkheden voor creativiteit vergroot en ook de mogelijkheden voor bedrijven om in te spelen op andere technieken en op betere samenhang. Tegelijkertijd zou dat naar evenredigheid kunnen leiden tot een verlaging van de norm van 33% die nu in de wet staat. Ook hiervoor zijn twee alternatieven: de marktdefinitie van de minister met de norm van 33% en een grotere marktdefinitie zoals anderen dat liever zagen. Ik kan mij daar iets bij voorstellen. Ik zou mij ook kunnen voorstellen het marktmachtpercentage dat daarbij hoort te verlagen, omdat ook in die situatie de bedrijven voldoende ruimte overhouden. Ik hoor graag de analyse van de minister waarom wij een voorkeur voor het een of het ander moeten hebben.

De **voorzitter**: Mijnheer Hindriks, ik laat u niet meer interrumpen. Wij hadden afgesproken dat ook de heer Hofstra vanavond nog het woord zou krijgen. Dat moet vóór elf uur gebeuren. De spreektijd die u hebt opgegeven, hebt u wel zo ongeveer gebruikt.

De heer **Hindriks** (PvdA): Ik doe mijn best.

De oorspronkelijke voorziene, specifieke toezichthouder – vergelijk de Opta – is vervangen door de NMA met in de wet enkele specifieke marktordeningsbepalingen. Partijen in de markt pleiten ervoor zeker te stellen dat de markt in voldoende concessies wordt gesplitst om ook kleinere aanbieders mee te kunnen laten aanbieden. Is dat mogelijk? Wij zijn ervoor kleine bedrijven kansen te bieden op de openbaarvervoers-

Hindriks

markt. Wat is het oordeel van de minister?

Ik heb nog een vraag over de NMA. Gaat de NMA de verklaring van geen bezwaar afgeven? Zo nee, waarom niet? Zo ja, onder welke condities en voorwaarden?

Op dit moment staan er nauwelijks voorschriften in de wet over de wijze waarop concessiegebieden worden bepaald. Dat wordt volledig aan de lokale concessieverlener overgelaten. Dat maakt het mogelijk bijvoorbeeld tram, bus, metro, lightrail voor een gebied separaat aan te besteden. Wij hebben daar kritiek op geuit, omdat verbetering van openbaar vervoer alleen mogelijk is als een concessie voldoende omvang heeft om de creativiteit van aanbieders te belonen. Dat pleit voor het opnemen van criteria zoals een concessiegebied dat overeenkomt met een samenhangend stelsel van vervoersstromen. Daarnaast is de PvdA-fractie van mening dat juist omdat de kennis primair bij de bedrijven aanwezig is en zij de optimalisatie moeten realiseren, concessies altijd zowel de ontwikkeling als de uitvoering moeten omvatten. Zonder dergelijke bepalingen ontstaat een te breed scala aan aanbestedingsmethodieken en bestekken, waardoor de transparantie verloren gaat en de concurrentie wordt belemmerd. Om ook kleinere aanbieders mee te kunnen laten aanbieden, moet het vervoer in voldoende concessies worden gesplitst. Vermeden moet worden dat aanbesteding van concessies leidt tot risicomijdend investeringsgedrag of tot suboptimalisatie. Daarom concessies verlenen bij voorkeur inclusief het materieel, daarom een concessiegebied dat overeenkomt met een samenhangend stelsel van vervoersstromen en zowel de ontwikkeling als de uitvoering.

Essentieel is de verdeling van de bevoegdheden. De verschillende petten moeten wat ons betreft gescheiden worden. In de eind-situatie zullen concessieverlening en eigendom strikt gescheiden dienen te zijn. Daarbij is het overigens wel denkbaar dat er sprake blijft van overheidsbedrijven, maar dan kunnen die overheden niet ook als concessieverlener optreden. Wij zullen daar een voorstel voor indienen.

Als het systeem werkt en wij in 2004 vaststellen dat wij er succes mee boeken, kan het wat ons betreft

ook best wat sneller. Dat betekent dat in dit geval de stadsvervoersbedrijven vanaf 2005 beginnen en de termijn tot 2007 wordt beperkt.

