Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

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

(Zie vergadering van 11 april 2000.)

De algemene beraadslaging wordt hervat.

□

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik dank de leden voor de uitvoerige discussie van gisteravond over de Wet personenvervoer 2000, een belangrijk wetsvoorstel. Wij kunnen iedere dag waarnemen dat wij in Nederland mobieler worden dan ooit. Dat zal de komende jaren toenemen. Wij moeten daarom goed kijken naar het accommoderen van de mobiliteit. Het openbaar vervoer speelt daarbij een uiterst belangrijke rol. Als je de pers de laatste dagen een beetje volgt, lijkt het wel alsof het niet zo is, maar voor de minister van Verkeer en Waterstaat is dat wel het geval. Het openbaar vervoer is uiterst belangrijk. Het moet kunnen concurreren met de auto, op prijs en op kwaliteit. Dat betekent dat OV-ondernemers maatwerk zullen moeten leveren, dus van-deur-tot-deurvervoer, innovaties en niet steeds meer van hetzelfde. Met de beschikbare middelen zal meer en beter openbaar vervoer moeten worden geleverd, zodat echt iets kan worden gedaan tegen de groei van de automobiliteit.

Tot nu toe lukt dat eigenlijk niet echt. Gelet op het aantal reizigerskilometers moeten wij constateren dat wij er tot nu toe niet echt in geslaagd zijn om iets te winnen op de automobiliteit. Wij willen met het nieuwe beleid versnippering voorkomen. Ik zal daar uitvoerig over spreken. Een belangrijk thema was of het wel iets kon worden met concessies en marktwerking. Leidt dat niet tot te veel versnippering? Nee, het is juist heel erg belangrijk dat er een samenhangend vervoersnetwerk komt. De chipkaart bijvoorbeeld is heel belangrijk voor de kaartintegratie. Dat is een voor de consument uiterst eenvoudig en daardoor aantrekkelijk systeem. Reisinformatie, gebruikmaking van ICT enz. zijn zeer belangrijk. Ook het niveau van toegankelijkheid hoort aan de orde te zijn. Er is een soort nationale component en er zijn vele spelers in het veld.

Er is uitvoerig geschetst hoeveel er in de afgelopen jaren al over de hele ontwikkeling gesproken is. Wij zijn nu bezig met een wet die eigenlijk de afronding vormt van een heel proces dat al tien jaar duurt. De commissie-Brokx is in het begin van de jaren negentig begonnen met het uitwerken van een herstructurering van het openbaar vervoer. Zij heeft ook gekeken naar de mogelijkheden tot intensivering van de inspanningen op het terrein van de infrastructuur, tot herverdeling van taken en bevoegdheden tussen Rijk, provincies en kaderwetgebieden, tot ontvlechting en verzakelijking van de relaties tussen decentrale overheden en vervoersbedrijven en tot de introductie van marktprikkels. Vervolgens is er in de Kamer uitvoerig gesproken over marktwerking in het regionale openbaar vervoer. Veel voorwaarden die waren uitgewerkt, zijn in die tijd ook door de Kamer ondersteund. Dit betekent dat er toen goed bediscussieerd is hoe marktwerking en aanbesteding in stads- en streekvervoer kan worden geïntroduceerd. Er is een stevig pakket van maatregelen nodig en na de instemming van de Kamer met de implementatienota is de regering op weg gegaan. Met goedkeuring van de Kamer zijn wij hierop al enigszins vooruitgelopen met een aantal experimenten. En op 1 januari 1998 zijn de bevoegdheden op het terrein van het openbaar vervoer gedecentraliseerd bij de decentrale overheden. Men heeft toen als beleidsinstrument het stellen van eisen aan openbaar vervoer in handen gekregen. De gedachte daarachter was dat de decentrale overheden daarmee een totaal verkeers- en vervoersbeleid zouden kunnen voeren. Zij dienen een integrale benadering te kiezen: zowel investeringen in openbaar vervoer als investeringen in wegeninfrastructuur. Toen het nog rijksbeleid was, werden deze afzonderlijk beschouwd. Zo zoeken wij bij de sturing telkens weer naar de beste verhouding.

Er heerst veel misverstand over het begrip marktwerking in het openbaar vervoer. Er ontstaat al heel gauw een ideologisch debat over zo'n thema. Ik ben het eens met de oproep van de heer Hofstra om toch vooral zakelijk over dit soort dingen te praten. Het gaat tenslotte om de effecten. Wat wil je bereiken? Gaat de reiziger erop vooruit? Wordt het openbaar vervoer beter en meer kostendekkend? En vervolgens heb je te maken met de vervoerders, die via programma's van eisen door de decentrale overheid worden aangestuurd. Het is dus niet minder overheid – dat is echt een misverstand – maar een andere overheid. En die overheid stuurt op de terreinen waar zij goed in is. Zij formuleert het belang van de reiziger in het programma van eisen en daarna in een concessie. Daarmee erkent zij dat zij beter is in het formuleren van dit type uitgangspunten dan in het uitvoeren. De overheid is niet zo'n goede uitvoerder, dat werk kan zij in heel veel gevallen beter overlaten aan marktpartijen.

In 1998 is ook de bekostiging aan de regio's gedelegeerd; de Kamer heeft daar destijds uitvoerig over gesproken. Het ging toen om de legitimatie, om de rol van het bestuur daarin. Met de vorige minister van Verkeer en Waterstaat is de Kamer daarbij tot de conclusie gekomen dat het belangrijk zou zijn te kijken naar de provincies, de kaderwetgebieden en de BOS-gemeenten. Het onderhavige wetsvoorstel is een sluitstuk en dat gaat uit van de regionale overheden die de verantwoordelijkheid krijgen voor de aanbesteding van de ontwikkelings- en uitvoeringsfunctie in het kader van de concessieverlening. Dit betekent dat zij een zakelijke relatie met de vervoersbedrijven kunnen aangaan. In dit verband lijkt het mij heel goed om op te merken dat het spoorvervoer hierbij niet aan de orde is. Onder anderen de heren Stellingwerf, Hofstra en Hindriks hebben hier aandacht voor gevraagd. De spoorwegwetgeving ligt namelijk bij de Raad van State. Ondanks dat de Concessiewet straks wel een onderdeel moet worden van de Wet personenvervoer 2000, moeten wij nu nog geen dwarsverbanden leggen met het spoorwegdossier. Immers, daartoe ontbreken allerlei detailinformatie en detailregelgeving. Ik vraag de woordvoerders dan ook heel dringend om dit onderdeel zo te beschouwen.

De heer **Reitsma** (CDA): Hierin wil ik wel graag met de minister meegaan, maar nu lopen wij toch tegen de volgende complicatie aan. De



De heer Hofstra (VVD)

minister heeft namelijk gezegd dat de Concessiewet een integraal onderdeel wordt van de Wet personenvervoer. Daar de minister nu formuleringen heeft gebruikt in de richting van busbedrijven over reciprociteit en het Verdrag van Amsterdam, moet het spoor in de wet passen. Daarom ontkomt de minister er niet aan om het in dit debat daar even aan te toetsen.

Minister **Netelenbos**: Een aantal onderwerpen lenen zich voor een algemene benadering van de systematiek in de wet. De wijze waarop wij met de taxiwet zijn omgegaan, is in de wet verankerd. Daaraan wil ik vasthouden, ook als het gaat om de Wet personenvervoer 2000. Dit geldt ook voor het stads- en streekvervoer en straks voor het spoorvervoer. Hetzelfde geldt voor de reciprociteit. De heer Reitsma heeft dus gelijk als hij zegt dat wij niet inconsistent bezig moeten zijn door iets nu te regelen om straks tot de conclusie te komen dat het helaas niet mogelijk is omdat het spoorwegdossier andere Europese incentives geeft. Ik zal straks proberen duidelijk te maken dat wij ook zo handelen.

Voorzitter! Ik ben een groot voorstander van decentralisatie als dat mogelijk is. Dit is in de afgelopen tien jaar op dit onderdeel ook uitvoerig besproken. Ik denk aan het Geuldal waarbij afspraken gemaakt moeten worden over de dienstverlening en wat verder van belang is, zoals belbussen. Dat kan niet in Den Haag geregeld worden. Dat moet ook erkend worden. Het is dus van belang dat het maken van dit soort afspraken gedecentraliseerd wordt. Er blijft wel een centrale rol weggelegd voor de rijksoverheid als het gaat om een aantal algemeen maatschappelijke randvoorwaarden. Ik noem in dit verband veiligheid, bereikbaarheid, toegankelijkheid en leefbaarheid. Die thema's dienen door het Rijk te worden gewaarborgd. Ik probeer straks duidelijk te maken dat de wet daarvoor allerlei aangrijpingspunten biedt, waardoor het in de praktijk daadwerkelijk mogelijk is.

Vele woordvoerders hebben gerefereerd aan het rapport ''Werkt marktwerking?''. Wij kunnen zien dat er soms in het debat selectief wordt gewinkeld. Ik zeg wel met de heer Van der Steenhoven dat het rapport laat zien dat alleen marktwerking niet voldoende is. Het omgekeerde geldt ook. Marktwerking werkt zoals bijvoorbeeld decentralisatie. De optelsom van nieuw beleid moet tot betere resultaten leiden.

De heer **Hofstra** (VVD): Volgens mij dreigt er nu een misverstand. Collega Hindriks heb ik gisteren heel nadrukkelijk horen zeggen dat dit geen marktwerking is, maar concessieverlening met slechts een beperkte concurrentieprikkel om de zes jaar. Ik zou het zeer appreciëren als de minister nu duidelijk zei dat het juist is wat ik nu aangeef. De minister heeft de titel van het rapport juist geciteerd. Het gaat dus niet over marktwerking.

Minister **Netelenbos**: Het voorstel dat hier ligt, is niet een voorstel voor klassieke marktwerking. Bij klassieke marktwerking krijg je veel spelers die met elkaar in concurrentie gaan voor dezelfde klant. Dat zie je wel bij supermarkten, maar dat is hier niet aan de orde. Hier is aan de orde een systeem van competitie, van concurrentie om de concessie. De beste bieder in zo'n tender, zo'n concessieprocedure wordt de winnaar. Ik kom nog te spreken over de markt. In de concessieprocedure kun je afwegen wie het beste product kan bieden. Je krijgt uiteindelijk gedurende een aantal jaren een monopolist. Die periode moet niet te lang zijn, want dan krijg je dezelfde nadelen die aan een echte monopoliesituatie kleven en waaraan wij nu juist iets willen doen. Het is dus niet een klassieke vorm van marktwerking. Het loopt allemaal wat door elkaar. Marktwerking in het vervoer is als zodanig niet klassiek. Het gaat altijd om een soort competitie om de concessie voor een aantal jaren. Door de bank genomen ben je dan gedurende een bepaalde periode, te benoemen door de concessieverlener, een monopolist in het treinvervoer of stads- of streekvervoer.

Het is misschien goed om te zeggen dat Connexxion, de grootste streekvervoerder die wij in dit land hebben, ook denkt dat de reiziger er beter van wordt en dat de kwaliteit van de dienstverlening wordt aangescherpt. Dus ook het bedrijf zelf moet erkennen dat je door de nieuwe manier van denken meer alert moet zijn op het product dat je levert. Er is gevraagd of dat zo zou moeten blijven of dat – aangezien er toch het één en ander veranderd is – overheden niet langer verplicht hoeven te worden om concessies in de markt te zetten. Ik denk dat de druk van de concessieverlening leidt tot de scherpte die nodig is om het beste product te blijven leveren. Op de achtergrond gloort dan immers altijd dat, als het bedrijf het niet goed doet, de concessieverlenende overheid kan besluiten voor de

volgende periode niet meer met dat bedrijf in zee te gaan. Dat houdt de nodige alertheid in het systeem.

De heer **Hindriks** (PvdA): Voorzitter! Ik heb gisteren gevraagd of de minister kan aangeven waarom die verplichting noodzakelijk is. Het is voorstelbaar dat je facultatief begint en dat je pas ingrijpt als blijkt dat dit onvoldoende leidt tot het gewenste resultaat van aanbesteding van 35% van de markt. Is dat een optie of functioneert dat niet? Welke argumenten liggen daaraan ten grondslag?

Minister **Netelenbos**: Ik heb een zekere ordening in mijn beantwoording aangebracht en ik zou mij daar graag aan houden. Maar ik ben van mening dat, zodra er geen verplichting in het systeem zit, de paar dominante spelers die op dit moment in de Nederlandse markt zijn, de situatie kunnen dicteren. De overheid zit momenteel nog niet in de positie dat zij makkelijk kan zeggen hoe zij het wil gaan doen. Er zijn allerlei mechanismen denkbaar – u kunt die zelf bedenken – waardoor men uiteindelijk zou besluiten om het niet te doen. De heer Hindriks heeft gevraagd of ik garanties kan geven dat het tot een verbetering leidt, maar dat kan ik natuurlijk niet. Daarom zal er uiteindelijk een evaluatiebepaling plaatsvinden. Ik kom daar nog nader over te spreken, maar het is duidelijk dat wij niet als een blind paard een traject ingaan om vervolgens niet meer na te denken. Wij houden natuurlijk de vinger aan de pols, maar tot nu toe leert de ervaring dat de discussie die nu al een jaar of tien gevoerd wordt, leidt tot betere verhoudingen. Wij kunnen dat constateren, maar garanties geven kan ik niet.

De heer **Hindriks** (PvdA): Mag ik het zo opvatten dat u de dominantie van een beperkt aantal spelers de belangrijkste reden voor de verplichting vindt? Ik neem aan dat u, naast deze verplichting, nog andere maatregelen overweegt tegen die dominantie.

Minister **Netelenbos**: Ik kom daar nog over te spreken. Maar ik wilde nu graag verdergaan met mijn betoog, anders wordt het zo'n ratjetoe en wordt de discussie niet goed geordend. U heeft ook enkele amendementen ingediend en daar heb ik stuk voor stuk mijn commentaar voor klaar liggen. Ik wil niet te veel improviseren, maar de dominantie en de positie van de overheden hebben natuurlijk wel met elkaar te maken. De verleiding is soms groot om geen verplichting te stellen, ook al zou het beter zijn. Soms is het goed om ergens toe gedwongen te worden, zodat je moet meedenken. Nu, gisteren hadden we een debat in de Kamer over havenbedrijven. Daar wreekt zich bijvoorbeeld de positie waarbij men een keer moet nadenken over gezondere verhoudingen in relatie tot het dagelijks bestuur van een stad. Dat is waar we gisteren over hebben gesproken en daar zullen we in het kader van PMR opnieuw over spreken.

De heer **Reitsma** (CDA): U komt zelf in deze fase van het debat al met de uitspraak dat u van mening bent dat er een wettelijke dwang achter moet zitten. Dan zult u op dit moment ook de volgende vraag moeten beantwoorden. Als u gelooft in decentralisatie – u bent zelf een van de grote aanhangers daarvan, ook op ander beleidsterreinen dan Verkeer en Waterstaat – dan gelooft u er toch ook in dat partijen als ze vrijwillig iets mogen doen, het ideale en het beste zullen kiezen voor de reiziger? Immers, er is sowieso de verplichting om na een x-aantal jaren de concessie, onderhands of openbaar, weer uit te zetten.

Minister **Netelenbos**: Er is voorzien in een tussenmoment waarop we gaan evalueren; dat zit in het wetsvoorstel. We zullen dan heel goed kijken hoe het gaat. Ik ben wel mening dat je een eindbeeld moet vastleggen in een wet en dat je op basis van de evaluatie tot een besluit kunt komen of je dat nog steeds het eindbeeld vindt of dat je het wilt aanpassen, maar het kan niet omgekeerd zijn. Omdat nieuwe verhoudingen een bepaalde dynamiek nodig hebben, moeten er ook zekerheden zijn voor de vervoerders die zich op die markt begeven, want die gaan natuurlijk veel energie stoppen in dat soort ontwikkelingen; dat is niet zomaar iets. Als je van dichtbij meemaakt wat het betekent om biedingen te doen in het kader van concessieprocedures, dan zie je dat dit voor een bedrijf enorm intensief is. Ik vind dan ook dat van een wetgevende overheid gevraagd mag worden om dit traject te schetsen. Dat neemt niet weg dat wij wel gaan kijken hoe het nu loopt en een tussenbalans zullen opmaken of we dat eindbeeld nog steeds belangrijk vinden. Maar er zijn te veel mechanismen nu die mij in ieder geval ertoe brengen om te zeggen: het eindbeeld ligt er; we gaan evalueren, maar we laten dat niet vrij.

De heer **Reitsma** (CDA): U vermijdt mijn werkelijke vraag: waarom geeft u de decentrale overheden niet het vertrouwen dat zij het beste voor hebben met de reiziger en dus ook mogen bepalen hoe zij dat het beste kunnen regelen?

Minister **Netelenbos**: Nu, dat heb ik wel gezegd. Alleen, u bent het niet met mij eens en dan zegt u dat ik niet antwoord. Het is omdat het mechanisme op dit moment sterk gedomineerd kan worden door de zittende groep en dat is er eigenlijk maar één of hooguit zijn het er twee. Dat is niet goed om het vliegwiel op gang te krijgen en daarom moet je naar de verplichting toe. Maar het is daarnaast zo dat je wel na verloop van tijd evalueert. Ik kom nog te spreken over het jaartal, de motie-Van 't Riet. Je gaat dan kijken, halverwege, of het gaat zoals je dacht. We gaan het niet vrijlaten op dit moment, want dan is de kans dat er weinig gebeurt groot. Het was gisteren zo dat het voorbeeld werd genoemd van de stad Groningen en Arriva en van de 30 mln. die ineens aan de stad voorbijging. Nu, dat is wat ik bedoel. Het is ondershands gebeurd; dat kon natuurlijk niet anders, omdat er nog geen nieuwe wet was. Maar het is veel beter om te wéten wat je kunt krijgen voor een concessie dan om te dénken dat je weet wat je krijgt voor een concessie. Dat is precies waar je de overheden aan moet laten wennen.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik maak een onderscheid tussen enerzijds de vervoerders – u hebt gelijk: er zijn er maar een beperkt aantal – en anderzijds de vervoersautoriteit. Dat zijn de provincies en een beperkt aantal gemeenten. Die kunnen ook bij onderhandse aanbesteding harde randvoorwaarden vastleggen waar het openbaarvervoersproduct aan moet voldoen. Zij kunnen ook ondershands zeggen: ik wil u niet, ik wil een ander. Waarom geeft u hun

die vrijheid niet? Zij hebben dezelfde doelstelling als u en toch wilt u de stok achter de deur in de wet. Dat vind ik vreemd.

Minister **Netelenbos**: Ja, maar ik niet. Ik heb niet zo vreselijk veel meer toe te voegen aan wat ik al gezegd heb. Ik denk dat in dit stadium het belangrijk is dat we inzicht laten verschaffen, ook bij de concessieverlenende overheden, wat het beste product is dat je uit de markt kunt halen. Op dit moment is het dus veel beter om het eindbeeld vast te leggen en dat is niet eens zo vreselijk omstreden. Dat suggereert u nu wel, maar dat is, dacht ik, niet aan de orde.

Voorzitter! Ik zou graag aandacht willen besteden aan de rol van de nationale overheid en ook aan de rol van de decentrale overheden. Daarover zijn veel vragen gesteld: door de heren Reitsma, Hindriks, Van der Steenhoven en Poppe. Er is bijvoorbeeld gevraagd: hoe stellen wij het programma van eisen op, wie beoordeelt de binnengekomen offertes en wie bepaalt wie de concessie krijgt? Al die zaken zijn aan de orde. De ontwikkelfunctie is genoemd. Waarom geldt niet de plicht dat de vervoerders die hebben?

Wat de rol van de nationale overheid betreft, heb ik zojuist al gezegd, dat zij met het oog op het algemene belang een aantal thema's goed moet willen bewaken. Een aantal op grond van de wet te treffen regelingen maakt dat ook mogelijk. Er is een aantal amendementen ingediend, waarop ik nu al wil reageren, omdat die de nationale overheid de mogelijkheid bieden iets te doen als dat nodig mocht zijn. Ik denk dan allereerst aan het amendement op stuk nr. 11 van de heer Van den Berg. Hij vindt dat het met het oog op het waarborgen van de samenhang in het openbaarvervoersnetwerk aanbeveling zou verdienen als de minister de bevoegdheid had een aanwijzing te geven. Er zou daarom een kanbepaling opgenomen moeten worden. Ik vind dit een goed amendement en ik wil het dan ook, wanneer daartegen geen bezwaar bestaat, overnemen. Vanwege een eventualiteit kan het van belang zijn gebruik te maken van een dergelijke positie.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! De minister zegt het amendement op stuk nr. 11 te willen overnemen. Mogen wij verwachten dat zij met een nota van wijziging komt?

Minister **Netelenbos**: Ik meen dat als niemand daartegen bezwaar heeft, een amendement kan worden overgenomen. Daarmee maakt het onderdeel van het wetsvoorstel uit.

De **voorzitter**: Dit kan. De heer Reitsma moet echter besluiten of hij hiermee kan instemmen. Ik weet overigens niet of hij de enige indiener is.

De heer **Reitsma** (CDA): Het is niet mijn amendement, maar dat van de heer Van den Berg. Mijn vraag is slechts van procedurele aard. Ik wil weten of de minister met een nota van wijziging komt.

Minister **Netelenbos**: Nee, ik vind dat niet nodig. Ik wil het amendement overnemen.

De **voorzitter**: Pas als ik de mening van de heer Van den Berg hierover heb, kunnen wij een besluit nemen. Er is tot dat moment alleen nog sprake van zijn amendement.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Het amendement van de heer Stellingwerf op stuk nr. 12 betreft het zo nodig geven van richtlijnen voor de concessieverlener. Dat amendement wil ik ook overnemen. Het betreft eveneens de eventualiteit waarop ik reeds doelde. Daarmee wordt de positie van de centrale overheid in bepaalde gevallen versterkt.

Voorzitter! In hetzelfde kader heeft de heer Van der Steenhoven een amendement op stuk nr. 15 ingediend. Dat amendement is gewijzigd en heeft stuk nr. 34 gekregen. Het gaat over de nationale integratie van het OV-netwerk. Er zou sprake moeten zijn van nationale coördinatie. De heer Van der Steenhoven meent dat niet verwacht kan worden dat de diverse concessieverleners altijd overeenstemming bereiken. Wat de heer Van der Steenhoven wil, staat echter haaks op de bedoeling van de wet. Daarom moet ik aanneming van dit amendement ten sterkste ontraden. Ik vind het voor de concessieverlenende overheden niet goed de wijziging in de wet aan te brengen. Zij zou namelijk betekenen dat heel vaak de rijksoverheid de beslissing moet nemen. Hierbij gaat het om de dynamiek van de wet. Ik vind dus dat de strekking van dit amendement haaks staat op de bedoeling van de wet en daarom wil ik aanneming ervan ten sterkste ontraden.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter! Ik wijs erop dat er gebieden zijn die niet door concessies worden bestreken. Beter gezegd: er kunnen lijnen zijn die niet in concessiegebieden vallen. Het is mogelijk dat de concessieverleners voor die lijnen geen verantwoordelijkheid kunnen of willen nemen. De landelijke overheid zou zich dan verantwoordelijk moeten voelen voor het belang van het openbaar vervoer op die lijnen. Ik zou niet weten wie anders dat belang zou moeten behartigen.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Met het amendement van de heer Stellingwerf wordt al de benodigde voorziening getroffen. Op grond daarvan kan, als dat nodig is, de overheid richtlijnen geven aan de concessieverlener. Het gaat mij echter om de volgorde. Eerst moet de concessieverlener zijn verantwoordelijkheid nemen. In het amendement van de heer Van der Steenhoven staat echter dat de rijksoverheid de verantwoordelijkheid krijgt. Daarmee zou het wetsvoorstel een volstrekt verkeerde dynamiek krijgen. Als dit amendement wordt aangenomen, weten wij precies hoe de hazen zullen lopen. Zo gauw het wat ingewikkelder wordt, zal men zeggen: laat het Rijk dat maar uitzoeken. Op een aantal dossiers hebben wij daarmee ervaring. Maar het is zeker niet de bedoeling dat dit de gang van zaken zal zijn. De overheden zijn verantwoordelijk en zij zullen hun verantwoordelijkheid ook moeten waarmaken. Het amendement-Stellingwerf maakt het de minister mogelijk om te zeggen: u moet ook als het lastig is zorgen dat een concessie wordt uitgezet.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik ben het met de minister eens dat de overheid daardoor in een positie komt waarin zij regelmatig zal worden aangesproken, maar ik zie niet in dat een aanwijzing zoals in het amendement van de heer Stellingwerf is geformuleerd een optie is. Dit is mijns inziens te beperkt, omdat de minister dan vooraf een aanwijzing moet geven

en niet weet wat de uitkomst van dat proces is.

Minister **Netelenbos**: Op zichzelf kan geen enkele regio tussen wal en schip vallen, want de gebieden zijn verdeeld en men moet concessies verlenen. Het kan soms ingewikkeld zijn en dan moet men ondersteuning krijgen. Die krijgt men ook. Het CVOV, het Centrum vernieuwing openbaar vervoer, helpt de concessionaris bij de uitwerking: hoe maak je concessies, waar moet je op letten, wat doe je bijvoorbeeld in dunbevolkte gebieden, hoe zorg je ervoor dat er toch een vervoerder komt. Dat werkt naar verwachting. Men is zeer tevreden over het CVOV. Het is echter altijd mogelijk dat men er niet uitkomt. Dan kan de minister via het amendement-Stellingwerf een uitspraak doen in de richting van de concessionaris. Het amendement van de heer Van der Steenhoven gaat echter de andere kant uit. Het legt de verantwoordelijkheid bij de minister en brengt een foute dynamiek in het wetsvoorstel. Ik ben er zeer tegen. Ik moet er niet aan denken dat ik in die rol word geplaatst.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter! Mede namens collega Hindriks wil ik bezwaar maken tegen het overnemen van het amendement op stuk nr. 12. Dat betekent namelijk centralisatie, wat volgens ons niet goed past bij decentralisatie. Bovendien hebben wij al AMvB's genoeg, zelfs te veel in deze wet. Dit is er weer een. Wij houden dat graag nog even in de discussie.

Minister **Netelenbos**: Het is een kan-bepaling, dus het hoeft helemaal niet. Op zichzelf vind ik het verstandig om dat wel te doen, maar de Kamer heeft het laatste woord.

De **voorzitter**: Dat betekent in feite dat u stemming over het amendement wilt, mijnheer Hofstra.

De heer **Hofstra** (VVD): Ja, voorzitter.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! Ik begrijp dat de minister liever niet wordt aangesproken als er in het land problemen zijn. Ik heb vragen gesteld over de cohesie en samenhang in het openbaar vervoer tussen de regio's, zowel wat de tarieven en het materieel betreft. Dat laat de minister ook aan de lokale overheden over, die in hun regio concessies verlenen en niet met de buurman of buurvrouw afspreken: wij moeten ervoor zorgen dat er aansluitingen zijn, dat de tariefstructuren niet botsen, dat het materieel op elkaar aansluit wat de ingang en de toegankelijkheid betreft, enzovoort. Denkt de minister niet dat het een chaos wordt als wij niet uitkijken?

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Toen ik nog staatssecretaris van Onderwijs was, was de heer Poppe altijd een groot tegenstander van decentralisatie. Dat is hij nu weer. In die zin is zijn benadering consistent. Ik ben een groot voorstander van decentralisatie. Het is echt een idee-fixe om te denken dat er nu plotsklaps zoveel spelers komen. Het probleem op dit moment is juist dat er zo weinig spelers zijn. Het marktmachtartikel leidt tot ten minste drie spelers in het streekvervoer. Het beeld dat je allerlei systemen krijgt die niet op elkaar zijn afgestemd, komt volstrekt niet overeen met de werkelijkheid. Ons probleem is eerder: hoe krijgen wij een aantal spelers op die markt? De heer Poppe moet de werkelijkheid niet uit het oog verliezen en geen theoretische beelden oproepen die echt niet aan de orde zijn in dit overzichtelijke land, waar wij alles plannen.

De heer **Poppe** (SP): De minister maakt een fout wanneer zij stelt dat ik zo erg tegen decentralisatie ben. Dat is helemaal niet het geval, maar in de woorden van professor Cruijff: elk voordeel heb z'n nadeel. Ik heb het over de mogelijke nadelen. Dan is het toch goed dat de rijksoverheid de nadelen die ik schets goed in de gaten houdt om te voorkomen dat die voordelen niet te veel nadelen hebben volgens Cruijff.

Minister **Netelenbos**: Professor Cruijff wordt tegenwoordig vaak geciteerd; het is ook allemaal heel wijs wat hij heeft gezegd. Wij gaan evalueren en monitoren. Dat betekent dat wij weten wat er gebeurt en dat ons niets overkomt. Op het ogenblik is ons probleem eerder dat wij weinig vervoerders hebben die met elkaar in concurrentie om concessies kunnen bieden dan veel. Wij moeten ervoor oppassen dat wij niet te theoretisch redeneren en allerlei beren op de weg zien die er in de praktijk helemaal niet zijn. Met het amendement op stuk nr. 12, waar kennelijk nog over moet worden nagedacht, wordt het mogelijk om wanneer nodig richtlijnen te geven.

De heer **Poppe** (SP): Monitoren is altijd goed. Je moet de vinger bij alles wat je doet aan de pols houden. Als uit de monitoring echter blijkt dat het niet goed is, dan zitten wij met materieel en dienstregelingen die niet op elkaar aansluiten. Dat is niet zo makkelijk terug te draaien. Het is beter om van tevoren richtlijnen te stellen, opdat voorkomen wordt dat je er bij het monitoren achter komt dat je kosten moet gaan maken om aansluitingen te verbeteren.

Minister **Netelenbos**: Ik snap niet waarom er Kamerleden zijn die denken dat gemeentebestuurders en provinciale bestuurders erop uit zijn om het de burger zo lastig mogelijk te maken, en dat het allemaal fantastisch in orde komt als de minister het doet. Ook die overheden, ook die democratische bestuurders met hun gemeenteraden en hun provinciale staten, kijken natuurlijk wat zij met hun middelen zo goed mogelijk voor hun burgers kunnen bereiken. Daar zitten die mensen ook voor en daar worden ook verkiezingen over gehouden. Ik ben niet van mening dat het allemaal beter wordt als wij het hier bedisselen. Dat is echt hovaardig.

De heer **Poppe** (SP): Ik heb het niet over lokale of regionale bestuurders die het niet goed zouden doen. Misschien doen zij voor hun regio hun uiterste best, maar het gaat nu juist om de aansluiting met de andere regio's, waar de mensen ook vreselijk hun best doen. Die twee ''bestdoeners'' sluiten vaak niet goed op elkaar aan. Die problematiek is niet fictief.

Minister **Netelenbos**: Er wordt soms gewezen op problemen die door dit wetsvoorstel zouden kunnen ontstaan, terwijl die problemen nu al bestaan. Soms schiet de afstemming van dienstregelingen tekort. Soms rijden er lege bussen rond. Soms vallen lijnen uit. Dat komt allemaal al jarenlang voor. Wij proberen nu juist een dynamiek op te roepen waardoor op maat oplossingen worden gezocht, zodat burgers met het openbaar vervoer vervoerd kunnen worden. Dat is de dynamiek in dit wetsvoorstel. Wij moeten

oppassen met al die beelden van kommer en kwel, want dat is niet de werkelijkheid. Er wordt echt creatief nagedacht en er kan meer, doordat uitgenodigd wordt tot product-differentiatie. De vervoerders denken na over de vraag hoe zij op de beste manier diensten kunnen verlenen. Er gebeurt op dit moment al heel veel goeds. Dat komt ook doordat deze wet boven de markt hangt. Ik zie althans een goede dynamiek in het openbaar vervoer. Als het nodig is, kunnen wij ingrijpen, maar wij gaan niet op voorhand dicteren. Dat is niet de bedoeling van de wet.

De heer Van der Steenhoven heeft gezegd dat de Raad van State een uitspraak heeft gedaan over de sociale functie van dit wetsvoorstel. De zorg voor de sociale functie ligt als gevolg van de decentralisatie in eerste aanleg bij de decentrale overheden. Die zijn natuurlijk goed in staat om daar inhoud en invulling aan te geven, ook in de vorm van collectief vraagafhankelijk vervoer.

De heer Reitsma heeft mij gevraagd of ik versneld kan komen met voorstellen tot verkleining van het aantal decentrale overheden. Moeten wij met die 35 concessie-gebieden aan de slag of kunnen het er ook minder zijn? Moet niet worden gekeken naar de steden en de provincies? Wat moet er gebeuren met de kaderwetgebieden? Ik vind niet dat ik in de positie ben om via dit onderwerp of straks bij het Nationaal verkeers- en vervoer-splan de bestuurlijke geleding in dit land te veranderen. Ik heb daar niet het primaat. Ik volg de benadering van het ministerie van BZK. Wij hebben op dit moment te maken met provincies, met kaderwetgebieden en met BOV-BOS-gemeenten. Deze gemeenten zullen in 2001 onderwerp van evaluatie zijn. Daarbij zal worden bezien of wij ermee doorgaan. Eigenlijk past dit wel in de redenering die in deze Kamer wordt gebezigd om die gemeenten te gebruiken die een samenhangend vervoersgebied hebben om te financieren en om ze laten te regelen wat er moet gebeuren binnen die gemeenten of de omgeving van die gemeenten. De kaderwetgebieden worden in 2002 geëvalueerd en vanaf 2003 zal er een besluit moeten vallen of er al dan niet mee wordt doorgegaan. Ik constateer dat er in deze Kamer weinig liefde is voor de kaderwetgebieden, maar ik vind het op dit moment te ver gaan om ze via de Wet personenvervoer 2000 uit het systeem te schieten, aangezien dat een heel lastige verhouding zou opleveren in het licht van de bestuurlijke discussie die bij BZK zal plaatsvinden. Wel ben ik van mening dat de wet wellicht wat intelligenter kan worden ingevuld dan tot nu toe is gedaan. Wanneer de Kamer dat een goed idee vindt, zou ik dan ook een nota van wijziging willen indienen als gevolg waarvan in artikel 108 komt te staan dat, indien de bevoegdheid van de kaderwet-gebieden vervalt – dat hangt dus af van de evaluatie tussen 2001 en 2002 – automatisch de wet zo is ingericht dat deze de besluitvorming over de kaderwetgebieden volgt. Als de minister van BZK zou voorstellen dat de kaderwetgebieden verdwijnen, wat ik overigens niet verwacht, krijgen in ieder geval de steden Amsterdam, Rotterdam, Utrecht en Den Haag de bevoegdheid waar het gaat om voormalige kaderwet-gemeenten buiten BOV-BOS. Voor het overige gaat die bevoegdheid dan naar de provincies. Je maakt het dus volgtijdelijk. Blijven de kaderwet-gebieden wel bestaan, dan is er wat dit wetsvoorstel betreft geen vuiltje aan de lucht. Ik zou de wet als zodanig willen moduleren, maar ik zou verder niet vooruit willen lopen op een en ander, aangezien mij dat dan in een vrij complexe positie zou brengen ten opzichte van mijn collega's van BZK.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik wacht met belangstelling die nota van wijziging af. Op zichzelf lijkt mij hetgeen de minister nu aangeeft een redelijk begaanbare weg. Mijn vraag in eerste termijn was of het aantal van 35 niet minder kan zijn. Ik spits het dus niet alleen toe op de kaderwetgebieden. Ik roep in dit verband ook in herinnering de motie-Remkes.

Minister **Netelenbos**: De nota van wijziging voorziet daarin ook. Je hebt de BOV-BOS-gemeenten en je hebt de kaderwetgebieden naast de provincies. Dus je hebt al te maken met een aantal bestuurslagen. Op het moment dat wordt besloten dat BOV-BOS-gemeenten moeten verdwijnen, zal er toegedeeld moeten worden aan de provincies. Dat hangt echter af van de evaluatie waarop ik nu niet verder wil vooruitlopen. Wanneer de kaderwet-gebieden verdwijnen, geldt dat de grote steden de desbetreffende eigen competentie krijgen en de provincie de competentie voor de overige gemeenten. Als de BOV-BOS-gemeenten en de kaderwetgebieden blijven bestaan, voorziet deze wet daarin ook. Zo zou ik artikel 108 willen moduleren.

De heer **Reitsma** (CDA): Als de minister op grond van de evaluatie van de BOV-BOS-gemeenten tot de conclusie komt dat de vervoersauto-riteit hiervoor naar de provincies moet gaan, dan kan dat dus zonder wetswijziging ingeschoven worden.

Minister **Netelenbos**: Ja, dat is de bedoeling. Voorzitter! Ik zou met uw goedvinden deze nota van wijziging willen indienen.

De **voorzitter**: Ik denk dat degenen die nu bij de interruptiemicrofoon staan, vragen hebben die hetzelfde onderwerp betreffen. Misschien is het handig dat die vragen nu eerst gesteld worden. Anders moeten wij het wellicht verschuiven naar de tweede termijn, omdat wij dan in de tussentijd kennis hebben kunnen nemen van de nota van wijziging.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik snap natuurlijk dat het primaat voor deze bestuurlijk-organisatorische dingen bij BZK ligt, maar ook in dat kader hebben wij hier opmerkingen over. Wij zijn bang dat bij het NVVP ook de kaderwetgebieden zullen figureren. Op dat punt willen wij graag snel helderheid hebben. Misschien kunnen wij zaken doen: is het niet mogelijk om voor de grote stedelijke gebieden, die wellicht kans maken op de status van stads-provincie of iets dergelijks, de door de minister aangegeven lijn te volgen? Dan trek ik mijn amende-ment uiteraard in. De ''mistige'' gebieden van Twente, Arnhem, Nijmegen, Eindhoven en Utrecht – ik ben immers geneigd om ook Utrecht hieronder te laten vallen – halen wij er dan via het amendement of de nota van wijziging uit, zodat wij in ieder geval die duidelijkheid hebben bereikt.

Minister **Netelenbos**: Dat is niet mijn positie. Ik heb vrij uitvoerig met mijn beide collega's van BZK – naast de heer Van Boxtel was dat indertijd nog de heer Peper – besproken hoe wij in het kader van het NVVP omgaan met de bestuurlijke

verhouding in relatie tot vervoer. Men is daar zeer sterk de mening toegedaan dat eerst, zoals indertijd is afgesproken, geëvalueerd moet worden. Dat lijkt mij eerlijk gezegd logisch, want dat heeft de Kamer indertijd als medewetgever afgesproken. Het is dus een soort automatisme: als de uitkomst is dat het verdwijnt, verdwijnt het ook in deze wet; als de uitkomst is dat het blijft bestaan, blijft het ook in deze wet bestaan. Dan plaatst u mij niet in verlegenheid op het punt van het primaat bij dit soort zaken. Ik vind niet dat een vervoersminister op dit punt het primaat behoort te hebben; dat ligt echt bij de minister van BZK. De wet is echter zo flexibel dat zij automatisch reflecteert op wat de Kamer als medewetgever uiteindelijk zelf beslist over kaderwetgebieden en BOV-BOS-gemeenten.

De heer **Hofstra** (VVD): Als deze nota van wijziging ook regelt dat bijvoorbeeld het ROA automatisch naar de grote stad gaat, zou ik dat liever opener formuleren. Ik kan mij immers voorstellen dat ook gedeputeerde staten van Noord-Holland daarbij een rol spelen. Dan moeten wij die evaluatie maar volledig afwachten.

Minister **Netelenbos**: Het is open geformuleerd. In de toelichting worden de grote steden genoemd, maar niet in de tekst van artikel 108.

De heer **Hindriks** (PvdA): Ik kan de redeneertrant van de heer Reitsma heel goed volgen. Ik zie de wijziging dus ook met belangstelling en positief tegemoet. Ik wijs de heer Hofstra er overigens op dat er afspraken zijn gemaakt in het kader van de Planwet verkeer en vervoer, waarmee volgens mij ook de VVD het eens was. Dit leidt wel tot een andere vraag. De heer Reitsma begon over het aantal concessies. Ik heb het altijd zo begrepen dat het aantal vervoersautoriteiten niet overeen hoeft te komen met het aantal concessies. Anders gezegd: als er 35 autoriteiten zijn, kan dat best leiden tot 100 concessies. Ik vind het immers van groot belang dat ook kleinere ondernemingen – wat mij betreft zelfs startende ondernemingen – een kans krijgen in het openbaar vervoer. Ik hoop dat de minister dat met mij eens is.

Minister **Netelenbos**: Dat laatste klopt. De concessieverlener kan zijn gebied opknippen in kleinere concessies. Daarmee geeft men ook kleinere vervoerders een kans. Men zal dus zelf moeten afwegen wat wijs is.

De aanneming van het amendement op stuk nr. 38 zal in dit kader dus worden ontraden, maar ik neem aan dat dat de heer Hofstra niet zal verbazen.

Het amendement op stuk nr. 40 van de heer Hofstra gaat over intergemeentelijke samenwerking. Dat amendement is niet nodig. De Wet gemeenschappelijke regelingen maakt dat immers reeds mogelijk; dit hoeft hier dus niet geregeld te worden, omdat het al mogelijk is. Nu wij dat hier nog eens uitdrukkelijk onderstrepen, maakt dit ook onderdeel uit van het wetgevingsproces. Er kan dus geen onduidelijkheid over bestaan.