Anderen hebben gezegd – ik sluit mij daarbij aan – dat er goede redenen zijn om de evaluatietermijn wat te verlengen tot 2004, zodat het ook echt een kans krijgt. Wij zijn blij met de delegatie die de minister wenst toe te passen. Ik vraag de minister om nog eens aan te geven hoe het ministerie van BZK aankijkt tegen de bestuurlijke verhoudingen die in deze wet vastliggen, juist omdat het van groot belang is dat op verschillende niveaus van bestuur bij de beleidsvorming en bij de uitvoering maatwerk geleverd kan worden. Daar waar het gaat om besluitvorming zelf en de controle op die besluitvorming, hecht ik zeer aan een directe relatie tussen de burger en zijn vertegenwoordiger. De vraag is hoe dat het beste vormgegeven kan worden en ik hoor daarom graag hoe het ministerie van BZK hier tegenaan kijkt en wat de relatie is tussen deze wet en het Verdict-convenant.

Wij gaan ervan uit dat meting van de resultaten na een beginperiode positieve resultaten oplevert. Bij onverhoopt tegenvallende resultaten moet terugkeer mogelijk blijven. Wij zullen daarom de wet beoordelen op de volgende doelen en de meting daarvan bij de evaluatie expliciet opnemen: meer reizigerskilometers, betere dienstverlening, tevreden klanten, sterren voor het openbaar vervoer, gelijkblijvende of lagere tarieven, gelijkblijvende of dalende kosten voor de overheid, verbetering van de veiligheid en arbeidsomstandigheden, behoud van arbeidsvoorwaarden voor de medewerkers en garanties voor bereikbaarheid en toegankelijkheid.

Onderhands aanbesteden en prestatiecontracten hebben onvoldoende gewerkt en daarom wordt aanbesteding door overheden aan zelfstandige vervoersbedrijven ingevoerd. Essentieel is het invoeren van voldoende concurrentie; ik zei het eerder. Privatisering is, wat ons betreft, geen voorwaarde en zeker ook geen doel. Ik zou mij heel goed kunnen voorstellen dat de al genoemde commissie-Etty die bezig is met het verzelfstandigen van bedrijven, mede benut wordt om een overgangperiode te creëren, zodat wij na de evaluatie alsnog de ruimte

hebben om terug te gaan of door te gaan.

De **voorzitter**: Ik vraag u echt om af te ronden. U bent nu meer dan een kwartier over de door u opgegeven spreektijd heen en wij moeten voor elf uur klaar zijn.

De heer **Hindriks** (PvdA): Nog enkele zinnen, voorzitter. Wat STO betreft sluit ik mij aan bij al gemaakte opmerkingen. Ik vraag de minister nog of het zodanig te regelen is dat er voldoende toegang is, ook voor zelfstandigen zonder personeel. Wij hechten daar zeer aan.

Tot slot een vraag naar groei van beperkte vergunningen. Wij hechten eraan dat kleine ondernemers en mensen die in vrijwilligerswerk vervoer willen plegen, de ruimte houden. Tegelijkertijd kan ik mij voorstellen dat wij die ruimte blijven bieden.

□

De heer **Hofstra** (VVD): Mevrouw de voorzitter! Ik denk dat het goed is om even terug te blikken. Voor de oorlog hadden wij een uitstekend openbaar vervoer. Wij hadden vele private busondernemingen en ook de spoorwegen waren voor een groot deel privaat. En wat nog prettiger was, de klant betaalde ook de prijs. Nu moet ik er eerlijkheidshalve bij zeggen dat wij toen weinig auto's hadden. Dat verklaart het ook wel. Na de oorlog zien wij die ontzettende mobiliteitsexplosie als gevolg van de verspreiding van de personenauto. Begrijpelijkwijds daalt het openbaarvervoersaandeel dan. Er ontstaat vervolgens een nationaliseringsgang. Er wordt gefuseerd. De overheid denkt: VSN, dat moeten wij allemaal doen. De spoorwegen en ook de stedelijke vervoersbedrijven komen tot stand als overheidsmonopolies. En het verlies doet zijn intrede.