Ik kom te spreken over een thema waar alle woordvoerders aandacht voor hebben gevraagd: hoe werkt de periodieke betwistbaarheid, waarom moet dat eigenlijk allemaal en waarom een concessieduur van vijf tot zeven jaar? Daarbij gaat het ook om die 35% en het jaartal 2003. Met betrekking tot de inwerkingtreding van de wet hebben wij voor de periode van concessieverlening heel goed gekeken naar de ervaringen in het buitenland. De ervaring leert dat een termijn van zes jaar als een optimale concessieperiode voor stads- en streekvervoer wordt gezien. Als die termijn te lang is, ontstaat gedurende lange tijd een monopolie in een stad of streek. De vraag of dat goed is, laat zich gemakkelijk beantwoorden. Die termijnen mogen dus niet te lang zijn en kunnen niet open worden gelaten, zoals gesuggereerd is. Er zijn op dit moment al een aantal onderhandse, buitengewoon langjarige afspraken gemaakt, bijvoorbeeld met Connexxion. Ook in het KAN-gebied is een 10-jarig contract afgesloten en met de RET in Rotterdam is tot een 20-jarig contract gekomen. Dergelijke contracten bevorderen niet de competitie op inhoudelijke zaken. Zij leiden ook niet tot een zekere spanning omdat er alert geopereerd moet worden. Wij moeten derhalve een bodem in die termijnen leggen. Over het verlengen van termijnen worden overigens wel afspraken gemaakt. Het gaat hierbij om investeringsintensieve vervoerders zoals de metro en de tram, dus gerelateerd aan het railvervoer. Die afspraken worden op basis van de inhoud gemaakt, zodat het belang kritisch kan worden afgewogen. Dat wordt aan de minister overgelaten en dat is belangrijk. Ik pleit er daarom voor om de termijnen, zoals in het wetsvoorstel is verwoord, te handhaven.

De heer **Poppe** (SP): Ik heb een amendement ingediend waarmee wordt beoogd die termijnen te verlengen. Elk voordeel heeft echter een nadeel, zoals Cruijff pleegt te zeggen. Het voordeel dat de minister schetst, is dat de spanning en de concurrentiestrijd gehandhaafd worden. Ik weet niet of concurrentie altijd de beste oplossing is. Samenwerking is vaak beter. Het nadeel is echter dat een bedrijf dat risicovol op een concessie heeft ingeschreven, en dus al slecht in de slappe was zit, onvoldoende in het onderhoud en in een betere dienstverlening zal investeren. Het krijgt anders in die termijn van twee jaar de investering er niet uit. Hoe denkt de minister die ontwikkeling te voorkomen, zeker als er sprake is van meer concessiegebieden en van een grotere versnippering van kleinere kwetsbaardere bedrijven?

Minister **Netelenbos**: In het programma van eisen zal uiteraard worden vastgelegd op welke manier omgegaan moet worden met de kwaliteit van dienstverlening en van materieel. Er is geen concessionaris die daar geen rekening mee houdt. Voorts is een grote investering een argument om een langere concessie aan te gaan. Daarmee zal niet benepen worden omgegaan. Als een enorme investering niet gedaan kan worden omdat er geen zekerheid is over een langere dan de standaard concessieperiode, kan ontheffing worden verleend. Een dergelijk geval wordt dan op de inhoud bekeken. Als het amendement echter wordt aangenomen, zullen alle betrokkenen de uiterste termijn gebruiken. Dat is niet in het belang van de dynamiek die wij juist willen bewerkstelligen. Wij willen een ander systeem, omdat de monopolies niet werken en helaas een zekere luiheid kennen. Er moet daarom een zekere prikkel in het systeem worden ingebouwd, waardoor men moet blijven presteren.

De heer **Poppe** (SP): Versta ik de

minister goed dat de concessie verlengd kan worden, dus ook tussentijds, voordat de termijn van, pakweg, zes jaar is afgelopen? Kunnen er dan afspraken tussen concessienemer en concessieverlener worden gemaakt waarbij er een ontheffing van de nieuwe openbare aanbesteding wordt verleend, zodat men er zes of meer jaren bij krijgt? Dat is immers een verlenging in de richting van mijn amendement.

Minister **Netelenbos**: Dat kan een afweging zijn. Die wordt op zijn merites beoordeeld. Wij zullen strategisch gedrag altijd willen ontmantelen. Als er sprake is van serieus investeren, bijvoorbeeld de 300 mln. aan railinfratrams door Amsterdam, kan dat een argument zijn dat leidt tot het aangaan van een langere concessie.

De heer **Poppe** (SP): Ik doel niet alleen op de langetermijninvesteringen voor steden en het stedelijk openbaar vervoer, maar ook op het busje voor het platteland.

Minister **Netelenbos**: Het geldt niet voor het busje op het platteland.

De heer **Poppe** (SP): Daar is het dus na zes jaar afgelopen.

Minister **Netelenbos**: Als men het fantastisch heeft gedaan, zal men opnieuw de concessie winnen.

De heer **Poppe** (SP): Dat moeten wij maar hopen. Wij weten dat niet.

De **voorzitter**: Mijnheer Poppe, conclusies kunt u trekken in tweede termijn.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): De minister zegt dat de gemeente Rotterdam een concessie voor een termijn van 20 jaar heeft afgesloten. Het was overigens een VVD-wethouder die dat heeft gedaan. Kennelijk overheerst ook in Rotterdam het pragmatisme. Rotterdam heeft dat gedaan om de gemeente zelf miljoenen investeert in de infrastructuur. Zoudt u de vrijheid niet bij de regio's willen laten om dat soort dingen te doen?

Minister **Netelenbos**: Nee, dat ben ik niet met u eens. In Rotterdam speelt natuurlijk ook nog dat de RET een tak van dienst is. Men heeft nog geen besluit genomen over de status van het gemeentelijk vervoersbedrijf. Maar wel kan op basis van gedane investeringen een langere concessie worden toegestaan voor bijvoorbeeld tram en railvervoer. Je kunt het openbaar vervoer natuurlijk ook uitdagen om creatieve oplossingen te zoeken. Dat doen wij ook ten aanzien van NS als het gaat om het kernnet; het bedrijf dient een oplossing te zoeken voor het materieel. Dat kan in een apart bedrijf worden ondergebracht. Je zou kunnen denken aan een leaseconstructie. Dat is een manier om ervoor te zorgen dat het niet als een molensteen om je nek gaat hangen.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Het openbaar vervoer in Rotterdam staat qua dekking en service goed bekend. Deze gemeente investeert enorm veel in het openbaar vervoer. Waarom zou u die gemeente niet de vrijheid geven de zaken zelf te regelen? In een andere situatie kan wellicht om de twee of drie jaar een nieuwe concessie worden afgesloten, maar met het oog op een goed openbaar vervoer moet het toch mogelijk zijn om op deze manier te opereren.

Minister **Netelenbos**: Als Rotterdam wil gaan investeren, komt zij in het nieuwe systeem voorafgaande aan de nieuwe concessieperiode de minister toestemming vragen om verlenging.

De heer **Van Walsem** (D66): Ik ben het met de minister eens dat een periode van 20 jaar van de gekke is. Mijn vraag is: hoe kan een gemeente met een dienstonderdeel een overeenkomst sluiten?

Minister **Netelenbos**: De gemeente heeft een afspraak gemaakt met een van haar dienstonderdelen voor een periode van 20 jaar.

De heer **Van Walsem** (D66): Dat is natuurlijk geen contract, maar een interne afspraak die gemakkelijk kan worden gewijzigd.

Minister **Netelenbos**: Daarom ook creëert de wet nieuwe verhoudingen in het kader waarvan de gemeente zekere verplichtingen heeft.

Voorzitter! De heer Stellingwerf heeft gevraagd of er voor het spoorvervoer sprake kan zijn van een langere concessieduur. De verlengingsmogelijkheid van artikel 23 is bedoeld voor de gevallen waar wij zojuist over spraken, dus met name tram en metro. De concessietermijnen voor het spoorvervoer worden geregeld in de Concessiewet. Bij het kernnet gaat het over een periode van 10 jaar en bij de HSL over een periode van 10 tot 15 jaar. Dat zijn dus andere termijnen.

De heer Reitsma heeft gesuggereerd dat ik nogal wat pressie uitoefen op decentrale overheden als het gaat om het aangaan van contracten. Hij meent dat het departement zoveel mogelijk concessiegebieden wil creëren. Ik herken mij daar absoluut niet in. De verantwoordelijkheid wordt neergelegd bij de decentrale overheden die er zelf voor moeten zorgen dat zij hun zaakjes voor elkaar hebben. Die overheden worden bepaald niet gedwongen om te kiezen voor een bepaalde omvang. Het is de concessionaris die hierover beslist. Soms is een concessiegebied heel klein, bijvoorbeeld op de Waddeneilanden.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik ben blij dat er kennelijk geen pressie is uitgeoefend, maar hoe kan het dan dat gedeputeerden tegen provinciale staten zeggen dat zij van de minister wel moeten omdat het departement wil dat er in de regio zoveel mogelijk concessiegebieden komen? De gedeputeerden verschuilen zich dus achter het argument dat het wordt aangestuurd door het departement. Daarom was ik ook zo gelukkig met uw schriftelijke antwoord op dit punt, maar toch staat hier iets haaks op elkaar. U zult dat met mij eens zijn.

Minister **Netelenbos**: Men is vrij in de omvang van de concessies. Men heeft de competentie ten aanzien van een bepaald gebied. Het hangt ervan af of het gaat om een provincie of een kaderwetgebied. Men beslist zelf over het opknippen. Het programma van eisen wordt besproken met de staten of met de gemeenteraad. Nu is de ervaring dat als het ingewikkeld wordt men zich al snel achter ministers verschuilt. Dat is ook onze rol; daar zijn wij een beetje voor. Er is geen sprake van beleid als het gaat om een soort van missive: u moet zoveel mogelijk gebiedjes hebben, zodat het gaat zoals wij willen. De wet is heel duidelijk. Men is vrij om keuzen te maken.



De heer Hindriks (PvdA)

De heer **Reitsma** (CDA): Moet er niet een helder signaal worden afgegeven dat het de eigen verantwoordelijkheid van de gedeputeerde is, in overleg met de staten, zodat ook de leden van de staten tussen de oren krijgen dat het gaat om eigen beleid en niet iets wat door de minister wordt opgedrongen?

Minister **Netelenbos**: Het lijkt mij een goede afspraak. Wanneer dit wetsvoorstel is behandeld, zullen wij laten weten wat de stand van zaken is, met inachtneming van de besluitvorming in de Eerste Kamer. Wij zullen het CVOV vragen om duidelijk te laten zien wat de competenties zijn en welke keuzen men kan maken.

Voorzitter! De heer Van den Berg heeft gevraagd: staat een sterk opdrachtgeverschap van de overheid niet op gespannen voet met de vrijheid en de creativiteit die van de vervoerder mogen worden verwacht? Het gaat ook om de vraag hoe het zit met de ontwikkelfunctie. Wij hebben er in dit stadium – ik zeg uitdrukkelijk: in dit stadium – niet voor willen kiezen om de ontwikkelfunctie verplicht te leggen bij de vervoerder. Het is ook iets wat in het kader van CVOV veel wordt besproken. Wij moeten gezamenlijk ervaring opdoen. Ik denk dat het uiteindelijk beter is als de vervoerders dat doen. Wanneer gemeenten of provincies zeggen: wij willen vanuit onze verantwoordelijkheid dat liever zelf doen, dan vind ik dat men die positie moet kunnen betrekken. Bij de evaluatie moeten wij maar kijken hoe het loopt. Ik vind het wel een thema dat goed in de gaten moet worden gehouden. In de stukken wordt ook steeds gesproken over: op dit moment.

De heer **Hindriks** (PvdA): De ontwikkelfunctie heeft toch alles te maken met creativiteit? De verbetering moet daar toch vandaan komen? Is dat geen aanleiding om hier wat dwingender te zijn?

Minister **Netelenbos**: Dit wetsvoorstel is in goed overleg met de andere overheden gemaakt De ene overheid is veel meer gewend om zelf innovatief te zijn dan de andere. Wanneer vervoerders melden dat een bepaalde rol beter hij hen gelegd kan worden – ook ten aanzien van de tenderprocedure – dan zal daarnaar goed worden geluisterd. Verplichten hier gaat mij een stap te ver. Ik vind dat wij wel de vinger aan de pols moeten houden. Misschien blijkt uit de monitor dat een overheid kansen laat liggen, doordat ze denkt dat zij de wijsheid in pacht heeft. De vervoerders zeggen dan: het stadhuis wilde niet meewerken.

De heer **Hindriks** (PvdA): In het noorden van het land is op een tamelijk dwingende manier door de overheid tot in detail vastgelegd wat de uitvoerder precies moest doen. Dat is een van de redenen dat het daar niet zo goed gaat en dat reizigers ontevreden zijn. Ligt het dan niet voor de hand om de bedrijven minstens een behoorlijke ruimte te geven voor het aanbieden van innovaties en verbeteringen, in plaats van dat voor te schrijven?

Minister **Netelenbos**: Wij moeten zelf ook consistent zijn. Ik praat met de Kamer over prestatiecontracten met de Nederlandse Spoorwegen. Mij valt op dat wij hier nogal de neiging hebben om en detail voor te schrijven wat de NS allemaal moet doen. Zo gauw ik zeg dat wij het moeten overlaten aan het bedrijf de NS, zegt de Kamer dat zij dat niet wil. Bij de andere overheden speelt natuurlijk een beetje hetzelfde. Je gaat een bepaald proces in. Naarmate je daar beter aan gewend bent, durf je meer te delegeren. Je moet dit uit handen durven geven. Als men het slim vindt om dit aan de vervoerder over te laten, zal men dat doen. Ik ga straks met de Kamer over de prestatiecontracten met de NS spreken. Ik ben ook benieuwd hoe gedetailleerd dat allemaal gaat worden. Ik moet af en toe mijn medewerkers ook in toom houden.

De heer **Van Walsem** (D66): Dat zal best!

Hoewel ik zeker niet zal ontkennen dat ondernemers creatief zijn, sluit ik ook niet uit dat overheden creatief kunnen zijn. Ik zou daarom niet dwingend willen voorschrijven dat de ontwikkelingsfunctie wordt aanbesteed bij de vervoerder. In het geval van een PPS wil ik dit graag vrijlaten. Ik kan mij ook voorstellen dat de ontwikkelingsfunctie apart uitbesteed wordt.

Minister **Netelenbos**: Ik ben het zeer eens met uw benadering.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik deel de opvatting van de minister volstrekt. Voor de geschiedschrijving moet echter toch even gezegd worden dat juist PvdA, CDA, D66 en GroenLinks in alle voorgaande debatten hebben gepleit voor het vrijwillige karakter van de ontwikkelingsfunctie. Het zou een rare trendbreuk zijn als de PvdA de minister dwong de ontwikkelingsfunctie eenzijdig bij de vervoerders

te leggen. Ik begrijp de opstelling van de fractie van de PvdA niet zozeer.

De **voorzitter**: Wat u nu zegt, is zo belangwekkend, dat u het beter voor de tweede termijn kunt houden. Dan kunt u namelijk direct met de heer Hindriks in discussie gaan.

De heer **Reitsma** (CDA): Daarin wil ik best meegaan, maar ik heb gisteravond al gezegd dat de PvdA-fractie op een aantal punten dingen heeft gezegd die voorlopig haaks staan op zes jaar debat in de Kamer.

De **voorzitter**: U hebt het nu tegen de minister. Als u de minister interrumpeert, moet u de minister een vraag voorleggen. Als u de heer Hindriks direct wilt aanspreken, kunt u dat beter straks in uw eigen termijn doen. Dan krijgt u vast respons. Daar ben ik zeker van, want hij popelt al.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik zal aan uw verzoek voldoen, maar ik wilde het wel gezegd hebben. Wij krijgen een beetje een raar debat...

De **voorzitter**: Ik vind het niet zo goed dat u het nu nog eens herhaalt. Wij weten precies waarover u het heeft. De heer Hindriks heeft het volgens mij ook heel goed begrepen. Of het goed komt weet ik niet, maar antwoord krijgt u wel.

Minister **Netelenbos**: Ik zou bijna zeggen: dat komt in de beste kringen voor. Ik kijk de heer Reitsma dwingend aan.

De heer Stellingwerf heeft gevraagd wat te doen als geen aanbesteding kan plaatsvinden omdat zich geen vervoerders melden. In de nota naar aanleiding van het verslag hebben wij daar al veel aandacht aan besteed. Zo'n situatie kan zich in theorie voordoen. Volgens artikel 43 is dan nog een jaar beschikbaar om te kijken of alsdan een vervoerder kan worden gevonden. Dat zal naar mijn idee altijd het geval zijn, omdat men dan moet kijken naar de arrangementen. Men kan natuurlijk voor een dunbevolkt gebied een programma van eisen maken met een prijs en een kwaliteit waar niemand aan kan voldoen. Dat merk je dan in de aanbestedingsprocedure. Je zult je eisen moeten bijstellen. Dan vind je altijd een vervoerder. Het gaat natuurlijk om geld. Je kunt niet vragen dat ieder halfuur met een grote bus wordt gereden waar drie passagiers in zitten. Dat doet geen vervoerder. Je moet dan misschien kiezen voor belbussen en vraaggestuurd vervoer, in plaats van het rijden van een dienstregeling. Dat is ook een leerproces. Ik ga ervan uit dat er altijd vervoerd wordt. Het amendement op stuk nr. 12 biedt nog enige ruimte om te sturen, als dat nodig is.

De heer Hindriks heeft nog gevraagd of de decentrale overheden erin zullen slagen de kansen van het openbaar vervoer met het ruimtelijkeordeningsbeleid te vergroten. Dit proces begint natuurlijk toch eerst bij het Rijk. Wij gaan straks praten over de vijfde nota ruimtelijke ordening en ik ben van mening dat wij met de vormgeving van onze planning heel veel kunnen doen om het openbaar vervoer kansen te geven. Ik heb hier al vaker gezegd dat wij geen steden bouwen in de echte betekenis van het woord, omdat onze steden zo klein zijn. Daarom is het openbaar vervoer nooit optimaal en daarom ben ik zo'n groot voorstander van het ontwikkelen van een Randstadmetropool, want dan maak je eindelijk eens een stad. Dat is goed voor het openbaar vervoer, omdat het dan echt kan concurreren met de auto: zo frequent dat je niet in de dienstregeling hoeft te kijken, en tot diep in de nacht, zodat je geen excuus hebt om toch met de auto te gaan. Op dit punt is er nog wel het een en ander te verbeteren. En als je grote landelijke gebieden wilt behouden, moet je accepteren dat het openbaar vervoer daar volstrekt anders is dan in het stedelijk gebied. Maar er is absoluut een relatie met de ruimtelijke ordening, die begint bij de vijfde nota, vervolgens het NVVP, daarna het streekplan en ten slotte het bestemmingsplan. Zo bouwen wij met elkaar de hele planologie op. De overheid heeft hierin een tamelijk sterk sturende rol.

Bij dit blokje behoort ook een aantal amendementen, zoals dat van de heer Van der Steenhoven op stuk nr. 9 over het overlaten van het bepalen van de optimale duur aan de concessieverlener. Het zal hem niet vreemd voorkomen als ik de Kamer aanvaarding van dit amendement ontraad, omdat ik er in dit stadium geen fiducie in heb dat dit tot de juiste dynamiek zou leiden. Ook op basis van de internationale ervaring lijkt zes jaar mij heel redelijk, waarbij dan nog op voorhand de mogelijkheid van een langere termijn bestaat.

Het amendement op stuk nr. 29 van de heer Stellingwerf. Als een concessie vervalt op grond van de artikelen 38 en 39, moet de concessieverlener die concessie opnieuw verlenen. Dit doet zich bijvoorbeeld bij faillissementen voor. Volgens de heer Stellingwerf is er dan een kans dat men een aantal maanden verstoken blijft van openbaar vervoer en hij wil met dit amendement een overgangsperiode van een jaar zonder concessieverlening introduceren. Ik vind dit op zichzelf een verstandig amendement. Het kan geen kwaad; het zal in de praktijk vaak ook zo gebeuren, maar het is misschien ook wel goed om het in de wet te zetten. Ik laat het oordeel over dit amendement dus aan de Kamer over.

De heer Stellingwerf heeft ook een amendement ingediend over uitbreiding van de markt met stadsgewestelijk spoorvervoer, stuk nr. 31. Ik vind dat wij dat niet hierbij moeten regelen, omdat het al in de Concessiewet geregeld wordt. Daarnaast zullen wij erover in discussie moeten gaan wat zo'n stap zou betekenen voor de macht van de NS op de markt. Dat is een tamelijk complexe materie, dus je kunt hier niet zomaar over beslissen. Het zou namelijk kunnen betekenen dat de NS nog verder zou moet worden opgeknipt, terwijl daarover in het regeerakkoord en in de nota Derde eeuw spoor al afspraken zijn gemaakt. Het komt straks ook aan de orde bij de behandeling van de Concessiewet en ik vraag de Kamer dan ook met klem hierover bij die gelegenheid verder te discussiëren, omdat je anders zou kunnen spreken van ''Misschien een tikkeltje te wild, amigo?''. Ik verzoek de heer Stellingwerf dan ook dringend zijn amendement in te trekken.

Het amendement van de heer Poppe op stuk nr. 36 gaat ook over de duur van de concessie. Ik ontraad de Kamer ook aanvaarding van dit amendement.

De heer Hofstra heeft op stuk nr. 39 een amendement ingediend over het eisen van een percentage onderaanbesteding. Dit vind ik een inbreuk op de ondernemersvrijheid van de vervoerder. Ik snap dan ook niet waarom uitgerekend de heer Hofstra dit voorstel doet en ik

ontraad de Kamer aanvaarding van dit amendement.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter! Dat laatste moet de minister zeker niet doen. Het gaat ons erom dat de kleine vervoerders toch tot de markt kunnen toetreden. Ik heb al eerder omstandig uitgelegd dat de loodzware vakbondsparagraaf dit praktisch onmogelijk maakt. Op zich is het in de sector al gebruikelijk dat men met regionale bedrijven of bedrijfjes samenwerkt. Ik denk aan het spitsvervoer. Op zich lijkt mij dat heel goed; dat past ook bij de vrijheid die wij aan colleges van GS of B en W willen geven in die zin dat zij, als zij dat nuttig vinden, eenderde als een minimum afspreken. Immers, zij kennen de markt ter plaatse beter dan wij. Dan kan bekeken worden hoe de bedrijven erop reageren.

Minister **Netelenbos**: Dat kan al. Daarover had ik zojuist een discussie met de heer Hindriks. De concessieverlener kan het concessiegebied in een aantal hapklare brokken opknippen. U wilt dat de minister bij algemene maatregel van bestuur hapklare brokken maakt door regels te stellen voor de wijze van aanbesteding van concessies. Welnu, dat wil ik overlaten aan de decentrale overheden.

De heer **Hofstra** (VVD): Daar is geen verschil van mening over. Dat willen wij natuurlijk ook.

Minister **Netelenbos**: Dan hoeft uw amendement niet.

De heer **Hofstra** (VVD): Als u zegt dat wat ik met mijn amendement wil, al mogelijk is met de vrijheden die men heeft, mag u mijn amendement verscheuren. Met andere woorden: dan trek ik mijn amendement in.

Minister **Netelenbos**: Het kan dus al. Het amendement is echt overbodig.

De heer **Van Walsem** (D66): Dat betwijfel ik, want de minister zegt dat de concessieverlener moet gaan knippen. Dat is iets anders dan onderaanbesteding.

De **voorzitter**: Ik stel mij voor dat de heer Hofstra nog even naar zijn amendement kijkt. Op dit moment hoeft hierover ook niet beslist te worden.

Minister **Netelenbos**: Het gaat niet om concurrentie op de weg, maar om de grootte van de concessies, die variabel is. De concessionaris hoeft dus niet het hele gebied in één concessie onder te brengen. Deze kan per deel van de provincie bepalen hoe er gehandeld wordt; tevens kan dat kleiner of groter worden gemaakt. Zo kan Noord-Holland Texel in één concessie proberen te brengen. Maar het is niet mogelijk om meer vervoerders op één gebied toe te laten.

De heer **Hofstra** (VVD): Die keuzevrijheden ken ik. Ik kan mij voorstellen dat men voor een vrij groot gebied kiest vanwege de doelmatigheidsvoordelen. Ik kan mij ook voorstellen dat men tegen de vervoerder zegt dat deze een bepaald percentage uitbesteedt aan kleinere bedrijven.

Minister **Netelenbos**: Dan kom ik bij mijn eerste reactie dat hiermee wordt ingegrepen bij de ondernemer. Immers, dan verplicht je als overheid een ondernemer om hoe dan ook met een andere vervoerder samen te werken. Dat ga ik niet bij wet regelen.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik stel mijn vraag om aan de hand van het antwoord een oordeel te kunnen vellen over de verdere gang van zaken. Ik wil graag weten of wat ik wil ingevolge de wet al dan niet mogelijk is.

Minister **Netelenbos**: Ja, dat kan.

De heer **Hofstra** (VVD): Maar niet dwingend.

Minister **Netelenbos**: Een overheid kan in het programma van eisen opnemen wat men wil. Ik heb indertijd ook aangegeven dat de NS bij de HSL fiftyfifty met een ander moesten samenwerken. Je weet natuurlijk niet of iemand op dat onderdeel van het programma van eisen reflecteert.

De heer **Hofstra** (VVD): Als het mogelijk is ingevolge de wet, handhaaf ik mijn opmerking dat mijn amendement hierover kan worden verscheurd.

Minister **Netelenbos**: Ik zie aan de reacties van mijn ambtenaren dat ik juist heb geantwoord.

De **voorzitter**: Aangezien het amendement-Hofstra (stuk nr. 39) is ingetrokken, maakt het geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

De heer **Hindriks** (PvdA): Ik begrijp dit niet. Ik dien desnoods dat amendement weer in. Ik ben het met de heren Van Walsem en Hofstra eens, als zij zeggen dat het gewenst is dat kleine bedrijven een kans krijgen. Op dit moment hebben die nauwelijks een kans. Ik denk dat de minister dat met mij eens zal zijn. Ik trek een beetje een parallel met het facultatief maken van concessieverlening. De vraag is dus of de minister meent dat zij een rol heeft bij het eventueel tot stand brengen van een kans voor kleine bedrijven. Volgens mij was het amendement van de heer Hofstra daarop gericht. Als dat niet gebeurt, heeft de minister de mogelijkheid om dat in zekere zin af te dwingen. De wet bevat op het ogenblik niet die mogelijkheid. Ik vind het dan ook heel logisch en handig dat via het amendement van de heer Hofstra de kleine bedrijven een kans krijgen.

Minister **Netelenbos**: Ik heb de heer Hofstra uitgelegd dat de provincie of de stad in het programma van eisen een dergelijk punt kan opnemen voor het kaderwetgebied. Op die manier kan bevorderd worden dat niet één bedrijf wordt uitgedaagd om te tenderen. Je kunt dus aangeven dat het een samenwerkingsverband moet zijn. Nogmaals, dat gaat de minister niet sturen. Bovendien moet de Kamer de minister ook niet in zo'n positie brengen. Dan bemoeit zij zich met details.

De heer **Hofstra** (VVD): Daarmee ben ik het van harte eens. Ik wilde u graag de mogelijkheid geven om het te doen, niet de verplichting.

Minister **Netelenbos**: Het kan al. Je hebt er niet een aparte regeling voor nodig.

De heer Reitsma heeft gevraagd wat de jaarlijkse kosten van de aanbesteding zijn, zowel bij de decentrale overheid als bij de vervoerder. Het antwoord hierop moet een beetje ingewikkeld zijn. Wij gaan ervan uit dat de meeste kosten zijn gemoeid met de eerste tranche van de aanbestedingen, omdat men dan nog geen ervaring heeft. In het begin vraagt het altijd veel energie.

Netelenbos

Om die reden stel ik voor dat iedere decentrale overheid voor de eerste aanbesteding, overeenkomstig de aankondiging in de implementatienota, een bedrag beschikbaar krijgt van ƒ 200.000 als er voor 1 januari 2002 wordt aanbesteed, en van een ton als er voor 1 januari 2004 wordt aanbesteed. Wij hebben indertijd al met de Kamer besproken dat dit aan de orde is. De kosten voor de vervoerder hangen sterk af van de omvang van de concessie en vooral van de vraag of de ontwikkelfunctie al dan niet wordt aanbesteed. Als indicatie is er volgens de deskundigen een bedrag denkbaar van ƒ 25.000 à ƒ 50.000 per aanbesteding. Nu levert een aanbesteding ook een voordeel op, dus dat moet erbij betrokken worden. Je moet daar goed op letten, gezien de ervaringen met onderhandse aanbestedingen. Maar op jaarbasis denken wij dat het gaat om een structureel bedrag van ongeveer 5 mln. voor de decentrale overheden en de vervoerders samen bij een jaaromzet van 3 mld. Ik denk dat dit redelijk overzienbaar is.

Voorzitter! Ik kom te spreken over het marktmachtartikel. In de eerste plaats is er een verklaring van geen bezwaar van de Nederlandse mededingingsautoriteit nodig als men naar een concessie dingt. Het marktaandeel van de vervoerder mag niet hoger zijn dan een bepaald percentage. In het Besluit personenvervoer – dat is het voorstel, dus het staat niet in de wet zelf – zou een marktmachtpercentage moeten worden vastgesteld. Ik heb goed geluisterd en merk dat er twee discussies door elkaar lopen. De eerste discussie betreft de vraag of in Nederland een marktmachtartikel geïntroduceerd moet worden of dat de NMA een rol kan spelen bij het beoordelen van de vraag of er sprake is van monopolievorming en van onevenredige dominantie in deze sector. De tweede discussie betreft de vraag wat het in Europees verband betekent als in Nederland een marktmachtpercentage wordt ingevoerd. Wij zijn tenslotte maar een klein land. Wat zou het in Europees kader betekenen als onze bedrijven worden opgeknipt? Deze beide discussies zijn lastig te verenigen, want een marktmachtartikel van 33% treft ongeveer drie vervoerders, gezien het beperkt aantal spelers in deze sector in Nederland op dit moment. Deze 33% is inclusief de contractsectoren van het spoorvervoer, naast het stads- en streekvervoer, en exclusief het stadsgewestelijk spoorvervoer, waarvan ik net heb uitgelegd waarom er nog geen eindconclusies over moeten worden getrokken. Op zich zijn drie vervoerders natuurlijk niet zo vreselijk veel. In relatie tot de concessieverlenende overheid kunnen die vervoerders veel voor elkaar krijgen en, op basis van onze huidige kennis, moeten wij constateren dat er hier en daar sprake is van wurgcontracten. Er worden vaak contracten afgesloten naar de wens van de vervoerder in plaats van naar de wens van de concessieverlener. Dus 33% is op zich redelijk. Ik heb gemerkt dat de Kamer zich afvraagt of het nu echt nodig is dat Connexxion Hermes afstoot en of Connexxion daarmee niet te klein wordt. Wij hebben daar indertijd goed overleg over gevoerd met Connexxion en ons is toen verteld dat het bedrijf 33% best redelijk vond met de verbreding van de marktdefinitie. Connexxion heeft de Kamer natuurlijk iets anders verteld, maar zo gaan die dingen. Dat is een hele normale gang van zaken.

Het is op zichzelf zo dat je maar een beperkt aantal spelers hebt op de Nederlandse vervoersmarkt, als het allemaal zo gaat zoals je het zou kunnen voorspellen. Vervolgens ben je Europees natuurlijk niet zo vreselijk groot; dat geef ik toe. Het is op zichzelf niet iets waardoor je kunt zeggen: dat zijn nu heel grote Europese spelers. Door een aantal woordvoerders is, naar aanleiding van het advies van de Raad voor verkeer en waterstaat opgemerkt dat de raad zich eigenlijk ook afvraagt of marktmacht wel nodig is, waarbij de raad vooral op de Europese dimensie wijst en niet op de nationale dimensie. Ik moet eerlijk zeggen dat ik dit op zichzelf ook een heel lastig thema vind, omdat beide invalshoeken waar zijn. Enerzijds kun je zeggen: als je geen marktmacht regelt voor de nationale verhouding, krijg je heel snel, als het tegenzit, monopolievorming en zal de NMA alles moeten doen om ervoor te zorgen dat er geen zaken misgaan. Anderzijds is het zo dat wij Europees maar een klein land zijn en er grotere vervoerders zijn die makkelijker aan marktmachtpercentages kunnen voldoen die nu Europees in discussie zijn. In Europa wordt er over ongeveer 25% gesproken, maar er zal nog wel heel wat water naar de zee stromen voordat dit uiteindelijk een keer is vastgelegd. Dat is feitelijk de situatie.

Voorzitter: Weisglas

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Gehoord de discussie, stel ik vast dat er nogal wat verschillende invalshoeken zijn. Ik heb ook eens even koppen zitten tellen – dat is natuurlijk ook wat ik doe in zo'n debat – en gedacht: hoe kan ik de Kamer nu zoveel mogelijk tegemoetkomen, daar waar het betreft het omgaan met dit artikel? Er ligt nu een helder voorstel, maar dat gaat uit van de nationale dimensie – dat is heel uitdrukkelijk zo – en dan heb je het over drie hoofdspelers op de Nederlandse openbaarvervoersmarkt, exclusief het treinvervoer.

Je zou ook kunnen zeggen dat je een ontwikkeling ingaat, waarbij je nog niet uitgaat van het noemen van het marktmachtartikel, maar waarbij je het volgende zegt. Je gaat een proces in en je laat de artikelen 15 t/m 18 en 46 t/m 54 – dat zijn de artikelen die daarover gaan – niet eerder in werking treden dan 1 januari 2002. Vervolgens zou je kunnen zeggen: indien naar het oordeel van de minister redenen aanwezig zijn voor de inwerkingtreding van die artikelen en er onderzoek is gedaan naar de ontwikkelingen terzake van de concurrentieverhoudingen op de Nederlandse markt voor openbaar vervoer, kan er met beide Kamers der Staten-Generaal overleg gevoerd worden om een ontwerp-KB voor de inwerkingtreding van die artikelen af te kondigen. Je gaat, met andere woorden, met de NMA een proces in, je houdt de vinger aan de pols en je beslist in ieder geval niet eerder dan 1 januari 2002 of je in het besluit een marktmachtartikel opneemt. Dat zou een manier van werken kunnen zijn. Ik kan de tekst wel even rond laten gaan, want ik kan me voorstellen dat het allemaal nogal ingewikkeld is.

Indien dit voor de Kamer geen begaanbare weg is, dan val ik terug op het voorstel zoals het er ligt. Dat is nu niet aan de orde, omdat de Kamer daar nu niet over hoeft te beslissen, maar wel straks in het besluit; dan kan het op die manier worden gedaan. Maar als je dat zou willen veranderen, dan moet je de wet veranderen en dat kan niet meer



De heer Van Walsum (D66)

straks, want dan kun je hooguit praten over percentages.

De heer **Hindriks** (PvdA): Voorzitter! Ik vind dit op zichzelf een interessante gedachte, vooral omdat dit ervan uitgaat dat de minister, net als de rest van de Kamer, machtsposities wil voorkomen, wurgcontracten wil vermijden en wat dies meer zij. Maar als zij dan toch die weg op gaat, ligt het dan niet voor de hand om het hele beleid op dat punt onder te brengen bij de professionals die we daarvoor hebben, te weten de NMA, en die als het ware als richtlijn mee te geven om datgene te doen wat in Europa op dit moment in voorbereiding is? Dan is het helemaal niet meer nodig om die artikelen te zijner tijd in werking te stellen, tenzij we op dat moment van mening zouden zijn dat de NMA zijn werk niet goed doet; dan kunnen we altijd nog artikelen in de wet schrijven.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! De NMA speelt daarbij uiteraard een belangrijke rol. Daarnaast moet volstrekt duidelijk zijn of er sprake is van een ontwikkeling waarbij een dominante positie aan de orde is. Dat is natuurlijk niet de bedoeling. Stel dat straks Connexxion ongeveer de enige speler op het veld is. Dan hebben wij het niet goed gedaan. Wanneer misbruik van een dominante positie van een van de vervoerders ontstaat en er te weinig aanbiedingen en aanbestedingen van anderen zijn, treden de genoemde artikelen in werking. Ik doel nu op de artikelen die de concurrentieverhoudingen kunnen herstellen. Er wordt echter volgtijdelijk gehandeld. Vanwege de Europese dimensie kan dit het traject zijn dat wordt ingegaan. Het stuk zal ik straks laten rondsturen. Dan kunnen de leden het nog eens bestuderen. Willen zij echter niet wat ik voorstel, dan houd ik vast aan de huidige regeling. Anders bestaat het gevaar dat geen enkele regeling getroffen kan worden en men kan dit niet zomaar losmaten. Ik wijs er echter op dat het in het ene geval gaat om een proces en in het andere geval om het alvast noemen van een percentage. Dat is het verschil.

De heer **Hindriks** (PvdA): Voorzitter! Het is toch mogelijk de NMA hiermee te belasten en die autoriteit de vergunningen te laten verlenen. Dan heeft de minister deze artikelen niet meer nodig. Zij kan de NMA ook in Nederland laten opereren op basis van de toekomstige Europese richtlijn.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! We gaan de NMA niet vergunningen laten verlenen. Dat lijkt mij de wereld op haar kop zetten. We gaan wel kijken of er sprake is van gezonde concurrentieverhoudingen. We kunnen het proces aangeven en een bepaling voor een eventualiteit in de wet opnemen. Misschien is het het verstandigst dat ik het stuk eerst rondstuur. Ik lanceer dit idee namelijk nu à bout portant, maar als de leden het stuk eerst kunnen bestuderen, kunnen zij daaraan in tweede termijn aandacht besteden. Zij weten dan wat ik heb voorgesteld en kunnen nagaan of dat een begaanbaar pad is. Ik voel er echter niet voor de bepaling met een percentage uit de wet te halen zonder dat er iets anders voor in de plaats komt. Dat was enigszins de dominantie in de discussie van gisteravond, omdat de meerderheid daarvoor leek te voelen. Daarom betracht ik op dit onderdeel enige creativiteit.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter! Hulde voor de creativiteit! De VVD-fractie wil met de minister meedenken, maar ik vind dat zij een te vroege datum kiest. Zij zou beter kunnen denken aan 2003 en aan het moment van de totale evaluatie. Doen zich excessen voor, dan hebben wij de NMA. Die hoeft geen vergunningen te verlenen. Dat ben ik helemaal met de minister eens. In dit verband heb ik nog wel de vraag wanneer de minister de statuten van Connexxion gaat wijzigen. Als ik goed ben geïnformeerd, kan dat bedrijf pas in het buitenland aan de slag als de minister de statuten heeft gewijzigd. Zal de minister dat deze maand nog doen?

Minister **Netelenbos**: Ik weet nog niet wanneer ik dat doe. In tweede termijn zal ik u melden hoever de discussie hierover is gevorderd. Uiteraard wordt erover gesproken.

Voorzitter! Het stuk stuur ik dus rond, maar ik dien het nog niet in. Ik moet namelijk nog nagaan wat de datumverschuiving inhoudt. Dat kan ik nu niet helemaal overzien. In tweede termijn kunnen de leden zeggen of de aangegeven manier van werken hun instemming heeft. Als dat het geval is, wordt het stuk officieel ingediend.

De **voorzitter**: De bodes zullen dus een papier op hun tafel aantreffen en ik zal ze vragen dat rond te delen. Het heeft niet de status als te zijn ingediend door de minister.

Minister **Netelenbos**: Dank u wel.

De heer **Van Walsem** (D66): Voorzitter! Ik herken altijd de realiteitszin, omdat die mij erg aanspreekt. Ik zeg de minister dat ik blij ben met deze tegemoetkoming. Als zij het stuk echter niet indient, val ik terug op mijn eerste voorstel.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Ik heb nog een vraag, niet zozeer over het stuk dat wij krijgen, maar over wat de minister voordat zij hierover opmerkingen maakte, zei. Zij zei: wij kunnen bijna wel voorspellen dat er dan drie overblijven. Voor mij is dat echter nog de vraag. Is dit niet te zeer een aanname? Eerder hebben wij al aangegeven dat straks wel tientallen bedrijven in de uitvoering kunnen zitten. Het een staat dus haaks op het ander.

Minister **Netelenbos**: Ik heb nu een vrij digitale redenering gegeven met betrekking tot het marktmachtpercentage en de 33%. Het is mogelijk dat er drie spelers op de Nederlandse markt zijn, maar uiteraard ook dat het er meer zijn. Een marktmacht die helemaal digitaal wordt ingevuld met maar drie spelers, is op zichzelf niet zo ruim bemeten. Dat heb ik willen aangegeven. Er kunnen ook tien spelers zijn op het veld, maar eveneens maar een paar.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Maar is het beeld dat u schetst met het noemen van die drie spelers niet te zeer gebaseerd op datgene wat zich in de huidige situatie voordoet? De uitkomst zou wel eens heel anders kunnen zijn.

Minister **Netelenbos**: Dat laatste zou ook kunnen, maar het kan naar beide kanten toe werken. Ik heb willen schetsen dat het er ook slechts drie kunnen zijn. Dat is uiteraard niet zo vreselijk veel. Aan iedere optie kleeft ook een andere kant, dat voordeel en dat nadeel om met de heer Poppe en professor Cruijff te spreken.

De heer **Van Walsem** (D66): Voorzitter! Er is toch een misverstand. Als wij het marktmachtartikel voorlopig nog niet invoeren, wil dat niet zeggen dat er hier geen buitenlanders kunnen komen.

Minister **Netelenbos**: Dat zeg ik ook niet. Maar als je het artikel moet toepassen, is het mogelijk dat je het over slechts drie maatschappijen hebt. Het is mogelijk, het hoeft niet. Het zijn allemaal eventualiteiten.