Het verlies op het openbaar vervoer is volgens mij een prachtig voorbeeld van de kameelneus die wij vaak bij begrotingen ten tonele voeren: je begint met een klein bedragje, maar voor je het weet, is het bedrag zeer hoog. En als wij nu kijken waar we beland zijn, dan zien wij dat we zitten op een lage productiviteit, zo niet een zeer lage productiviteit, zelfs zo laag dat velen dat niet eens weten, en dat we zitten op zeer hoge kosten. Dat zou ondoelmatige bedrijfsvoering genoemd

Hofstra

kunnen worden. Bovendien is de vraag naar openbaar vervoer relatief klein. Het gaat absoluut nog om grote aantallen, maar wij moeten natuurlijk vergelijken met het totaal aan personenvervoer. Theoretisch wordt de vraag in bepaalde gevallen nog wel hoog geschat – ik denk aan de Flevoferry – maar in de praktijk blijkt het uiterst moeilijk die eruit te halen. En dat allemaal in combinatie met een centrale regelgeving. En als Den Haag moet beslissen over het openbaar vervoer in Jipsingboer-mussel, dan snapt iedereen dat het niet goed zal gaan. Gelukkig hebben wij dat langzamerhand ook met elkaar onderkend.

Wij moeten dus iets doen om vooral de concurrentiepositie van het openbaar vervoer ten opzichte van de auto te verbeteren. Lokaal is dat heel moeilijk, regionaal is het misschien ietsje gemakkelijker en de grote kans ligt natuurlijk bij de spoorwegen. Wij weten uit ervaring allemaal dat de intercitydiensten van de NS ook vrij veel autobezitters en autobeschikkers vervoeren. Maar wat is nu het probleem? Als ik van Groningen naar Utrecht moet met een dieselauto, dan ben ik op en neer vier tientjes kwijt aan brandstof. Maar ik ben van goede wil en begeef mij dus de volgende dag naar het station, waar ik een eersteklaskaartje neem. Ik schrik me een ongeluk dat ik daar *f* 110 voor moet betalen. En dát is denk ik een geweldig probleem.

Als wij de autokosten variabiliseren, nadat wij eerst even de wegenbelasting hebben verlaagd, maar dat terzijde, dan zit daar naar mijn smaak een ontzettende dubbelslag in met het openbaar vervoer. Want het is prachtig wat collega Hindriks zei, namelijk dat de tarieven omlaag moeten, maar hij noemde ook tien dingen waardoor alles veel duurder werd. Ik geloof er dus helemaal niets van. Wij moeten onder ogen durven te zien dat ook de tarieven van het openbaar vervoer vanwege de lage kostendekkingsgraad omhoog zullen moeten en dat wij af moeten van dat krankzinnige subsidiesysteem dat wij nu kennen. Want wie is de belangrijkste klant voor de openbaarvervoersbedrijven? Dat is niet die meneer of mevrouw die instapt en een paar gulden tjes op de plank legt, maar dat is de rijksoverheid die per jaar 3 mld. suppleert op het openbaar vervoer. En dan is het ook

heel logisch dat bedrijven in het buitenland die ook de krant lezen, denken: dat is wel veel geld en misschien valt daar voor ons ook iets te verdienen. Dat wil ik hen beslist niet kwalijk nemen. Dat zou ik zelf in dat geval misschien ook wel doen. Ook bij de verdeling van de subsidies in het land kunnen veel vraagtekens gezet worden.

Er is een paar keer gesproken over de voorbeelden in Noord-Nederland. Ik hecht eraan te zeggen dat daar heel nadrukkelijk met instemming van deze Kamer een voorloperspositie is gecreëerd, maar dat de dingen helaas door allerlei ongunstige ontwikkelingen heel anders zijn gelopen dan wij ons met elkaar hadden voorgesteld. Als ik het goed heb begrepen, heeft de heer Poppe vooral NRC Handelsblad geciteerd. Ik denk dat dat een redelijk goede krant is, maar wij moeten toch wel heen prikken door de indianenverhalen die toentertijd in NRC Handelsblad stonden. Het was heel anders dan het in NRC Handelsblad stond, maar misschien weet de heer Poppe dat ook wel.

In de vorige periode hebben wij VSN verkleind. Maar daardoor werd wel een deel van VSN verkocht aan Vancom, later Arriva geworden. GVB Groningen wilde ook wel een andere eigenaar, althans dat wilde de stad graag, en dat werd toevallig hetzelfde bedrijf. En toen de nevenlijntjes van de spoorwegen in het noorden werden aanbesteed, kwam daar wonder boven wonder weer een combinatie bovendien waar ook Arriva in zat. Daar hebben allerlei bestuurlijke colleges dus wel besluiten over genomen en zo is dat dus allemaal ontstaan. Ik vind het niet ideaal en met behulp van de nieuwe wet kunnen wij daar ook iets aan doen.

Overheidscommissarissen in de vervoerssector zouden wij onmiddellijk moeten afschaffen. Wij kunnen aan de ene kant niet bestuurlijke besluiten nemen en vervolgens aan de andere kant ook nog eens zo'n bedrijf een beetje runnen. Ik vraag daar graag aandacht voor en ook het commentaar van de minister daarop. Ook denk ik dat wij niet kunnen ontkomen aan een duidelijker keuze tussen dat deel van het openbaar vervoer dat echt kan concurreren met de auto en het deel van het openbaar vervoer dat wij meer onder de categorie sociaal moeten rangschikken. Volgens mij maken wij

die keuze te weinig hard waardoor wij veel onduidelijkheden krijgen. Dat levert al met al het beeld op zoals wij dat nu kennen: een uitstekende organisatie om veel lege stoelen te vervoeren, de hoop dat er onderweg een aantal daarvan wordt bezet, hetgeen soms ook wel redelijk lukt, en – ik citeer nu Den Besten in zijn beginperiode als spoorwegman "als wij niet hoefden te stoppen, dan zouden wij minder problemen hebben". Ja, dat is allemaal waar, maar dat leidt er wel toe dat uiteindelijk het kind van de rekening is aan de ene kant de reiziger – en daar doen wij het toch allemaal voor – en aan de andere kant de belastingbetaler waarmee wij in dit huis toch een bijzondere relatie hebben. Wij moeten dus iets doen!

Even terugkomend op de interruptie over wiens rug dat nu allemaal gaat! Het personeel is er naar mijn smaak voor de reiziger en de reizigers zijn er niet voor het personeel. Als wij dat nu met alle begrip voor personeel e.d. kunnen vaststellen, dan zal de toonhoogte wel iets anders worden. Wij stellen ook vast dat de organisatiegraad historisch gegroeid hoog is en dat vakbonden nu niet altijd de meest progressieve instellingen zijn, om het maar eens voorzichtig en vriendelijk te zeggen. In Drenthe-Zuidoost, bijna eenderde van de provincie Drenthe, wilden GS gaan aanbesteden op grond van de mogelijkheid die de minister had geboden, en wij allen weten dat door toedoen van de vakbonden de hele zaak is mislukt. Ik zou dus graag wel enige constructieve medewerking van die kant willen zien.

Bij de NS gaat het duidelijk beter en misschien dat niet alle collega's dat zo duidelijk willen nazeggen. Ik las dat daar in het kabinet over gesproken zou zijn. Prima, men moet spreken waarover men wil spreken. Laat ik duidelijk zeggen dat wij niet voelen voor het terugdraaien, ik wil de teugels vanuit de overheid nog wel een keer aanhalen, maar slechts één keer, namelijk om het goed te privatiseren. Als de minister dat wil, vind ik het prima, maar niet om de zaken terug te draaien.

Dan zijn er nog enkele andere punten waardoor het moeilijk is om tot echte goede verbeteringslagen te komen. Via de De Boergelden is er veel geld beschikbaar gekomen voor nuttige infrastructurele aanpassingen. Helaas zien wij dat het nogal

Hofstra

moeite kost om dat geld op te maken. Collega Hindriks zei dat de kostendekkingsgraad licht oploopt. Misschien zijn mijn ogen minder goed, maar ik vind dat er veel te weinig beweging zit in de ontwikkeling van de kostendekkingsgraad. Het gaat echt niet goed op dit moment. Hoever moeten wij infrastructuurprojecten gaan subsidiëren – dat blijft natuurlijk een taak van de rijksoverheid – en welke eisen stellen wij dan ten aanzien van de kostendekking? Ik denk dat wij er niet aan kunnen ontkomen om die eisen aan te scherpen – graag een reactie van de minister daarop – omdat wij anders met een zeer groot debacle blijven zitten.