Er zijn vragen gesteld over de ontwikkelingen op dit moment. Ik heb schriftelijke vragen beantwoord over Arriva en Noord-Nederland. Ik vind dat heel gemakkelijk wordt geschetst dat het er niet goed gaat en dat passagiers klagen. Er wordt meer vervoer geboden dan daarvoor, maar toch wordt er geklaagd. Als je ernaar vraagt, wordt natuurlijk snel uitvergroot wat er niet goed gaat, terwijl men snel vergeten is hoe het daarvoor was. Er zijn wat het materieel betreft zeker vraagstukken aan de orde. De vraag of die niet ook al aan de orde waren geweest als er niets was veranderd, laat zich natuurlijk niet zomaar beantwoorden. In ieder geval kan alles wat nu ondershands is gerealiseerd niet helemaal worden afgezet tegen het wetsvoorstel, omdat daar sprake is van een andere dynamiek. Je moet straks openbaar aanbesteden. Dat is de beste manier waarop je kunt afwegen wat je uit de markt kunt halen. Als je iets ondershands doet, blijft het gissen of je dat niet beter had kunnen regelen. Almelo-Mariënberg was niet meer gereden als er niet een andere vervoerder was gekomen. NS was er absoluut mee gestopt. Dan is de winst toch dat er wordt gereden, hoewel er problemen zijn. Er zijn in het verleden vele dienstverleningstrajecten gesloten. Dat moeten wij niet willen vergeten.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! Ik weet niet of de minister onderzoek heeft gedaan naar de aard, soort en ernst van de klachten over Arriva. Ik heb hier een onderzoek en ik word er niet vrolijk van. Op visite naar Paddestoel zijn wij om zondag om half drie vertrokken via het station. Een kwartier stonden wij te kleumen en pas om kwart over drie waren wij in Paddestoel; terug zijn wij een uur onderweg geweest. Vroeger met lijn 7 was het vijf minuten. De tijdsduur van de reis is ernstig langer geworden. Mensen moeten langer op aansluitingen wachten. Dat zijn toch serieuze klachten. De minister moet dat niet afdoen met: het is eigenlijk beter geworden.

Minister **Netelenbos**: Ik zal niet ontkennen dat er vraagstukken spelen, maar de vraag of dat het gevolg is van de concessieverlening dan wel of het daarvoor ook aan de orde had kunnen zijn, laat zich niet zomaar beantwoorden. Ik weet een ding zeker. In dunbevolkte gebieden hebben wij al jarenlang een groot vraagstuk met het handhaven van openbaarvervoersstromen. Dat komt ook door het keuzegedrag van burgers zelf. In die zin zit de burger ingewikkeld in elkaar. Hij rijdt het liefst met zijn auto, maar als hij dat niet doet, wil hij dat er zeer vaak en zeer stringent openbaar vervoer is. Dat gaat vaak niet samen. Wij proberen te bevorderen dat er aanbiedingen op maat komen. Je moet niet te snel conclusies trekken. Dat doet de heer Poppe wel.

De heer Hindriks heeft gevraagd of marktwerking verplicht of facultatief moet zijn. Ik ben van mening dat het eindbeeld in de wet moet staan. Dat hebben wij ook voor de taxisector gedaan. Wij hebben er toen uitvoerig over gesproken. Ook daar is sprake van een evaluatiemoment. Het is mogelijk dat je op basis van de evaluatie van mening bent dat het eindbeeld niet meer de bedoeling is. Het is beter voor de dynamiek van een proces om het eindbeeld wel in de wet te houden en indien nodig de wet te wijzigen. Dat is beter dan het eindbeeld open te laten en niet in de wet op te nemen, omdat er dan echt foute krachten op dat proces staan. Wij hebben dat voor de taxisector gedaan; ik wil het nu graag weer doen. Het is dezelfde wet, dus het past ook in de systematiek.

De heer **Hindriks** (PvdA): De minister zegt op andere momenten dat zij verplichtingen pas wil invoeren als uit evaluatie blijkt dat dat nodig is. Ik begrijp dat zij in deze kwestie op de een of andere manier het systeem wil forceren, maar ik wil de argumentatie graag nog iets helderder hebben. Misschien kunnen wij er ook komen met facultatief beginnen en pas verplicht stellen als blijkt dat dat nodig is. Dat zou de voorkeur kunnen hebben.

Minister **Netelenbos**: Dat hangt van het onderwerp af. Het gaat om een zeer complex proces. Het is goed als men weet waar men aan toe is. Vervolgens wijzen wij erop dat wij de wijsheid niet in pacht hebben. De wereld zit ingewikkeld in elkaar, dus wij moeten een moment kiezen waarop wij nog eens bekijken of de afspraken allemaal nog kloppen. Dat moment moet zo worden gekozen,

dat er nog voor verandering kan worden gezorgd. Sommige thema's zijn van een andere orde, bijvoorbeeld die ontwikkelingsfunctie. Dat blijft wegen op de hand. Dan zou je bij de start iets meer vrijheid kunnen introduceren om vervolgens te kijken of je tot verplichting moet overgaan. Het hangt echt heel erg van het thema af.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Marktwerking is een proces waarbij mensen moeten kunnen kiezen of zij eraan meedoen. Het is dan toch niet goed om in de wet de keuze definitief te maken? Het is beter om een echte evaluatie te houden en daarna te beslissen of wij ermee moeten doorgaan. Als wij dat niet doen, wek je de suggestie dat het hoe dan ook 100% in 2005 moet worden.

Minister **Netelenbos**: Bij de taxiwet hebben wij een vergelijkbare discussie gevoerd. Ook daarbij hebben wij het eindbeeld vastgelegd en gaan wij toch evalueren met de mogelijkheid om eventueel te veranderen. Ik hecht daar zeer aan. Anders wordt de foute dynamiek in het proces gebracht. Je moet laten zien wat je wilt en daarbij tijd genoeg inbouwen om eventueel te veranderen.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voor de minister is nog niet bewezen dat marktwerking beantwoordt aan de doelen die wij stellen. Het is dan toch veel reëler om de scherpte van 100% in 2005 uit de wet te halen? Het moet tot een echte evaluatie komen. De minister weet hoe moeilijk het is om de wet nog te veranderen.

Minister **Netelenbos**: Nee, daar zijn wij zelf bij. Wij gaan echt serieus met evaluaties om. Wij gaan een vrij complex proces in. Vanuit de huidige kennis denken wij te weten dat het heel goed werkt. Als 35% is aanbesteed, evalueren wij en gaan wij door of gaan wij wijzigen. Als wij het openhouden, ontstaat een foute dynamiek in een ingewikkeld proces. Er moeten nogal wat besluiten worden genomen. Het gaat om een visie op processen.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Het is mijn conclusie dat de minister te weinig vertrouwen heeft in het proces van marktwerking. Zij wil het voor 2005 vastleggen. Een andere conclusie kan ik niet trekken.

Minister **Netelenbos**: Behoudens dan wanneer de evaluatie aantoont dat het anders moet. Wij hebben dan echt nog tijd genoeg om eventueel iets anders te doen. Daar zijn wij zelf bij. Wij kunnen dat zelf wegen.

De heer **Van Walsem** (D66): Ik kan het mij voorstellen dat de minister het eindbeeld in de wet wil vastleggen, maar betekent dat dat PPS wordt uitgesloten?

Minister **Netelenbos**: Ik kom daar nog over te spreken.

Voorzitter! Het amendement op stuk nr. 20 van de heer Van der Steenhoven gaat over het al dan niet verlenen van een verklaring van geen bezwaar. Dit mag volgens het amendement geen verband houden met het al dan niet verkrijgen van een concessie door middel van aanbesteding. Het zal de Kamer niet verbazen dat ik dit amendement ontraad.

Met het amendement op stuk nr. 21 wordt erop gewezen dat aanbesteding en gunning aan private ondernemingen zekere voordelen kan hebben. Het is echter aan de concessieverlenende overheid om in te schatten of het instrument wordt ingezet. Het zal duidelijk zijn dat ik ook dit amendement ontraad.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): De minister gelooft in de kracht van provincies en regio's om zelf te beslissen over aanbesteding, om zelf het beste openbaar vervoer uit te kiezen. Dat houdt toch in dat er vrijheid moet zijn om wel of niet mee te doen?

Minister **Netelenbos**: Ik ben het niet eens met dit amendement, omdat het leidt tot het voortbestaan van een onevenwichtige situatie. Wij willen toch naar een uniform systeem van concessieverlening, waardoor er in ons OV-systeem een bepaalde dynamiek ontstaat. Dit amendement bevat te veel aangrijpingspunten om daarvan af te zien en past ook helemaal niet in het kader van de implementatiediscussie die wij eerder hebben gevoerd.

Voorzitter! Ook aanvaarding van het amendement van de heer Van der Steenhoven op stuk nr. 22, dat strekt tot het openhouden van het eindbeeld, moet ik ontraden.

Het oorspronkelijke amendement van de heer Van der Steenhoven op stuk nr. 24 over marktmacht is inmiddels vervangen door het gewijzigde amendement op stuk nr. 35. Ik heb inmiddels een voorstel op dit punt gedaan, dus het lijkt mij goed dat de indiener zelf nagaat of dit voor hem een begaanbaar pad is. Hetzelfde geldt voor het amendement van de heer Stellingwerf op stuk nr. 30.

Voorzitter! Vervolgens kom ik te spreken over de gemeentelijke vervoersbedrijven. In het wetsvoorstel inzake verzelfstandiging is geen voorwaarde opgenomen voor introductie van competitie maar het is als zodanig wel een gewenste ontwikkeling. De gemeentelijke vervoersbedrijven hebben een periode van acht jaar om te komen tot verzelfstandiging, een periode die mijns inziens lang genoeg is om er invulling aan te geven. Of men aandelen wil vermarkten, is iets wat men zelf bepaalt. Er is niet een verplichting in het wetsvoorstel opgenomen om te privatiseren. Er is een participatiefonds opgericht dat een rol kan vervullen als tussenstap naar de markt.

Wat betreft het vervoer door het gemeentelijk vervoersbedrijf kan door het bevoegd gezag ontheffing van de aanbestedingsplicht worden gevraagd bij de minister. Dat moet men dan doen voor 1 januari 2004. Het GVB in Amsterdam is onlangs verzelfstandigd en dat in Den Haag in wat mindere mate. Rotterdam is nog niet zover, terwijl in Maastricht en Eindhoven de verzelfstandiging weer wel is voltooid. Het verschilt dus nog per gemeente. Overeind blijft dat je als gemeentelijk vervoersbedrijf niet vrijheden kunt nemen die je jezelf anders ook niet zou toestaan. Wat dat betreft is nationale reciprociteit aan de orde. Als je als gemeente geen concessies aan wilt gaan met betrekking tot gemeentelijk vervoer, kun je bij de aanbesteding van GVB-concessies niet plotsklaps besluiten om wel die rol te gaan spelen. Anders zou je vanuit een heel beschermde functie als dienst proberen elders concessies weg te halen, hetgeen mij niet toelaatbaar voorkomt. Dat betekent dat men straks bij lightrail ook zijn knopen moet tellen.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik geef een

voorbeeld: de gemeente Den Haag besteedt haar openbaar vervoer openbaar aan; op dat moment mag de HTM, die dat vervoer tot voor kort in handen had, in feite in heel Nederland meedoen. Zij is dan dus niet gebonden aan de nog bestaande overgangsregeling voor gemeentelijke vervoersbedrijven. Heb ik dat goed begrepen?

Minister **Netelenbos**: Ja.

De heer **Reitsma** (CDA): Dan is mijn in eerste termijn uitgesproken zorg weggenomen.

Minister **Netelenbos**: Maar dit hangt dus af van de keuzes die men zelf maakt: als men zelf niets wil, is het niet mogelijk om elders mee te dingen. Er is nationale reciprociteit, zoals wij ook internationale reciprociteit willen.

De heer **Reitsma** (CDA): ''Men'' is dus niet het vervoersbedrijf, maar de vervoersautoriteit.

Minister **Netelenbos**: Ja.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Dat zou, bijvoorbeeld in de situatie van Den Haag, kunnen betekenen dat de regio Haaglanden, de vervoersautoriteit, de markt niet vrijgeeft, maar dat de HTM wel wil concurreren en naar buiten wil. Dat kun je het vervoersbedrijf niet kwalijk nemen; het bedrijf wil immers wel, maar de vervoersautoriteit, die verantwoordelijk is voor de concessie, wil voorlopig niet. Het bedrijf wordt dus eigenlijk gestraft voor de opstelling van de regio. Dat lijkt mij een onjuiste gang van zaken.

Minister **Netelenbos**: Wij zullen natuurlijk heel consequent moeten zijn. Ten aanzien van Frankrijk staan wij met een opgeheven vingertje en vinden wij dat de SNCF hier niets te zoeken heeft, omdat de Fransen in het kader van het internationaal spoorvervoer geen reciprociteit toestaan. Dat principe laten wij ook gelden voor gemeentelijke vervoersbedrijven, die er dan maar voor moeten zorgen dat zij hun gemeenteraden of regiobesturen zover krijgen dat zij beslissingen nemen in het belang van de eigen voormalige vervoerder.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): De HTM is geen gemeentebedrijf meer, maar is verzelfstandigd. De aandelen liggen nog wel bij de gemeente, maar de regio gaat over de concessie. Ik vind het niet terecht dat de HTM niet op een markt kan opereren omdat het regiobestuur, dat een heel eind van de HTM af staat en er eigenlijk geen zeggenschap over heeft, het bedrijf daarbij belemmert.

Minister **Netelenbos**: De verantwoordelijke democratische lagen moeten dan maar de juiste beslissingen nemen. Het zou heel raar zijn als elders toegestane vrijheden door de regio Rijnmond niet worden toegestaan. Dat is niet de definitie van reciprociteit. Wat wij internationaal willen, moeten wij ook nationaal regelen, want anders zijn wij buitengewoon inconsistent bezig. Rijnmond moet dus maar doen wat verstandig is; het lijkt mij dat het verstandig is om dit wetsvoorstel te volgen.

Omdat gisteren enigszins sprake leek te zijn van een misverstand, merk ik op dat de Wet personenvervoer 2000 niet oplegt dat privatisering het einddoel is. Dat hoeft niet, want het gaat om verzelfstandiging.

Over het evaluatieartikel is al het een en ander gezegd; over de inhoud hoef ik dus niet vreselijk veel te vertellen, maar wel over de datum. Nogal wat woordvoerders hebben gezegd dat de motie-Van 't Riet voor de evaluatie uitgaat van 1 december 2003; ligt het, omdat wij vrij lang over de wetsbehandeling hebben gedaan, eigenlijk wel voor de hand om die datum aan te houden? Zouden wij die datum niet moeten verschuiven? Alles afwegend, lijkt het mij inderdaad verstandig om dat laatste te doen, waarbij wij dezelfde evaluatietermijn aanhouden. Het gaat dan dus om 1 december 2004 in plaats van 1 december 2003. Dat betekent dat de in het wetsvoorstel vermelde datum van 1 januari 2005 – die datum heeft betrekking op de 100% voor het streekvervoer – wordt vervangen door 1 januari 2006. De overige termijnen wil ik niet wijzigen; 2009 wil ik voor het stadsvervoer dus handhaven, want dat is zo ver weg dat dat moet kunnen.

De heer **Van Walsem** (D66): Deze verschuiving naar het jaar 2004 heeft onze instemming. Betekent dit echter dat het marktmachtartikel ook naar het jaar 2004 verschuift als het gaat om de beslissing in kabinet en Kamer?

Minister **Netelenbos**: Nee. Ik heb overigens gezegd hierop in tweede termijn terug te willen komen. Er staat nu 2002. De heer Van Walsem heeft net gevraagd of het geen 2003 kan worden. Dat wordt mij echter te gortig. Ik wil met mijn medewerkers bekijken wat de kracht is die hierop kan komen te staan. Dat kan ik zelf niet helemaal overzien. Ik hoor uit de Kamer dat een aantal mensen deze kant op wil. Ik neem echter aan dat men ook wil weten of het verstandig is om dat te doen. Ik zal een nota van wijziging indienen waarin de datumverschuiving aan de orde komt.

De heer **Hindriks** (PvdA): Ik kan net als de heer Van Walsem instemmen met de evaluatiedatum van 2004. Ik heb daar dan ook om gevraagd. Ik ben daarnaast, net als de minister, heel optimistisch over de uitkomst van die evaluatie. Als iets goed is, moet het snel komen. Anders gezegd, de data in het wetsvoorstel die na 2003 liggen, kunnen wat mij betreft gelijk blijven en het liefst wat naar voren worden gehaald.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! De heer Hindriks heeft gisteren in zijn bijdrage nogal wat parameters genoemd die een rol moeten spelen bij de beoordeling van de evaluatie. Wij zullen die natuurlijk uitwerken. Ik zal de Kamer te zijner tijd daarvan op de hoogte stellen. Wij hebben het werk ondergebracht bij een bureau. Men zal begrijpen dat wij dit werk niet zelf doen. De criteria waarop zal worden beoordeeld, zullen wij expliciteren en vervolgens aan de Kamer voorleggen. Er zijn er heel wat genoemd. Ik wil overigens de termijn aanhouden zoals die nu wordt voorgesteld. Dat is immers in overeenstemming met de motie-Van 't Riet, die stelde dat er drie jaar de tijd is om aan het werk te gaan alvorens de balans op te maken. Een termijn van twee jaar is erg kort.

De heer **Reitsma** (CDA): Betekent dit concreet dat er na drie jaar een vorm van openbare aanbesteding geweest moet zijn en dat er daarna een evaluatie komt?

Minister **Netelenbos**: Het gaat om 35% aan openbare aanbesteding.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat betekent toch dat de evaluatie in het jaar 2004 gehouden kan worden?

Minister **Netelenbos**: Nee. De datum was gesteld op 1 december 2003 en ik verleng de periode naar 1 december 2004. Dat lijkt mij lang genoeg.

De heer **Hindriks** (PvdA): Ik heb een pure weetvraag. Heeft u voor de procedure inzake de evaluatie zoveel tijd nodig dat er pas in het jaar 2005 een besluit over genomen kan worden? Is dat de reden?

Minister **Netelenbos**: Nee. Als wij op basis van de evaluatie tot de conclusie komen dat wij de wet moeten aanpassen, hebben wij daar de tijd voor nodig. Dat duurt in dit land ongeveer anderhalf jaar. Dat is de reden. Dat kan in dit geval goed.

Voorzitter! Door een aantal woordvoerders is er aandacht gevraagd voor het thema toegankelijkheid en veiligheid. Waar het gaat om toegankelijkheid, ben ik van mening dat het een buitengewoon belangrijk thema is. De rijksoverheid kan daarbij niet afzijdig blijven. Het is de Kamer bekend dat er een aantal afspraken is gemaakt over de toegankelijkheid naar aanleiding van de in 1998 door de Kamer aangenomen motie-Van den Berg. Er is een consumentenplatform opgericht, dat bezig is met het formuleren van zogenaamde wenkenbladen. Ik heb daar de Kamer nog niet zo vreselijk lang geleden van op de hoogte gesteld. Dat betekent ook dat wij ervan uitgaan dat die een rol spelen bij het programma van eisen. In combinatie met de discussie die er ter advisering dient plaats te vinden met de consumentenorganisaties vóór het programma van eisen en de concessieverlening, ligt er een keten van besluitvorming die een en ander goed uitwerkt. Ik zie dus niet in waarom wij daar, zoals in het amendement op stuk nr. 17 van de heer Van der Steenhoven staat, een regel voor moeten opleggen. Hij zegt dat artikel 29 aangepast moet worden. In artikel 95 van de wet is de grondslag voor eventuele regelgeving echter reeds opgenomen. Het amendement is daarmee overbodig. De rijksoverheid blijft niet afzijdig. Wij zijn bezig met een proces. Als wij eventueel iets willen regelen, kan dat via artikel 95. Dat hoeft dus niet een aanpassing van artikel 29 te betekenen.

Een ander thema is de veiligheid van de passagiers en het personeel in het openbaar vervoer. Daarover heeft de heer Van den Berg een amendement ingediend. De heer Hindriks en de heer Reitsma hebben in hun bijdrage aandacht voor dit punt gevraagd. Ook dit is een buitengewoon belangrijk thema. Onder andere met de NS ben ik in gesprek over maatregelen op dit punt. Helaas kan ik geen garanties geven. Het ei van Columbus is nog niet gevonden, maar wij zijn wel met man en macht bezig om te bezien wat wij kunnen doen. In de jongste begroting hebben wij extra middelen opgenomen voor het stedelijk openbaar vervoer, maar ook de gemeenten en de vervoersbedrijven zullen iets moeten doen. Als Amsterdam opnieuw komt vragen om geld voor conducteurs, terwijl die gemeente pas geld heeft gekregen, staat mij dat niet aan. Ook de andere partners moeten hun verantwoordelijkheid nemen. Omdat het zo'n belangrijk thema is, vind ik het amendement van de heer Van den Berg zeer gewenst. Als er geen bezwaar tegen bestaat, wil ik het overnemen. Het betreft het amendement op stuk nr. 13 dat handelt over voorschriften op dit punt in het kader van concessieverlening.

De **voorzitter**: Het amendement-Van den Berg (stuk nr. 13) is overgenomen.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Vervolgens kom ik aan de positie van de reiziger. Daar is het allemaal voor bedoeld. Het is uiteraard de bedoeling dat de reiziger echt merkt dat de situatie is verbeterd. Dit wetsvoorstel regelt voor het eerst een stevige positie voor de consumentenorganisaties Deze organisaties krijgen adviesrecht als het gaat om het programma van eisen en de concessievoorschriften. Dat lijkt mij een enorme verbetering en ik hoop dat dat ook in de praktijk zal blijken. De heer Van der Steenhoven vroeg zich af of die organisaties nog steun behoeven. Ik denk dat hun positie in de relatie tussen overheid, vervoersbedrijven en consumentenorganisaties zeer stevig is. Grote organisaties als Rover, ENFB en Consumentenbond krijgen projectsubsidies. Ik meen dat aldus uitvoering wordt gegeven aan de motie waaraan is gerefereerd.

De heer **Van Walsem** (D66): Ik kan mij daarbij aansluiten, maar ik heb erop gewezen dat het niet overnemen van een advies met argumenten moet worden omkleed. Het moet iets meer zijn dan een botweg ''nee''.

Minister **Netelenbos**: Je kunt een advies natuurlijk beargumenteerd naast je neerleggen. Hiervoor hoeven echter geen nadere regels te worden bepaald omdat de concessieverleners zich wat dit betreft hebben te houden aan de AWB.

In Boek 8 van het BW is bepaald dat de vervoerder niet aansprakelijk is voor schade die veroorzaakt wordt door vertraging door welke oorzaak dan ook, voor, tijdens of na het vervoer opgetreden, dan wel is veroorzaakt door afwijking van de dienstregeling. De heer Van der Steenhoven vindt dat deze bepaling moet worden aangescherpt. Als het gaat om het maken van afspraken door de concessieverlener, dan gaat het over de belangen van de reiziger. Wij hebben het hier over een wet. Als je stringente verplichtingen oplegt, dan weet je niet precies wat je aan het regelen bent. Zoals wij praten met de NS over het prestatiecontract, zo moet straks in het kader van het programma van eisen de provincie of de gemeente praten over bepaalde vragen. Het gaat zeer ver om het bij wet op te leggen. Het leidt ook tot niet te ramen financiële consequenties. Dat leidt er weer toe dat het moet worden doorbelast. Iemand zal het moeten betalen. Wat wij nu regelen is genoeg. Het CVOV kan wel hand- en spandiensten verrichten door aandacht aan die kwestie te besteden. Kortom, het moet niet in de wet worden geregeld. Het is wel een belangrijk thema. In de voorwaarden voor de vervoerder moet het worden geregeld.

Ik kom te spreken over de chipkaart. Ik heb goed geluisterd. De Kamer vindt dat wij daarmee zeer voortvarend aan de slag moeten. Ik ben het daarmee volstrekt eens. Ik meen dat kaartintegratie uiterst belangrijk is. Goed openbaar vervoer kan alleen maar functioneren wanneer de reizigers gemakkelijk met het kaartsysteem kunnen omgaan. Kaartintegratie kan pas aan de orde zijn wanneer de chipkaart er is. Wij hebben nu de NS aan de ene

kant en de strippenkaart aan de andere kant. Soms ontmoeten die elkaar, maar vaak ook niet.

De heer Hofstra heeft gevraagd of die chipkaart niet in de wet moet worden geregeld. Het is zeer verleidelijk om dat te doen. Het lastige is dat het tamelijk voorspelbaar is dat deze wet eerder kracht van wet heeft dan het moment van verschijnen van de chipkaart. De wet functioneert op 1 januari 2001. Je kunt geen wet hebben waarvan een onderdeel niet uitvoerbaar is. Dat gebeurt als wij het amendement op stuk nr. 44 in het wetsvoorstel opnemen. Ik wil met kracht toezeggen dat kaartintegratie belangrijk is en dat de chipkaart er moet komen. Verder is ook grote betrokkenheid van de vervoerders nodig. Het is niet alleen een taak van de rijksoverheid. Vervoerders hebben een grote verantwoordelijkheid op dit punt.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik begrijp het probleem van de minister. Misschien kan dat worden opgelost door met elkaar serieus te kijken hoeveel tijd er nodig is. Niet te lang. In de wet moet worden bepaald dat het ingaat op dat moment. Het staat dan als een soort stok achter de deur in de wet. Dan zal iedereen in Nederland zich realiseren dat het moet gebeuren. De financiën vormen een verhaal apart. Ik vind dat de primaire verantwoordelijkheid bij de sector ligt. Ik sluit niet uit dat de overheid nog iets kan doen.

Minister **Netelenbos**: Wellicht moet het amendement dan anders gemoduleerd worden. Ik kijk naar mijn medewerkers. Terzake van het invoeringstijdstip zal er toch sprake moeten zijn van een delegatie.

De **voorzitter**: Het kan beter in tweede termijn worden afgehandeld.

De heer **Poppe** (SP): Kaartintegratie bij de chipkaart is logisch en handig. Bij de tariefintegratie krijgen wij een probleem. Niet iedereen zal met een chipkaart werken. Een aantal mensen zal dat liever niet doen. Die hebben een gewoon kaartje, maar gaan zij de grens naar het gebied van een andere vervoerder over, dan moeten zij opeens bijbetalen of een nieuw kaartje kopen. Wat wil de minister doen om te voorkomen dat dit soort ongewenste situaties ontstaat? Wil zij bevorderen dat je met één keer betalen drie gebieden door kunt gaan, zeker als er kleinere concessies zijn?

Minister **Netelenbos**: De heer Poppe weet dat wij nu met de strippenkaart werken. Daarachter zit een heel ingewikkeld systeem van toerekening van de opbrengsten aan de vervoerders. Zo'n systeem past natuurlijk niet goed bij marktwerking in het openbaar vervoer. De redenering achter de strippenkaart moet straks echter de redenering achter de chipkaart worden. Het is niet de bedoeling dat de burger door de introductie van een nieuw systeem ineens veel meer geld kwijt is.

De uitwerking hiervan is onderwerp van overleg. Dat kun je niet zomaar bepalen. Hoe beter je toerekent, hoe beter het is voor de reiziger. De toerekening aan de vervoerders is nu altijd wat onzorgvuldig, waarbij ik mij een zekere grofmazigheid kan voorstellen. Een geautomatiseerd systeem moet natuurlijk door iedereen ingevoerd worden. De heer Poppe zegt zo even en passant: als je dat niet wilt, hoeft het niet. Dat kan niet. Er wordt gewerkt aan een methode waarmee je straks contactloos kunt instappen en uitstappen. Dat wordt dan verrekend. Dat is buitengewoon praktisch. Je kunt je dan met je chipkaart heel gemakkelijk bewegen in het totale Nederlandse vervoer. Het geheel is echter ingewikkeld. Daarom duurt het wat lang. Het enige wat de reiziger straks moet doen, is zorgen dat hij zo'n kaart heeft en dat er punten op staan. Dat mag toch van de reiziger gevraagd worden, zoals nu een geldig vervoersbewijs wordt gevraagd?

Zo'n systeem wordt uitgewerkt. Ik zou heel graag zien dat dit geregeld was voordat de OV-studentenkaart wordt vernieuwd. De student kan dan gemakkelijker dan nu reizen. Nu moeten wij dat allemaal toerekenen aan door de week reizen, in het weekend reizen enz. Er wordt hard aan gewerkt. De techniek en de investeringen in de OV-systemen moeten ons daarbij helpen. Het systeem werkt niet als de ''tolpoortjes'' er niet overal in het openbaar vervoer zijn.

De heer **Poppe** (SP): Er is dus geen tariefintegratie. Je kunt met een en dezelfde kaart wel overal rijden, maar op de ene lijn wordt er meer van je kaart afgehaald dan op de andere lijn.

Minister **Netelenbos**: Dat is nu ook al zo.

De heer **Poppe** (SP): Is dat gunstig? Is het niet juist verstandig om als je veranderingen gaat invoeren van die onzin af te komen? Kun je niet gewoon het gelijke monniken gelijke kappen invoeren? Voor de reiziger is een kilometer een kilometer.

Minister **Netelenbos**: Dan is er gewoon een nationale vervoerder, die overal dezelfde prijs rekent. Daar hadden wij nu toevallig niet voor gekozen.

De heer **Hindriks** (PvdA): Ik heb begrip voor de lange doorlooptijd van een complex systeem. Tegelijkertijd lijkt het mij heel nuttig om wat druk op de ketel te zetten. Onder druk wordt alles vloeibaar. In dit land is er een flop waar wij een top van kunnen maken: de chipper en de chipknip. De minister kan het gebruik van de chipper en de chipknip heel snel invoeren en waarschijnlijk zeer goedkoop, want ik neem aan dat iemand die nu een flop heeft waar een top van gemaakt wordt, bereid is dat tegen zeer gunstige condities te doen. Wat let de minister om alvast minstens voor een tussenperiode dat systeem, uiteraard tegen lage kosten, in te voeren?

Minister **Netelenbos**: De chipper is niet het probleem, maar het systeem in het openbaar vervoer, in de bus, de tram, de metro en de trein. Dat systeem moet overal werken. De mensen moeten niet allerlei verschillende plastic kaarten op zak moeten hebben. Zij moeten zich niet steeds moeten afvragen welke kaart zij nu weer moeten gebruiken. Wij willen liefst een duidelijk, overal te gebruiken en contactloos systeem. Je loopt erin en je loopt eruit, zonder dat je een kaart ergens in moet stoppen. Er zijn een aantal experimenten gaande. Er wordt nu tenminste geëxperimenteerd. Er is al jarenlang gesproken. Een aantal steden en stedelijke gebieden zijn ermee aan de slag. De chipperorganisaties willen natuurlijk wel dat het een succes wordt. Daarnaast komt er een transponder voor het spitstarief. In de taxi's kan vanaf 2002 die kaart ook worden gebruikt. Het komt er echt, maar het vraagt

een heel complexe investering. Ik heb zelf ook een tijd gedacht dat het wel even geregeld kon worden, maar ik ben er inmiddels van overtuigd dat het nogal ingewikkeld is. In Engeland heeft men het toegangssysteem als zodanig geprivatiseerd. Daar moeten wij ook eens goed naar kijken.

Ik ben het volledig eens met de strekking van het amendement van de heer Van der Steenhoven op stuk nr. 16, maar het gaat om een onderdeel dat in de Concessiewet thuishoort, omdat het ook om integratie met de treinkaartjes gaat. Ik verzoek hem dan ook dit amendement in te trekken en de Concessiewet af te wachten, want daarin wordt het geregeld. Er komt een geïntegreerd systeem.

Volgens het amendement van de heer Van der Steenhoven op stuk nr. 18 worden er bij of krachtens algemene maatregel van bestuur regels gesteld omtrent het maximumtarief. Ik zou hem willen vragen hiervan een kan-bepaling in plaats van een dwingende bepaling te maken. Ik ben het op zichzelf namelijk wel met hem eens dat het in excessieve gevallen mogelijk moet zijn dat de minister handelend optreedt, maar dat is natuurlijk niet altijd nodig. Als er werd gesproken van ''kunnen er regels worden gesteld'', zou ik met het amendement kunnen leven.

Op stuk nr. 37 heeft de heer Poppe een amendement voorgesteld over 65-plussers. Ik ontraad de Kamer aanvaarding van dit amendement op dit moment. Ik deel overigens wel zijn mening dat de korting voor deze categorie belangrijk is, maar ik vind dat dit niet in de wet geregeld moet worden, maar eveneens in een kan-bepaling.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! Dat zou ertoe kunnen leiden dat in het ene concessiegebied 65-plussers wel voor de halve prijs kunnen reizen, maar in een ander gebied voor een kwart van de prijs of voor nog een ander percentage. Als een 65-plusser dan een reis wil maken door drie concessiegebieden, wordt het knap lastig. Waarom zegt de minister niet gewoon dat het een uitstekend amendement is?

Minister **Netelenbos**: Maar u wilt gewoon een nationaal vastgestelde prijs.

De heer **Poppe** (SP): Nee, er kan toch met de concessieverleners afgesproken worden dat dit een van de voorwaarden voor het verlenen van een concessie is?

Minister **Netelenbos**: U wilt het niet afspreken, u wilt het opleggen; dat is het verschil.

De heer **Poppe** (SP): Ik bedoel dus: heel dwingend afspreken.

Minister **Netelenbos**: Ja, ja.

Voorzitter! De heer Hofstra heeft op stuk nr. 44 nog een amendement ingediend over de opbrengsten van de chipkaart. Dit amendement is niet nodig, omdat deze kwestie al geregeld wordt in artikel 27.

Over de rijksbijdrage kan ik kort zijn, want daarover hebben wij eigenlijk al bij de afgelopen begrotingsbehandeling gesproken. In de meerjarencijfers is rekening gehouden met een reële groei van 2% per jaar. Wij hebben al een hele discussie gevoerd over wat wij gaan doen als de groei sterker is. Wel, wij zullen de ontwikkelingen goed blijven volgen, maar voorlopig werken wij binnen de huidige afspraken en eventuele afwijkingen daarvan kunnen alleen bij de begrotingsbehandeling besproken worden. Het is ook goed om te zeggen dat er uit het wetsvoorstel geen bezuinigingsdoelstelling voortvloeit, zoals wel eens gedacht wordt. Dat denkt men bij iedere verandering, maar dat is niet het geval. Wellicht is het ook goed dat wij op dit moment een aantal proeven nemen met meerjarenafspraken, en wel in de gebieden Leeuwarden, Amersfoort, Groningen en Drenthe, Arnhem en Nijmegen en Haaglanden, want zekerheid voor een aantal jaren is in een systeem als dit natuurlijk wel belangrijk.

Voorzitter: Van Nieuwenhoven

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! De heer Hofstra heeft nog een vraag gesteld over de kostendekkingsgraad. Hij begon voor de oorlog, toen alles nog goed was. Het deed mij denken aan een liedje van Wim Sonneveld. Toen de auto kwam, werd het allemaal anders. Het is zeker waar dat verbetering van de kostendekking geëist wordt. Klanttevredenheid en meer kiezen voor het openbaar vervoer horen daar ook bij. Vandaar dat het bekostigingssysteem zo is. Je probeert prikkels in te bouwen waardoor meer vervoer loont. Minder vervoer wordt dus niet beloond, wat tot voor kort wel in het systeem zat. Nogmaals, dat is geen juiste prikkel voor beter vervoer en betere inspanning.

Er is soms wat demagogisch gesproken over de rechtspositie van het personeel. Ik ben evenwel ook van mening dat het niet aangaat om marktwerking c.q. competitie in het openbaar vervoer in te voeren over de rug van het personeel. Ik ben dan ook blij met de afspraken die wij hebben kunnen maken in het kader van de commissie-Laan en naar aanleiding van het overleg daarover met de vakorganisaties. Die houden in dat naar rato van de omzet zowel direct als indirect personeel meegaat.

De heer **Hofstra** (VVD): Wij zijn er ook niet voor om deze reorganisatie over de rug van het personeel te laten lopen, maar zoals de wet nu luidt, gaat het over de rug van de reiziger en de belastingbetaler. Wil de minister daarop ingaan?

Minister **Netelenbos**: Dat is niet de manier waarop wij hier moeten praten. Het personeel gaat mee naar rato van de omzet. Ook de CAO gaat mee, zoals is geregeld in de Wet personenvervoer 2000. De overgang van het personeel is niet via dwingend recht geregeld en dus kan daarvan worden afgeweken. Zo is er in de wet de verplichting opgenomen om een driehoeksoverleg te starten binnen één maand na de concessieverlening, waarin kan worden nagegaan op welke wijze een en ander geregeld wordt. Tevens is er een beleidsregel vastgesteld, waarmee kan worden afgeweken van de algemene systematiek van het wetsvoorstel. De vraag is gesteld hoe de vakbeweging daarover denkt. Welnu, ik denk dat wij goed overleg met de vakbeweging hebben gevoerd. Ik weet dat de vakbeweging weliswaar niet tevreden is over de beleidsregel, maar voor het overige is zij tamelijk tevreden over de afspraken, zo is mijn indruk. De discussie over spoorvervoer is iets anders, maar die is nu niet aan de orde. Die discussie komt nog.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik had voorspeld dat de vakbonden tevreden zijn. Ik vertegenwoordig hier echter met name de reizigers en de belastingbetalers en ik ben niet

tevreden. Wij laten namelijk vrijwillig een doelmatigheidsslag zitten die ons moet helpen om de kostendekkingsgraad gunstig te beïnvloeden. Het Burgerlijk Wetboek is goed genoeg, ook voor de onderhavige sector.

Minister **Netelenbos**: Bij een totale bedrijfsovername geldt het Burgerlijk Wetboek. Dat is ook hierbij aan de orde, maar het gaat bij het onderhavige onderwerp vaak om delen van bedrijven die in een concessie overgaan. Dan is het plotsklaps veel ingewikkelder. Je moet daarvoor een goede regeling afspreken, want er is altijd iemand de dupe. Gesteld dat wij de nieuwe concessieverlening rationeel gaan regelen, dan blijft er personeel in het moederbedrijf, het bestaande bedrijf, zitten. Je knipt bijvoorbeeld NS op en dan gaat een deel van het personeel over naar een ander bedrijf. Als wij de heer Hofstra volgen, blijft NS zitten met personeel dat hij vanwege de rationaliteit niet naar het nieuwe bedrijf wil overhevelen. Wie is dan de dupe? Bij bedrijfsovername gaat het personeel mee, zoals is geregeld in het BW. Bij het opknippen van concessies is dat heel ingewikkeld. Daarom gebeurt er wat. Als je doet wat de heer Hofstra wil, gaat iedereen in de ''nee''-stand en komen wij over drie jaar bij de evaluatie tot de conclusie dat dit helemaal niet goed loopt. Wat schieten wij daarmee op?

De heer **Hofstra** (VVD): Dit is een zeer onbegrijpelijke redenering. Mijn voorstel leidt tot lagere kosten en dus een hogere kostendekkingsgraad. Als wij dat bij de evaluatie meten, gaat het goed.

Minister **Netelenbos**: Nee. Wilt u het personeel zomaar ontslaan?

De heer **Hofstra** (VVD): In bepaalde situaties hebben wij geen behoefte meer aan bepaalde dingen. In Engeland hebben jarenlang stokers op elektrische locomotieven gereden. Ik hoop voor ons dat die tijd hier voorbij is. Er zijn nieuwe ontwikkelingen in de economie. Wij kunnen toch niet iedereen zijn baan garanderen. Dit kan zeker niet in deze sector.

Minister **Netelenbos**: Dat wordt hier echt niet voorgesteld. Er is ook niet sprake van dwingend recht. Dit betekent dat men een maand na de overname als fatsoenlijke partners om de tafel gaat zitten om te bekijken hoe het nieuwe bedrijf met het personeel aan de slag kan gaan. Dan gelden de normale verhoudingen en de normale afspraken die je binnen een bedrijf kunt maken. Het betekent ook dat er gerationaliseerd kan worden, als dat nodig is, maar wel in de juiste volgorde. Het kan niet zo zijn dat er zoveel ''nee''-standen worden opgeroepen dat er niets gebeurt. Je moet per slot van rekening een ontwikkeling op gang brengen waarin iedereen naar believen in meewerkt. De commissie-Laan heeft goede adviezen uitgebracht, die overigens niet allemaal zijn gevolgd door mij. Sommige adviezen gingen mij te ver, maar de meeste heb ik wel gevolgd. Dat lijkt mij ook heel verstandig. De tijd zal mij gelijk geven, mijnheer Hofstra.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! Ik krijg de indruk dat er toch een vervelend addertje onder het gras zit in het mooie verhaal over de zekerheid van het personeel. Als ik het wel heb, zijn met name bij het busvervoer 80% van de kosten personeelskosten. Als er een nieuwe concessie komt, moet het personeel van het oude bedrijf mee naar het nieuwe bedrijf dat het gebied heeft overgenomen. Maar dat nieuwe bedrijf kan ook gaan bezuinigen. Als dit bedrijf te hoog heeft ingeschreven en niet uitkomt met de kosten, kan men besluiten om te gaan bezuinigen. Is het niet in het belang van de reiziger om gereden te worden door een chauffeur die niet gestrest is, maar juist goed is uitgerust? Als een bedrijf gaat bezuinigen op personeel om binnen de concessievoorwaarden toch winst te maken, krijg je gebroken diensten. Chauffeurs hebben al gestaakt tegen gebroken diensten. Zij moeten 's ochtends een uur in de spits rijden, dan moeten zij maar even zien wat zij doen, en dan vervolgens 's middags nog een uurtje en 's avonds nog een uurtje rijden. Dat zorgt voor niet uitgeruste chauffeurs of chauffeuses en dat is niet in het belang van de reizigers. Hoe wordt voorkomen dat er op die manier gesold kan worden met de diensten van het personeel? En hoe zit het met ontslagen? Kunnen mensen na een overname uit bezuinigingsoverwegingen in een reorganisatie ontslagen worden?