Dat brengt de VVD-fractie tot de conclusie dat wij nu echt tot een doorbraak moeten komen. Er wordt allang gepraat en nu moeten wij echt iets gaan doen. Nu zien wij de laatste maanden en jaren wel dat petten gemakkelijk van het ene naar het andere hoofd worden geschoven, dat aandelenpakketten ook gemakkelijk van de ene naar de andere partij worden geschoven, zelfs bussen worden opgeschilderd en krijgen nieuwe namen – het is heel fleurig om dat allemaal op straat te zien – maar daarmee hebben wij natuurlijk nog niet bereikt wat wij willen bereiken. De publieke verantwoordelijkheid, dus ónze verantwoordelijkheid is om de regels te stellen, de voorwaarden te creëren, ook de controle uit te oefenen, de consument, de reiziger de bescherming te bieden die hij nodig heeft, maar verder moeten wij ons in Den Haag niet bemoeien met de uitvoering van het niet-nationale vervoer. Dat moeten wij hier eens duidelijk tegen elkaar durven zeggen. Dan praten wij er hier verder ook niet meer over. Als men kijkt naar sectoren als de handel, landbouw, de voedselvoorziening, de bouw, financiën en verzekeringen – heel grote sectoren – en ik kijk op het terrein van het vervoer naar het goederenvervoer zowel nationaal als internationaal, dan is dat volledig vermarkt, terwijl het internationaal geregelde personenvervoer, ik denk aan de luchtvaart en de touringcarbedrijven, allemaal uitstekend verloopt zonder dat daar een publieke uitvoering aan te pas komt. Als wij durven uitspreken dat wij wel de regels stellen, maar de uitvoering door private partijen geschiedt, dan gaat het de goede kant op. Wij moeten

dan ook de mededinging bevorderen met als doel de concurrentiepositie tegenover de auto te verbeteren. Den Haag moet met huid en haar durven te decentraliseren. Ik praat over het niet-nationale vervoer. Bij het nationale vervoer ligt dat anders.

Ik noemde al de variabilisatie van de autokosten. Ik denk dat dit de mogelijkheid biedt om toch tot een beheerste verhoging van het openbaarvervoerstarief te komen en daarmee tot een veel gunstiger kostendekkingsgraad. Wij moeten de productiviteit die nu zeer laag is en de doelmatigheid verhogen. Dat doen de private partijen dan voor ons. Daardoor wordt het openbaar vervoer goedkoper. Wij krijgen dan het perspectief van een kostendekkingsgraad die gaat in de richting van de 100%. Dan komt er inderdaad beter openbaar vervoer omdat er veel geïnvesteerd kan worden. De cirkelgang gaat dan niet naar beneden maar naar boven. Ik stel mij voor dat wij dan algemene concessies kunnen uitgeven, waarbij tegen een private partij wordt gezegd: u rijdt maar een beetje rond en u vervoert maar wie uw wilt vervoeren. Het kan dus echt uit de markt komen. De dienst die men dan verleent weegt op tegen de prijs die men vraagt. De VVD-fractie is zeer ingenomen met het nieuwe rapport dat wij hebben gekregen van de Adviesraad verkeer en waterstaat. De minister zal hierop een reactie willen geven. Daar wordt deze mogelijkheid bepleit. Wij houden wel een taak voor het sociale openbaar vervoer. Ik vind dat wij dat moeten brengen naar de provincies en de gemeenten. Een persoonsgebonden budget lijkt ons een zeer wel te overwegen variant. Is de minister dat met ons eens? Is er een mogelijkheid om dat te decentraliseren?

Ik kom te spreken over de hoofdlijnen van de wet. Wij vinden het zeer jammer dat er een lange-termijnvisie op het terrein van het geld ontbreekt. Als ik het goed heb begrepen gaan wij door met WROOV-plus. Wij vinden dat een zeer ingewikkeld en een niet goed passend systeem. Daarvoor moet iets anders worden bedacht. In hoeverre blijft er sprake van een openeinde-financiering? Kan elke gemeente, hoe klein dan ook – Schiermonnikoog is genoemd – een leuk lijnennet ontwikkelen van vier windrichtingen? Krijgen die dan ook vanzelf weer subsidie? Hetzelfde

geldt voor de grote steden of voor het streekvervoer. Moeten wij die subsidieverplichtingen niet dichtschroeven?

Ik kom te spreken over de chipkaart. Wij zijn zeer negatief over hoe dat werkelijk zal gaan in de praktijk. Wij hebben onlangs een goed gesprek gehad met diverse betrokkenen. Daar werd niet duidelijk – afgezien van een flop in de bankwereld die men tot een top wil maken – dat er veel perspectief lag. Er ligt een amendement van ons op stuk nr. 44 om gewoon te zeggen dat wij dat in de wet verplichten. Ik heb het niet over de financiering; dat is ook een interessante discussie. Als wij deze nieuwe wet gaan maken, kunnen wij gewoon zeggen: alles goed en wel, maar dat systeem moet er zijn. Anders kunnen wij de nieuwe toetreders niet goed belonen en zitten wij met veel problemen ten aanzien van het geld.

Ik kom te spreken over de bestuurlijke indeling, een zaak die vooral ligt op het terrein van Binnenlandse Zaken. Af en toe dwingt de samenhang der dingen ons om het een bij het ander te betrekken. De VVD-fractie voelt er niets voor om die zeer moeizame kaderwetgebieden nog langer in deze wet in leven te houden. Er ligt een amendement van ons op stuk nr. 38 in combinatie met stuk nr. 40 om deze rare organen uit deze wet te halen. Wat de minister van Binnenlandse Zaken doet, zien wij wel. Wij delegeren dit aan provincies en gemeenten, in het laatste geval uitsluitend voorzover het vervoer binnen hun grenzen betreft.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter!...

De **voorzitter**: U zult uw vragen tot morgen moeten bewaren.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik wil daar opheldering over hebben.

De **voorzitter**: Daar gaan wij niet over in discussie.

De heer **Hofstra** (VVD): Het hoofdmotief is dus dat wij vinden dat die kaderwetgebieden een onvoldoende democratische inbedding hebben, omdat het zogenaamd verlengd lokaal bestuur is. Wij zouden hieraan het verzoek willen koppelen – vanwege dat decentrali-

Hofstra

seren met huid en haar – om alle ambtenaren en de overheidsbudgetten – alles wat de minister aan de Plesmanweg heeft – over het land te verdelen. De instanties die de concessies gaan verlenen, hebben aldus de kennis en ervaring in huis. Wij moeten ons in Den Haag daarmee niet bemoeien, afgezien van de wetgeving.

Hoe krijgen colleges van gedeputeerde staten en van burgemeester en wethouders zekerheid van financiering in verband met hun meerjarige mogelijkheden? Ik zou het jammer vinden wanneer men, vanwege tegenvallers die kunnen optreden bij de geldverdeling over het land, zou zeggen: laten we maar wat minder geld beschikbaar stellen. Dat er aan fondsvorming zou worden gedaan, lijkt mij niet verstandig. Is de minister het met ons eens dat wij tariefvrijheid kunnen geven aan die provincies en gemeenten?

Voorzitter! Hoe krijgen wij voldoende nieuwe toetreders? Wij maken ons daarover zorgen. Vandaar dat wij het amendement op stuk nr. 39 hebben ingediend om de concessieverleners de mogelijkheid te bieden om een minimaal percentage uitbesteding voor te schrijven, waardoor kleinere partijen erbij betrokken zouden kunnen worden. Het zou ook wat meer structureel kunnen door de loodzware vakbondsparagraaf – ik blijf het vreemd vinden dat de minister de vakbonden de gelegenheid heeft geboden om dit te dicteren – eruit te halen. Met het amendement op stuk nr. 41 gebeurt dit heel elegant en dat scheelt meteen anderhalve bladzijde tekst in de wet. Daarvoor in de plaats komt de heldere bepaling dat als men een concessie verwerft, er sprake is van de regels uit het BW inzake overname van personeel en de verplichtingen voor de nieuwe werkgever tegenover dat personeel. Dat is dan minder uitgebreid en minder goudgerand dan nu wordt voorgesteld. Ik hoorde dat collega Stellingwerf wees op het probleem dat deze zeer goede vakbondsregelingen tot kleinere kostenbesparingen zullen leiden. Dat betekent natuurlijk dat wij minder effectief te werk kunnen gaan. Daarmee houden wij weer het probleem van de kostendekkingsgraad. Voor ons blijft dit een wezenlijk punt van kritiek op deze wet.