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! De dienstregeling maakt onderdeel uit van de afspraken in het kader van de concessieverlening. Het is natuurlijk een van de hoofdthema's waar de concessieverlenende overheid zich druk over zal maken. Daarnaast zullen er altijd bedrijven zijn die willen rationaliseren. Dat geldt voor de situatie onder deze voorgestelde wet, maar ook voor die onder de huidige wet. Dat is altijd aan de orde en daarvoor gelden de normale spelregels in het verkeer tussen werkgever en werknemer. De heer Poppe moet niet langer dit soort beelden schetsen.

De heer **Poppe** (SP): Dat is de werkelijkheid!

Minister **Netelenbos**: Nee, dat is niet de werkelijkheid. Kijkt u maar in Limburg bij het nieuwe vervoersbedrijf Arriva. De reizigers zijn daar tevreden en het personeel is tevreden. Wat wilt u nog meer?

De heer **Poppe** (SP): De minister kan een voorbeeld geven van een bedrijf waar het goed gaat, maar ik kan een heleboel voorbeelden geven waarvoor dat niet geldt. Het antwoord van de minister heeft betrekking op de dienstregeling van de bus, terwijl ik vroeg naar de diensten van de chauffeur en chauffeuse. Dat is het verschil.

Minister **Netelenbos**: Bij de NS praat men ook over de vraag of een machinist iedere keer dezelfde route moet rijden of dat hij door heel Nederland moet rijden. Ik vind dat het niet aan ons is om daarover een standpunt in te nemen. Het is echt aan het bedrijf zelf om met de machinist afspraken te maken over wat het meest in het belang is van de reiziger en van het bedrijf.

De heer **Poppe** (SP): Ik sprak over het invoeren van gebroken diensten en het ontslaan van mensen om te bezuinigen op de personeelskosten. Als de mogelijkheid van dergelijke bezuinigingen in het wetsvoorstel zit, moet die eruit. Anders kan de vakbond wel tevreden zijn, maar dan zullen de vakbondsleden niet tevreden zijn. Dergelijke bezuinigingen zullen plaatsvinden.

Minister **Netelenbos**: Natuurlijk is het niet uit te sluiten dat dergelijke thema's worden besproken. Het hangt van de onderhandelingen af of

dit soort bezuinigingsmaatregelen worden gerealiseerd. Dat betreft de normale verhoudingen in het verkeer tussen werkgevers en werknemers. Men bespreekt dit soort zaken en komt uiteindelijk tot besluitvorming. Het is niet aan mij om daar een standpunt over in te nemen en dat geldt ook voor de minister van Sociale Zaken.

De heer **Poppe** (SP): Ik vind het treurig dat een sociaal-democratische minister het normale verhoudingen noemt als er zo met personeel gesold kan worden.

Minister **Netelenbos**: Er wordt niet meer gesold dan uiteindelijk tussen werkgevers en werknemers wordt afgesproken.

De heer **Hindriks** (PvdA): Het verhaal van de heer Hofstra brengt mij enigszins aan het twijfelen. Ik heb altijd begrepen dat het in het belang van de belastingbetaler is dat reorganisaties vlot en snel verlopen en dat het personeel dat daarvoor nodig is, enkele zekerheden geboden moet worden. Ik heb ook altijd begrepen dat de reiziger er groot belang bij heeft om bediend te worden door personeel dat plezier in het werk heeft en goede arbeidsvoorwaarden heeft. Zijn de Laanregelingen juist niet nodig om de belangen van de reizigers en van de belastingbetalers overeind te houden?

Minister **Netelenbos**: Ik ben het eens met uw invalshoek en dat blijkt ook uit het wetsvoorstel.

Het zal duidelijk zijn dat aanvaarding van het amendement op stuk. nr. 41 van de heer Hofstra, inzake het uitsluitend terugvallen op het Burgerlijk Wetboek, door mij ten sterkste wordt ontraden.

Voorzitter! Wat betreft het thema reciprociteit hebben we al gesproken over de nationale reciprociteit; vervolgens moeten we spreken over de internationale reciprociteit. Daar is aandacht voor gevraagd door de heer Van den Berg, de heer Van Walsem en de heer Reitsma. Eigenlijk is de kernvraag of internationaal reciprociteit voldoende houdbaar is, ook als je kijkt naar het Verdrag van Amsterdam. De heer Reitsma vond het niet voldoende dat ik verwees naar andere lidstaten, zoals Duitsland en Oostenrijk. Toch is het zo dat die landen dit ook in de eigen nationale wetgeving hebben opgenomen en dit is – dat is belangrijk – noch door de Commissie, noch door de rechter onrechtmatig bevonden. Ik heb geen reden om aan te nemen dat dit nu wel zou gebeuren.

Daarnaast is het zo dat in het kader van het gemeenschapsbeleid wederkerigheid geen onbekend gegeven is. Bij het voorstel tot wijziging van richtlijn 91440 is in de overweging dan ook expliciet opgenomen, dat toegangsrechten beperkt kunnen worden tot ondernemingen uit lidstaten waar soortgelijke toegangsrechten worden verleend. Eigenlijk is de rechter de enige die hierop, als hij daartoe wordt uitgenodigd, in een specifiek geval definitief antwoord kan geven. De Europese markt is op dit punt echter behoorlijk in beweging. Bij de afgifte van de verklaring van geen bezwaar wordt door de NMA beoordeeld of een verklaring van geen bezwaar moet worden geweigerd als gevolg van internationale reciprociteit.

Er zijn ook nog een aantal andere EG-verdragen genoemd door de heer Reitsma en het is goed om daar even bij stil te staan. In de eerste plaats betreft het artikel 72 EEG, de standstillbepaling. Dit artikel verbiedt het om buitenlandse ondernemers in een slechtere positie te brengen dan zij reeds hadden. Deze bepaling heeft alleen een functie bij een open markt. Nu, de Nederlandse OV-markt is niet open op dit moment; het is een gesloten markt. Het staat dan de overheid vrij om niet te verslechteren. Dat is bijvoorbeeld in de aanbestedingszaak in Limburg bevestigd. Het betekent, om het maar simpel te zeggen, dat je wat je niet hebt, ook niet kunt verliezen. Dat betekent ook voor wat betreft een gesloten markt het niet in een slechtere positie brengen, want die positie is er al niet, als u begrijpt wat ik bedoel. Ook hier moet worden verwezen, in hetzelfde kader, naar richtlijn 91440. Ik ben, met andere woorden, van mening dat het, zoals we het reciprociteitsartikel nu hebben opgenomen, houdbaar is. Dat is ook belangrijk, omdat wij zowel in het kader van het openbaar vervoer, waar we nu over spreken, als in het kader van het spoorvervoer een- en andermaal over dit onderwerp hebben gesproken, waarbij toen al iedere keer deze benadering is gekozen.

Voorzitter! Er is door een aantal woordvoerders gezegd dat er nogal wat AMvB's en regelingen in het wetsvoorstel zitten en dat dit er toch wel wat erg veel zijn. De heer Hofstra heeft daar aandacht voor gevraagd, maar ook de heer Stellingwerf, de heer Van den Berg, de heer Reitsma en anderen. Eigenlijk heeft iedereen daar wel aandacht voor gevraagd. Er komt in dit wetsvoorstel één algemene maatregel van bestuur voor en dat is het Besluit personenvervoer, waarbij het zo is dat dit besluit wordt voorgehangen bij de Tweede Kamer. Het besluit kan natuurlijk niet eerder worden voorgehangen dan nadat de Tweede Kamer het wetsvoorstel heeft aanvaard. U kunt in mei waarschijnlijk het conceptbesluit tegemoetzien.

Ondertussen wordt er ook gewerkt aan ministeriële regelingen. Nu wordt gezegd dat het er misschien wel erg veel zijn, maar het gaat allemaal wel om ondergeschikte zaken. Ik moet helaas zeggen – er werd door de heer Reitsma, meen ik, gezegd dat hij dit geen argument vond – dat er ook in de huidige wet veel delegatiebepalingen zitten. Dat heeft een beetje te maken met de aard van de sector en de aard van de regelingen. Er zitten naar mijn idee geen onverantwoorde delegaties in het wetsvoorstel, want de hoofdlijnen van het wetsvoorstel liggen in de wet vast, zoals de bevoegdheidsverlening voor de concessie, de tarieven, de vergunningsplicht, de voornaamste verplichtingen en ook rechten van de vervoerder, de positie van de consument, de verklaring van geen bezwaar, de aanbestedingsplicht; dat zit allemaal in de wet zelf. De technische uitwerkingen daarvan vinden plaats via lagere regelgeving, waarbij de argumentatie iedere keer is dat dit noodzakelijk is van vanwege de flexibiliteit. Het betreft bijvoorbeeld marktmacht – hierover vond zojuist nog discussie plaats –, tarievenstructuur, berekening van omzetten in verband met marktmacht, technische eisen aan voertuigen. Die elementen laten zich moeilijk in de wet regelen. We hebben hier ook te maken met implementatie van EG-richtlijnen, zodat je te maken hebt met vergunningsvereisten die EG-gerelateerd zijn. Daardoor ontstaan ook voortdurend wijzigingen en je moet er niet aan denken, dat je de wet steeds moet herzien. Een bepaling over de voorhang-

procedure is opgenomen in artikel 97a. Het betreft hier het Besluit personenvervoer. Gisteren is gevraagd op welke punten in de wet sprake is van delegatie. Misschien is het goed dat ik een overzicht daarvan laat ronddelen, dan kunnen de leden dat zelf nagaan. Zelf ben ik nadrukkelijk van mening dat de onderhavige thema's in het wetsvoorstel zelf worden behandeld.

Voorzitter! De eis van dienstbetrekking en de beperkte vergunning: daarvoor is door veel woordvoerders aandacht gevraagd. De heren Van den Berg, Reitsma, Van der Steenhoven en Stellingwerf vragen waarom de eis van dienstbetrekking moet komen te vervallen. Ik wijs erop dat wij met STO overleg hebben gevoerd over de introductie van alternatieven. De eis van dienstbetrekking is namelijk tamelijk uit de tijd. Zelf vind ik dat je het zwartwerken niet moet tegengaan met een dergelijke eis in de wet. Dit aspect zou dus anders geregeld moeten worden. Met STO hebben we gesproken over de vraag of het mogelijk is een chauffeurspas te introduceren. Dat hebben wij ook bij de taxisector gedaan. Op die manier kun je er ook voor zorgen dat een en ander in orde is. In het overleg is naar voren gekomen, dat die pas realiseerbaar is en dat daarmee in belangrijke mate aan de behoefte van de sociale partners tegemoet zou kunnen worden gekomen. De sociale partners zelf hebben nog een andere optie naar voren gebracht: de verplichting die in de CAO voor het busvervoer is opgenomen. Zij houdt in dat de chauffeur een STO-document moet bezitten. De sociale partners zijn op dit moment in afwachting van het besluit tot het algemeen verbindend verklaren van de CAO door de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid. Uiteindelijk zal het om een van deze twee oplossingen gaan. Ik zal de Kamer tijdig informeren waarvoor wordt gekozen. Ik pleit er echter niet voor in de wet zelf de eis van de dienstbetrekking op te nemen. Dat moet niet de bedoeling zijn. Ik voer thans een goed overleg en het wordt dus of de pas die in de taxisector geldt of de algemeenverbindend-verklaring via een besluit van de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Mevrouw de voorzitter! Ik heb begrepen dat de branche zelf problemen heeft met het opnemen van het STO-document in de CAO. De leden van de branche constateren namelijk zelf dat het vaak voorkomt dat de CAO een jaarlang niet verbindend wordt verklaard. De huidige CAO schijnt ook nog niet verbindend te zijn verklaard. Dat betekent dat er een periode van een jaar kan zijn waarin geen enkele regeling van kracht is. Daarom pleit de branche ervoor hierover toch maar een bepaling in de wet op te nemen.

Minister **Netelenbos**: Er is door mijn medewerkers met betrokkenen overleg gevoerd. Er zijn nu twee opties besproken. Beide opties zouden kunnen werken. Er kan sprake zijn van een algemeen-verbindendverklaring, maar daarover moet de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid een besluit nemen. Binnenkort zal duidelijk zijn wat hij doet. Er kan ook sprake zijn van een chauffeurspas. Mijn beeld is, dat dit voldoende is en dat we hierover niet een bepaling in de wet moeten opnemen. Het ging om het thema zwartwerken en dat kunnen wij met een pas regelen, evenals wij dat in de taxisector doen. We moeten niet denken aan een animaliteit en erg dirigistisch te werk gaan. In andere sectoren hebben wij immers ook andere vormen van controle. Men kan gewoon kiezen.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): U wilt net als wij vermijden dat zwartwerken, fraude enzovoorts voorkomt. Onlangs is er bij het beroepsgoederenvervoer in en rondom Utrecht een grootschalige actie geweest en daaruit bleek, dat er iets echt fout ging. Daar waren de waarborgen niet goed. Wat is nu eigenlijk het bezwaar hierover een bepaling in de wet op te nemen?

Minister **Netelenbos**: Ik vind de eis van dienstbetrekking te ver gaan. Dan moet je ook op andere punten weer regelingen treffen. Je moet uitzonderingen maken voor uitzendbureaus en van het een komt het ander en dan ontstaat een buitengewoon star regime, terwijl het gaat om de controle. Die kan gestalte krijgen via een pas of een algemeenverbindendverklaring. Ik laat het aan de sector zelf over te bepalen wat men liever heeft. In het overleg is mij gebleken dat men vrede kan hebben met een van de twee opties. Een wet moet niet zo inflexibel zijn, want dan moet je al die uitzonderingen regelen. Dat vind ik geen mooie manier van wetgeving. Wij hebben ook nog te maken met wetgeving die staat als een huis.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter! Volgens mij staat die wet ook prima met deze passage erin. In ons amendement is het probleem van de uitzendbureaus opgelost. Er lijkt dan ook niets in de weg te staan om dat over te nemen.

Minister **Netelenbos**: Ik kan u niet overtuigen. Ik ontraad aanneming van het amendement op stuk nr. 14 om de reden die ik zojuist heb genoemd. Hetzelfde geldt voor het amendement op stuk nr. 33.

Er is veel aandacht besteed aan de beperkte vergunning. Hoe kun je ervoor zorgen dat de houder van een beperkte vergunning zich aan de wet houdt? Dat wordt door de Rijksverkeersinspectie gecontroleerd op een vergelijkbare wijze als in het beroepsvervoer. Het betekent dat men zich aan de rij- en rusttijden moet houden die voor alle wegvervoerders gelden. Waarom kun je dat niet anders regelen? De heer Hindriks stelde gisteren aan de orde dat een voetbalclub zijn eigen teams ergens naartoe brengt. Als je dat niet wilt toestaan, zal er een enorm probleem ontstaan. Voor dergelijke categorieën moet sprake zijn van een beperkte vergunning. De sportvereniging, de zangclub en allerlei vrijwilligersorganisaties vallen onder die regeling. Het zou buitengewoon ingrijpend zijn als wij besloten om daarmee te stoppen. Dat kan echt niet. Er wordt wel gecontroleerd via de RVI.

De heer Van Walsem vraagt of PPS is uitgesloten via de Wet personenvervoer 2000. PPS-projecten hebben vooral te maken met investeringen in infrastructuur. Dat heeft in principe niet zoveel te maken met de Wet personenvervoer 2000. De verzelfstandiging van de gemeentelijke vervoersbedrijven zal afgezonderd zijn van de vervoerder, waardoor aanbesteding mogelijk wordt gemaakt. Voor beheer en onderhoud van railinfrastructuur is een PPS-constructie mogelijk. Ik neem aan dat de heer Van Walsem bij PPS geen andere gedachten heeft dan ik nu naar voren breng. PPS is zeer

nodig en uiterst interessant. De wet belemmert dat helemaal niet.

Het amendement op stuk nr. 42 van de heer Hofstra betreft de wijze waarop de bedrijven hun belangen waarderen naar rato van de omvang van het aandelenkapitaal. Hij zegt dat hierdoor een zuiverder beeld ontstaat van het marktaandeel. Als ik het goed begrijp, wordt de zeggenschap geregeld via dit amendement. De vraag is of de zeggenschap altijd gekoppeld moet zijn aan het aandelenbezit. Eigenlijk wil hij dat nu bij amendement regelen. Als dat de bedoeling is, moet ik aanneming van dit amendement ontraden. Ik meen dat er andere argumenten kunnen zijn op basis waarvan je de zeggenschap regelt.

De heer **Hofstra** (VVD): Als ik de wet goed heb gelezen – deze wet is vrij ingewikkeld, dus er kan een keer wat misgaan – telt een dochterbedrijf of een deelneming pas mee als men meer dan de helft van de aandelen heeft dan wel andere formuleringen van zeggenschap, enzovoort. Ik vind het jammer dat een bedrijf met 49% niet meetelt, want dan krijg je toch een onzuiver beeld. Daarom doe ik de suggestie – het is geen ingrijpende wijziging – om de relatief kleinere deelnemingen mee te tellen. Dan spreken wij af dat wij 49% van de omzet nemen. Een aandeelhouder kan het zelf anders regelen, maar je bent als aandeelhouder eigenaar van het bedrijf. Dit lijkt mij een simpele formule, zodat wij kleine deelnemingen ook kunnen meetellen. Overigens is deze hele discussie in een iets ander licht komen te staan vanwege de discussie die wij eerder hadden. Het is eigenlijk een verbetering in de manier van berekenen, goed bedoeld.

De heer **Hindriks** (PvdA): Het zal de heer Hofstra toch bekend zijn dat je met een heel klein percentage aandelen een heel groot aandeel in de zeggenschap kunt realiseren?

De heer **Hofstra** (VVD): Wij zijn geen detectives. Daarom moeten wij het simpel houden.

De heer **Hindriks** (PvdA): Dan moet u dat ook niet in de wet regelen.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Gehoord de eerdere discussie die wij vanmiddag hebben gevoerd, lijkt het mij niet goed om dat via het aandelenpakket te regelen. Dat is veel te rigide, want dan staat het inderdaad in de wet zelf. Daarmee is er geen ontsnappen aan. Ik ben hier dan ook niet voor.

Ik kom op het amendement op stuk nr. 43 op grond waarvan uitsluitend private partijen of althans een meerderheid van private partijen de uitvoering van het openbaar vervoer kunnen verzorgen. Dat is niet het voorstel. Ook verzelfstandigde vervoersbedrijven mogen dat doen. Er is geen plicht tot privatisering aan de orde. Ik ontraad dit amendement.

De heer **Reitsma** (CDA): Wij hebben geen zeggenschap over aandelen die gemeenten in vervoersbedrijven hebben, maar wel over nationale aandelen in het vroegere streekvervoer. Is de minister in dat opzicht nog steeds bezig met privatisering? Dat past helemaal in deze wet.

Minister **Netelenbos**: Over de stand van zaken zal ik in tweede termijn meer melden; ik heb niet helemaal paraat hoever wij met het overleg zijn. Ik ben het met de heer Reitsma eens dat het in de benadering past, maar het moet natuurlijk verstandig gebeuren.

De heer Stellingwerf heeft op stuk nr. 28 een amendement voorgesteld over het OV te water. Sommig OV te water zou kunnen worden geschaard onder het openbaar vervoer. Als wij het amendement zouden overnemen, zouden ineens alle ferry's eronder komen te vallen. Dat gaat veel te snel en veel te ver. Het lijkt mij verstandig om het OV te water voorlopig niet onder de definitie van artikel 95 te scharen, maar om via experimenten ferry's te proberen te ontwikkelen. Nogmaals, met het amendement zou het gaan om alle veerboten, in zout en zoet water. Het begrip ''vaartuig'' waarborgt geen OV te water dat in beginsel sneller is dan autovervoer. Enfin, mijn medewerkers hebben een waslijst van argumenten opgeschreven waarom het amendement veel te kort door de bocht is. Het is beter om eerst te experimenteren om naderhand te bepalen of je vindt dat sommige vormen van OV te water onder de noemer openbaar vervoer kunnen vallen.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Dat lijkt mij een begaanbare route. Ik zal er in tweede termijn op terugkomen, want ik zie de problemen die de minister schetst.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Op stuk nr. 32 heeft de heer Van der Steenhoven een amendement ingediend over laagdrempelige informatie over openbaar vervoer aan de klant. Volgens de heer Van der Steenhoven moet het eigenlijk altijd gratis zijn. De heer Hindriks zei iets vergelijkbaars. Ik ben die mening niet toegedaan. Ik zie niet in waarom het spoorboekje gratis moet zijn. Als je naar een informatienummer belt, moet je best de tikken kunnen betalen. Dat laat onverlet dat er goede informatie moet worden gegeven bij de stations en de halteplaatsen. De informatie moet uiteindelijk toch betaald worden. Uiteindelijk zal de reiziger het toch in het tarief terugvinden. Het loopt redelijk goed. De wet bevat een kan-bepaling in de zin dat de minister kan ingrijpen als het niet goed loopt. Ik ontraad het amendement.

Ik vind het te gedetailleerd om in de wet bepalingen op te nemen over veiligheid en reinheid van het openbaar vervoer en de verplichting van vervangend vervoer. Het kan wel in de AMvB worden opgenomen.

Ik heb grote bezwaren tegen bepalingen over de aansprakelijkheid van de vervoerder onder bepaalde omstandigheden. Er is namelijk nu al aansprakelijkheid van vervoerders voor vertragingen die veroorzaakt zijn door opzet of roekeloosheid. Naar mijn oordeel dient dit punt verder te worden vastgelegd in concessies en prestatieafspraken. Als je het namelijk te ongenuanceerd regelt, sta je steeds voor geschillencommissies, hetgeen iets is wat wij moeten zien te vermijden. Ik ben er dan ook geen voorstander van om het in de wet op te nemen.

De heer **Hindriks** (PvdA): Begrijp ik het goed dat u de onderdelen veiligheid en reinheid wilt opnemen in de algemene maatregel van bestuur?

Minister **Netelenbos**: Ja.

De heer **Hindriks** (PvdA): Dan is een amendement op dat punt overbodig.

Mijn volgende vraag betreft de aansprakelijkheid. Het probleem is nu juist dat die aansprakelijkheid op dit moment nogal ongenuanceerd is geregeld, namelijk in het nadeel van

de consument. Wij beogen dat te nuanceren en de balans te verbeteren ten gunste van de consument. Niet meer en niet minder en alles in redelijkheid en billijkheid.

Minister **Netelenbos**: De consumenten hebben adviesrecht waar het gaat om het programma van eisen en de concessieverlening. Ze hebben voor het eerst een wettelijke titel om hun rechten te realiseren, naast hetgeen overheden afspreken. De gemeenteraden en de provinciale staten zullen ook willen dat een aantal zaken wordt afgesproken. Bovendien wijs ik op wat er terzake nog is geregeld in het Burgerlijk Wetboek. Je moet er in ieder geval voor oppassen dat je in een wet zaken opneemt waarvan je de reikwijdte, de financiële gevolgen en de conflictrijkheid niet kunt overzien. Een algemene les in schoonheid van wetgeving heeft mij geleerd dat je altijd conflictvrije regelingen moet opnemen. Welnu, daar is in dit geval geen sprake van.

De heer **Hindriks** (PvdA): Wat u zegt over inspraakrecht etc. betreft allemaal collectieve rechten. Daar is ook niets mee, prima. Ik heb het echter over individuele rechten. Ik kan mij best voorstellen dat u het te gedetailleerd vindt om het bij wet te regelen. Dan wil ik u vragen om toe te zeggen het punt van de aansprakelijkheid in uitvoeringsregelingen op te nemen en ervoor te zorgen dat er zodoende een goede balans ontstaat ten gunste van de reiziger als consument, omdat op dit moment in de algemene voorwaarden van de dominante bedrijven waarover u het heeft, de aansprakelijkheid van bedrijven te ver afstaat van de individuele rechten van de consumenten.

Minister **Netelenbos**: Ik denk dat de heer Hindriks niet kan overzien wat hij nu eigenlijk vindt wat ik moet zeggen. Ik wijs erop dat de consumenten voor het eerst krachtens wet een positie hebben. Verder zijn er de overheden die prestatieafspraken gaan maken en die regelingen op dit punt treffen. Dat doe ik natuurlijk ook met de NS, maar dan wel op basis van dealen en wheelen, zodat je weet wat je hebt afgesproken. Als je het echter in een wet of bij AMvB krachtens wet oplegt, weet je niet precies wat je regelt. Ik zou het dus echt in de programma's van eisen en in de concessies willen vastleggen. Ik zal aan de POVB vragen om hiervoor richtlijnen te geven aan de concessionarissen zodat ze zich van een en ander bewust zijn.

De heer **Van Walsem** (D66): Ik kan mij voorstellen dat je die aansprakelijkheid beter in de concessievoorwaarden kunt regelen. Aangezien de vervoersbedrijven wel eens de neiging hebben om te overdrijven ten gunste van hun eigen zaak, zou je in het algemeen wel in de wet kunnen opnemen dat daar waar aansprakelijkheid totaal wordt uitgesloten, er sprake is van nietigheid.

Minister **Netelenbos**: Maar dat is al geregeld in het BW. Aangezien ik begrijp dat dit een voor de Kamer aangelegen punt is, zal ik ervoor zorgen dat wij nog eens precies alle wettelijke aangrijpingspunten buiten de OV-wetgeving opsommen waarin dit is ondergebracht. Het is in ieder geval niet zo dat de consument met lege handen staat, aangezien het BW een aantal van dit soort zaken regelt.

De heer Van den Berg heeft gevraagd of het wetsvoorstel voldoende ruimte biedt voor stationsverboden. Het antwoord daarop is: in sommige gevallen wel. Wanneer de reiziger structureel zwartrijdt, kan de rechter hem wegens het niet in bezit hebben van een geldig plaatsbewijs de toegang tot het openbaar vervoer en de voorziening ontzeggen. Het is u bekend dat wij in het kader van andere vervoersbewijzen nadenken over meer ''sophisticated'' systemen, maar die zijn er nog niet. Niet in dit wetsvoorstel, maar in het strafrecht kennen wij echter al een regeling.

De heer Van der Steenhoven heeft gevraagd of het klopt dat het SVV-2 een verdubbeling van het openbaar vervoer als norm stelt. In het SVV-2 stond dit streefbeeld: er is een samenhangend stelsel van vervoersvoorzieningen dat in 2010 in staat is om op de belangrijkste corridors in de spitsuren 50% tot 100% meer reizigers te vervoeren dan in 1986. Daar kun je volgens mij veel kanten mee uit.

Op het punt van experimenten zijn vragen gesteld over de vijfde nota van wijziging. De heer Reitsma heeft gevraagd hoe het zit met de bekostiging in verband met meerjarenafspraken. Om ervaring op te doen met meerjarenafspraken, heb ik in de vijfde nota van wijziging de bekostiging onder het experimentenartikel gebracht. Een van de leereffecten van het experiment is het effect op die bekostiging. Door middel van een experiment is het dan weer mogelijk om een beperkt aantal decentrale overheden uit te nodigen om tot meerjarenafspraken te komen. Ik heb zojuist al een aantal steden genoemd waarmee wij dat op dit moment beproeven. De financiële ruimte hiervoor zal binnen de begroting moeten worden gevonden. De rijksbijdrage voor de exploitatie van de andere decentrale overheden zal niet door die experimenten worden beïnvloed.

De heer **Reitsma** (CDA): Gisteravond is bijvoorbeeld Apeldoorn aan de orde geweest. Past het experiment in Apeldoorn voor gratis terugrijden in een dergelijk experiment of valt dat onder de reguliere bekostiging, waarmee men het dus maar moet zien te redden?

Minister **Netelenbos**: Ik zal het straks nog even navragen, maar mijn primaire reactie is dat het daar niet onder valt, omdat men zelf iets doet met de kostendekkendheid. Je kunt immers enigszins variëren in de zones die men gebruikt voor de strippen; de minister stelt het maximumtarief vast, maar daarbinnen kunnen de zones op een bepaalde manier worden geordend. Ik neem aan dat men dat daar gedaan heeft, maar ik zal dat straks navragen, zodat ik daar in tweede termijn op kan terugkomen.

Ik kom tot een afronding. Ik heb volgens mij op alle amendementen gereageerd. Wij hebben het over veel vragen, knelpunten en zorgen gehad; ook het woord ''angst'' is gebruikt. Veel overheden staan echter al in de startblokken om met het wetsvoorstel aan de slag te gaan. Men bereidt zich daarop voor. Het is goed dat wij deze discussie afronden, want door de lengte van de discussie – bijna tien jaar – begint dit alles een beetje moeizaam te worden. Daarom is het goed dat wij nu over het wetsvoorstel praten. Ik hoop dat het straks zal worden aanvaard. Om de heer Hindriks te citeren: concurrentie of geen concurrentie, that's the question. Ik hoop dat dat per 1 januari 2001 het geval kan zijn.

Netelenbos

De vergadering wordt van 16.00 uur tot 16.30 uur geschorst.

De **voorzitter**: Het overzicht van de minister van de delegatiebepalingen zal als noot aan de Handelingen worden toegevoegd. Dat lijkt mij de beste oplossing voor dit stuk.

(De noot is opgenomen aan het eind van deze editie.)[1]

□

De heer **Reitsma** (CDA): Mevrouw de voorzitter! Ik dank de minister hartelijk voor haar bijdrage in eerste termijn. Zij kwam op een aantal onderdelen behoorlijk tegemoet aan wensen die mijn fractie in eerste termijn op tafel heeft gelegd. Ik ben het met de minister eens dat het goed is dat er nu een wetsvoorstel ligt, na een proces van zes à tien jaar. Volgende week zal bij de stemmingen blijken of wij dit wetsvoorstel voldoende vinden. Er is in ieder geval lang genoeg en tot in detail over gepraat. Het had eigenlijk sneller gemoeten en gekund, maar de meesten weten wel wat de oorzaak van dit lange proces is geweest: het is of was, ook binnen de coalitie, een redelijk controversieel onderwerp.

Ik noemde in eerste termijn drie hoofdpunten, die redelijk cruciaal zijn voor mijn eindoordeel over de wet. Het eerste betreft de noodzaak om de periodieke betwistbaarheid verplicht te stellen. Kan dat niet worden overgelaten aan decentrale overheden? Ik ben het eens met het instrumentarium in het wetsvoorstel, in de vorm van een omschrijving van de manier waarop de periodieke betwistbaarheid kan en moet plaatsvinden. De cruciale vraag blijft echter of de decentrale overheden dit oppikken en er voor de reiziger het beste uithalen. Of moet de nationale overheid een stok achter de deur hebben om in 2004 35% van het totaal in de openbare aanbesteding te verkrijgen? Ik ben ervan overtuigd, na verschillende reacties uit de regio's van vervoersautoriteiten gehoord te hebben, dat in Nederland dat percentage zeker gehaald zal worden. De verdeling zal in de regio's echter niet gelijk op gaan. De fractie van het CDA blijft daarom van mening dat wij de decentrale overheden niet moeten betuttelen. Zij moeten zelf kunnen bepalen voor welk bedrag en in welk gebied zij een openbare aanbesteding zullen doen. Ik wacht het antwoord van de minister in tweede termijn op dit punt af. Ik denk er echter sterk aan om omtrent de facultatieve benadering alsnog een amendement in te dienen.

Ik vind dat, waar bepaalde vervoerders een ontheffing kunnen krijgen om van een concessieduur van zes naar twaalf jaar te mogen gaan, dit best aan de vervoersautoriteiten overgelaten kan worden. Wat mij betreft is het niet de minister die deze ontheffing moet verlenen. Ik maak hier echter geen cruciaal punt van. Ik heb de indruk dat de minister, als men een gemotiveerd verzoek indient, volgend zal zijn.

Wat het openbaar vervoer betreft, blijft mijn zorg bestaan inzake de sociale functie en de onrendabele lijnen. Dat staat of valt echter niet met deze wet. Het zal een punt zijn waar wij naar mijn mening jaarlijks bij de begrotingsbehandeling naar moeten kijken. De sociale functie en de ''dunne lijnen'' mogen niet verdwijnen. Als de uitvoering van de wet of het normale vervoersbeleid van de decentrale overheden daartoe leidt, moet de nationale overheid in kunnen grijpen.

De minister heeft gezegd dat er een Concessiewet komt waarin het spoor nog wordt geregeld. Ik vind dat naar aanleiding daarvan een grondige discussie moet worden gevoerd. De minister kent onze opvattingen terzake. Ik sluit niet uit dat enkele onderdelen van de wet toch weer moeten worden gewijzigd als het spoor er integraal onderdeel van wordt. Ik ben er absoluut niet van overtuigd dat de Nederlandse wetgeving spoort met de Europese regelgeving. Bij het busvervoer zal dit iets minder relevant zijn. Ik parkeer dit onderwerp en kom erop terug bij de behandeling van de Concessiewet.

Voorzitter! Mijn tweede hoofdpunt betreft het aantal vervoersautoriteiten. Ik kan instemmen met de nota van wijziging van de minister op dit punt. Het is goed dat er wat dit betreft in 2001 een diepgaande evaluatie plaatsvindt. De CDA-fractie blijft van mening dat het er in het belang van een integraal OV-systeem in Nederland minder moeten worden. De minister heeft echter door deze nota van wijziging een angel uit de wet gehaald.

De minister heeft verder een nota van wijziging ingediend die ertoe strekt de termijnen iets op te schuiven. 2003 is 2004 geworden met de logische gevolgen voor de daaropvolgende termijnen. Ik dank haar hiervoor. Op deze wijze kan er een serieuze evaluatie plaatsvinden.

Hetgeen in het wetsvoorstel wordt bepaald omtrent de marktmacht, is voor ons een onbegaanbare weg als de minister uitgaat van een percentage van 33. Als er een AMvB komt met het percentage 100 is het probleem natuurlijk opgelost, maar ik verwacht niet dat dat gebeurt. Er blijven twee mogelijkheden over. De ene is de lijn van de NMA om niets te regelen. Daar gaat mijn voorkeur naar uit. Voor mij is het echter ook bespreekbaar dat de minister met een nota van wijziging komt waarin staat dat de desbetreffende artikelen tot het evaluatiemoment niet in werking treden. Ik doel nu op het moment waarop wordt beoordeeld of het percentage van 33 moet worden gehandhaafd. Als blijkt dat het wél noodzakelijk is omdat het beter is voor de reiziger, kan via een KB-constructie een marktmachtartikel worden geïntroduceerd.

Wat betreft het besloten busvervoer is mijn fractie er voorstander van het STO-document in de wet op te nemen. Als de minister ons ervan kan overtuigen dat het opnemen ervan materieel dezelfde uitwerking heeft als de door haar aangegeven opties – algemeenverbindendverklaring of de chauffeurspas – dan willen wij er serieus over nadenken om de minister te volgen. Ik kan dat nu niet goed overzien. Voorlopig geef ik er de voorkeur aan het in de wet op te nemen.

Ik kom over het voorbeeld van de HTM te spreken. De minister heeft gezegd: als de vervoersautoriteit – het kaderwetgebied Den Haag – geen openbare aanbesteding krijgt, mag dat bedrijf niets, terwijl het staat te popelen om aan de slag te gaan in de stad of de regio. Ik kan die lijn wel volgen, maar ik heb ernstige twijfels of die lijn juridisch volgehouden kan worden. Ik nodig de minister uit aan te geven of dat het geval is. De invalshoek is wel logisch gezien de redeneertrant van de minister. Een goed openbaarvervoersproduct wordt in de groeimogelijkheden belemmerd. Het is een bedrijf dat uitermate goede producten aan kan bieden. Het is zonde dat de beste in een ander gebied weggestreept moet worden omdat de vervoersautoriteit

een andere visie heeft. Daar zit nog een spanningsveld.

Ik kom te spreken over de rechtspositie van het personeel. De CDA-fractie heeft altijd gezegd dat de plannen van de commissie-Laan integraal moeten worden overgenomen. De minister heeft dat bijna gedaan. Zij heeft in de stukken een keurige opsomming gegeven. Ik herinner de fractie van de VVD aan de opstelling van minister Jorritsma. Zij heeft onder druk van een staking op enig moment tegen de chauffeurs en de bonden gezegd: ik zal ervoor zorgen dat een en ander wordt geregeld. Daardoor kon minister Jorritsma voorkomen dat Nederland wat het openbaar vervoer betreft plat ging. Vervolgens had zij overleg met de bonden naar aanleiding van het advies van de commissie-Laan. Zij zegde de bonden toe dat er een bescherming zou komen van het directe en indirecte personeel. Als de VVD haar lijn handhaaft, dan gaat zij dwars in tegen de stelling van Jorritsma: contract is contract. De VVD stuurt haar eigen voormalig minister van Verkeer en Waterstaat naar huis, wat dit dossier betreft. Ik vind wel dat de VVD geweldig risicovol bezig is. Als het amendement wordt aangenomen – ik zie geen meerderheid, dus het gevaar is niet zo groot – dan voorspel ik dat wij dan in dezelfde situatie zitten en dat de reizigers de dupe worden van het plat gaan van het openbaar vervoer. Ik doe een beroep op de Kamerleden om het amendement van Hofstra over het BW niet te steunen.

Ik kom te spreken over de opstelling van de PvdA: Ik heb de afgelopen zes à tien jaar redelijk eensgezind met de PvdA over dit dossier op kunnen trekken. Wij waren in staat met GroenLinks en de kleine christelijke partijen een aantal zaken in dit dossier te sturen, waardoor de wet anders is geworden dan die in de geest van Jorritsma. Dat heeft mij altijd goed gedaan. Ik vond het pikant dat de PvdA op twee onderdelen afweek van de zeer consistente lijn. Het eerste betreft het marktmachtdenken. De PvdA is het eens met de gedachte van een meerderheid van de Kamer om het probleem op te lossen. Het tweede was de ontwikkelfunctie. De PvdA was er furieus op tegen om verplichtend in de wet te zetten dat die naar de vervoerders moet. Ik deel hier de opvatting van de minister. Ik hoop dat wij in het vervolg door één deur kunnen.

De fractie van de VVD koos in eerste termijn de opstelling dat het openbaar vervoer 100% kostendekkend moet worden. Als zij die politieke lijn doortrekt, is dat een garantie dat in driekwart van Nederland het streekvervoer wordt afgebroken. Ik hoop dat die doelstelling niet uitkomt. De tarieven zouden 300% à 400% omhoog moeten. Dan komt er echt niemand meer in het openbaar vervoer.

De rijksoverheid moet vanuit de rijksbegroting de komende jaren een bijdrage blijven leveren aan de exploitatiesubsidies in het openbaar vervoer. Wij mogen best kijken tot hoever dat kan gaan. Kan de kostendekkendheid worden vergroot? Maar ook als het openbaar vervoer wordt uitgebreid, zal het in feite altijd noodzakelijk zijn dat er een deel door de overheid wordt bekostigd. Volgens mij zit de minister ook op die politieke lijn en niet op de lijn van de VVD.

Ik wacht nog even met ons eindoordeel over het wetsvoorstel. Ik wacht af hoe de minister reageert op de opmerkingen over de periodieke betwistbaarheid en op het amendement dat ik wellicht nog voor de stemmingen indien, over de facultatieve invalshoek. Ik heb de indruk dat de PvdA en andere partijen daar wel oren naar hebben. Ik wacht ook nog even af met welke definitieve wijzigingen de minister komt ten aanzien van het marktmachtmechanisme. Pas daarna kan ik het definitieve oordeel opmaken hoe mijn fractie zal stemmen over het wetsvoorstel.

□

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! Sommigen hebben opgemerkt dat de SP-fractie in dezen dogmatisch zou zijn. Niets is minder waar. Wij zijn absoluut niet dogmatisch, maar proberen logisch en helder na te denken over ontwikkelingen in de samenleving. De SP-fractie is voorstander van een voor mijn part dominante monopolist, die goed is en maatschappelijk en democratisch wordt gecontroleerd. Dat is beter dan slecht met elkaar concurrerende bedrijven die moeilijk te controleren zijn. De heer Hindriks kwam volgens mij niet uit een van mijn interrupties in zijn betoog, maar wij zaten gisteravond nogal krap in de tijd voor interrupties. Stel dat drie gegadigden aan een aanbesteding meedoen, maar alledrie ver onder de eisen van de concessieverlener uitkomen, dan zal die zijn wensen aan de beste van de drie moeten aanpassen, want anders komt hij er nooit uit. Zo is het mogelijk dat bedrijven die inschrijven om de zes jaar de kwaliteit van het openbaar vervoer naar beneden draaien.

De heer **Hindriks** (PvdA): Hebt u wel eens een aanbesteding gedaan, met een bestek?

De heer **Poppe** (SP): Ik weet hoe het vroeger bijvoorbeeld in de bouwwereld ging.

De heer **Hindriks** (PvdA): Volgens mij niet.

De heer **Poppe** (SP): Daar werden onderling afspraken gemaakt over de kwaliteit en de prijzen. Dat zou hier ook kunnen. Houd het maar eens tegen!

De heer **Hindriks** (PvdA): Laat ik u informeren. Op het moment dat offertes niet aan de specificaties voldoen, volgt er normaal gesproken een herziene inschrijving. Het verhaal dat je je dan bij de beste van de slechte aanbieders moet aansluiten, slaat dus nergens op.

De heer **Poppe** (SP): In de bouwwereld was dat indertijd anders wel het geval, want men kon niet anders. Er zal toch openbaar vervoer moeten zijn. Dan moet er iemand een concessie krijgen, want anders rijdt het busje niet meer. De bedrijven kunnen sterk sturen, zeker als zij onderling afspraken kunnen maken.

De heer **Hindriks** (PvdA): Bent u voor het bewaken van marktmacht en dus een tegenstander van machtsposities van bedrijven? Dat zou nieuw zijn. Blijkbaar heeft u er iets tegen als bedrijven afspraken maken. Dat ben ik overigens volstrekt met u eens, maar het betekent wel dat je iets aan de machtsposities moet doen. Je moet dan marktbewaking invoeren. Daar hebben wij in Nederland de NMA voor.