Wat de marktmachtbepaling betreft vind ik de Europese ontwikkeling interessant. Ik meen dat in dat verband aan 25% wordt gedacht. Er is vanavond al gezegd: Arriva is 2 in Europa en Connexion is met veel moeite 10 in Europa. Waarom zullen wij dan zo geforceerd gaan doen? Is het niet de handigste oplossing om, in afwachting van de Europese regels, te zeggen: laten wij dit artikel uit de wet halen. Immers, de NMA vervult een belangrijke functie en als er iets misgaat, dan kan die instelling een en ander bepalen. Wij hebben op die manier een toetsingsmogelijkheid terwijl wij het precieze getal kunnen loslaten. Dit zou het voorstel van de VVD-fractie zijn.

Daar speelt voor ons nog iets anders bij mee. Ik wijs erop dat VSN inmiddels al behoorlijk is opgeschud. Het hoofdkantoor met al die ambtenaren in Utrecht is verdwenen; er is al veel ten goede gekeerd. Ik zou dit proces niet willen afstraffen door te zeggen: u moet nog verder inkrimpen. Laten wij proberen om het op deze manier te doen.

Voorzitter! Al eerder heb ik gezegd dat wij de overheidscommissarissen bij de vervoersbedrijven direct zouden moeten afschaffen. Het is logisch om, daar waar er nog takken van overheidsdiensten zijn zoals in Amsterdam, eerst te verzelfstandigen en vervolgens te privatiseren. Wij hechten erg aan privatisering van die bedrijven. Vandaar ons amendement op stuk nr. 43 waarin helder wordt aangegeven dat men niet een opdracht gegund kan krijgen wanneer voor meer dan 49% van het aandelenkapitaal in bezit is bij welke overheid dan ook; overheden kunnen in dit verband bij elkaar worden opgeteld.

Voorzitter! Wat ons opvalt – eerder hebben wij er al een schriftelijke vraag over gesteld – is het zeer grote aantal AMvB's en ministeriële regelingen. Wij hebben gevraagd om een duidelijk overzicht van datgene wat al werkt of in concept verkeert. Wanneer krijgen wij de andere concepten? Ik heb er moeite mee dat een zo belangrijk onderwerp in een zo grof kader wordt geregeld, waarbij allerlei elementen nog in de loop van de tijd moeten worden ingevuld. Wellicht is er vannacht voor sommigen de mogelijkheid om dit even op een rij te zetten. Ik hoop dat wij een helder overzicht krijgen waaruit blijkt hoe het zit met die 31 onderwerpen.

Voorzitter! Wij komen nu nog niet met een eindoordeel. Wij staan, zoals u begrijpt, sympathiek tegenover de gedachte over meer concurrentie en meer doelmatigheid, maar wij willen precies weten hoe de wet eruit komt te zien. Wat dat betreft, houden wij het nog open of wij voor of tegen stemmen. Dit hangt van de berichtgeving en de verdere behandeling af.

Tot slot sluit ik mij aan bij de opmerkingen die over STO zijn gemaakt. Omdat wij de reiziger centraal willen stellen en niet van ondoorzichtige praktijken houden, vraag ik de minister nadrukkelijk om het beplakken van de ruiten van bussen en trams met reclame in deze wet te verbieden.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De **voorzitter**: De minister zal morgen antwoorden.

Sluiting 22.55 uur



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

1. een koninklijke boodschap, ten geleide van het voorstel van wet Wijziging van de Huurprijzenwet woonruimte en van de wet van 19 juni 1996 tot wijziging van de Huurprijzenwet woonruimte, de Wet op de huurcommissies en de Wet individuele huursubsidie in verband met de zogenaamde huursom-benadering (Stb. 323) (wijziging percentages) (27063).

Deze koninklijke boodschap, met de erbij behorende stukken, is al gedrukt en rondgedeeld;

2. de volgende brieven:
een, van de minister van Buitenlandse Zaken, ten geleide van de agenda van de Algemene Raad;
een, van de ministers van Buitenlandse Zaken en voor Ontwikkelingssamenwerking, ten geleide van antwoorden op vragen die gesteld zijn tijdens het algemeen overleg over de Westelijke Balkan op 16 maart 2000 (22181, nr. 312);
een, van de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken, ten geleide van drie fiches die werden opgesteld door de Werkgroep Beoordeling