De heer **Poppe** (SP): Daar kom ik zo dadelijk nog op. Voorzitter! De heer Hindriks is als marktsocialist en naar ik heb begrepen als ex-ondernemer

sterk voor marktwerking. Ik heb er op zichzelf ook niets tegen, behalve tegen de uitwassen, de slechte kanten ervan; die staan wij hier dan ook voortdurend te bestrijden. De markt is eigenlijk een ongeleid projectiel, want wie is de markt? Als het niet goed gaat, zou je de markt moeten opbellen; wel, probeer het telefoonnummer maar te vinden. Met andere woorden, er worden met deze en andere wetten pogingen gedaan om met de NMA sturing te geven aan hele liberalisering van de Paarse kabinetten. Op zichzelf is daar niets mis mee, maar wat is er mis met een goed functionerende nutsfunctie van het openbaar vervoer? Als het al jaren niet goed gaat en ook de PvdA, die al die jaren in het kabinet heeft gezeten, daarin geen verbetering heeft kunnen brengen, dan kunnen private bedrijven dat toch niet plotseling wel beter gaan doen? Het is ook mogelijk dat de overheid heeft zitten snurken en niet de goede maatregelen heeft genomen. Dat is het geval, denk ik. Doe dan betere voorstellen, zou ik zeggen.

Dan wil ik even ingaan op de reciprociteit, wat volgens mij hetzelfde is als wederkerigheid, en dat lijkt mij een wat beter te begrijpen woord. Ik zie het wel voor me: de HTM gaat in Rotterdam rijden en de RET in Den Haag; het GVB in Amsterdam neemt Arnhem over en F. Jansen, vervoerder in Tietjerksteradeel, schrijft in op een concessie voor het vervoer van Gare du Nord naar Tuileries in Parijs. Dat kan gezellig worden, maar het is natuurlijk de vraag of wij er iets mee opschieten. Het gaat erom dat het openbaar vervoer verbeterd wordt en dat wat al goed is, overeind blijft. Dat is met dit wetsvoorstel nog maar de vraag, want de gevallen waarin het goed gaat, worden niet als voorbeeld genomen. Er wordt trouwens helemaal geen voorbeeld genomen aan bestaande situaties waarin het goed loopt. Die worden dus niet versterkt, integendeel.

Wat de toegankelijkheid en dergelijke betreft, er komen consumentenplatforms die kunnen meewerken aan het opstellen van het programma van eisen. Prachtig, maar dat kan bij een nutsbedrijf natuurlijk ook; dat had ook eerder moeten worden gedaan. Het is helemaal niet logisch dat de consument, de reiziger, alleen bij meer marktwerking meer invloed zou moeten krijgen.

Er is ook nog wat gegoocheld met maximale marktpercentages, waarschijnlijk omdat de markt niet goed functioneert. Wij kunnen de beslissing natuurlijk ook uitstellen en afwachten hoe de ontwikkelingen zullen zijn. Dit lijkt mij een heel goed idee en wat mij betreft zal dit leiden tot afstel van deze verdere liberalisering van het openbaar vervoer.

De minister zegt dat er maar een paar dominante spelers op de markt zijn, en eigenlijk zelfs maar één. Die moet versnipperd worden, want er mag geen monopolie ontstaan. Wel, dan moet de minister toch duidelijk maken in welk opzicht die ene monopolist het zo vreselijk slecht doet dat die opgeknipt moet worden en of versnippering ook voor de zekerheid voor het personeel en de rust in het openbaar vervoer zoveel beter zou zijn. De minister heeft mij er veeleer van overtuigd dat wij deze weg niet moeten inslaan dan het omgekeerde. Zij heeft vreselijk haar best gedaan, maar het is echt niet gelukt om mij te overtuigen. Nogmaals, beter een goede monopolist dan een slechte markt.

De minister is ook ingegaan op de integratie van de tarieven en de chipkaart. Ik heb gezegd dat het niet nodig zou moeten zijn om bij het overschrijden van een concessiegrens opnieuw te chippen en nogmaals het starttarief te betalen. Ik vind dat raar, merkwaardig en onrechtvaardig. Om dit te voorkomen is integratie van de tarieven nodig, maar dat gaat weer helemaal tegen de marktgedachte in. Dan moet elke marktpartij in de verkregen concessie een eigen beleid kunnen voeren. Dat is versnippering en dat is niet goed. Dat blijft onrechtvaardig.

Wij hebben een amendement ingediend over de 65-plussers, een onderdeel van beleid dat ook aan de markt zou moeten worden overgelaten. Het wetsvoorstel kan inhouden dat de 65-plusser in het ene gebied na 9.00 uur voor 50% van de prijs kan reizen en in het andere gebied voor 25% of voor 100%. Als een 65-plusser grensoverschrijdende tochtjes maakt, wordt het goed lastig. Dit is goed onrechtvaardig. Ik ben dan ook van mening dat voor het hele land moet gelden dat reizen met de bus in bepaalde daluren voor 65-plussers de helft van de prijs kost. Dit moet centraal geregeld worden. Daarvoor staan wij hier. Wij houden ons amendement dus aan.

De heer Hindriks heeft de minister gevraagd om aan de hand van harde cijfers aan te geven waar het wel en niet goed gaat. Ik heb het antwoord niet gehoord, maar misschien de heer Hindriks wel. Toch moet de minister in tweede termijn duidelijk maken waar het vreselijk slecht gaat en dat daarom een verdere liberalisering van het openbaar vervoer absoluut noodzakelijk is.

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik hoorde de heer Poppe zeggen dat hij zijn amendement aanhield. Dat kan niet. Wil hij het amendement in behandeling laten of trekt hij het in?

De heer **Poppe** (SP): Ik laat het gewoon op tafel liggen. Je moet hier ook altijd op je woorden passen.

Voorzitter! Er zijn veel amendementen ingediend en die amendementen die dit slechte wetsvoorstel wat minder slecht maken, zullen wij steunen. De VVD-amendementen moeten wij maar letterlijk op de markt gooien. Die amendementen steunen wij dus niet.

Ik dien de volgende motie in over de kaartintegratie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat decentralisatie en aanbesteding van het stads- en streekvervoer kunnen leiden tot een verplichting vaker dan éénmaal het hoge starttarief te betalen;

van mening, dat dit tot onaanvaardbare tariefstijging voor de reiziger kan leiden;

verzoekt de regering naast kaartintegratie ook tariefintegratie te garanderen, zodat reizigers slechts éénmaal het hoge starttarief hoeven te betalen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Poppe. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 55 (26456).

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! Het

kan zijn dat er door deze liberalisering opnieuw onrust ontstaat en de rechtszekerheid van het buspersoneel niet gegarandeerd is. In een interruptie heb ik gezegd dat je op het personeel kunt bezuinigen door middel van gebroken diensten voor het personeel. Er zijn afspraken gemaakt tussen de vakbonden en de vorige minister van Verkeer en Waterstaat, nu de minister van Economische Zaken. Die afspraken bieden geen garanties voor de rechtszekerheid van het personeel. Ik vrees dat wanneer een concessieaanvraag is toegewezen, de concessiehouder een beetje te ruim heeft ingeschreven en binnen zes jaar wat in de problemen komt, deze er alles aan zal doen om de winstmaximalisatie te handhaven. Aangezien de personeelskosten gemiddeld 80% van de kosten van het vervoersbedrijf zijn, kan het haast niet missen dat die terechtkomen bij de mijnheer en de mevrouw die ons aardig moeten ontvangen als de deur van het busje opengaat. Dat zou heel slecht zijn. Ik hoop ook niet dat het gebeurt. Ik kan nu overigens al zeggen dat, als het toch gebeurt, ik de acties van het personeel steun.

□

De heer **Van den Berg** (SGP): Mevrouw de voorzitter! Ik dank de minister oprecht voor de beantwoording in eerste termijn. Het was een vrij volledige beantwoording. Veel van onze vragen zijn daarmee genoegzaam bediscussieerd en ik kan mij nu beperken tot een enkel punt.

Wat de hoofdlijn van de discussie betreft, ben ik enigszins teleurgesteld dat wij ook nu geen echte discussie over de noodzaak en de waarde van marktwerking in het openbaar vervoer hebben kunnen voeren. Ik heb de indruk dat de minister dit een beetje als een gepasseerd station beschouwt, zeker op dit moment. Ik begrijp dat vanuit politiek oogpunt wel. Zij heeft natuurlijk te maken met het regeerakkoord, maar ik vind toch dat er een fundamentele discussie moet plaatsvinden, zoals wij die ook op andere terreinen over nutsfuncties hebben. De opstelling van mijn fractie tegenover het marktdenken als zodanig op dit soort terreinen is bekend. Wij zijn daar zeer beducht voor uit het oogpunt van de garanties voor de publieke en sociale functie die deze nutsvoorzieningen hebben. Ik constateer dat wij wel een goed debat hebben kunnen voeren over meer waarborgen voor de nutsfunctie. Ik zie ook dat het wetsvoorstel aan waarde en betekenis wint op dat punt door het overnemen van amendementen en door nota's van wijziging. Ik zie dus wel een kwalitatieve verbetering, maar de centrale vraag blijft voor mij of wij marktwerking op dit terrein wel moeten willen en wat de waarde en betekenis enerzijds en de risico's anderzijds zijn. Deze discussie zal hoe dan ook wel doorgaan en wij komen er bij evaluaties en verdere wijzigingen van deze wet zeker op terug.

Twee onderwerpen staan centraal in deze wet. Ten eerste is dat de marktwerking, waarbij ik de concrete vraag heb welke garanties er zijn tegen een dreigende kaalslag, met name van de meer onrendabele lijnen. Hebben de provincies voldoende instrumenten en heeft de minister voldoende instrumenten om dat te voorkomen? Dat blijft voor mij een punt van zorg. Het tweede hoofdpunt is de decentralisatie. Op dat punt hebben wij een goede discussie gevoerd. De minister heeft op een aantal punten zelf gezegd dat zij meer centrale regie met de bijbehorende instrumenten omhelst. In dat verband noem ik het amendement op stuk nr. 11 van onze fractie dat haar een aanwijzingsbevoegdheid betreft. De minister heeft gezegd dat zij dit amendement wilde overnemen. Helaas was ik door een acute dringende omstandigheid op dat moment even buiten de zaal, dus ik heb daar toen geen reactie op kunnen geven. Maar ik kan uiteraard gaarne instemmen met overname van dit amendement.

De **voorzitter**: Het amendement-Van den Berg (stuk nr. 11) is overgenomen.

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik heb op het punt van de decentralisatie overigens nog steeds een duidelijke wens, waarmee ik bij de heer Reitsma aansluit. Bij echte decentralisatie moeten wij ook de decentrale overheden de ruimte geven om al of niet tot aanbesteding over te gaan. Als zij de kans zien, zoals met de spoorwegen op dit moment gebeurt, om dezelfde voordelen voor de reiziger te bereiken via een andere weg dan openbare aanbesteding, vind ik dat zij uit het oogpunt van een goede decentralisatie daartoe de ruimte moeten krijgen. Ik heb uit het antwoord van de minister nog steeds niet begrepen waarom dat niet zou kunnen. Van de heer Reitsma heb ik gehoord dat hij overweegt na het antwoord van de minister in deze termijn een amendement op dit punt in te dienen. Ik zie dat met zeer veel belangstelling tegemoet en ik sta daar in beginsel sympathiek tegenover.

Ik dank de minister ook voor de positieve bejegening van het amendement op stuk nr. 13 inzake de veiligheid in het openbaar vervoer, dat inmiddels is ingetrokken en geen onderdeel meer uitmaakt van de beraadslaging.

Wat betreft de wetgeving als zodanig, voorzitter, blijf ik het toch wat betreuren dat we nu niet tegelijkertijd over de spoorwegwetgeving kunnen spreken. Dat komt eraan; ik begrijp dat. Maar ook ik denk dat als we de concessiewetgeving voor het spoor met de daarbij noodzakelijke wetswijzigingen, ook in deze wet, bespreken, wij dan ook naar deze wet als zodanig op een aantal punten opnieuw zullen moeten kijken om een harmonie te krijgen, een goed wetgevingsproduct ten aanzien van het totale openbaar vervoer, in deze nieuwe Wet personenvervoer.

Overigens wijs ik erop – misschien is dat al aan de orde geweest – dat de wet nog steeds Wet personenvervoer 2000 heet. Ik vraag me af of dat zo blijft: dat zal wel 2001 worden, in ieder geval wat de ingangsdatum betreft. Ik weet niet of dat ook in de wetstekst als zodanig moet worden aangepast – we hebben dat in het verleden in een soortgelijk geval wel eens gedaan – maar dat laat ik graag even aan de minister over. Ik neem in ieder geval aan dat de invoering niet vóór 2001 zal zijn.

Over data gesproken, voorzitter, nog het volgende. Ik ben van mening dat de beide nota's van wijziging die we in dit debat hebben zien langskomen – de zesde nota van wijziging ten aanzien van de kaderwetgebieden en de zevende wat betreft het moment van evaluatie, met de daaruit voortvloeiende verlenging van andere termijnen –, verbeteringen van de wet zijn. Ik stem daar graag mee in. We hebben zelfs – dat is een vrij unieke figuur – een ontwerpnota van wijziging zien langskomen. Dat is nu eigenlijk medewetgeving in optima

forma, zo zou ik haast kunnen zeggen. Ik heb daar wat dat betreft niet zoveel bezwaar tegen. Over de aangekondigde wijziging – het moet nog uit dit debat blijken of deze draagvlak heeft – kan ik namens mijn fractie zeggen dat de daarin uitgezette lijn wat ons betreft een zeer begaanbare weg is en ook een verbetering van het wetsvoorstel zou inhouden. Wat ons betreft zou dit, als dit een nota van wijziging werd, geen bezwaren oproepen.

Voorzitter! Ik wil het hierbij laten. Ik heb een aantal punten genoemd die voor ons erg belangrijk zijn. Ik wacht nog op enkele antwoorden. Ik heb zelf de indruk dat er een aantal wezenlijke vragen, met name ten aanzien van marktwerking, voor onze fractie blijven liggen. Anderzijds constateer ik dat door nota's van wijziging en amendering de wet als zodanig ook in juridisch opzicht aanmerkelijk verbeterd is. Ik kijk wat dat betreft iets positiever tegen de wet aan dan ik in eerste termijn kon doen, maar ik wacht graag het antwoord in tweede termijn en bovendien het verloop van de stemmingen over de amendementen af ten behoeve van ons eindoordeel over de wet.

□

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Voorzitter! Uiteraard ook van onze kant dank aan de minister voor het antwoord, dat helder en adequaat was. De minister heeft nog eens uiteengezet dat het niet zozeer gaat om minder overheid, maar vooral om een andere overheid. In dat licht hebben wij ook haar oordeel over een aantal amendementen gezien. Zij heeft op een aantal amendementen positief gereageerd. Het gaat dan met name over die amendementen die ook betrekking hebben op de versterking van haar eigen positie. Er zal bij aanneming van die amendementen of bij het reeds overgenomen zijn ervan, nadrukkelijker sprake zijn van terugvalopties en de mogelijkheid om in laatste instantie ook randvoorwaarden te scheppen. Daarmee komt zij in ieder geval op een aantal punten aan ons tegemoet en daar zijn wij blij mee.

Wij waren wel wat verbaasd – daar sluit ik een beetje aan bij de heer Reitsma – dat PvdA en VVD vooralsnog niet akkoord gingen met het oordeel van de minister over het amendement op stuk nr. 12. Alhoewel, daar ging de heer Reitsma nog niet zozeer op in, maar wel op het punt dat de PvdA-fractie een wat ander geluid heeft laten horen dan tot nog toe in de hele discussie van de afgelopen jaren. Maar nu nog even over het amendement op stuk nr. 12, dat nu het amendement op stuk nr. 46 is geworden. Ik heb me er in ieder geval wat over verbaasd dat beide fracties daar toch stemming over verlangen. Wat verzet zich ertegen zo nodig minimumvoorwaarden – want daar gaat het ons om – te stellen aan de concessies? Ik zou dit dan ook vooral in de richting van collega Hindriks willen vragen, want met name vanuit zijn fractie vond ik het een wat vreemde reactie. Als de minister het al overneemt, waarom dan zelf daar niet ook maar bij aangesloten?

De PvdA fractie heeft sowieso een wat opvallende opstelling gekozen, daar waar het ging over de marktmacht van de vervoerders. Ik wil op dat punt even verwijzen naar de nota naar aanleiding van het verslag. Op bladzijde 39 staat: ''Een vervoerder met een veel beter aanbod maar een te hoog marktmachtpercentage zou toch eigenlijk niet geweerd kunnen worden, zo vinden de leden van de fractie van GroenLinks, omdat de kwaliteit van het openbaar vervoer vooropstaat. De leden van de PvdA-fractie sluiten zich hierbij aan en vragen zich af wat de meerwaarde voor de reiziger is om een te grote onderneming met het beste bod te weren.'' Het gaat mij natuurlijk om de zin: De leden van de PvdA-fractie enzovoorts. Hun opstelling hier staat nogal op gespannen voet met wat de heer Hindriks gisteren naar voren heeft gebracht. Ik kon hem daarop bij interruptie niet meer wijzen en daarom zeg ik dat nu. Blijkbaar wil hij er nu op ingaan, maar wat mij betreft had hij dat in zijn eigen termijn ook mogen doen.

De **voorzitter**: Maar misschien kan de heer Hindriks kort zijn.

De heer **Hindriks** (PvdA): Het verhaal is, dat wij ons laten overtuigen door argumenten en er zijn heel goede argumenten om te denken dat marktmacht uiteindelijk niet goed is voor de consument. Ook al functioneert een bedrijf heel goed, dan moet je er toch wel eens tegen zeggen: ga uw kwaliteiten buiten deze beperkte markt gebruiken, bijvoorbeeld in Duitsland, Engeland of Zweden. Daar zijn voldoende mogelijkheden. Voorkomen moet worden dat een bedrijf een bepaalde opstelling kiest vanwege haar te sterke positie. Dat is in het belang van de reiziger, in het belang van de consument.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Ik heb willen wijzen op de grote tegenstelling tussen de benadering van de PvdA-fractie in voorgaande jaren, een benadering waarvoor zelfs nog werd gekozen bij de opstelling van de nota naar aanleiding van het verslag van enkele maanden geleden, en die waarvoor zij blijkbaar nu kiest.

De heer **Hindriks** (PvdA): Voorzitter! In een debat worden argumenten gewisseld. Op grond van die argumenten kom je tot een afweging. Het uiteindelijke standpunt wordt mede bepaald door de antwoorden van de minister. Dat heb ik gisteren een- en andermaal gezegd. Dat zal straks ook blijken.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Jawel, maar toen u gisteren uw stelling poneerde, had de minister nog helemaal niets gezegd. De minister heeft nu gezegd dat zij bereid is tot uitstel te komen. Daartoe heeft zij een soort ontwerp van een nota van wijziging ingediend. Blijkbaar is die toezegging de onderbouwing die u nodig hebt om een draai te kunnen maken.

Voorzitter! Wij menen dat 25% een goed percentage voor het maximale marktaandeel in het openbaar vervoer kan zijn, maar dan alleen in Europees perspectief. Als men dit percentage in de Nederlandse verhoudingen laat gelden, doet men naar ons gevoel toch onrecht aan de positie van belangrijke Nederlandse spelers op het veld. Tot die spelers kunnen naast Connexxion straks ook de gemeentelijke vervoersbedrijven en de NS horen. Andere spelers zijn uiteraard niet uitgesloten. Wat dat betreft vind ik dat wij thans te veel redeneren op grond van de nu bekende Nederlandse situatie. De minister heeft suggesties gedaan voor het handhaven van de bepaling over de marktmacht in de wet, maar de inwerkingtreding van een aantal bepalingen daarover in de tijd naar achteren geschoven. Op zichzelf biedt dat een uitweg uit een mogelijke impasse. Voor de

PvdA-fractie is dat wellicht een vluchtweg, maar naar mijn gevoel wordt daarmee ook onduidelijkheid gecreëerd. Zelf ben ik niet erg te porren voor een belangrijke rol van de NMA op dit punt. Mij bekruipt het gevoel dat de Kamer haar eigen verantwoordelijkheid te veel ontloopt. Hoe dan ook, ik meen dat, ongeacht de suggesties van de minister, ons amendement op stuk nr. 30 van grote waarde blijft. Dat biedt namelijk ook een uitweg uit de impasse. Het voorziet in het opnemen van een kan-bepaling in artikel 49. Een maximumpercentage zou daarmee nu niet worden voorgeschreven, maar de minister zou de mogelijkheid worden geboden om op een gegeven moment te zeggen: ik constateer dat het nodig is paal en perk aan de ontwikkelingen te stellen. Zij kan vervolgens van haar wat ruimere bevoegdheden gebruik maken.

Voorzitter! Ik heb wat het percentage van het marktaandeel betreft een motie die ik bij dezen wil indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat:
- nog niet geheel duidelijk is op welke wijze grenzen worden gesteld aan het maximaal te behalen marktaandeel in het regionaal openbaar vervoer op nationaal niveau;
- intussen wel is te verwachten dat buitenlandse ondernemingen een marktaandeel in het Nederlandse openbaar vervoer willen verwerven, terwijl Nederlandse ondernemingen wellicht een aandeel op de markten van andere lidstaten zullen willen verwerven;
- Nederlandse ondernemingen in verschillende lidstaten vooralsnog geen toegang krijgen tot de markt;
- moet worden voorkomen dat hierdoor in EU-verband onevenwichtige concurrentieverhoudingen ontstaan;

verzoekt de regering binnen de EU te pleiten voor een maximaal marktaandeel in het openbaar vervoer van 25%,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Stellingwerf. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 56 (26456).

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Voorzitter! Voor het spoorvervoer moeten wij op de Concessiewet wachten, aldus de minister. Wat ons amendement betreft, is er sprake van een misverstand dat wij zelf in het leven hebben geroepen. In de toelichting van het desbetreffende amendement spreken wij over stadsgewestelijk railvervoer. De minister heeft volstrekt gelijk dat dit absoluut niet aan de orde is. Wij bedoelden dat eigenlijk ook niet, maar dat was dus een fout. Wij beseffen dat het railvervoer niet in het geding is. Het ging ons erom dat de contractsector werd opgenomen in de desbetreffende bepaling. Die kan dan worden betrokken bij de vaststelling van het percentage voor de marktmacht. Ik overweeg een wijziging op dat punt.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Dat is ook overbodig, omdat dit reeds het geval is. Het Besluit personenvervoer zal dat al voorstellen.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Dat is dan een volgend misverstand bij ons. Wij zullen dat bekijken voor de stemming.

Wat de evaluatie betreft komt de minister de Kamer tegemoet. Op het punt van het mogelijke einddoel – dat staat nu al in de wet – is zij naar mijn gevoel echter niet ingegaan. Ik meen dat je vóór een goede en zorgvuldige evaluatie niet al kunt zeggen hoe de uitkomst van die evaluatie ongeveer moet zijn. Het amendement op stuk nr. 26 is voor ons van belang. Ik vraag de minister om er expliciet op in te gaan.

Over de rechtspositie van het personeel is al veel gewisseld, ook bij interruptie. Er ligt een gezamenlijk amendement van collega Van der Steenhoven en mijzelf over het STO-document. De minister brengt de mogelijkheid van een pas in. Het zal mij een beetje een zorg zijn, als het maar wordt geregeld, wat mij betreft in de wet. Ik heb het gevoel dat je het niet voor één aspect via de algemeenverbindendverklaring doet. Daar gaat het nu toch vooral om. Ik ben nog niet overtuigd door de lijn die de minister heeft gekozen.

Het OV te water betreft een nieuwe en wellicht onverwachte loot aan de OV-poot. Ik vond de benadering van de minister tegemoetkomend. Haar suggestie om een paar jaar via het experimenteerartikel met deze modaliteit te werken spreekt mij wel aan. Wil zij daartoe initiatieven nemen? Als zij er op enigerlei wijze positief op kan reageren, ben ik bereid het amendement in te trekken. Ik laat het nu nog even open.

De vijfde nota van wijziging, op grond waarvan wij het amendement op stuk nr. 25 hebben ingetrokken, regelt het in stand blijven van de rijksbijdrage. Daar ging het ons natuurlijk ook om. Dat is bijvoorbeeld van belang bij de proef die men in Apeldoorn wil opzetten in de vorm van een piekkaart. Daarvoor moet de rijksbijdrage overeind blijven. Dat lijkt mij juist de bedoeling van de nota van wijziging van de minister. Het Rijk is absoluut geen cent meer kwijt wanneer Apeldoorn in die zin een proef doet. Men claimt alleen dat de rijksbijdrage die in het voorgaande jaar is uitgekeerd in stand blijft. Die flexibiliteit is nodig om een experiment te kunnen opzetten.

Ten slotte kom ik bij de reisinformatie. Ik was het eens met het oordeel van de minister over het amendement van collega Van der Steenhoven. Dat wil echter niet zeggen dat er helemaal niets mogelijk is. Voor boekjes en cd-rom's moet je natuurlijk betalen. Datzelfde geldt voor de telefoonkosten. Het gaat erom dat de kosten van het personeel dat wordt ingezet bij de OV-bedrijven voor de reizigersinformatie exorbitant hoog zijn. Daaraan zal iets moeten gebeuren. Wellicht kan collega Van der Steenhoven op dat punt met een iets genuanceerder amendement komen.

□

De heer **Van Walsem** (D66): Voorzitter! Ik dank de minister voor haar uitgebreide en gedegen beantwoording. Wat mij buitengewoon geplezierd heeft, is dat zij ons op een aantal zaken tegemoetgekomen is. Dat kan ik niet altijd van deze minister zeggen. De acceptatie van het wetsvoorstel is daarmee voor ons veel gemakkelijker geworden.

De heer Reitsma heeft net als ik gesproken over de reciprociteit. Ik

heb er eerder over gesproken in het kader van de HSL. Ik denk dat reciprociteit in het openbaar vervoer internationaal juridisch niet afdwingbaar is. De minister heeft zich bereid getoond de marktmachtartikelen op te schorten. De discussie over dit onderwerp is daarmee minder opportuun geworden. De NMA moet sowieso kijken naar machtsmisbruik bij de bedrijvigheid in onze samenleving. Zij moet ook hier een rol spelen en moet daarvoor voldoende bevoegdheden hebben.

De evaluatie wordt verschoven naar 2004. Dat is goed, want dan is de ervaringstijd langer. De heer Hindriks heeft een amendement ingediend over de criteria bij de evaluatie. Dat had ik zelf kunnen voorstellen. Ik vind het goed dat wij niet zomaar evalueren, maar dat wij weten met welke criteria wij gaan toetsen. Met de verschuiving van de evaluatie neem ik aan dat de minister ook de artikelen over het marktmachtpercentage zal verschuiven. Dat lijkt mij alleszins redelijk.

In eerste termijn heb ik gezegd dat ik enige moeite heb met de kaderwetgebieden, vanwege het ontbreken van democratische legitimiteit. De verantwoordelijkheid voor de evaluatie daarvan in 2002 ligt bij het ministerie van BZK. Omdat het niet gepast is om bij dit wetsvoorstel daarop vooruit te lopen, ga ik akkoord met de concessieverlening door kaderwetgebieden.

De minister heeft gezegd dat intergemeentelijke samenwerking reeds mogelijk is. Het amendement van de heer Hofstra in dezen zou overbodig zijn. Ik wil dat gaarne aannemen; anders had ik het amendement gesteund. Ik hoor graag waar ik kan vinden dat dit al mogelijk is.

Wij zijn akkoord gegaan met de concessieperiode van zes jaar. Het feit dat de RET tot een contract van 20 jaar is gekomen, geeft blijk van arrogantie en misschien ook wel minachting voor wat hier gebeurt. Het kan onze goedkeuring zeker niet wegdragen.

Ik meen dat de fractie van D66 niet alleen staat in haar mening dat de ontwikkelingsfunctie een vrije keuze moet zijn. Dus vrijlaten of die bij de concessieverlener blijft dan wel of die bij de vervoerder of derden komt.

Evenals ikzelf in de eerste termijn heb gedaan, benadrukte de minister het belang van de Randstadmetropool. Op die manier krijg je echt goede vervoersstromen waarop je een meer adequaat openbaar vervoer kunt loslaten. Ik meen dan ook dat dit concept nadrukkelijk bekeken moet worden, mede in het kader van Randstadrail.

De minister is er voorstander van om het eindbeeld in de wet op te nemen, zodat ook de andere partijen weten waar de politiek naartoe wil. Echter, als dat eindbeeld voor ons hier nog niet helemaal eenduidig is, wordt het wel moeilijk om het als zodanig in de wet vast te leggen. Ik sluit niet uit dat ook D66 zal kiezen voor het niet verplichten van de aanbesteding. Ik neig er in ieder geval toe om het niet verplichtend te laten zijn. Sommige vormen van publiek-private samenwerking zou ik zeker niet willen uitsluiten.

Iedereen onderschrijft uiteraard het belang van de chipkaart. De centrale overheid heeft een verantwoordelijkheid voor het tot stand komen van de chipkaart. Als die niet tot stand komt, moet de overheid daarop aangesproken worden, aangezien zij de voorwaarden moet scheppen waaronder die kaart op de markt komt. Ik vind ook dat wanneer je als overheid investeert in de chipkaart waardoor de vervoerders een belangrijk voordeel zullen krijgen, je wanneer die kaart niet doorgaat, je geïnvesteerde geld zou moeten kunnen terugkrijgen volgens de regels van de markt.

De minister is niet ingegaan op mijn opmerkingen en vragen in eerste termijn over het bekostigingsplafond. Ligt nu vast dat vanaf 2001 het bekostigingsplafond, dat op zich een rem is op de prestatieverbeteringsmaatregelen, jaarlijks met 2% verhoogd wordt? Een deel van de bekostiging wordt verleend op basis van de structuur van het gebied. Zou het echter niet eerlijker en transparanter zijn om in dit verband uit te gaan van de werkelijke kosten?

Wat betreft de chauffeurspas en het STO-document denk ik nog eens aan het voorbeeld van de voetbalvereniging die ergens een kampioenswedstrijd moet spelen en er met de bus naartoe wil gaan. Als een van de leden die in het bezit is van een grootrijbewijs de bus wil besturen, heeft hij daartoe echter op grond van genoemd document niet meer de mogelijkheid. Welnu, ik zou dat niet willen belemmeren. Dus ik ben niet voor dat STO-document. Als de chauffeurspas een flexibeler oplossing inhoudt, zou dat mijn goedkeuring nog wel kunnen wegdragen. Ik blijf er echter bij dat CAO-bepalingen niet in de wet zouden moeten worden vastgelegd waar het gaat om de naleving.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik ben bereid om mijn amendement zodanig te wijzigen dat het door u aangehaalde voorbeeld geen probleem is en gewoon tot de mogelijkheden behoort.

Voorzitter: Weisglas

De heer **Van Walsem** (D66): Dat zie ik dan tegemoet.

Tot slot constateer ik dat wij ook op het punt van het personeel akkoord gaan met het wetsvoorstel. Het is inderdaad van belang om de medewerking van het personeel te verkrijgen; daarin slaag je beter als je het personeel de huidige zekerheden geeft; dat geeft immers sociale rust en daaraan wil mijn fractie dus niet tornen. Wij gaan daarom akkoord met de desbetreffende bepalingen in het wetsvoorstel.

□

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter! Ook ik dank de minister voor de uitgebreide beantwoording. Op het punt van de effecten van marktwerking blijft er een duidelijk verschil bestaan tussen de verwachtingen van het kabinet en de verwachtingen van onze fractie. Wij hebben daar de afgelopen jaren herhaaldelijk over gediscussieerd. Verschillende leden hebben opnieuw het AVV-rapport aangehaald. De minister heeft gezegd dat je daar verschillende conclusies uit kunt trekken, maar je kunt er in ieder geval deze conclusie uit trekken: als je het mobiliteitsprobleem, zeker in stedelijk gebied, te lijf gaat met een sterke regie en een integraal mobiliteitsbeleid, inclusief alle facetten van het openbaar vervoer – parkeren, transferia enzovoort – is zo'n aanpak minstens zo succesvol als die van marktwerking. Dan moet je je afvragen of je wel met marktwerking moet beginnen. Ook die andere dingen moeten immers worden gedaan. Je kunt je dus afvragen of je niet met de omgekeerde weg bezig bent en of je in ieder geval niet ook die andere aanpak met kracht moet bevorderen,

zodat je straks een vergelijking kunt maken.

Ik kom bij de vier belangrijke punten waaraan wij dit wetsvoorstel toetsen: het al of niet verplichten van de marktwerking, de rol van de evaluatie en het eindbeeld, het marktmachtprincipe en de rol van de NMA en tot slot de regie: wie is nog verantwoordelijk voor problemen die ontstaan tussen regio's en gebieden of provincies, gelet op het feit dat de lijnen tussen verschillende concessiegebieden lopen?

De heer **Hindriks** (PvdA): Ofwel ik heb het wetsvoorstel heel slecht gelezen ofwel in 2005 – dan krijgen wij de uitslag van de evaluatie in 2004 – is nog lang niet 100% van het openbaar vervoer aanbesteed. Het is dus absoluut niet uitgesloten dat intussen elders ontwikkelingen plaatsvinden die wij kunnen vergelijken met de ontwikkelingen in gebieden waar wel is aanbesteed. Dat betekent dat ook bij de verplichting zoals die nu is geformuleerd, de door u nagestreefde vergelijking zonder meer mogelijk is. Waarom is dat dan voor u een probleem?

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): In de eerste plaats omdat het eindbeeld in het wetsvoorstel vastligt, waardoor toch gewerkt wordt vanuit het principe dat toegewerkt moet worden naar 100% aanbesteding. In de tweede plaats vinden wij dat regio's ook in het kader van decentralisatie zelfstandig beleid moeten kunnen voeren en dat regio's en provincies zelf moeten kunnen kiezen tussen marktwerking of een andere aanpak van het openbaar vervoer.

De heer **Hindriks** (PvdA): Ik neem aan dat u het met mij eens bent dat het verstandig is om aan het begin van de rit te vertellen waar je ongeveer denkt te eindigen en dat het niet verstandig is om in 2005 de hele discussie over te doen. Wij zijn al tien jaar bezig, maar blijkbaar bent u een groot voorstander van mijn amendement om over te gaan tot een harde evaluatie, met de mogelijkheid om terug te keren. Dat betekent dat dat eindbeeld er wel in staat en dat je daar, als het goed gaat en als het succesvol is, ook uitkomt, maar...

De **voorzitter**: U moet de heer Van der Steenhoven gewoon een vraag stellen, want u hebt een eigen tweede termijn.

De heer **Hindriks** (PvdA): Mijn vraag aan de heer Van der Steenhoven is: is hij het eens met die aanpak?

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik heb net het amendement van de heer Hindriks over de evaluatie gezien en ik vind het een goed amendement. Ik vind het echter niet juist om het eindbeeld vast te leggen. De heer Van Walsem wees er ook al op dat marktwerking niet op een eindbeeld in de wet vastgelegd moet worden. Aan de hand van de evaluatie moet bekeken worden wat goed en wat slecht gaat. De verschillende aanpakken moeten met elkaar worden vergeleken. Daarna kan beoordeeld worden op welke manier het verder moet. Er is geen enkele noodzaak om het eindbeeld vast te leggen, tenzij er wordt gevreesd dat er onvoldoende aan de marktwerking meegewerkt zal worden en dat regio's en provincies andere keuzes zullen maken. In dat geval is er te weinig vertrouwen in de marktwerking. Dat zou op zich ook een belangrijk feit zijn om vast te stellen.

Ik heb vier punten genoemd. Bij de interruptie van de heer Hindriks heb ik al uitgelegd waarom wij vinden dat er geen verplichting tot marktwerking in de wet moet worden opgenomen: regio's moeten hun eigen keuze kunnen maken. Provincies en regio's zijn in bestuurlijk opzicht sterk genoeg om die keuze zelf te kunnen maken. Het gaat juist om een gezonde competitie tussen een andere aanpak en marktwerking, waarbij de landelijke overheid niet voor hen de keuze hoeft te maken. Ik vind dat de minister niet voldoende is ingegaan op de vraag waarom dat niet zou kunnen.

Ik ben het zeer eens met het voorstel van de PvdA om de evaluatie uitvoerig te omschrijven. Er moet echter geen eindbeeld worden vastgesteld. In die zin komt bij mij de vraag op, op welke manier de PvdA met dit wetsvoorstel omgaat. De heer Hindriks heeft in de Volkskrant gezegd dat de PvdA twijfelt of het werkt, dat het bewijs flinterdun is, dat de besturen tevreden zijn met de huidige aanpak en dat de twijfels over de marktwerking niet weggenomen zijn. Hij vroeg zich af waarom zij alles op de schop zouden nemen. Dat zijn vrij harde argumenten om terughoudend met marktwerking om te gaan. Het is mij nog steeds niet duidelijk waar de Partij van de Arbeid staat met betrekking tot dit wetsvoorstel. Is zij bereid om een serieuze evaluatie te houden zonder zaken vast te leggen die misschien na die evaluatie gewijzigd moeten worden? Kennelijk leven er ook bij de Partij van de Arbeid veel twijfels over het effect van de marktwerking.

De heer **Hindriks** (PvdA): Ik zal op uw vragen in tweede termijn terugkomen.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Misschien dat u in tweede termijn eveneens in kunt gaan op het punt van de regie? Ook de Partij van de Arbeid vindt het kennelijk belangrijk dat er een landelijke regie is. Onlangs heeft zij een plan gepresenteerd, ''Kracht en kwaliteit'', waarin wordt gesteld dat, voor de Randstad en agglomeratie, bij het vervoer gekozen wordt voor openbare aanbesteding door de minister. De Partij van Arbeid zegt hiermee dat zij het in sommige situaties wel degelijk belangrijk vindt dat de minister de regie over delen van het openbaar vervoer in handen houdt. Dat is een ondersteuning van een aantal amendementen die door ons zijn ingediend. Daarmee wordt beoogd om de minister middels de wet mogelijkheden te laten behouden om in te grijpen als er problemen ontstaan in het openbaar vervoer, bijvoorbeeld als de sociale functie niet vervuld wordt of als er gaten vallen tussen concessiegebieden.

De heer **Hindriks** (PvdA): Ik heb goed en slecht nieuws voor de heer Van der Steenhoven. Het goede nieuws is dat de PvdA-fractie voor een regierol is. Ik kom daarop terug in mijn bijdrage. Het slechte nieuws is dat het citaat tot op zeker hoogte gewoon een schrijffout is. Wij doelen daarmee op steun voor het huidige wetsvoorstel.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Dat is een vrij essentiële schrijffout. Ik vraag mij af of het een tekstfout is of een Freudiaanse fout.

Voorzitter! Ik heb een aantal zaken genoemd die voor ons essentieel zijn als het gaat om de beoordeling van de wet. Eentje wil ik er nog noemen.

Van der Steenhoven

Dat is het marktmachtprincipe. Wij waarderen de inzet van de minister. Zij constateert dat in de Kamer het gevoel leeft dat een goed aanbod van een grote vervoerder niet genegeerd mag worden. Zij wil daarom de artikelen die daarop betrekking hebben, wat later doen ingaan. Ik heb het gevoel dat het voorstel van de minister wat onduidelijkheden bevat en ook voor de eerste twee jaar de rol van de NMA niet duidelijk erkent. Wij willen de rol van de NMA gedurende de hele periode van kracht laten zijn. Daarom geven wij vooralsnog de voorkeur aan ons amendement boven het voorstel van de minister. Wij willen een nauwe koppeling leggen met de evaluatie van het marktmachtprincipe. Ik sluit mij daarnaast aan bij de argumenten van de heer Reitsma met betrekking tot de Europese regelgeving.

Voorzitter! De rol van het Rijk ten aanzien van de verzelfstandiging en privatisering van de gemeentelijke vervoersbedrijven blijft enigszins onduidelijk. Is er sowieso geld beschikbaar voor de verzelfstandiging of is dat alleen beschikbaar als de gemeenten meedoen aan het traject van privatisering? Men weet hoe gevoelig dit ligt in een aantal gemeenten. Ook als gemeenten niet willen privatiseren, moet het toch mogelijk zijn dat de rijksoverheid het verzelfstandigingsproces steunt. Er is sprake van een onrechtvaardige behandeling als OV-bedrijven buiten hun gebied actief willen zijn maar dat niet kunnen omdat zij in een gebied zitten waar de concessieverlener heeft besloten de markt gesloten te houden. Ik noem in dit verband Haaglanden, het BRU en het ROA. Dat lijkt mij ook in tegenspraak met de Europese regels, die inhouden dat iedereen mag meedoen als er sprake is van marktwerking.

De minister heeft gezegd dat de indertijd aangenomen motie van GroenLinks om reizigersorganisaties te ondersteunen tijdens de onderhandelingen tussen de partijen in feite al wordt uitgevoerd. Zij doelde op de versteviging van de positie van deze organisaties conform het wetsvoorstel. Ik denk echter dat de motie op die wijze niet wordt uitgevoerd en vraag de minister volgens de strekking van de motie te handelen. Reizigersorganisaties nemen in toenemende mate de rol over van de politiek. Zij moeten nu onderhandelen en het is belangrijk dat zij net als de vakbeweging die onderhandelingen goed aankunnen. Dat betekent onder andere dat zij kader moeten kunnen vormen en financieren.

Voorzitter! Ik denk niet dat er na 2001 voldoende geld is om de ververgroei te honoreren. Als zich een flinke groei voordoet – hetgeen de verwachting is – zal er meer geld moeten komen voor de bekostiging ervan. Is de minister bereid zich sterk te maken voor het benutten van een deel van de meevallers?

Voorzitter! Ingaande op het amendement op stuk nr. 16 heeft de minister gezegd de vervoersbewijzen voor het spoor in de Concessiewet te regelen. Die wet zal worden ingepast in de Wet personenvervoer en daarom lijkt het mij verstandig het nu alvast te regelen.

Het amendement op stuk nr. 17 heeft betrekking op de fysieke toegankelijkheid van het OV-systeem. De minister zegt dat zij wat dit betreft al het nodige kan regelen op basis van artikel 95. Wij denken echter dat dit niet goed kan, omdat artikel 95 vooral betrekking heeft op de technische onderdelen van de voertuigen en niet in de eerste plaats op de fysieke toegankelijkheid van het OV. Wij handhaven dus ons amendement.

Wat betreft het amendement op stuk nr. 18 heeft de minister gesuggereerd niet met een verplichting maar met een kan-bepaling te werken. Wij nemen graag haar suggestie over en gaan ervan uit dat zij het amendement overneemt.

De heer **Reitsma** (CDA): Het amendement op stuk nr. 18 is vervangen door stuk nr. 58. Ik wil het oordeel van de minister afwachten. Als de minister het niet overneemt, wil ik dit amendement medeondertekenen. Ik heb dit punt in eerste termijn naar voren gebracht.

Minister **Netelenbos**: Als het woord ''kunnen'' erin wordt gebracht, kan ik het overnemen.

De **voorzitter**: Het amendement-Van der Steenhoven (stuk nr. 58) is overgenomen.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik heb al het een en ander over het amendement op stuk nr. 21 gezegd. Wij handhaven dat. De argumentatie heb ik al gegeven.

Wij kunnen ons vinden in het door de PvdA ingediende amendement op stuk nr. 49. De formulering is beter dan die in ons amendement op stuk nr. 23. Wij trekken het amendement op stuk nr. 23 in.

De **voorzitter**: Aangezien het amendement-Van der Steenhoven (stuk nr. 23) is ingetrokken, maakt het geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Over het amendement op stuk nr. 31 van de heer Stellingwerf is discussie geweest. Ik weet niet of het is ingetrokken.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Bij het antwoord van de minister kom ik erop terug. Ik heb mij nader laten informeren.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik wacht dat af.

Het amendement op stuk nr. 32 gaat over het laagdrempelig maken van de reizigersinformatie. Het gaat natuurlijk niet om het spoorboekje of de telefoontikken. Ik heb verwezen naar internet reizigersinformatie die van de ene op de andere dag fors duurder is geworden. Van de oorspronkelijke 25.000 bezoekers van die site zijn er nog maar een paar duizend overgebleven. Wij handhaven het amendement. Het is essentieel dat goede reizigersinformatie voorhanden is. Het is essentieel om mensen in het openbaar vervoer te krijgen.

Wat de STO-pas betreft, zei de minister dat het kan worden geregeld via een pas die niet in de wet geregeld hoeft te worden of via een CAO die dan verbindend verklaard kan worden. Verbindendverklaring gebeurt niet altijd. Soms zitten er periodes tussen dat een CAO niet verbindend verklaard is waardoor problemen optreden die wij willen voorkomen. Ik hecht eraan de artikelen die in de Wet personenvervoer stonden mee te nemen naar de onderhavige wet. Misschien komt de minister nog met een suggestie hoe het wel in de wet geregeld kan worden. Vooralsnog handhaaf ik het amendement.

De voorstellen van de heer Hofstra om de positie van de vakbeweging terug te dringen en de positie van het personeel uit te hollen zal ik vanzelfsprekend niet volgen. Dat lijkt mij meer een uitlokking van

arbeidsonrust dan een poging tot verbetering van het openbaar vervoer.

Het lijkt ons wel goed om een harde afspraak over de chipkaart te maken, zoals de heer Hofstra voorstelt in zijn amendement op stuk nr. 44. De minister heeft natuurlijk gelijk, dat wij de wet niet zouden kunnen laten ingaan als de chipkaart er niet op tijd is. Wij praten echter al zoveel jaren over die kaart en het schiet niet echt op. De minister zegt dat hij er in 2002 wel zal zijn, maar ik vraag mij af waarom dan wel en in de afgelopen drie, vier jaar niet. Eigenlijk wordt er al sinds het begin van de jaren negentig over gediscussieerd. Laten wij nu maar een harde afspraak met elkaar maken en die wettelijk vastleggen, dan weten wij zeker dat hij er komt. Als er echt onoverkomelijke problemen zijn, zullen die wel op een reële manier met ons besproken kunnen worden.

Het amendement van de heer Hindriks heb ik net gekregen. Ik denk dat ik dadelijk per interruptie tijdens zijn bijdrage nog om verduidelijking moet vragen.

□

De heer **Hindriks** (PvdA): Voorzitter! Ik zeg de minister hartelijk dank voor de uitvoerige beantwoording en voor de argumenten die zij heeft aangedragen. Die hebben ons geleid tot het trekken van voorlopige conclusies. Met de heer Van Walsem stel ik vast dat, tot mijn grote genoegen, er goed naar de Kamer is geluisterd. Op een flink aantal punten zijn er nota's van wijziging en dergelijke toegezegd.

Ik zal dadelijk zelf een aantal moties indienen. Er liggen er al een aantal en andere collega's zijn ook van plan moties in te dienen. Dat kan leiden tot een enorme motielawine, waarvan je je af moet vragen of dat zinvol is. Beklijft dat wel? Vinden wij over een jaar nog steeds dat zij zo vreselijk nuttig waren?

Ik hoop dat de minister wil bekijken of zij het eens is met het veronderstelde doel van de moties. Als ik dat van haar mag horen, zal ik zoveel mogelijk moties meteen weer intrekken. Het gaat mij om het te bereiken doel en niet om de hoeveelheid papier die wij hier elke dinsdag opnieuw behandelen.

De **voorzitter**: Ik wil mij uiteraard niet inhoudelijk met het debat bemoeien, maar u zou ook een andere weg kunnen kiezen. U kunt in tweede termijn uw verlangens naar voren brengen. Als er dan na de tweede termijn van de minister nog punten over zijn waarop u werkelijk een motie wilt indienen, kunt u altijd nog een derde termijn vragen, om snel een motie in te dienen. Om nu, zoals u zelf zegt, een groot aantal moties in te dienen, dan naar de minister te luisteren en nu al aan te kondigen dat u ze daarna waarschijnlijk of wellicht weer intrekt, vind ik een merkwaardige procedure, waar ik geen groot voorstander van ben.

De heer **Hindriks** (PvdA): Dank voor deze procedurele aanwijzing! Ziet u het dan maar zo, dat ik de moties voorlees en indien om onze bedoeling duidelijk te maken. Anders dwingt u mij waarschijnlijk tot een derde termijn. Wat mij betreft, beperken wij ons in termen van moties tot die dingen die werkelijk cruciaal zijn. Dat geldt ook voor de fractie van de PvdA. Daar kunt u mij op aanspreken.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik deel volstrekt uw opvatting. Anders maken wij onze eigen Kameruitspraken zwakker. Heeft de heer Hindriks het over moties? Hij heeft ook een aantal amendementen ingediend.

De heer **Hindriks** (PvdA): Ik heb het over moties.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Ik vind de gang van zaken ook wat merkwaardig. De heer Hindriks zegt dat de voorzitter hem bijna dwingt tot een derde termijn, die hij wil voorkomen. De voorzitter nodigt hem bijna uit om die weg te gaan.

De **voorzitter**: Ik wil er verder niet over in discussie gaan, maar mijn opmerking was er inderdaad door ingegeven dat ik liever zie dat er in een korte derde termijn alleen de nog noodzakelijke moties worden ingediend, dan dat er nu enorme hoeveelheden moties worden voorgelezen die toch weer ingetrokken zullen worden. Maar goed, ik zal de beraadslaging niet langer ophouden.

De heer **Hindriks** (PvdA): Voorzitter! Ik begon mijn betoog in eerste termijn met de zin: Concurrentie of geen concurrentie, dat is de kwestie. Dat is nog steeds de kwestie, maar voor onze fractie is het het belangrijkste dat er goed openbaar vervoer tot stand komt, toegankelijk voor iedereen en voor een redelijke prijs. De vraag is nu of dat met dit wetsvoorstel bereikt wordt. Door de argumenten van de minister ben ik ervan overtuigd geraakt dat het zinvol is om er bij het invoeren van concurrentie om concessies – want het is geen marktwerking, ik herhaal het nog maar eens – voor te zorgen dat het voldoende volume heeft en bestuurslagen enige dwang op te leggen voorzover die niet direct geneigd zijn om mee te werken. Dit zal er ook bij dit wetsvoorstel toe leiden dat er bij de evaluatie ruim voldoende mogelijkheden zullen zijn om een vergelijking te maken tussen de vervoersgebieden waar nog geen concurrentie om concessies is ingevoerd en vervoersgebieden waar dat wel het geval is. Wij vinden dat dit systeem alleen kan worden ingevoerd als de doelstellingen ervan vooropstaan en als wij bij de evaluatie ook werkelijk het succes ervan meten. Wij doen dat aan de hand van het aantal reizigerskilometers, het verbeteren van de dienstverlening, gelijkblijvende of lagere tarieven, bereikbaarheid en toegankelijkheid. Ik heb deze criteria in een amendement neergelegd. Als het systeem succes heeft, kan het ook sneller ingevoerd worden, want wat goed is, komt snel. Daarom hebben wij amendementen ingediend om te bewerkstelligen dat het systeem bij een positieve uitkomst van de evaluatie voor de rest van de vervoersgebieden sneller wordt ingevoerd dan op dit moment in de wet is voorzien. Wij brengen de termijn terug naar 2005 voor de gemeenten en naar 2007 voor de totale invoering.

Natuurlijk moet de overheid haar regierol behouden; de amendementen daartoe zullen wij ondersteunen. Als de overheid terugtreedt uit haar producerende functie of deze onderbrengt bij een verzelfstandigd bedrijf, dan heeft zij de plicht om de randvoorwaarden te bewaken, om ervoor te zorgen dat de doelen gerealiseerd worden. Er blijft dus wel degelijk een verantwoordelijkheid voor de minister en voor de concessieverlenende overheden, en er is dus een rol voor de politiek. Die rol houdt echter niet meer in dat de politiek tot in detail het vervoer bepaalt en dat zij zich tot in detail

bemoeit met de tarieven. Ook gaat het niet meer om het verzinnen van hoe een dienstregeling zou moeten werken of hoe je de ene dienstregeling op de andere zou moeten laten aansluiten. Nee, het is een kwestie van toezien op de resultaten van de bedrijven die de uitvoering voor hun rekening nemen. Het gaat dus om randvoorwaarden, daar zit de regierol van de overheid. Daarnaast dient zij machtsposities op de markt te voorkomen.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! Er waren bij de NS enige problemen: er zouden loketten gesloten worden, de dienstverlening ging achteruit en bij nieuwe technieken was er een overbezetting van personeel. Daarover had ik vragen gesteld aan de vorige minister, mevrouw Jorritsma. Zij stak toen beide handen in de lucht en zei: daar ga ik niet over. Wat bedoelt de heer Hindriks dus? Wat moet de verantwoordelijkheid van de minister zijn op de punten die ik zojuist noemde? Ik had het over tarieven, verslechterde dienstverlening en de werkdruk voor het personeel. Ik sprak ook over de werkdruk in verband met de veiligheid. Zo doelde ik op spoorwegongevallen. Daar ga ik echter niet over, want dat behoort tot het personeelsbeleid van de verzelfstandigde organisatie.

De heer **Hindriks** (PvdA): Er zijn wat ons betreft een aantal zaken waar de overheid in de persoon van de minister wel over gaat. De amendementen die daarover gaan, steunen wij. Ik denk hierbij aan de tarieven. Wij vinden dat de minister daar kan ingrijpen als er sprake is van een extreme ontwikkeling van de gemiddelde tarieven. Zij kan daaraan dan een maximum stellen. Zoals aangegeven, steunen wij het amendement van die strekking. Daarbij komt dat de bedrijven zelf verantwoordelijk zijn voor een goed personeelsbeleid met goede arbeidsvoorwaarden en goede arbeidsomstandigheden. Vandaar dat wij de amendementen die dat uit de wet halen, niet steunen. Natuurlijk kan een vervoerder alleen maar een goed product leveren met gemotiveerd en goed personeel. Nogmaals, het personeel moet goed beloond worden en daarvoor moeten goede arbeidsvoorwaarden en goede omstandigheden gecreëerd worden. Dat is de taak van de vervoerder en het is aan de overheid de taak om aan de vervoerder eisen te stellen. Als die eisen goed in elkaar zitten en niet te gedetailleerd zijn, geeft dat een vervoerder voldoende ruimte voor creativiteit in die zin dat hij een goed product levert, zijn klanten goed bedient en een goed personeelsbeleid voert. De heer Poppe gelooft daar echter niet in en hij wil alles in handen van de overheid brengen. Hij laat alles het liefst via de staat produceren. Dat is mij bekend.

De heer **Poppe** (SP): Dit is volstrekte onzin. Daar heb ik het niet over. Ik probeer gewoon logisch na te denken. Ik gaf overigens het voorbeeld van de NS. Daar zou volgens de heer Hindriks de relatie tussen de rijksoverheid en de NS veranderd moeten worden.

De heer **Hindriks** (PvdA): Daar discussiëren wij nu niet over.

De heer **Poppe** (SP): Alles moet natuurlijk goed zijn, maar de vraag is hoe goed ''goed'' is. Als de spoorwegen loketten wil vervangen door automaten en de Kamer vindt dat niet goed, roept de minister: maar dat is beleid van het bedrijf en daar ga ik niet over. Die wijziging betekent voor de klant echter wel een duidelijke verslechtering. De heer Hindriks kan dat wel goed vinden, maar wat is goed? Hij is daarin volkomen onduidelijk.

De heer **Hindriks** (PvdA): Nogmaals, wij hebben het nu niet over de NS, maar ik wil best op dit voorbeeld ingaan. Ik herhaal dat het aan de ondernemer is om zijn producten op een goede manier te verkopen en daarvoor de juiste middelen in te zetten. Als het verstandig is om automaten te gebruiken, is dat mogelijk. Als ouderen het moeilijk vinden om met dergelijke automaten om te gaan, zal de ondernemer ervoor zorgen dat de kaarten op een andere manier aangeboden kunnen worden. Per slot van rekening heeft deze ondernemer er belang bij om zoveel mogelijk reizigers te vervoeren. Wel moeten wij ervoor zorgen dat die ondernemer daarvoor beloond wordt.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): De heer Hindriks wil dat de landelijke overheid op een aantal onderdelen een rol blijft spelen, onder andere bij de fysieke toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor gehandicapten. Is hij tegen deze achtergrond bereid om ons amendement daarover op stuk nr. 17 te steunen?

De heer **Hindriks** (PvdA): Ik vind dat in ieder geval een sympathiek amendement.

Voorzitter! Voor het versnellen van het succes is de evaluatie in 2004 buitengewoon belangrijk. Immers, dan stellen wij vast of dit systeem al dan niet werkt. Werkt het wel, dan gaan wij door en werkt het niet, dan gaan wij eventueel terug of stellen wij het bij. Wat ons betreft moeten onherstelbare ontwikkelingen dus voorkomen worden. Daarom vragen wij de regering om ervoor te zorgen dat er tot dat moment geen onomkeerbare stappen zijn gezet. Vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening, dat de introductie van marktwerking in het openbaar vervoer tot doel heeft de kwaliteit en het gebruik van het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken;

overwegende, dat niet op voorhand zeker is dat de operatie die door de Wet personenvervoer wordt voorgesteld, een verbetering van de concurrentiekracht van het openbaar vervoer tot gevolg zal hebben;

voorts overwegende, dat na verloop van tijd vastgesteld kan worden of het doel van de wet ook daadwerkelijk bereikt wordt;

verzoekt de regering maatregelen te nemen die voorkomen dat er tot het moment van die afweging onomkeerbare stappen richting volledige privatisering worden gezet,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Hindriks. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 61 (26456).

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Ik vraag mij af waarom de heer

Hindriks

Hindriks zo'n moeilijke weg kiest. Hij kiest voor een soort ''ja, mits''-benadering, maar is het niet veel verstandiger om voor de omgekeerde benadering te kiezen, een ''nee, tenzij''-benadering? Dit houdt in dat het niet in de wet wordt gezet, tenzij uit de evaluatie blijkt dat het wel kan en dan doe je het ook. De heer Hindriks kiest de omgekeerde weg en die is, wat mij betreft, verkeerd.

De heer **Hindriks** (PvdA): De logica gebiedt om ervoor te zorgen dat het eindbeeld in de wet wordt opgenomen, zodat bedrijven kunnen toewerken naar het succes van de systematiek. Maar dan moeten zij wel weten waar zij aan toe zijn. Juist voor bedrijven die op weg zijn – op dit moment de gemeentebedrijven – die nog geen stappen hebben gezet of halverwege zijn, is het van groot belang dat wij duidelijk maken waar wij landen op het moment dat het systeem succesvol blijkt te zijn. Dat is wat mij betreft een goede reden om het eindbeeld in de wet op te nemen. De minister heeft dat ook uitvoerig toegelicht.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Wat stelt de heer Hindriks zich precies voor bij de onomkeerbare stappen die niet gezet mogen worden?

De heer **Hindriks** (PvdA): Wij kennen allemaal de Etty-activiteiten. Ik kan mij voorstellen dat die ertoe leiden dat juist die methodiek helpt om een soort tussenfase in te lassen, waarbij bedrijven wel verzelfstandigd zijn, maar nog steeds volledig in handen van de overheid.

Voorzitter! Wij vinden de veiligheid voor personeel en reizigers van groot belang. Dat betekent dat in het vervoer extra personeel zal moeten komen en dat fysieke maatregelen nodig zijn: camera's, tourniquets, mobilofoons, halteplaatsen en betere handhaving. Wij hebben de minister hier ook over horen praten en op een aantal punten hebben wij toezeggingen gekregen. Daar zijn wij blij mee. Wij steunen amendementen die daar nader op duiden en wij zullen daar bij volgende gelegenheden nog op terugkomen, want veiligheid voor personeel en reizigers is essentieel om ervoor te zorgen dat er meer reizigers in het openbaar vervoer komen.

Voorzitter! Ik heb eerder gezegd dat een groot reorganisatieproces, zoals dit, vereist dat je het personeel enige zekerheid biedt. Als je meer reizigers in het openbaar vervoer wilt hebben, is het noodzakelijk om ervoor te zorgen dat het personeel met plezier werkt. Dat vereist goede arbeidsvoorwaarden en goede arbeidsomstandigheden. Tegelijkertijd stel ik vast dat voor concurrentie een level playing field nodig is en dat iedereen onder gelijke condities kan concurreren. Op dit moment bestaan hiervoor een paar belemmeringen. Een daarvan wordt gevormd door de complexe, afwijkende sociale regelingen die soms per gemeente verschillen. Wij denken dat de transactiekosten verminderd kunnen worden, de transparantie verbeterd kan worden en de complexiteit teruggedrongen kan worden. Dat is in het belang van iedereen. Daarom roepen wij op om te komen tot één vervoers-CAO. Ik weet dat dit een lastige proces zal zijn en dat het moeizaam zal gaan. De Kamer gaat er ook niet over, maar ik wil wel een beroep op de partijen doen om te kijken of wij zover kunnen komen. Ik doe dat beroep mede namens de heer Van Walsem van D66.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de verschillende vervoersmodaliteiten in het collectief personenvervoer onder verschillende CAO-afspraken vallen;

voorts overwegende, dat een van de doelen van de Wet personenvervoer 2000 is om door middel van concurrentie de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer voor de reiziger te vergroten;

van mening, dat concurrentie tussen vervoersmodaliteiten bevorderd wordt door een level playing field te creëren;

overwegende, dat geen concurrentie op arbeidsvoorwaarden in het openbaar vervoer mag ontstaan;

verzoekt de regering te bevorderen dat één CAO wordt afgesloten voor de werknemers werkzaam in het collectief personenvervoer,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Hindriks en Van Walsem Naar mij blijkt, wordt zij voldoende gesteund.

Zij krijgt nr. 62 (26456).

De heer **Hofstra** (VVD): Het feit dat ik mijn hand opsteek om de motie te ondersteunen, betekent niet dat ik instemming met de motie betuig.

De **voorzitter**: Dat is duidelijk, althans het is procedureel gezien een correcte opmerking.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik zeg dit, omdat het anders wat vreemd is als ik kritische vragen over de motie stel. Punt 1: wij gaan niet over CAO's. Dus waarom zullen wij ons hiermee in godsnaam bemoeien? Punt 2: als we naar één CAO zouden gaan, dan weten we precies wat er gebeurt; dan wordt het nog duurder. Als u derhalve al een motie op dit punt indient, dan zou ik zeggen: zoveel mogelijk CAO's!

De heer **Hindriks** (PvdA): De chaos die ontstaat op het moment dat we uw adviezen volgen in dit land, zal ongekend zijn en zal ook bepaald niet ten goede komen aan de concurrentiepositie van Nederlandse bedrijven. Ik denk dus dat we uw adviezen maar in de wind moeten slaan. Ik denk voorts dat in dit land het gelukkig zo is dat dankzij het poldermodel, dankzij de zeer verantwoordelijke opstelling van vakbonden en overigens ook dankzij de onderhandelingsbereidheid van werkgevers, er in heel veel gevallen goede algemene CAO's tot stand komen, bijvoorbeeld voor de hele industrie. Ik heb daar geen slechte ervaringen mee. Ik heb er zelfs heel goede ervaringen mee. Het enige wat wij zeggen, is: zorg daar ook voor in het vervoer.

Want laten we wel wezen: vandaag is het zo dat als bij één bedrijf, Arriva, chauffeurs met elkaar een vergadering hebben, het kan blijken dat de één het dubbele verdient of anderhalf keer zoveel voor hetzelfde werk. Dit is mij bekend en wat mij betreft is dat een onbegaanbare weg en moeten wij daar eigenlijk vanaf. We gaan er niet over, maar we kunnen wel een beroep doen op de verantwoordelijke

werkgevers en de verantwoordelijke bonden om met elkaar om de tafel te gaan zitten en te kijken of zij een goede oplossing kunnen verzinnen. Dat is wat we hiermee doen.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! Bedoelt de heer Hindriks daarmee te zeggen dat, bij wijze van spreken, iemand met een touringcar-CAO niet op een lijndienst mag rijden? We gaan inderdaad niet over CAO's; dat maken de mensen zelf wel uit natuurlijk. Maar is hij niet bang dat het water naar beneden stroomt en dat we straks allemaal taxi- of touringcar-CAO's krijgen?

De heer **Hindriks** (PvdA): Het aantrekkelijke van de heren Poppe en Hofstra is dat zij zo contrair van mening verschillen. De heer Hofstra verwacht een opwaarts effect en de heer Poppe verwacht een neerwaarts effect. Ik denk dat werkgevers en werknemers heel verantwoordelijk zijn en ongetwijfeld een heel aantrekkelijk midden weten te vinden.

De heer **Poppe** (SP): Dat betekent dat de PvdA nu al oproept om in ieder geval de openbaarvervoers-CAO richting touringcar-CAO te laten zakken, want dat is het midden.

De heer **Hindriks** (PvdA): Ik heb groot vertrouwen in de kracht van solidariteit binnen de vakbeweging.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Een CAO is een kwestie van sociale partners; dat is al voldoende gezegd. Waarom brengt de heer Hindriks in dit debat niet de beperking aan dat de PvdA zelfstandig de sociale partners oproept rekening te houden met zijn wens en waarom verplicht hij de minister die oproep te doen? Brengt hij de minister daarmee niet in een geweldig lastige positie? Want de minister moet soms weer om tafel met diezelfde partners. Heeft hij dat in zijn afweging om een motie in te dienen wel betrokken?

De heer **Hindriks** (PvdA): Ik vind dat u daar een punt heeft, eerlijk gezegd. Ik zal daar tekstueel zeker nog naar kijken. Maar ik neem aan dat u een oproep tot sociale partners zou willen ondersteunen en dan zou het een oproep van de Kamer kunnen zijn.

Voorzitter! Ik ga door naar het volgende punt, met betrekking tot de STO. De minister heeft gezegd dat een vervoerspas afdoende zou zijn, parallel aan wat er bij de taxi's gebeurt. Ik kan me er iets bij voorstellen dat dit zo zou zijn, omdat je daarmee de doelen kunt realiseren. De vraag is, waarom het voor taxi's in de wet geregeld is en voor wat betreft de vervoerspas op dit moment niet. Mijn vraag aan de minister is of zij bereid zou zijn een vergelijkbare, analoge regeling voor een vervoerspas in de wet op te nemen. Zou dat niet tot stand komen, dan hechten wij er toch aan dat terwille van het beperken van zwartwerken enz. – alle argumenten zijn wat dat betreft bekend – een pas wordt geïntroduceerd en dan zouden wij overgaan tot amendering. Er ligt een amendement van de heer Van der Steenhoven dat wij in dat geval zullen ondersteunen. Maar ik hoop eigenlijk dat er een betere methode beschikbaar is en daar houd ik mij voor aanbevolen.

Ik heb net gezegd dat de overheid een zware regierol moet hebben; dat gebeurt wat mij betreft onder de NMA. Er is nu een dominantie. De minister spreekt zelfs van wurgcontracten. In Europa liggen kansen, maar waarom kunnen de statuten van Connexxion niet zo worden veranderd, dat het bedrijf in bijvoorbeeld Engeland aan de gang kan? Hierom is eerder gevraagd. Wat mij betreft zouden de statuten snel moeten worden veranderd. De marktmacht moet gecontroleerd worden. Goede concurrentie moet soms geforceerd tot stand komen. Daarom maken wij deze keus. Het middel om tot goede concurrentie te komen kan een marktmachtartikel zijn, maar het inschakelen van de NMA is eventueel even effectief. Wat ons betreft kan gehandeld worden via de verklaring van geen bezwaar. Daarom doen we de oproep de Europese richtlijn versneld in te voeren en in Nederland een koppositie in te nemen door de regels al toe te passen. Deze benadering leidt tot het indienen van de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat met het indienen van het amendement op stuk nr. 35 de controle op het vormen van dominante marktposities in het collectief personenvervoer bij de Nederlandse mededingingsautoriteit komt te liggen;

van mening, dat uitgaande van de marktdefinitie, exclusief NS kernnet en de HSL en inclusief stadsgewestelijk railvervoer, ook in Nederland als richtlijn voor maximale marktpositie aangesloten moet worden bij de conceptrichtlijn Directoraat-generaal IV van de Europese Commissie;

verzoekt de regering te bevorderen dat de Nederlandse mededingingsautoriteit bij haar toezicht op de mededinging in het collectief personenvervoer het percentage van de conceptrichtlijn ook voor de Nederlandse markt toe zal passen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Hindriks, Van Walsem en Hofstra. Naar mij blijkt, wordt zijn voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 63 (26456).

De heer **Hindriks** (PvdA): Voorzitter! Ik heb op dit punt een aanvullende vraag en die betreft het voorstel van de minister. De heer Van Walsem heeft daar ook al over gesproken. Wat ons betreft zou vanaf het moment waarop de wet in werking treedt, de NMA de bevoegdheid moeten hebben om in te grijpen indien zich onverhoopt machtsposities voordoen. Ik hoop dat de minister zal bevestigen dat deze optie in haar voorstel is verwerkt dan wel dat zij maatregelen zal nemen die daartoe leiden.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Ik wil nog een opmerking maken over de zojuist ingediende motie. Het betreft een formeel punt, namelijk de redactie van de motie. Die is in zoverre merkwaardig, dat wordt uitgegaan van een bevoegdheid die op grond van een amendement wordt verkregen. Voor het verkrijgen van die bevoegdheid moet dat amendement wel eerst worden aangenomen. Wat hier staat, kan dan ook niet. Op grond van de wet die geldt na aanvaarding van het amendement, heeft iemand een bepaalde bevoegdheid. Het is evenwel de vraag of het bedoelde amendement wordt aangenomen. De

minister heeft er al een aantal opmerkingen over gemaakt. Kortom, deze constructie is niet juist.

De **voorzitter**: U raadde blijkbaar wat ik wilde zeggen. Ik neem de vrijheid voor te stellen de motie zodanig te wijzigen, dat de passage ''overwegende, dat met het indienen van het amendement op stuk nr. 35...'' komt te luiden: ''overwegende, dat bij aanvaarding van het amendement op stuk nr. 35...''. Ik dank de heer Van den Berg zeer voor zijn opmerking.

De heer **Hindriks** (PvdA): Ik dank de collega eveneens.

Voorzitter! Wij vinden dat je bij het tot stand brengen van concurrentie moet zorgen voor de juiste condities. Dat betekent dat als de eigenaar van het bedrijf de concessie aanbesteedt, niet het eigen bedrijf mee kan doen. Iedereen weet bij wie in zo'n geval de opdracht gaat landen. Evenmin kan de concessie aanbesteed worden aan een bedrijf dat indirect wordt gecontroleerd. Daarom hebben wij op dit punt een amendement ingediend, waarmee ervoor gezorgd wordt dat bedrijven zelfstandig zullen moeten zijn om concessies te verwerven. Zij zullen onafhankelijk van de concessieverlenende overheid moeten zijn. Om een vraag voor te zijn: daar kan de methode-Etty uitstekend bij helpen.

Voorzitter! Ik stap over naar mijn opmerkingen over de consument en de rechten van de reizigers. De Wet personenvervoer is wat ons betreft een verbetering van de bestaande situatie, maar...

De heer **Reitsma** (CDA): U had het over een amendement. Welk amendement is dat?

De heer **Hindriks** (PvdA): Het amendement over zeggenschap.

De heer **Reitsma** (CDA): Welk nummer heeft dat amendement?

Minister **Netelenbos**: Stuk nr. 52.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Wat is volgens de heer Hindriks de positie van gemeentelijke vervoersbedrijven die wel verzelfstandigd zijn, maar waarvan de aandelen in handen van een overheid zijn? Die overheid kan de gemeente zijn, maar dat hoeft niet in alle gevallen zo te zijn. Mogen die bedrijven absoluut niet proberen een marktdeel binnen te halen?

De heer **Hindriks** (PvdA): Ik zal concreter zijn. De HTM is in handen van de gemeente Den Haag. De concessieverlenende overheid zou wel eens het stadsgewest Haaglanden kunnen zijn. Volgens de constructie van het genoemde amendement kan de HTM niet meedoen.

De heer **Reitsma** (CDA): Waarom vindt u dat Connexxion op een betwistbare markt wel mee mag doen?

De heer **Hindriks** (PvdA): Omdat Connexxion niet in handen is van de concessieverlenende overheid.

De heer **Reitsma** (CDA): Maar wel in handen van de rijksoverheid. Meet u niet met twee maten, als een vervoersbedrijf dat verzelfstandigd is en waar dus een goede scheiding is tussen de bedrijfsvoering en de zeggenschap van de aandeelhouder, niet mag meedoen en Connexxion wel? Hoe verhoudt dat zich tot de Nederlandse Spoorwegen, waarvoor deze minister zowel de concessieverlener als de aandeelhouder is? Die mag dan ook niks meer hebben. U moet wel consequent zijn.

De heer **Hindriks** (PvdA): Bij de Nederlandse Spoorwegen hebben wij het niet over concessieverlening in concurrentie, bij de rest van het vervoer wel.

De heer **Reitsma** (CDA): Wel degelijk. De minister geeft een concessie aan Noordned, waarin NS participant is. De minister denkt, los van de vraag of wij het ermee eens zijn of niet, aan een openbare c.q. onderhandse concessie voor de HSL-Zuid. Wie weet wat daaruit kan komen. De minister geeft via een prestatiecontract een concessie aan de Nederlandse Spoorwegen. Als ik het mis heb, had de minister het hoofd allang geschud. Met dit amendement gaat u een weg op waardoor het voor NS onmogelijk wordt om in Nederland nog een functie te hebben. Of u gaat de gemeentelijke vervoersbedrijven met een andere maat meten dan wij straks onze eigen belangrijke NS beoordelen.

De heer **Hindriks** (PvdA): Ik stel vast dat er voor het aanbesteden van het railvervoer via het kernnet – het aanbesteden van de HSL is geen onderwerp van dit debat en ook niet van deze wet – een andere methode is dan in deze wet wordt vastgelegd. Dat is een feit. Ik stel ook vast dat als je concurrentie een serieuze kans wilt geven, je het goed moet doen. Wat mij betreft geldt voor de bedrijven en de vervoersregio's die onder deze wet vallen dat er afstand moet bestaan tot het zelfstandige bedrijf. Ik ga niet zover als de heer Hofstra dat ze allemaal geprivatiseerd moeten worden, maar er moet wel voldoende afstand bestaan. Als iets in handen is van of wordt gecontroleerd door het Rijk – dat zou ook indirect kunnen – is dat wat mij betreft voldoende afstand. Maar als de controle ligt bij een orgaan waarin de eigenaar direct vertegenwoordigd is, is de afstand onvoldoende. Dat bestrijden wij met dit amendement.

De heer **Reitsma** (CDA): Als dat uw intentie is, bedoelt u dat een bedrijf mag meedoen als het verzelfstandigd is.

De heer **Hindriks** (PvdA): Ja, dat wil zeggen als het verzelfstandigd is en de eigenaar op voldoende afstand staat van de concessieverlener.

De heer **Reitsma** (CDA): Wat bedoelt u met dat laatste: geen aandelen of een deel van de aandelen hebben? Het is mij niet duidelijk wat u hiermee bedoelt.

De heer **Hindriks** (PvdA): Het gaat om een controlerend belang.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik wacht de reactie van de minister maar af. Dat lijkt mij nuttig. Dit is mij volstrekt onduidelijk.

De heer **Hindriks** (PvdA): Als bijvoorbeeld het eigendom bij de provincie ligt en de concessie door een stadsgewest of een gemeente wordt verleend, kan het bedrijf meedoen.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Volgens mij is dit een voorbeeld van de spagaat waarin de PvdA zich begeeft, doordat zij terughoudend wil zijn met de marktwerking en die tegelijkertijd wil bevorderen. Maar goed, dat is haar probleem, hoewel het nu ook het

probleem van de reiziger gaat worden. Hoe verhoudt dit zich tot de eerdere opmerkingen en moties van de heer Hindriks over de gemeentelijke vervoersbedrijven? Hij zegt dat er geen onomkeerbare dingen mogen gebeuren: men mag niet van verzelfstandiging naar privatisering. In het geval van de HTM is privatiseren de enige manier om mee te doen. De aandelen zijn in handen van de gemeente Den Haag en Haaglanden is de vervoersautoriteit. In die constructie mogen zij volgens hem niet meedoen.

De heer **Hindriks** (PvdA): Wie weerhoudt de gemeente Den Haag ervan om het recht op concessieverlening over te dragen aan een andere publieke partij dan wel om de aandelen van het bedrijf aan een andere overheid over te doen? Dat kan.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Op dat moment is het geprivatiseerd.

De heer **Hindriks** (PvdA): Dan is het niet geprivatiseerd. Het is dan nog steeds in overheidshanden. Als het Rijk of de provincie het bedrijf overneemt, blijft het gewoon in overheidshanden.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Als het Rijk het overneemt, is dat in een tijdelijke situatie, want die aandelen gaan uiteindelijk naar een particulier bedrijf toe. Ik vind dat een rare situatie. Het is eigenlijk een vorm van nationalisatie. De landelijke overheid gaat de aandelen overnemen van een gemeentelijk vervoersbedrijf en daarmee is het genationaliseerd. De heer Hindriks werkt zichzelf op dit moment verschrikkelijk in de nesten.

De heer **Hindriks** (PvdA): Dat is niet per definitie zo.

De heer **Van Walsem** (D66): Is de heer Hindriks niet bang dat met dit amendement, in het voorbeeld waarin Haaglanden de concessieverlener is, de bereidheid van Den Haag om de HTM zodanig te herconstrueren dat het een goed en gezond functionerend bedrijf wordt, sterk zal afnemen?

De heer **Hindriks** (PvdA): Ik weet niet beter of de HTM is een goed functionerend bedrijf.

De heer **Van Walsem** (D66): Als alle gemeentelijke bedrijven goedlopend zijn, hebben wij deze wet niet nodig.

De heer **Hindriks** (PvdA): Voordat wij overgaan tot openstelling en concurrentie om de concessie, moet het bedrijf op voldoende afstand worden gezet van degene die de concessie verleent. Dat zal voor de HTM betekenen dat er een andere aandeelhoudersstructuur zal komen. Ik weet niet beter dan dat dat op dit moment al in voorbereiding is. Dat zal niet per se privatisering inhouden. Het kan best een andere overheid zijn of een ander overheidsorgaan of een overheidsbelegger of verzin het maar. In de tussenfase is dat een goed idee. Op een later moment kunnen wij dan bedenken of het praktisch, effectief en succesvol is om tot privatisering over te gaan, of dat wij beter kunnen teruggaan naar de situatie van vandaag.

De heer **Van Walsem** (D66): Dan zou dat indirecte er beter uitgehaald kunnen worden.

De heer **Hindriks** (PvdA): Ik denk van niet. De kern is dat er voldoende afstand is tussen het bedrijf en de concessieverlener.

Voorzitter! Wij willen een beperkte aanvulling van de consumentenrechten. Dat komt neer op kostenloze openbaarmaking. Eerder hebben wij al gewezen op de veiligheid en reinheid. In mijn ogen is dat grotendeels overgenomen. Ik heb ook gewezen op het verplicht vervangend vervoer dan wel compensatie, en op de aansprakelijkheid van de vervoerder. In onze ogen moet dit allemaal afdoende geregeld worden. Er is een aantal amendementen voor ingediend. Wij horen graag van de minister hoe zij dit wil regelen. Met betrekking tot de aansprakelijkheid pleit ik voor een praktische methode om ervoor te zorgen dat de consumentenrechten beter in balans worden gebracht. Ik hoor van de minister graag wat daarvoor de meest effectieve methode is. Moet het in de wet of kan het het beste bij algemene maatregel van bestuur?

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de aansprakelijkheid van vervoersbedrijven voor geleden schade van reizigers nu bemoeilijkt wordt door artikel 8:108 van het Burgerlijk Wetboek;

verzoekt de regering vóór invoering van de Wet personenvervoer 2000 een uitvoerig overzicht op te stellen van de gevolgen van het opheffen van bovengenoemd artikel,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Hindriks. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 64 (26456).

De heer **Hindriks** (PvdA): Voorzitter! Vervoersbedrijven zien vandaag de overheid als klant. Echte verbetering ontstaat pas als vervoersbedrijven het geld moeten verdienen door de reiziger te gerieven. Collega Hofstra heeft daarop al gewezen. Daarvoor kunnen reizigersfinanciering of persoonsgebonden budgetten helpen. Wij vragen om een onderzoek daarnaar. Wij zeggen niet dat het per definitie zal werken. Er zijn veel verschillende methoden denkbaar. Wij willen graag horen welke methoden er zijn, wat de voor- en nadelen ervan zijn en wat de visie van de regering daarop is. Wellicht kunnen wij op korte termijn overgaan tot invoering van een systeem.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de efficiency van het openbaar vervoer beter gediend is bij financiering via de vraagzijde dan via de aanbodzijde;

in aanmerking nemende, dat persoonsgebonden financiering middels vouchers tot positieve effecten voor het openbaar vervoer kan leiden;

voorts overwegende, dat het technisch mogelijk is om een persoonsgebonden financiering mogelijk te maken via een elektronisch betalingssysteem;

verzoekt de regering verschillende methoden te onderzoeken waarop vraaggestuurde individuele financiering gerealiseerd kan worden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Hindriks en Van Walsem. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 65 (26456).

De heer **Reitsma** (CDA): Ik kan de impact van de motie niet helemaal overzien en daarom heb ik de volgende vraag. Ik wil daarbij de vergelijking maken tussen iemand die op het Friese platteland woont waar slechts twee keer per dag openbaar vervoer aanwezig is en iemand die in Amsterdam woont die dagelijks voortdurend van metroachtige OV-producten gebruik kan maken. Mijn vraag is hoe u het zich voorstelt om die betrokkenen via vouchers middelen te geven.

De heer **Hindriks** (PvdA): Ik denk daarbij concreet aan vervoerspunten. Die kun je op een chipkaart zetten. Je moet dan wel bekijken hoeveel punten je aan wie geeft en hoe je dat precies doet. Daar wil ik dus graag onderzoek naar laten verrichten. Het zal altijd zo zijn dat een deel van het vervoer niet op die manier te financieren is, omdat er sprake is van een minimum. Het openbaar vervoer heeft ook een sociale functie en vanwege die functie wil je een minimumgarantie aan lijndiensten bieden. Dat zal je altijd moeten blijven financieren. Er is waarschijnlijk een heel groot deel van het openbaar vervoer – dat zal uit het onderzoek moeten blijken – dat je op een andere manier kan financieren zodat de reiziger zelf bepaalt welke vervoerder en ondernemer hij gebruikt voor het invullen van zijn collectieve mobiliteitsbehoefte. Als je daarin slaagt, heeft dat in ieder geval het effect dat de vervoerder kijkt hoe hij de reiziger het beste kan bedienen, waardoor de reiziger een echte keuze krijgt binnen het collectief vervoer. Daar ben ik in beginsel een voorstander van zolang de nadelen niet groter zijn dan de voordelen. En dat is precies de reden waarom wij om een onderzoek vragen.

De heer **Reitsma** (CDA): Als je de financiering volledig vraaggestuurd, dus reizigersgestuurd maakt, is mijn vraag welke rol er dan überhaupt dan nog is voor de vervoersautoriteit?

De heer **Hindriks** (PvdA): Een vervoersautoriteit zal in alle gevallen ook dan concessies verlenen aan vervoersbedrijven, concessies om reizigers te bedienen en daarmee vervoerspunten binnen te halen en om te zetten in geld. Dat betekent dat je als vervoersautoriteit ook dan eisen zult stellen aan de kwaliteit, de veiligheid, de arbeidsomstandigheden van het personeel etc. Het minimumbedrag om een sociale lijnvoering te garanderen zal altijd via die vervoersautoriteit blijven lopen. Daarnaast is er nog een verantwoordelijkheid die in alle gevallen aanwezig blijft. Die betreft de relatie tussen de ruimtelijke-ordeningsmaatregelen en het vervoer. Het blijft een rol voor de vervoersautoriteit om ervoor te zorgen dat zodanige ruimtelijke-ordeningsmaatregelen en infrastructuurmaatregelen worden genomen dat een goed openbaar vervoer mogelijk wordt.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Bent u ook bereid om de uitslag van de experimenten in dit onderzoek mee te nemen? Er loopt namelijk al een aantal experimenten in Vinex-locaties met deze manier van betalen in het openbaar vervoer.

De heer **Hindriks** (PvdA): Het lijkt mij voor de hand te liggen om die erbij te betrekken. Ik heb een heel brede definitie gekozen voor dat onderzoek. Ik laat het dan ook graag aan de minister over hoe zij daaraan verdere invulling wil geven.

Voorzitter! Wij zijn voorstander van het invoeren van de chipkaart en steunen derhalve de amendementen in die zin. De complexiteit van wat nu wordt voorgesteld, is dusdanig groot dat een flink aantal mensen twijfelt aan de mate waarin het mogelijk is om het op tijd voor elkaar te krijgen. Ik heb hier een artikeltje uit OV Magazine van 12 april 2000, daarin staat: ''Wij IT'ers weten dat je niet alles ineens kunt oplossen, maar dat je zaken moet terugbrengen tot handzame, overzichtelijke brokken. Het is minder risicovol en goedkoper om bestaande bedrijfsprocessen geschikt te maken voor de komst van een chipkaart en geleidelijk toe te werken naar een eindbeeld''. Is dat geen advies om op te volgen?

De heer **Reitsma** (CDA): Ik heb een vraag over het amendement op stuk nr. 48, waarop de heer Hindriks geen toelichting heeft gegeven. Daarom kan ik de consequenties daarvan volstrekt niet overzien. Wat houdt dat amendement in, wat wordt ermee beoogd en wat voegt het toe aan het wetsvoorstel? Dat kan ik niet uit het amendement halen.

De heer **Hindriks** (PvdA): Er staat op dit moment eigenlijk helemaal niets in het wetsvoorstel over de vraag waar een concessie aan moet voldoen. Dat draagt het risico in zich dat ofwel heel grote concessies ontstaan, waarin werkelijk alles op één hoop wordt gegooid, ofwel juist veel te kleine concessies; daar zijn voorbeelden van. Als de systematiek ertoe leidt dat elke individuele lijn onderwerp wordt van een concessie, zou ik daar grote problemen mee hebben, onder andere vanwege het argument van de heer Poppe dat het dan een erg grote chaos wordt. Het amendement beoogt dus om in de wet vast te leggen dat in een concessie in ieder geval sprake moet zijn van een samenhangend geheel van vervoersstromen. Ik erken dat dit abstract is, maar dat zorgt er in ieder geval voor dat concessieverleners gedwongen zijn om na te denken: wat is die samenhang en welke vervoersstromen zijn er? Hebben wij het over een kernnet voor de stad, een stadsontsluitend systeem of een regio-ontsluitend systeem? Kortom: hoe zit de samenhang in elkaar en waarom maken wij de concessie zoals wij die maken? Het zorgt er ook voor dat individuele lijntjes niet apart kunnen worden aanbesteed.

De heer **Reitsma** (CDA): Wilt u met het amendement dus te kleine concessies voorkomen?

De heer **Hindriks** (PvdA): Dat is juist.

□

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter! Ik dank de minister voor de gegeven antwoorden. Wij waren het zowaar

op een aantal punten eens. Ik zal die punten niet herhalen en ik zal mij verder toespitsen op punten waarover wij het nog niet eens zijn; misschien kan dat dan alsnog gebeuren.

Ik mis een visie inzake de financiën op lange termijn. De minister heeft herhaald dat in de meerjarenramingen sprake is van 2% groei, maar waar staan wij met dit hele project over een jaar of tien? Hebben wij ook doelstellingen? Dat lijkt mij nodig, want ik blijf erbij dat dit anders een vreselijke kameelneus wordt en dat wij dan niet echt goed weten waar wij met deze openeinde-subsidiëring terechtkomen. Ik heb eerder al gevraagd of het langzamerhand niet verstandig zou zijn om een vrij hard onderscheid te maken tussen het deel van de gelden dat wij nodig hebben om de sociale functie in stand te houden – ik zeg tegen collega Reitsma dat de komende jaren wijzigingen in die functie zullen plaatsvinden – en het deel dat wij vooral willen gebruiken om de mobiliteit te beïnvloeden: minder met de auto en meer met het openbaar vervoer. Het lijkt mij volstrekt legitiem dat de politiek daar een opvatting over heeft.

Het verdelingssysteem heb ik al een aantal keren bekritiseerd. Voor eenvoudige mensen is eigenlijk niet navolgbaar wat er allemaal gebeurt. Als er straks ergens een nieuwe toetreder komt, is het bovendien onmogelijk dat die objectief wordt beloond. Die toetreder zit immers in het concessiegebied van een grotere broer en moet zijn hand dus maar ophouden. Als wij al iemand vinden die bereid is om mee te doen, zou ik het heel triest vinden als hij ook nog het risico loopt dat zijn opbrengsten voor een groot deel wegvloeien. Daarom is die chipkaart overigens nodig, want dan zijn wij van dat probleem af. Is het echter niet wenselijk om het verdelingssysteem overboord te gooien en tot een simpeler systeem te komen? Daarbij is natuurlijk belangrijk dat wij prikkelen tot een groter aanbod van vervoer en tot grotere vervoersopbrengsten; het element dat Nederland uit verschillende regio's bestaat, blijft echter overeind. Je zou dus ook met al of niet volledige lumpsumfinanciering kunnen werken. Mijn motto is heel simpel: als wij hier in Den Haag de delen van Nederland nu nog niet kennen, leren wij ze nooit meer kennen. Wij moeten het ook eens aandurven om een budget toe te kennen. Een prikkel is eveneens goed, dus misschien moet het een combinatie van beiden zijn. Ik verzoek de minister daar nog eens op in te gaan.

Collega Reitsma heeft gezegd dat het mijn streven is om een kostendekkingsgraad van 100% te bereiken. Ik begrijp niet waarom dat zijn streven niet is, want hoe hoger de kostendekkingsgraad, hoe beter het met het openbaar vervoer gaat. Dan zal er eindelijk sprake zijn van een spiraal naar boven. Ik heb inderdaad gezegd dat het openbaar vervoer ook duurder kan worden, namelijk als wij de autokosten variabel maken. Dat kan consequenties hebben voor het openbaar vervoer op het platteland. Ik blijf van mening dat er in plaats van grote bussen met veel plaatsen taxi's aangeboden kunnen worden. Dat kan heel goedkoop. Er zijn grenzen aan de bedragen die de overheid c.q. de belastingbetaler moet bijleggen voor individuele vervoersmogelijkheden.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik herinner u aan de beleidsvoornemens van minister Jorritsma. Zij stelde dat een kostendekkingsgraad van 50% al een enorm hoge ambitie is. Een lagere graad van 40%, 42% of 45% zou ook een goede score zijn. Een hoger percentage zal altijd leiden tot kaalslag van het openbaar vervoer op het platteland. Dat staat haaks op uw doelstelling.

De heer **Hofstra** (VVD): Dat weet ik niet. Ik ben het ermee eens dat wij met 50% al een stuk de goede kant op zijn. In kansrijke situaties moeten er echter betere mogelijkheden zijn. Op het platteland is dat natuurlijk niet het geval, want daar worden zulke kostendekkingsgraden niet gehaald. De bulk kan er evenwel goed mee vooruitkomen. Ik hoor graag van de minister op welke manier deze wet ertoe kan bijdragen dat wij de goede kant opgaan. Er kan immers een gigantisch financieel probleem op ons afkomen in de komende tien à twintig jaar.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik mag toch aannemen dat ik een beroep op de VVD mag doen om het openbaar vervoer dat op het platteland zeker een belangrijke sociale functie heeft, in stand te houden?

De heer **Hofstra** (VVD): Daar ben ik voor, maar wel met gepast vervoer: eerder een klein busje dan een grote bus. Ik weet wel dat een chauffeur het duurst is, maar een kleine bus scheelt toch enigszins in de kosten.

Collega Van Walsem sprak over een plafond van 2 mld. Ik sluit mij aan bij zijn vraag: bestaat in deze regeling een plafond? Dit hangt samen met de vragen die ik eerder stelde. Ik wil op dit punt een motie indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat volledige decentralisatie ook een decentralisatie van het exploitatiebudget wenselijk maakt;

verzoekt de regering zo spoedig mogelijk, doch uiterlijk 1 januari 2002, het huidige bekostigingssysteem (WROOV-plus) af te schaffen en over te gaan op een nieuwe budgetverdeling over de provincies, gebaseerd op enerzijds een lumpsum en anderzijds opbrengst- en vervoersgroeigerelateerd;

verzoekt de regering tevens een afkoopoperatie voor de exploitatiebudgetten te onderzoeken, waaronder de mogelijkheid van persoonsgebonden budgetten, en de resultaten aan de Kamer te zenden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Hofstra. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 66 (26456).

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter! Ik kom bij de chipkaart. Om het grote belang van dit instrument te ondersteunen, lijkt het mij verstandig om hierover een motie in te dienen. Het is immers nog niet helemaal duidelijk hoe die in de wet kan worden ingepast. Op deze wijze kunnen wij later, alvorens wij gaan stemmen, bekijken of het een of het ander een goede oplossing biedt. De motie luidt als volgt.

Hofstra

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat er nog steeds onduidelijkheid bestaat over de invoering van de zogenoemde chipkaart;

voorts overwegende, dat de nationale eenheidskaart een noodzakelijke voorwaarde is voor de decentralisatie en marktwerking in het openbaar vervoer;

verzoekt de regering invoering van een chipkaart uiterlijk per 1 januari 2002 te realiseren en daarbij bij voorkeur geen rijksmiddelen ter beschikking te stellen, en de Kamer vóór de begroting 2001 te informeren over de werkwijze,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Hofstra, Hindriks, Reitsma en Van Walsem. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 67 (26456).

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter! Ook in eerste termijn heb ik gepleit voor vrijheid voor de concessieverleners. Ik ben dan ook blij met de opmerking over de ontwikkelfunctie. Ik vind dat wij het goed regelen door te zeggen dat men het zelf moet weten. Men kan het zelf bedenken. Men mag een derde inschakelen of men mag het bij het bedrijf neerleggen. Er moet sprake zijn van vrijheid bij de concessieverlener.

Ik heb een specifieke vraag op dit punt. Zijn er voldoende mogelijkheden om de zaak af te blazen, en vervolgens tot een constructieve oplossing te komen, in het geval een concessie tot stand komt en een en ander met de uitgekozen vervoerder vervolgens heel gek verloopt? Of moet dit privaatrechtelijk bij de aanbesteding plaatsvinden? Wellicht hoeven wij dit niet in de wet te regelen. Misschien dat de minister op dit punt nog iets kan toevoegen. Ik heb al eerder gezegd dat wij de budgetten, de kennis en de hulpkrachten van de Plesmanweg zoveel mogelijk moeten decentraliseren naar de concessieverleners. Wat betreft de kaderwetgebieden kan ik mij wel vinden in de door de minister voorgestane richting. Ik heb echter liever een open formulering. Het gaat mij te ver te stellen dat een stad als Amsterdam niet onder een zekere leiding van GS van Noord-Holland behoeft te staan. Maar wij zien wel waar de discussie uitkomt. Ik wil op dit punt de volgende motie indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat decentralisatie van het niet-nationale personenvervoer tot heldere bestuurlijke verantwoordelijkheden moet leiden;

spreekt uit dat de rijksoverheid vanaf 1 januari 2003 haar bemoeienis evenredig moet reduceren inzake de exploitatie van het niet-nationale personenvervoer;

verzoekt de regering vóór 1 januari 2003 de bij haar aanwezige menskracht, kennis en overheadbudgetten (naast de exploitatiesubsidies) in evenredigheid naar de andere overheden over te hevelen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Hofstra en Hindriks. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 68 (26456).

De heer **Van Walsem** (D66): Zou het niet verstandiger zijn om er 2004 van te maken?

De heer **Hofstra** (VVD): Dat wil ik graag in overweging nemen. De motie zal eventueel in die zin worden aangepast.

De heer **Poppe** (SP): Ik wil de heer Hofstra vragen waarom hij met zo'n halve maatregel komt. De VVD-fractie wil alles decentraliseren of aan de markt overdoen. Waarom stelt zij niet voor, het departement op te heffen?

De heer **Hofstra** (VVD): Misschien kunnen wij die gedachte hier ook nog eens bespreken, maar het lijkt mij beter om dat later te doen.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Misschien is het de heer Hofstra ontgaan, maar de decentralisatie is paar jaar geleden al tot stand gebracht. Toen zijn er ook middelen gedecentraliseerd naar de kaderwetgebieden. Ik heb begrepen dat de heer Hofstra die ook alweer wil opheffen, zodat het openbaar vervoer daar de komende jaren ook niet kan worden aangestuurd. Wil hij nogmaals een decentralisatie van taken en geld? Dat is toch al gebeurd?

De heer **Hofstra** (VVD): Nee, niet in de mate die nu mogelijk is. Ik had het over de Plesmanweg, maar dat moet ik natuurlijk aanvullen met enkele tientallen locaties in het land waar mensen van Verkeer en Waterstaat zitten. Die moeten natuurlijk ook allemaal mee. De motie sluit dat overigens ook niet uit. Deze wet legt de beleidsvoering ten aanzien van het niet-nationale personenvervoer bij andere overheden dan de rijksoverheid. In de motie staat niet voor niets twee keer het woord ''evenredig''. Ik kan mij namelijk voorstellen dat de minister nog een paar ambtenaren wil overhouden om de zaken af te wikkelen. Het gros van de energie en de middelen moet echter naar de andere overheden.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): De kaderwetgebieden en de provincies hebben sinds enige tijd de bevoegdheid om het openbaar vervoer aan te sturen via concessies, contracten e.d. Daarvoor zijn ambtenaren in dienst genomen en is extra geld beschikbaar gesteld. Als dit wetsvoorstel wordt aangenomen, gebeurt er volgens mij op dit punt niets extra's.

De heer **Hofstra** (VVD): Daar denk ik toch iets anders over, ook gezien hetgeen in de begroting staat. Ik zeg altijd dat decentralisaties met huid en haar moeten gebeuren. Wij moeten nagaan wat er in Den Haag en de regionale afdelingen van het ministerie niet meer nodig is. Dat kunnen wij dan decentraliseren, in welke vorm dan ook, naar de andere overheden. U hoeft zich geen zorgen te maken, want als u gelijk hebt, zal de minister tot de conclusie komen dat de evenredigheid in dit geval nul is.

De heer **Hindriks** (PvdA): Er dreigde

even een al te ruwe interpretatie van de motie te worden gegeven door de heer Hofstra. Wat mij betreft hebben wij in de motie neergelegd dat naar evenredigheid van het te decentraliseren werk het personeel meegaat.

De heer **Hofstra** (VVD): Dat is juist.

Ik kom te spreken over de nieuwe toetreders. Ik heb de minister weinig horen zeggen over de kansen op nieuwe toetreders, vooral kleinere bedrijven. Ik heb a priori geen bezwaar tegen buitenlandse bedrijven. Ik wil ook graag Nederlandse nieuwe toetreders. Hoe groot is die kans? Is er op dat punt wat marktonderzoek gedaan in het kader van deze wet? De discussie over het percentage uitbesteden is duidelijk. Het kan, als de concessieverlener dat wil.

Ik kom te spreken over de vakbondsparagraaf. Ik heb niet de illusie dat wij hier een meerderheid kunnen vinden voor onze ideeën en voorstellen. Misschien is het onderwerp ook wat ideologisch van aard. Het spijt mij dat ik vooral van de kant van de heer Hindriks de indruk kreeg dat hij op de lijn zit van: de reiziger is er voor het personeel. De PvdA kan in vakbondskringen veel invloed hebben. Zij zou het moeten aandurven om te zeggen: een beetje redelijk, niet alles overdrijven, laten wij de voordelen die wij met deze wet kunnen halen niet op voorhand zo sterk dempen als thans het geval is.

De heer **Hindriks** (PvdA): Kunt u mij uitleggen welke conducteur op de tram of op de trein overdreven arbeidsvoorwaarden heeft? Ik ken ze niet.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik reis geregeld met de trein. Ik ken ze niet bij naam of nummer. Maar over de zeer lage productiviteit van dat personeel – men kan zeggen: ze doen ook maar wat hun baas hun opdraagt – kan ik langzamerhand een boek vol schrijven. Het is aan de werkgevers om de productiviteit te verhogen. De bonden moeten wel meewerken.

De heer **Hindriks** (PvdA): Ik vind het ongelooflijk. Mensen in het openbaar vervoer, in het bijzonder in de trein hebben een buitengewoon lastige baan en hebben het moeilijk. Soms is het in die trein onveilig. Er zijn agressieve reizigers. Er zijn te weinig middelen beschikbaar om er iets aan te doen. Zij hebben last van stress en slechte arbeidsomstandigheden. Er moet veel verbeteren. Dat weet u en dat weet ik. In de Kamer praten wij daarover regelmatig. Het geeft geen pas om die mensen te betichten van een te lage productiviteit. Als het al zo is dat directe medewerkers van het openbaar vervoer – de NS, de tram of de metro – te weinig directe uren maken, dan komt dat door de manier waarop hun bazen de zaak hebben georganiseerd. Dat moet beter.

De heer **Hofstra** (VVD): Wij worden het hierover niet eens.

De heer **Poppe** (SP): Ik verzoek de heer Hofstra om dat grote dikke boek maar te gaan schrijven en er lang over te doen.

De heer **Hofstra** (VVD): Collega Reitsma maakte opmerkingen over wat de vorige minister van Verkeer en Waterstaat had beloofd aan de bonden. Toen de provincie Drenthe van de minister de mogelijkheid kreeg om een aanbesteding te houden voor eenderde van de provincie – een interessant project – saboteerden de vakbonden de zaak. Via chantage zijn de minister uitspraken ontlokt. Ik vind dat deze minister te ver gaat met het bedienen van de vakbonden. De vorige minister ging ook al te ver.

De heer **Reitsma** (CDA): De heer Hofstra geeft nu een verkeerde voorstelling van zaken. Iedereen heeft het recht naar de rechter te stappen. In Drente heeft men zich beroepen op de toezegging van minister Jorritsma. Als u kritiek op de vakbeweging heeft, keurt u het beleid van minister Jorritsma af. Zeg dat in alle eerlijkheid.

De heer **Hofstra** (VVD): Dat heb ik net gezegd. Ik heb dat al voor de derde keer gezegd.

De heer **Reitsma** (CDA): Als de minister vervolgens beleid heeft uitgestippeld en uitspraken heeft gedaan, moet u er uw mond over houden als mensen de vrijheid nemen om naar de rechter te stappen en daar gelijk krijgen. U moet u van een oordeel daarover onthouden, maar uw pijlen richten op degene die de problemen veroorzaakt heeft.

De heer **Hofstra** (VVD): Dat ben ik niet met u eens. Er zijn wel eens rechterlijke uitspraken waarover je kunt twijfelen, maar goed. Eerder heb ik het stakingsverbod aan de orde gesteld. Ik heb nu geconstateerd dat wij niets kunnen met dat stakingsverbod, omdat wij ons Europees zo ingedekt hebben dat het helemaal geen punt van politiek overleg meer kan zijn, hetgeen mij op zichzelf overigens spijt, maar dit terzijde.

Voorzitter! Ik wijk vandaag een beetje af van mijn gewoonte om slechts een of twee moties in te dienen, maar het wetsvoorstel vergt dat.

De **voorzitter**: U kijkt mij aan met een blik alsof ik dat nog moet toejuichen ook, maar dat is niet het geval.

De heer **Hofstra** (VVD): U kunt dat misschien zelfs wel afkeuren, want mijn stelling is altijd: een matig mens, enz. De motie luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat de wet vergaande regels bevat inzake overname-verplichtingen van personeel, en daarbij de beoogde doelmatigheid van de concessieverlening ernstig beperkt;

verzoekt de regering de CAO's in de vervoerssector niet algemeen verbindend te verklaren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Hofstra. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 69 (26456).

De heer **Hofstra** (VVD): De heer Hindriks heeft zojuist een motie ingediend over de marktmacht, die mede door ons is gesteund. Er is al uitvoerig gesproken over de fasering. Wij weten natuurlijk nog niet wanneer de Europese regelgeving komt. Ik meende dat wij met elkaar overeenstemming hadden, dat de NMA het kan signaleren wanneer zich excessen voordoen, zodat de

minister kan ingrijpen. Daar ben ik ook voor. Maar om misverstand te voorkomen: als die Europese richtlijn er komt, praten wij over een marktmachtpercentage op Europees niveau. Daarover heb ik toch geen onenigheid met de eerste indiener? Naar mijn smaak gaat het om 25% op de Europese markt. Ik denk niet dat het zover komt, maar als Connexxion in Nederland 100% haalt, haalt het nog geen 25% in Europa.

De heer **Hindriks** (PvdA): De richtlijn over het Europees mededingingsbeleid, waar nu een concept voor is, zal op dit punt duidelijk genoeg zijn. Ik neem aan dat de richtlijn niet alleen mededingingsbeleid op Europees niveau zal betreffen, maar ook op regionaal niveau, in Duitsland, in België, in Oostenrijk en dus ook in Nederland. Ik houd mij gewoon maar even aan die richtlijn. Dat staat in de motie en zo bedoel ik het ook.

De heer **Hofstra** (VVD): Voor alle duidelijkheid: mijn gedachte is niet dat wij via een zodanige uitleg van de motie vaststellen dat de marktmacht op nationale schaal, in Nederland, maar 25% mag zijn. Dat zou erop neerkomen dat wij het percentage in de wet wijzigen, in een richting die de minister in elk geval niet wil, maar die wij ook niet willen.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Gelet op het meningsverschil tussen de indieners van de motie, stel ik voor dat de motie wordt teruggenomen. Zij kunnen dan nog even overleggen over een andere formulering. Er zijn duidelijk twee verschillende interpretaties van de motie. De Kamer kan daar niks mee.

De heer **Van Walsem** (D66): Ik ben medeondertekenaar van de motie. Mijn interpretatie is dezelfde als die van de heer Hofstra. De motie kan beter eerst ingetrokken worden.

De heer **Hofstra** (VVD): Dan is dit punt in elk geval opgehelderd.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Er zijn drie indieners, waarvan er eentje zegt dat de motie maar moet worden ingetrokken, terwijl de twee anderen verschil van mening hebben.

De heer **Hofstra** (VVD): Dat is toch prachtig voor u als lid van de oppositie?

De **voorzitter**: Ik stel voor, dat zo nodig de indieners dit in eerste instantie uitmaken. De al eerder door mij genoemde derde termijn komt langzamerhand in het verschiet.

De heer **Hofstra** (VVD): Een vreselijk moeilijk onderwerp is de reciprociteit, waar wij bij allerlei wetgeving tegenaan lopen. Neem het voorbeeld van Arriva, dat in Nederland inmiddels enige omvang heeft. Het maakt een grotere kans om op 25% Europees uit te komen dan Connexxion, want dat staat pas op de tiende plek. Gebeurt dat, dan interpreteer ik het zo, dat er op een gegeven moment voor Arriva een grens zou kunnen zijn. Het aandeel in Engeland en andere landen waar Arriva mogelijk zit, telt dan mee. Graag hoor ik een bevestiging of ontkenning van de minister.

Sommige vervoersbedrijven van de overheid, met name van de gemeenten, zijn toch wel wat verstard. Misschien geldt dat ook wel voor Connexxion en de Nederlandse Spoorwegen. Ik heb eerder gezegd dat het verstandig zou zijn een soort privatisering af te dwingen. De minister maakte zich daar wat gemakkelijk van af, door te zeggen dat dit niet in de wet past en dus niet moet. Daarom dien ik de volgende moties in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat Connexxion voor 100% in overheidshanden is en dat de statuten van Connexxion activiteiten in het buitenland onmogelijk maken;

voorts overwegende, dat in Europees verband activiteiten in het buitenland mogelijk moeten zijn;

verzoekt de regering de statuten aan te passen vóór 1 januari 2001,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Hofstra, Van Walsem en Reitsma. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 70 (26456).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat er bij vervoersbedrijven veelvuldig sprake is van zogenoemde overheidscommissarissen en voorts dat er behoefte is aan een goede scheiding tussen bestuur enerzijds en bedrijfsvoering anderzijds;

verzoekt de regering vóór 1 januari 2001 een regeling te treffen die de overheidscommissaris in de personenvervoerssector onmogelijk maakt voorzover het gaat om ambtenaren en bestuurders;

verzoekt de regering voorts de Kamer te informeren over de mogelijkheid om de beoogde regeling in alle sectoren toe te passen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Hofstra. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 71 (26456).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat gemeentelijke en andere overheidsvervoersbedrijven gaandeweg worden verzelfstandigd en voorts dat privatisering van deze bedrijven gewenst is;

verzoekt de regering te bewerkstelligen dat per 1 januari 2005 het overheidsaandeel is teruggebracht tot maximaal 49%,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Hofstra. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 72 (26456).

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Hoe verhoudt deze laatste motie zich tot de evaluatie in 2004, de eventuele wetswijziging in 2005 en de motie van de fractie van de PvdA, regeringspartner van de VVD, om geen onomkeerbare dingen te doen?

De heer **Hofstra** (VVD): Als u erop doelt dat een aanpassing van het jaartal tot steun van uw fractie aan de motie zou kunnen leiden, dan wil ik dat zeker wel overwegen.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Die illusie zou ik niet lang in stand willen houden, voorzitter. De motie klopt niet met de procedure om in 2004 een evaluatie te houden en dan te bekijken of er verder moet worden gegaan met marktwerking. Het lijkt mij dat je dan een dergelijke motie niet zou kunnen indienen.

De heer **Hofstra** (VVD): De datum valt na de datum van de evaluatie, maar als u bedoelt dat de tijdsvolgorde een probleempje zou kunnen zijn, dan heeft u wellicht niet helemaal ongelijk. Dat is echter niet de essentie, want dat is verzelfstandiging, die gelukkig al plaatsvindt, en dat wij dat niet genoeg vinden en zeggen dat er ook nog geprivatiseerd moet worden. Dat doen wij nu op de meest royale manier, want men mag nog 49% van de aandelen behouden, maar op langere termijn wordt dat natuurlijk minder.

Voorzitter! Ik rond af. Gisteren heb ik mijn bijdrage beëindigd met een grapje, waarop de minister niet is ingegaan. Maar met Youp van 't Hek zou ik willen zeggen: hij meent het wel. Het ging om de reclame op de ruiten van bus en tram. Het hoeft niet in de wet, maar de minister kan het misschien wel in een besluit aanpakken. Ik vind het mensonterend dat je in tram of bus achter de reclame van een of andere firma zit, niet meer goed naar buiten kunt kijken en ook niet meer zichtbaar bent als passagier. En het ging toch om de passagier, dus misschien zou de minister er toch iets aan kunnen doen.

Ten slotte nog een procedurele opmerking, voorzitter. Zou het mogelijk zijn om nog voor de stemmingen een overzicht te ontvangen van de wet waarin alle wijzigingen zijn verwerkt? Ook vandaag nog hebben wij nota's van wijziging van de minister gehad, in totaal zo'n zes of zeven, meen ik. Er zijn ook nog allerlei amendementen voor een deel overgenomen. Op basis van dat geheel zal de VVD-fractie haar mening bepalen.

De **voorzitter**: Uw procedurele verzoek zal even worden bezien, voorzover die taak bij het Bureau wetgeving ligt. Het lijkt mij voor de hand liggend dat er bij een vrij ingewikkeld wetsvoorstel als dit een overzicht wordt gegeven van de wijzigingen.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! Ik begrijp de laatste opmerking van de heer Hofstra niet helemaal, want door zich tegen reclame op trams en bussen uit te spreken lijkt het wel alsof hij tegen marktwerking is. Het is bon ton dat er boodschappen verschijnen als ''deze zaal wordt u aangeboden door Piet Jansen'', of misschien op termijn wel ''door de heer Hofstra''. Je weet maar nooit. Maar goed, hij is er dus ook tegen dat er in de bus op een bordje te lezen is: ''deze rit is mede mogelijk gemaakt door...''. Dat is allemaal marktwerking, het is misschien zelfs al in aantocht.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter! Laat ik hier simpel op antwoorden: er zijn grenzen.

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

De **voorzitter**: Nee, er is ook een grens aan het aantal interrupties en voor mij is die grens nu bereikt.

De vergadering wordt van 19.07 uur tot 20.35 uur geschorst.

De **voorzitter**: Ik deel mee dat het wetsvoorstel door Bureau wetgeving is bijgewerkt tot en met de tweede termijn van de zijde van de Kamer. Kopieën van de bijgewerkte versie zijn rondgedeeld.

□

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik dank de leden voor hun opmerkingen en hun vele amendementen en moties in tweede termijn.

De heer Reitsma heeft de periodieke betwistbaarheid aan de orde gesteld. Hij vraagt zich af waarom het vertrouwen er niet is dat dit kan worden overgelaten aan de regionale overheden. Ik herhaal evenwel dat wij bij de wetssystematiek moeten zorgen voor eenheid van wetopbouw. Als het even kan, moeten wetten mooi zijn, zo is mijn persoonlijke mening. Amendementen moeten ook kritisch worden bekeken, omdat wetten duidelijkheid moeten uitstralen. Bovendien moet met het oog op de jurisprudentie een wet zoveel mogelijk voor één uitleg vatbaar zijn. Hoewel dat heel ingewikkeld en moeilijk is, meen ik toch dat wij daarnaar moeten streven.

Wij hebben het eindbeeld van het taxibeleid in de wet gezet. Daarover is hier ook uitvoerig gesproken. Ik heb aanvankelijk iets meer ruimte verwoord dan waartoe de Kamer uiteindelijk heeft beslist. De Kamer verkoos een kort tijdpad voor de evaluatie en zij heeft er uitdrukkelijk voor gekozen dat het eindbeeld in de wet werd opgenomen. Wij hebben het nu over dezelfde wet. Mede op grond hiervan herhaal ik dat het uit een oogpunt van wetssystematiek belangrijk is dat het eindbeeld in de wet wordt opgenomen. Dit is de meer juridische benadering.

Ook gezien de vele spelers in het veld is het belangrijk dat wij duidelijkheid verschaffen over wat wij met dit proces willen bereiken. Het gaat hierbij toch ook om een vorm van procesmanagement. Natuurlijk houden wij daarbij de vinger aan de pols en natuurlijk komt er in 2004 een evaluatie, maar het proces moet wel helder in een eindperspectief worden geplaatst. Het is dus ''ja, mits'' en niet ''nee, tenzij''. Er zijn namelijk nogal wat momenten waarop er een impasse kan ontstaan. Immers, wij voeren de door de Kamer aangenomen motie-Van 't Riet uit, waarover indertijd heel veel is gesproken. Het is bekend dat ik daar niet bij was, maar ik heb wel het verslag daarvan gelezen. Ik heb ook gehoord hoe dat is gelopen. Met die motie is vastgelegd dat 35% van de concessies openbaar wordt aanbesteed. Bij dit op zichzelf ingewikkelde proces maakt het wat uit dat de concessionaris weet dat het uiteindelijk zo moet gaan. Het is ook mogelijk dat men niet weet dat het zo gaat en dat men afwacht. Kies je voor een andere benadering, dan bestaat de kans dat die 35% niet wordt gehaald. Vervolgens moet de minister handelend optreden, zoals in de wet is aangegeven, maar dat moet wel

op basis van het geschetste eindbeeld gebeuren. Daarom meen ik dus dat het eindbeeld nodig is, evenals het principe van ''ja, mits''. In 2004 wordt een tussenstand opgemaakt om te bepalen of de goede invalshoek is gekozen. Het is op zich natuurlijk altijd lastig om te kiezen voor openbare aanbesteding. Wij zijn het niet gewend. Wij hebben al wel onderhands aanbesteed en het is goed om tegen de decentrale overheden te zeggen dat zij in principe openbaar dienen aan te besteden, zodat zij precies weten wat zij uit de markt kunnen verwachten.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! De situatie zou zich voor kunnen doen dat in 2004 50% is aanbesteed. Dan heeft de minister geen enkel probleem. Er kan zich ook een situatie voordoen waarin 30% is aanbesteed, waarbij vijf provincies op 60% openbare aanbesteding zitten en een aantal andere op percentages variërend van 0 tot 20. Gemiddeld kom je dan niet op 35%. Hoe gaat de minister de wet toepassen om op dat moment 35% openbare aanbesteding te halen?

Minister **Netelenbos**: Dat is uitvoerig geschetst in de nota naar aanleiding van het verslag en in de memorie van toelichting. De minister kan handelend optreden als onverhoopt blijkt dat men niet aan het percentage van 35 voldoet of als de spreiding over het land niet goed is. Dan kan de minister gebruik maken van de bevoegdheid om aanwijzingen te geven, zodat het percentage gehaald wordt.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat is heel makkelijk gezegd. Maar de minister kan vervolgens te maken krijgen met gebieden die het vervoer al voor een paar jaar ondershands hebben aanbesteed. Er zijn contracten gemaakt waar een handtekening onder staat en die contracten kunnen niet worden opengebroken. Welk instrument heeft de minister dan om er dwingend voor te zorgen dat in 2004 het percentage van 35 gehaald wordt?

Minister **Netelenbos**: Wij moeten altijd oppassen in dit soort debatten dat wij niet theoretisch worden. Ik weet dat in de BOV-BOS-gebieden rekening wordt gehouden met openbare aanbesteding. Men heeft dan weliswaar lopend beleid, maar men houdt tevens rekening met het gegeven dat het straks anders zal moeten gaan. Om deze reden is het eindbeeld zo belangrijk. Zo weet men dat men uiteindelijk altijd openbaar zal moeten aanbesteden en dat dit het beleid zal zijn als de wet eenmaal een feit is. Dat genereert de dynamiek die nodig is om ervoor te zorgen dat het gebeurt. Anders gaat men natuurlijk langjarige trajecten afspreken in de wetenschap dat die niet meer hoeven worden opengebroken. Dat is niet het voorstel in dit wetsvoorstel. Zo gauw de wet in het Staatsblad staat, treedt er een andere fase in. Velen hebben daar reeds rekening mee gehouden, maar anderen hebben dat niet gedaan. Daarom is het belangrijk dat wij het beeld vastzetten en dat wij 35% handhaven. Er bestaat een mogelijkheid tot interventie, maar ik denk, gelet op de huidige situatie, dat het wellicht niet nodig is om daartoe over te gaan. Maar anders moet dat wel gebeuren, omdat wij het zo hebben opgeschreven.

De heer **Reitsma** (CDA): Als ik goed kijk naar de verschillende steden en provincies die vervoersautoriteit worden, kom ik tot de conclusie dat wij op vrijwillige basis hoger dan 35% zullen uitkomen. Waar maakt de minister zich dan druk over? Waarom kunnen wij in de wet niet gewoon ''facultatief'' zetten?

Minister **Netelenbos**: Het valt nooit helemaal te bewijzen of die 35% gehaald wordt, doordat men weet dat openbare aanbesteding moet plaatsvinden of doordat het mag plaatsvinden. De missive is al heel lang – deze wet ligt al heel lang voor en de discussie is ook al lang aan de orde – dat het moet gebeuren. Organisaties gaan zich daarnaar gedragen. Zo gauw die druk er afgaat, zou dat wel eens kunnen veranderen. Daarom hecht ik zeer aan eindbeelden, maar wel in de wetenschap dat wij zullen evalueren.

Voorzitter! Wat de ontheffing betreft, heeft de heer Reitsma gezegd dat de periode waarvoor een concessie wordt uitgegeven van zes naar twaalf jaar kan worden verhoogd. Op voorhand kan een ontheffing worden verleend. Dat klopt. Ik heb al gezegd dat het op basis van de genoemde criteria – investeringsniveau en rail-infrastructuur – mogelijk is deze ontheffing te verlenen en dat dit welwillend zal worden beoordeeld. Ik heb deze zinsnede gebruikt en ik herhaal die nog eens. Dat komt overeen met wat de heer Reitsma zei.

Vervolgens heeft de heer Reitsma gezegd dat er een sociale functie is in relatie tot onrendabele lijnen. Hoe gaan wij daarmee om? Hij heeft aangegeven dat hij daar bij de begrotingsbehandeling nog eens over wil praten. Ik wacht dat natuurlijk met genoegen af. Maar bij de concessieverlening moet er natuurlijk wel een dekkend net over Nederland gerealiseerd worden. Echter, dat hoeft niet overal hetzelfde te zijn. Het was de heer Hofstra, dacht ik, die zei: het hoeft niet altijd zo'n grote bus te zijn. Dat klopt. Je kunt natuurlijk ook in sommige gevallen vraaggestuurd een aantal afspraken maken, zoals we dat in de Vinex-bouwlocaties doen. Je kunt ook met taxi's werken en je kunt met belbussen werken. Ik vind het nu juist interessant dat je op maat arrangementen maakt, afhankelijk van de bevolkingsdichtheid en de behoefte aan openbaar vervoer. Het is niet overal mogelijk om lijndiensten te rijden. Dat is een utopie en dat komt door de penetratie van de automobiliteit; dat is een gegeven in ons land. We zijn welvarend en veel mensen hebben een eigen auto. Het maakt dat je creatief moet zijn voor wat betreft je openbaar vervoer.

Ten aanzien van de reciprociteit zegt de heer Reitsma dat hij niet gelooft dat dit houdbaar is. Ik heb toch uitdrukkelijk geschetst hoe tegen Europese richtlijnen aan te kijken. Ik heb ook uitdrukkelijk geschetst, ten aanzien van de discussie over nationale reciprociteit, dat dit een onderwerp is dat ook aan de orde is geweest bij de Europese Commissie; daar draagt men er kennis van. Het is niet zo dat er in onze richting signalen zijn afgegeven dat het een juridisch niet houdbare optie is. De heer Reitsma kan dit in twijfel trekken, maar ik heb zelf geen enkele twijfel op dat punt. Het enige zekere weten in Europese zaken is overigens een gang naar de rechter. Maar vooralsnog, met alle kennis die hier te mobiliseren is, ben ik van mening dat de regeling zoals die nu in de wet is opgenomen, een juridisch houdbare situatie is. Ik ben blij dat de heer Reitsma steun verleent aan een aantal van de nota's van wijziging, met name ook wat betreft de verschuiving in de tijd.

Netelenbos

Ik kom vervolgens bij het thema marktmacht, voorzitter. Daar hebben veel woordvoerders aandacht aan besteed. Ik heb een tekst rondgedeeld waarover ik van sommigen al wat opmerkingen heb gekregen – van de heer Van den Berg en anderen – maar van anderen niet. Ik ben nu van plan een achtste nota van wijziging in te dienen, maar daar moet ik nog even wat aandacht aan besteden. In de eerste plaats betreft dit de vraag wat er precies wordt geregeld met betrekking tot het marktmachtartikel en de inwerkingtreding daarvan. In de tweede plaats gaat het om de positie van de NMA: de vraag hoe we daar tegenaan moeten kijken. Dit heeft ook te maken met een aantal andere amendementen die er liggen. Vervolgens heb ik de vrijheid genomen om toch nog weer een gedachte die hier voortdurend aan de orde is, ook in die nota van wijziging op te nemen, namelijk hoe om te gaan met de elektronische chipkaart.

Ik begin bij het marktmachtartikel. In het voorstel staat dat het vermelde in de artikelen 15 t/m 18 en 46 t/m 54, die over deze zaak gaan, niet eerder in werking treedt dan met ingang van 2002. Nu zijn er sommige woordvoerders die zeggen: zou je dat niet 2004 moeten laten zijn of 2003? Maar hier is het zo dat de tekst luidt dat het niet eerder in werking treedt dan 2002, hetgeen betekent, zo is vervolgens de uitleg, dat het ook later kan zijn. Dit gebeurt dan pas na ommekomst van het onderzoek naar de gebleken ontwikkeling, naar de concurrentieverhouding en de kennis daarover en na een discussie in de Kamers der Staten-Generaal. Dat betekent dat het niet in werking treedt alvorens daar met het parlement over van gedachten is gewisseld.

Nu weet je maar nooit hoe die markt zich ontwikkelt, want dat is het kenmerk van een markt: het laat zich niet helemaal voorspellen. Dat maakt dat ik denk dat het verantwoord is om wel het jaartal te handhaven en vervolgens te zeggen dat we op basis van de gegevens die we dan hebben, kunnen beslissen of het in werking treedt of niet, dan wel of er sprake van uitstel zal zijn. Het betreft geen verplichting en het kan misschien nog wel heel lang duren, voordat je het in werking laat treden. Dat maakt op zichzelf dat je jezelf juridisch, bij wet, in een positie brengt en dat lijkt mij de meest verstandige manier van opereren. Ik heb eerst, in eerste termijn, gezegd niet te weten of het wijs is om de data te verschuiven, maar het verplicht tot niets. Het oordeel laat zich dan gezamenlijk vellen of je vindt dat het nodig is. Ik wilde derhalve toch die termijn handhaven.

Dan wordt gevraagd hoe het nu zit met de NMA, want dat is natuurlijk ook een belangrijk punt. Ik wijs erop dat met betrekking tot de concurrentie de Mededingingswet geldt. Dat betekent dat de NMA nagaat of sprake is van misbruik. Misbruik moet namelijk voorkomen worden. De economische machtsposities worden beoordeeld en de monopolieposities aan de hand van tarieven. Een monopolist kan bijvoorbeeld de tarieven laten stijgen. Met de Mededingingswet wordt ook voorkomen dat door fusies een bedrijf een te groot marktaandeel krijgt. Daarom is er controle op fusies. De Mededingingswet geldt ook voor de openbaarvervoersbedrijven en dat geeft zekerheden. Juist door de wijzigingen die in de nota van wijziging zijn aangegeven, is de Mededingingswet voluit aan de orde. Op grond van de Wet personenvervoer 2000 is het marktmachtartikel op het moment waarop je dat laat ingaan te beschouwen als een equivalent van de fusiecontrole. Er kan sprake zijn van een te groot marktaandeel van een van de OV-bedrijven. Er kan dan opgetreden worden op grond van de Mededingingswet en straks is er, als wordt besloten dat in te voegen, ook een marktmachtartikel. Mocht opneming van het marktmachtartikel uitgesteld worden, dan wil de minister advies over de marktontwikkeling inwinnen. Dat advies is ieder jaar nodig. Het kan gegeven worden door de NMA of door een adviesbureau. Daarover wordt separaat beslist. Het is heel wel denkbaar dat de NMA het uitbrengt, ook omdat die autoriteit de mededingingswetgeving beoordeelt. Dat maakt naar mijn idee dat de amendementen die zijn ingediend om de NMA in een bepaalde positie te plaatsen, overbodig zijn. Voor het marktmachtartikel, dat vooralsnog niet in werking treedt, komt de Mededingingswet in de plaats met de bijbehorende reikwijdte.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Voorzitter! Houden wij dan onszelf niet voor de gek? Geven wij onszelf niet het gevoel dat wij iets doen, terwijl wij de mogelijkheid daartoe op de achtergrond plaatsen? De NMA kan namelijk dezelfde percentages hanteren als die welke staan in het wetsartikel dat op de achtergrond wordt geplaatst. Of zie ik dat verkeerd?

Minister **Netelenbos**: De NMA zou kunnen oordelen dat sprake is van een overdosis aan macht. Zij doet daarover dan een uitspraak. Stel nu dat degene die het betreft het daarmee niet eens is. Hij kan dan naar de rechter gaan. Dat is voorgekomen. De rechter doet in zo'n geval een uitspraak. We houden dus onszelf niet voor de gek. Niemand heeft enig belang bij een dominante speler die wurgcontracten kan afsluiten en die kan voorkomen dat er niemand anders op de markt is. Dat kan natuurlijk niet.

De heer **Van Walsem** (D66): Maar als de NMA een oordeel moet geven, voorzitter, dan zal zij toch een richtlijn moeten hebben om te kunnen bepalen wat een onaanvaardbaar marktmachtpercentage is. Als die richtlijn er niet is, leveren wij ons over aan de NMA. Die kan een willekeurig percentage hanteren. Naar mijn mening kan dat niet. Daarom zullen de contouren geschetst moeten worden en zullen wij aan moeten geven welk percentage wij te groot vinden, bijvoorbeeld 35, 50 of wat dan ook. Als wij dat niet doen, geven wij ons over aan de NMA en weten we niet meer waar we aan toe zijn. Dat lijkt mij niet een goede situatie.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Het is van tweeën één. Ik neem aan dat velen met mij vinden dat marktwerking en monopolievorming niet goed samengaan. Monopolievorming zou heel ernstig zijn. Je moet er niet aan denken dat je maar één speler op de markt hebt en dat die met gemeenten en provincies gaat onderhandelen over concessies. Dat zou natuurlijk nergens op lijken. Dat betekent dat je principes nodig hebt op basis waarvan je oordeelt of er al dan niet sprake is van mededinging. De NMA is voor het geven van dat oordeel opgericht. In de telecomsector hebben we daarvoor de Opta. Ik wil echter niet een soort Opta voor het openbaar vervoer. Dat betekent dat de NMA die rol krijgt. In de wet is dat al geregeld. Als je geen

marktmachtartikel zou hebben voor fusiecontrole, heb je te maken met de Mededingingswet. De Mededingingswet biedt voldoende countervailing power, althans in die zin, dat een uitspraak kan worden aangevochten door degene die het betreft. Vervolgens zal de rechter spreken. Ik vind dat een heel gezonde manier van werken. Het moet niet zo zijn dat iedere gemeente met de pet in de hand naar de enige Nederlandse vervoerder komt. Dat is naar mijn mening niet de bedoeling van het vermarkten van concessies. Waar zijn wij nog mee bezig als wij dit wel doen? Je kunt in zo'n geval net zo goed één centrale opzetten. Dan kom ik op de lijn van de heer Poppe: wij hebben één grote centrale vervoerder voor één prijs en die regelt het in Nederland. Dat is echter niet de bedoeling van de wet. Volgens mij is dat heel verstandig. Ieder jaar krijgt u een verslag. Op het moment dat u vanaf 1 januari 2002 zegt dat u bij nader inzien liever een percentage in het besluit hebt, kan dat. Dat betekent dat wij het een jaar aan de NMA overlaten. Het volgende jaar kun je op basis van een aantal gegevens kiezen: blijven wij zo werken of gaan wij het anders doen? Dat bespreek ik uiteraard met u. Dat kan op deze manier worden geregeld. Er zijn allerlei amendementen om de NMA in positie te brengen, maar dat is een invulling van mededingingswetgeving die al is geregeld in een andere wet. Dat lijkt mij niet de bedoeling. Anders kom je te spreken over de percentages. Ik had de indruk dat de meeste sprekers dat op dit moment nog niet willen vanwege de spanning tussen Europa en de Nederlandse verhouding. Dan moet je toch kijken naar misbruik van macht. Dat doet de NMA.

De heer **Hindriks** (PvdA): De PvdA ziet niets in private monopolies en ook niets in private oligopolies. In die zin zijn wij zeer tevreden over deze ontwikkeling. Wij laten het beoordelen van marktmacht graag over aan professionals in een wettelijk kader. Ik neem aan dat de minister, als die marktbeoordeling door de NMA goed verloopt en tot gevolg heeft dat de concurrentie goed functioneert, geen enkele aanleiding zal vinden om het artikel alsnog in werking te stellen.

Minister **Netelenbos**: De tijd zal dat moeten aantonen, maar daar zijn wij gezamenlijk bij. Dat wordt hier in feite voorgesteld.

Een ander onderdeel in de achtste nota van wijziging betreft artikel 27 over de vervoersbewijzen. In het eerste lid staat dat bij of krachtens algemene maatregel van bestuur regels kunnen worden gesteld over de modellen van de nationale vervoersbewijzen, de daaraan te stellen eisen, de daarbijbehorende tarieven en vervoersvoorwaarden alsmede het gebied waarbinnen deze geldig zijn. De ideeën over 65-plussers en dergelijke zijn allemaal te vatten onder dit artikel. Dat kan bij of krachtens algemene maatregel van bestuur. Vervolgens wordt een nieuw lid toegevoegd: bij of krachtens algemene maatregel worden regels gesteld over de invoering van elektronische vervoersbewijzen. Daarmee leg je het gegeven van de chipkaart in de wet vast. Wij weten nog niet precies wanneer dat ding beschikbaar is. Je kunt geen wetten hebben die materieel niet ingevoerd kunnen worden. Je legt wel vast dat er regels worden gesteld. Zodra je een datum weet, wordt dat geregeld krachtens algemene maatregel van bestuur.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Dit is niet voldoende om ons gerust te stellen dat die chipkaart er komt. Er is geen enkel argument waarom die kaart na alle jaren van discussie, overleg en heen en weer pingpongen tussen de overheid en het bedrijfsleven er wel zal komen, als wij dat nu niet hard vastleggen. Wat geeft de minister de zekerheid dat dit instrument er komt?

Minister **Netelenbos**: Wat heb ik aan een wet waarin wij dapper opschrijven dat die kaart er is, terwijl die er vervolgens niet is? Ik maak dat ding toch niet? Ik ben toch ook afhankelijk van de markt?

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Zal, als dat hard wordt vastgelegd, daarvan niet een incentive uitgaan naar de markt en naar de overheid om er hard aan te trekken omwille van die wet?

Minister **Netelenbos**: Het ligt niet aan de markt. Wij zijn nu met een aantal van de grote spelers in Nederland bezig om de chipkaart te ontwikkelen. Ik merk helemaal niets van weerstand tegen de ontwikkeling van dat ding. Sommige partijen hebben groot belang bij de invoering van de chipkaart. De chipper zou bijvoorbeeld toch nog een succes kunnen worden. Bovendien kan ik geen ijzer met handen breken. Ik zie de Eerste Kamer al. Er staat een artikel in de wet. Als men vraagt hoe zeker ik ben dat die datum wordt gehaald, moet ik zeggen dat ik dat niet ben. Ik weet precies wat er dan gebeurt. Er moet een novelle komen, wat ik echt geen vertoning vind. Er worden regels gesteld, maar wij willen geen lid in de wet hebben dat wij niet kunnen uitvoeren. Meer garanties kan ik niet geven.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): De Tweede Kamer heeft een hoorzitting gehouden met het bedrijfsleven en de vervoerders. De algemene indruk was die van goede bedoelingen van eenieder die het eigen belang najaagt. Wij kregen niet het gevoel dat er echt iets aan de gang was, dat er echt iets van de grond kwam. De minister zegt dat zij een probleem heeft als iets in de wet staat en het er niet komt, maar wij hebben het probleem dat de Kamer geen enkel perspectief wordt geboden dat die chipkaart er komt, terwijl deze essentieel is voor de wet.

Minister **Netelenbos**: Ik vraag u om zindelijke wetgeving te componeren. Wij kunnen niets iets in de wet opnemen waarvan wij niet 100% zeker zijn dat wij het ook kunnen invoeren. Dat stuit zeer op mijn wetgevingshart. Dat neemt niet weg dat ik de Kamer niet heel serieus neem en dat ik ook vind dat die chipkaart er zo snel mogelijk moet komen. Ik weet precies waarom de vervoerders dit soort verhalen tegen de Kamer houden. Men wil 600 mln. van mij en men krijgt het niet. Het is een eigenbelang om te gaan investeren. Door krachtens wet een mechanisme te regelen, hebben wij een kans. Nogmaals, wij moeten niet het juridische risico lopen van een wet die wij niet kunnen uitvoeren. De enige manier waarop iedereen vrolijk wil meewerken, is die van de 600 mln. en dat doe ik niet met belastinggeld. Wij gaan flink forceren, maar dat gaat nou net niet met een artikel in de wet. Er liggen ook moties op dit gebied voor. Ik dien hierbij officieel de achtste nota van wijziging in.

De heer **Hindriks** (PvdA): De benadering van de minister spreekt mij aan, omdat daarmee zekerheid wordt geboden dat die chipkaart er komt. Ik ga ervan uit dat de minister de onderhandelingspositie die zij daarmee voor zichzelf creëert, optimaal zal benutten. Mag ik ervan uitgaan dat dat ook betekent dat de motie die door de heer Hofstra en mijzelf is ingediend, door de minister wordt overgenomen?

Minister **Netelenbos**: Dat doe ik nu materieel.

De heer **Hindriks** (PvdA): In de motie wordt een datum genoemd. Ik kan mij voorstellen dat de minister die datum niet in de wet wil opnemen, maar ik kan mij ook voorstellen dat het als doelstelling wordt gehanteerd.

Minister **Netelenbos**: Ik werk op 2002, dat klopt.

De heer **Poppe** (SP): Kan de minister zeggen welke private monopolist de dienst uitmaakt bij het invoeren van een chipkaartsysteem?

Minister **Netelenbos**: Het zijn de vervoerders die de chipkaart zullen moeten invoeren, omdat zij in hun eigen materieel voorzieningen moeten aanbrengen die overal werken: bij de NS, bij Connexxion, bij de gemeentelijke vervoersbedrijven, enz. Daarnaast zijn er banken en telecombedrijven bij betrokken. In een aantal steden wordt met proeven gewerkt, waaruit moet blijken wat voor Nederland het beste kan werken. Ik verleen aanjaagsubsidies. Ik meen dat ook ons kenniscentrum Connect erbij betrokken is. Wij zorgen er op alle mogelijke manieren voor dat serieus invulling wordt gegeven aan deze kaart. Wij zijn echt handelend bezig. Het stadium van praten is echt allang voorbij. Het is inherent aan bedrijvigheid dat er de neiging is om de kosten voor de ontwikkeling bij de minister neer te leggen. Ik vind dat niet reëel. Men heeft zelf ook groot belang bij een beter verdeelcentrum achter de chipkaart voor de eigen vervoerkilometers.

De heer **Poppe** (SP): Maar een goede functionele techniek is dus kant en klaar?

Minister **Netelenbos**: Er worden nu drie technieken beproefd. Die technieken moeten zichzelf bewijzen. Het mooiste systeem is er een waar je overal met dezelfde kaart in kunt. Zo gaat dat nu eenmaal. Je kunt het niet zomaar invoeren. Je zou als leek denken dat dit wel kan, omdat ze het bijvoorbeeld in Parijs ook allang hebben ingevoerd, maar daar hebben ze tourniquets en die hebben wij hier niet overal. Dus bij ons is het allemaal weer buitengewoon ingewikkeld.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik ben blij dat de minister probeert dit goed in de wet te regelen. Ik hecht er toch aan om te zeggen dat de motie in die zin interessant is, dat er een vrij harde datum in staat. Ik begrijp dan ook niet waarom de minister die datum niet in de wet wil opnemen. Als indiener van de motie wil ik wel zeggen dat ik de toezegging van de minister niet voldoende vind om de motie in te trekken of aan te houden. Ik laat de motie gewoon in discussie, omdat ik zeer hecht aan die datum. Overigens, of de banken zo'n vruchtbare partner zijn in het geheel, waag ik ernstig te betwijfelen. Maar goed, het is misschien niet aan mij en aan de minister om er iets van te zeggen. Wij moeten natuurlijk wel kijken of het goed loopt.

Minister **Netelenbos**: Ik kan niet leven met wetgeving waarvan ik zelf niet de enige initiator ben waar het gaat om de uitvoering. Als je een datum in een wet opneemt en je vervolgens niet de enige leidinggevende bent waar het gaat om de invoering, bouw je een onzekerheid in waardoor die niet meer kan functioneren. Dat kan wetstechnisch dus niet. Als u aangeeft de datum van 1 januari 2002 ontzettend belangrijk te vinden, ben ik dat volstrekt met u eens. Echter, als straks een aantal partijen zeggen ''die minister kan ons nog meer vertellen'', heb ik maar weinig maatregelen over om op te treden. Behalve dan het strooien met 600 mln., maar daartoe ben ik zeker niet bereid. Ik ben dus afhankelijk van andere partijen. Dat maakt dat ik met alle kracht van argumenten zal zeggen dat het echt moet voor 1 januari 2002. De vervoerders hebben mede met het oog op de invoering van de OV-studentenkaart er zelf ook groot belang bij om het voor die tijd zelf af te ronden. Daarnaast is het uit veiligheidsoverwegingen belangrijk. Echter, of het allemaal op tijd lukt, kan ik niet alleen bepalen. Zo is het in het leven wel eens. Het is hier niet een dictatuur waarin je kunt zeggen: je doet het maar.

Voorzitter! Veel sprekers hebben aandacht besteed aan het STO-document en hebben gevraagd waarom in de wet zelf niet iets wordt opgenomen over de chauffeurspas en het algemeen verbindend verklaren. Ik zeg toe dat ik ten aanzien van het STO-document en de chauffeurspas in de komende dagen zal bekijken of het mogelijk is daarover een en ander in de wet te regelen. Mijn medewerkers kunnen op dit moment het beeld nog niet helemaal overzien, omdat in dezen toch sprake is van een iets andere chauffeurspas dan die voor de taxi's. Ik zal de Kamer nog deze week laten weten hoe dat geregeld kan worden.

De heer **Reitsma** (CDA): Als de chauffeurspas in de wet opgenomen wordt, mag ik er dan van uitgaan dat de eisen van bekwaamheden zoals die bij andere categorieën reeds van toepassing zijn, daarbij voldoende zijn ingebed?

Minister **Netelenbos**: Ik laat u dat deze week nog weten.

Voorzitter! De heer Poppe wil eigenlijk een dominante monopolist en ik constateer dan ook dat wij in die zin aardig van mening verschillen.

De heer **Poppe** (SP): Ik heb niet gezegd dat ik een dominante monopolist wil, maar dat een goede monopolist die democratisch goed controleerbaar is, beter is dan allerlei versnipperde kleine clubjes. Dat is iets anders dan wat de minister nu zegt.

Minister **Netelenbos**: Over de chipkaart heb ik al het een en ander gezegd. In algemene termen heb ik ook al iets gezegd over de 65-plussers. Ik moet nog benadrukken dat het amendement van de heer Poppe op zichzelf een aantal grote bezwaren kent. In de eerste plaats gaat hij uit van 50%, terwijl het op dit moment 40% is; het is dus niet in overeenstemming met de huidige praktijk. In de tweede plaats: als je dit in de wet opneemt, krijg je heel snel moeilijkheden met Europese richtlijnen die uitgaan van het non-discriminatiebeginsel. Afspraken die concessieverleners met vervoer-

ders maken, kunnen dus beter uitgaan van die invalshoek, met allerlei kaartvarianten, bijvoorbeeld met daluren. Het amendement maakt het overigens ook niet mogelijk om met daluren en kortingskaarten te werken, want het gaat uit van een algemeen principe. Dit amendement stuit dus op zeer grote bezwaren en het thema als zodanig is op een andere wijze te regelen; dat zal ook zeker gebeuren.

De heer **Poppe** (SP): Is het makkelijker voor de minister als mijn amendement in die zin gewijzigd wordt dat het wel uitgaat van de huidige situatie, dus met daluren?

Minister **Netelenbos**: Nee, want als u het in de wet zelf opneemt, loop ik nog steeds aan tegen het non-discriminatiebeginsel. De wet gaat dan immers uit van een discriminatiebeginsel en dat kan niet. Dat neemt niet weg dat je het principe anders kunt regelen, bijvoorbeeld via prestatieafspraken, maar dat is iets anders. Je kunt het dus zo niet regelen, want dan krijgen wij allerlei juridische problemen.

De heer **Poppe** (SP): Maar bent u bereid om dit te gaan regelen en dus met de concessieverleners – wie dat ook zijn en hoeveel dat er ook zijn – af te spreken dat dit systeem blijft functioneren, zodat 65-plussers niet in de ene situatie wel en in de andere situatie niet in bepaalde uren voor de halve prijs kunnen reizen?

Minister **Netelenbos**: Nee, dat kan zo niet. Je kunt wel via de richtlijnen en de adviezen wijzen op dat aandachtspunt. De consumentenorganisatie wil dit soort zaken natuurlijk zeer graag bespreken, maar de nationale overheid kan dit niet opleggen. Dat gebeurt feitelijk wel in uw amendement. Het kan ook niet op een andere manier, maar dat neemt niet weg dat het onderwerp te regelen is.

De heer **Poppe** (SP): Is de minister bereid om, als per concessiegebied verschillen ontstaan, te proberen om daar iets aan te doen? Zo ja, wat houdt dat ''proberen'' dan in?

Minister **Netelenbos**: Dat is in de toekomst kijken; dat lijkt mij op dit moment een heel verkeerde discussie.

De motie op stuk nr. 55 van de heer Poppe gaat over kaart- en tariefintegratie. Daarin pleit hij voor een nationaal tarief voor alles. Ik wijs erop dat dat ook nu niet bestaat. Als men in Amsterdam of Rotterdam in de metro stapt, kan het zijn dat men voor minder kilometers een andere zonering moet gebruiken; er is nu dus geen sprake van één tarifering. De heer Poppe doet alsof dat wel zo is, maar dat is niet zo. Er zijn heel veel verschillen in de manier waarop men omgaat met strippen. Als men met de trein gaat, is er ook weer een ander regime dan in het openbaar vervoer dat strippenkaarten gebruikt. Het functioneert nu dus al niet op die manier; ik heb daar overigens grote bezwaren tegen.

De heer **Poppe** (SP): Het hoofdpunt van de motie is dat je bij grensoverschrijding van een concessiegebied niet op dezelfde reis opnieuw het starttarief moet betalen. Misschien is dat nu bij de grotere gebieden wel het geval, maar als je een wet maakt, kun je op dit punt ook verbeteringen aanbrengen.

Minister **Netelenbos**: Als u nu met een strippenkaart in de Amsterdamse tram stapt en later in een bus van Connexxion, houdt die strippenkaart geen rekening met het feit dat u al een andere reis hebt gemaakt; u moet dan dus iedere keer betalen. Dat blijft ook zo.

De heer Van den Berg heeft een aantal ondersteunende opmerkingen gemaakt, maar heeft ook gezegd dat hij een fundamentele discussie over de noodzaak van dit wetsvoorstel mist. Allereerst heeft u hierover al veel discussies in deze Kamer gevoerd. Ik heb al een poging ondernomen om uit te leggen dat wordt gestreefd naar een dynamiek die niet de klassieke marktwerking volgt. De overheid krijgt de rol van concessieverlener, waardoor concurrentie onder concessies ontstaat. De rol van de overheid blijft hierdoor wel sterk, maar is een andere rol dan die van uitvoerder. Dat is benadrukt door de heer Stellingwerf. Ik vind het een belangrijke verandering, waardoor een zeker soort nonchalance, die vaak ontstaat bij eeuwigdurende concessies, uit het systeem verdwijnt. Overheid, gemeenteraad, provinciale staten, gedeputeerden en wethouders zullen na moeten denken over afspraken. Zij moeten monitoren hoe een en ander verloopt en zij moeten nadenken over de volgende periode. Het leidt tot meer betrokkenheid van regionale en provinciale bestuurders bij het openbaar vervoer. Dat is een goede ontwikkeling. Men zal hierdoor buitengewoon alert worden en mogelijk zelfs bereid zijn om additioneel te financieren, als dat zo uitkomt. Feitelijk gebeurt dat al.

Over de onrendabele lijnen heb ik tegen de heer Reitsma al een en ander gezegd. Het blijft een lastig vraagstuk, dat op maat moet worden beantwoord. Degelijke zaken leiden iedere keer tot bepaalde afwegingen, ook met betrekking tot het totale subsidiebedrag in onze begroting. De prikkels in het systeem, zo zeg ik ook tot de heer Hofstra, moeten zo gericht zijn dat men meer subsidies krijgt naarmate men meer vervoert. In het verleden maakte dat niet uit. Wij proberen een dynamiek te genereren waarbij men het vuur uit de sloffen moet lopen om meer subsidies te ontvangen. Enerzijds lijkt dat onbillijk, omdat men minder subsidie krijgt als het niet wil lukken. Anderzijds wordt soms aan een dood paard getrokken. In zo'n geval moet erkend worden dat de organisatie niet werkt en moet nagedacht worden over alternatieven als belbussen of van-deur-tot-deur-vervoer. Dat leidt tot creativiteit in tegenstelling tot de situatie waarin men, zonder resultaat, blijft proberen om er iets van te maken. Door deze manier van subsidiëren wordt de mogelijkheid tot zo'n situatie uit het systeem gehaald.

Met betrekking tot de Spoorwegwet het volgende. Wij moeten opnieuw de harmonisatie bekijken, maar feitelijk is dat al gedaan. Wij willen immers niet dat tal van artikelen weer veranderd moeten worden als gevolg van de Concessiewet. Ik kom daar straks op terug bij het bespreken van het amendement van de heer Stellingwerf. Wij proberen de consistentie juist in het oog te houden. De bedoeling van de Concessiewet, die nu bij de Raad van State ligt, is bij ons natuurlijk al volledig bekend.

De heer Van den Berg vindt de nota van wijziging een verbetering. Dat geldt ook voor de ontwerpnota van wijziging die ik heb ingediend.

De heer Stellingwerf heeft een amendement op stuk nr. 12 ingediend. Ik heb daar reeds in

positieve zin op gereageerd. Ik ben het met zijn vraagstelling eens.

De heer Stellingwerf heeft tevens een motie op stuk nr. 56 ingediend. Die gaat over de Europese Unie, waarover meer moties zijn ingediend. In de motie staat dat ik bij de Europese Unie moet pleiten voor een maximaal marktaandeel in het openbaar vervoer van 25%. Ik neem aan dat hier gedoeld wordt op het Europese aandeel. Dat staat hier overigens niet. Ik ben daarnaast van mening dat wij moeten kijken wat er uit de discussie binnen de Commissie komt. Op het moment ligt er helemaal niets. Wij weten dat het een thema is. De afloop laat zich echter nog niet voorspellen. Ik ben dus van mening dat men voor de muziek uitloopt als men dit soort moties in stemming wil brengen. Ik vind op zichzelf dat wij goed moeten bekijken hoe wij met marktmacht in Europa omgaan. Een en ander is echter buitengewoon complex. Europa is enorm groot. Je moet heel veel weten over de dominante spelers. Ik zou echt niet weten of je uiteindelijk op 25% uitkomt. Zodra er een initiatief komt, zullen wij dat zo snel mogelijk bespreken opdat mijn medewerkers in Brussel weten wat zij moeten inbrengen op ambtelijk niveau. Het moet wel in die volgorde gebeuren. Ik vraag mij al met al af of dit wel een verstandige motie is.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Het is wellicht de eerste keer dat wij hier zo fundamenteel over spreken en ik kan mij dan ook voorstellen dat u niet direct wegloopt met dat percentage. U kunt wachten op initiatieven van anderen, maar u kunt natuurlijk ook zelf deze discussie aanzwengelen. Maar dat hebt u niet gezegd.

Minister **Netelenbos**: Ik kan wel toezeggen dat ik de Verkeersraad in Brussel zal vragen zich te oriënteren op dit onderwerp opdat wij onze positie in Europees verband kunnen bepalen. Daarnaast zouden alle Europese gremia in Nederland zich eens moeten bezinnen op dit thema. Daarna zouden wij hierover een gedachtewisseling kunnen hebben. Maar ik ben er niet voor om zomaar een percentage te noemen. Ik zou werkelijk niet weten wat ik dan aan het bepleiten ben. Dat wil ik eerst weten voordat ik ergens mee instem.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Bij mij is enige verwarring ontstaan. De minister heeft voorgesteld gedurende twee jaar de NMA-optie te hanteren en dan eventueel een percentage in te voeren. Nu lag er een motie van de heer Hindriks, gesteund door de heren Hofstra en Van Walsem, die inmiddels is gewijzigd. Ik weet niet of de minister al kennis heeft genomen van deze motie. Daar staat weer iets anders in, namelijk de oude opvatting van de heer Hindriks dat vanaf nu 25% van de markt het maximum moet zijn, want in de Europese richtlijn staat ook dat percentage. Ik vraag mij overigens af of de heer Hofstra zich hierin kan vinden.

Minister **Netelenbos**: Ik vind dit veel te snel gaan en vraag mij af of de ondertekenaars wel precies weten wat zij voorstellen. Ik wil mij best assertief opstellen – dat kunt u best aan mij overlaten – en nagaan wat er in Europees verband nodig is, maar kan mij niet vinden in een percentage van 25 voor de Nederlandse verhoudingen. Volgens mij hebben wij genoeg aan de achtste nota van wijziging en de NMA-optie. Laten wij in de komende tijd eens ten principale spreken over dit soort zaken. Ik weet niet waar dit precies over gaat en daarom voel ik mij echt niet geroepen om dit als een verstandig idee te bestempelen.

De heer **Hindriks** (PvdA): Ik heb alle vertrouwen in de assertiviteit van de minister. Als dit wetsvoorstel wordt aangenomen, nemen wij in Europa een koppositie in als het gaat om het invoeren van concurrentieverhoudingen. Het kan dan verstandig zijn om enigszins te preluderen op komende Europese regelgeving. In het tweede deel van de motie wordt uitgesproken dat de NMA moet opereren conform de positie die zij middels de nota van wijziging krijgt toebedeeld. De NMA moet dan maar bezien waartoe dat precies leidt. Ik meen niet dat kan worden gezegd dat de motie te hard vooruitloopt op de ontwikkelingen. Bij de NMA en het departement zal ongetwijfeld voldoende kennis bestaan over Europese ontwikkelingen op dit punt. Daarop kan dan in Nederland worden gepreludeerd. Tegelijkertijd moet ervoor worden gezorgd dat de EU wat sneller haar eigen richtlijnen in stelling brengt opdat de concurrentieverhoudingen, die wij in Nederland willen, geen onverantwoorde machtsposities met zich meebrengen.

Minister **Netelenbos**: Er staat dat u van mening bent, dat moet worden aangesloten bij de conceptrichtlijn van het Directoraat-generaal IV van de Europese Commissie. Er is nog geen sprake van een ingediende conceptrichtlijn. Er is verschil van mening daarover. Er kan niet worden voorspeld wat eruit komt. Wie weet wat voor verschrikkelijks daar in de boezem van Directoraat-generaal IV wordt bedacht. Soms bedenkt men dingen waarvan je je afvraagt hoe ze erbij komen. Dat houdt in dat de heer Hindriks niet weet wat hij zegt. Ik zeg toe dat ik mij daarop volledig ga oriënteren. Ik zal de Kamer daarover berichten. Wij moeten maar eens ten principale een rondje hierover houden. Nagegaan moet worden wat Nederland gaat bevorderen in dat directoraat-generaal. Wij moeten niet ergens aansluiten bij wat er nog niet is. Ik ben het ermee eens dat wij Europees gaan. Wij weten niet op basis waarvan wij dat willen. In de geest neem ik de behoefte van de heer Hindriks over. Hij moet de motie niet in stemming brengen want die is buitengewoon riskant.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik weet niet wat ik met deze motie moet. Als die conceptrichtlijn wel op 25 uitkomt, dan neem ik aan dat de mede-indieners consequent zijn en dat niet willen. Het staat haaks op de uitnodiging aan de minister om een nota van wijziging te sturen. Zijn de mede-indieners het eens met de interpretatie van de minister over die 25% of nemen zij er afstand van?

De **voorzitter**: Ik heb bezwaar tegen deze procedure. Er worden gewijzigde moties rondgedeeld die niet vanaf het spreekgestoelte zijn ingediend of toegelicht. Daarover ontstaat nu een discussie. Ik verzoek de minister haar antwoord te vervolgen. Indien een discussie over moties onderling nodig is, dan moet dat maar in een derde termijn. Dit is geen goede procedure. Het is dezerzijds aanvaard dat die moties zijn rondgedeeld. Het had niet moeten gebeuren.

Minister **Netelenbos**: De oorspronkelijke motie gaat te snel. De gewijzigde motie spreekt uit dat het

ook voor het Nederlandse marktdeel geldt. De NMA moet op basis van dat percentage toezien. Het gaat om 25%. Dat is niet mijn standpunt. Ik zal de Europese discussie aangaan.

De heer **Hindriks** (PvdA): Ik aanvaard de toegezegde assertiviteit in dank. Ik aanvaard ook in dank de toezegging om op korte termijn te komen met voorstellen. Ik handhaaf de motie, met de interpretatie die ik zo-even gaf.

Minister **Netelenbos**: De motie geeft een andere interpretatie dan ik nu geef. Dat kan dus niet. Ik neem aan dat het onderling nog wordt besproken.

De heer Stellingwerf heeft over OV te water een uitleg gegeven die ik steun. Experimentele initiatieven worden ondersteund vanuit Verkeer en Waterstaat. Wij hebben dat al gedaan, zelfs voor zaken die niet helemaal goed aflopen. Dat kost ons dan veel geld.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Ik trek het amendement op stuk nr. 28 in.

De **voorzitter**: Aangezien het amendement-Stellingwerf (stuk nr. 28) is ingetrokken, maakt het geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

Minister **Netelenbos**: De heer Stellingwerf heeft gevraagd of de proef in Apeldoorn onder het experimenteerartikel valt. Het piektarief valt onder de normale rijksbijdrageregeling. Men kan niet zeggen: wij willen houden wat wij al kregen in het jaar daarvoor. Wij gaan minder aan de reiziger vragen en wij willen toch evenveel rijkssubsidie hebben. Dat kan niet. Men kan evenveel rijkssubsidie krijgen, mits men meer passagiers vervoert waardoor men dezelfde opbrengst genereert. Als ik mee zou gaan met de gedachte dat je het prijskaartje verlaagt omdat de subsidie hoog wordt gehouden, dan gaat iedereen dat doen. Dan kom ik niet uit met mijn budget. Dat kan absoluut niet. Ik hoop voor Apeldoorn dat men als gevolg van de piek in plaats van 100 passagiers er 300 vervoert. De opbrengsten zijn dan misschien hetzelfde. De subsidies zijn opbrengstgerelateerd. Dat gaan wij niet veranderen.

De reisinformatie zoals de heer Stellingwerf die voorstelt, kost minimaal 20 mln. Dat kunnen wij niet zomaar bij deze discussie over een wetsvoorstel besluiten. Dat hoort bij de discussie over de begroting. Dat geld is er in elk geval niet, want discussies in het kader van de Voorjaarsnota gaan wat Verkeer en Waterstaat betreft niet over exploitatie, maar over investeringen.

De heer Van Walsem meent dat de reciprociteit juridisch niet houdbaar is. Ik heb al gewezen op de Europese Commissie. Voor de volledigheid wijs ik er ook op dat de Raad van State in ieder geval kennis droeg van de nationale reciprociteit en daar geen opmerkingen over heeft gemaakt. Zij volgt kennelijk dezelfde redenering over rechten en plichten bij verzelfstandiging of niet.

De heer Van Walsem geeft steun aan de evaluatie en de criteria, in relatie tot het voorstel van de PvdA.

De intergemeentelijke samenwerking zal plaatsvinden via de standaardprocedure volgens de Wet gemeenschappelijke regelingen. Onder dat democratische beslag vindt verdere uitwerking plaats.

De heer Hofstra sprak over het bekostigingsplafond. Nog niet zo vreselijk lang geleden heb ik in een tussenrapportage de exploitatiesubsidies voor het openbaar vervoer, met de 2% groei van het subsidiebedrag in relatie met de groei van het openbaar vervoer behandeld. Voor deze regeerperiode is een bezuiniging van 35 mln. per jaar afgesproken. Het was meer, maar in de laatste begroting is dat veranderd. Er is toen 35 mln. structureel afgegaan. Wij houden de vinger aan de pols. Wij hebben nu een enorme groei, maar die hebben wij jaren niet gehad. Vooralsnog heb ik geen claim bij de heer Zalm in verband met de exploitatie ingediend. Ik richt mijn pijlen nu op investeringen. Er zijn ook andere belangrijke sectoren, zoals zorg en onderwijs.

Het bekostigingssysteem is gericht op de groei van het aantal reizigers. Op zichzelf is dat een transparant systeem. Naarmate een bedrijf zijn kostenbeheersing beter op orde heeft, kan het ook meer. Dat is de juiste prikkel. Indertijd heeft de Kamer daar uitvoerig over gesproken.

De heer **Van Walsem** (D66): Daarmee ben ik het helemaal eens. Een deel van de subsidie wordt echter verstrekt op basis van de structuur van een gebied. Elementen als langzame doorstroomtijden enz. spelen daarbij een rol. Die elementen zijn volgens mij heel weinig transparant en ook niet echt eerlijk. Ik zou dat eigenlijk graag anders zien.

Minister **Netelenbos**: Ook de heer Hofstra heeft hier opmerkingen over gemaakt. Misschien moeten wij hierover eens discussiëren in een begrotingsonderzoek. Dat soort thema's leent zich daar wel voor. Tenslotte is het zo weer september.

Met de heer Van der Steenhoven ben ik het eens dat er een sterke regie nodig is. Daarom is destijds gezegd dat juist de andere overheid de integraliteit van het beleid vorm kan worden, hetgeen in het wetsvoorstel wordt uitgewerkt. De noodzaak van transferia, het parkeerbeleid en dergelijke onderwerpen kunnen in samenhang worden bekeken. Het kan hier en daar natuurlijk echt nog wel beter, maar bijvoorbeeld in het contract dat ik met Amsterdam over de aanleg van de Noord-Zuidlijn heb gesloten, over de toename van het aantal passagiers die men moest genereren en over de bezuinigingsslag die men vervolgens zou moeten maken, gaat het om integraliteit. En dan zie je dat gemeenten toch in staat zijn dit soort dwingende afspraken te maken. Op den duur moet dit overal gedaan worden; de een is natuurlijk al verder dan de ander.

De heer Van der Steenhoven heeft gezegd dat hij de wet op een aantal zaken zal toetsen. Over een aantal elementen heb ik al iets gezegd of zal ik nog iets zeggen; enkele amendementen die de regierol van de overheid kunnen versterken via een aantal kan-bepalingen, heb ik positief bejegend.

Op de gemeentelijke vervoersbedrijven zal ik nog ingaan in reactie op een voorstel van de heer Hindriks.

Dan heeft de heer Van der Steenhoven nog gezegd dat ik de moties van GroenLinks over subsidiëring van de reizigersorganisaties niet zou hebben uitgevoerd. Wij verlenen echter projectsubsidies aan deze organisaties op basis van concrete voorstellen. Deze projecten worden bekeken en er worden afspraken over gemaakt als dat voor de hand ligt, dus ik ben van mening dat wij de motie wel uitvoeren, maar niet in de

zin van een basissubsidie. Ik ben absoluut geen voorstander van generieke subsidies, want dan komt er weer een secretaresse met een pc bij en dan heeft men nog niet het gevoel dat men aan de slag is. Ik wil dus gewoon concrete voorstellen, bijvoorbeeld voor kadertraining. Laat men dus dat soort voorstellen doen.

De amendementen van de heer Van der Steenhoven zal ik straks nog even allemaal nalopen.

De heer Hindriks heeft een heel pak amendementen ingediend die ik graag van een advies zou voorzien, in de eerste plaats het amendement op stuk nr. 48. Daarin gaat hij ervan uit dat er geen losse vervoersstromen kunnen worden aanbesteed. Ik heb bezwaar tegen dit amendement, want ik vind het nogal bevoogdend. Wij hebben net een hele discussie gehad over kleine concessies ten behoeve van kleine maatschappijen; als je zegt dat het niet om losse vervoersstromen mag gaan en dat er altijd een samenhang moet zijn, kan het al gauw een veel te grote brok voor sommige vervoerders zijn. Daarnaast moeten wij ons er zeer goed van bewust zijn dat de tekst van het amendement met zich mee zou brengen dat bijvoorbeeld bij het gereedkomen van een Vinex-wijk in Haaglanden een enkele route niet aanbesteed zou kunnen worden, omdat er een samenhangend geheel van openbaar vervoer moet zijn, alsmede een omschrijving van het gebied waarvoor de concessie wordt verleend. Ik denk dat dit heel snel moeilijkheden zou opleveren.

De heer **Hindriks** (PvdA): Voorzitter! Ik vind het wel een aardig voorbeeld, want juist daar zou het ook de bedoeling zijn zo'n lijn in samenhang met andere aan te besteden. Het gaat dan immers niet om dat ene lijntje, maar juist ook om de toevoer naar dat lijntje, de regionale ontsluiting van een gebied naar Den Haag. Het is wat mij betreft niet de bedoeling om als iemand toevallig een nieuw stukje infrastructuur aanlegt, voor dat ene lijntje een concessie aan te besteden. Juist om de samenhang in het vervoer zeker te stellen zou het geheel van een regionale ontsluiting als concessie uitgegeven moeten worden. Zo kun je ruim honderd concessies in Nederland tot stand brengen, meer dan voldoende om kleine bedrijven een kans te geven, zeker als je daarbij het amendement van de heer Hofstra betrekt, en tegelijkertijd zijn de concessies dan groot genoeg om creativiteit een echte kans te geven en de samenhang zeker te stellen.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Dat kan niet altijd. Stel dat je in 2003 een concessie voor een samenhangend gebied hebt uitgegeven en dat je in 2005 een Vinac-locatie afrondt, zodat er het een en ander nodig is. Dan kun je toch niet die hele concessie openbreken? Dat zou wel eens heel ongunstig voor de overheid kunnen zijn. Dat maakt dat je een lijn in de aanbieding brengt. De overheid moet dan afwegen of, als het een goed bod is, de reeds rijdende vervoerder dat gaat doen. Als die echter ''misbruik'' maakt van de gegevenheid dat hij al veel doet, is het misschien logisch dat een ander dat gaat doen. Het amendement is echt onhandig en daarom onnodig en een beetje bevoogdend.

De heer **Hindriks** (PvdA): Hier begrijp ik niks meer van. De concessie duurt normaal zes jaar. Het bouwen van Vinac-locaties duurt gemiddeld vele malen langer, laat staan het daar aanbrengen van openbaar vervoer. In de meeste gevallen ligt de Vinac-locatie er al vijf tot acht jaar, voordat het openbaar vervoer tot stand komt op grond van de eigen normen van 50% kostendekking. Dan kun je toch niet volhouden dat je niet bij voorbaat bij de concessie daarmee rekening kunt houden?

Minister **Netelenbos**: Ik geef een ander voorbeeld. Gesteld dat je hebt besloten dat je een verlengde concessieperiode van twaalf jaar aanbesteedt en gesteld dat er in de loop van die lange periode ergens meer vervoer ontstaat, dan moet dat volgens de heer Hindriks altijd in samenhang worden aanbesteed. Nogmaals, het is geen logisch amendement. Hij moet dit punt overlaten aan de gemeentes of de provincies. Je moet ook je beperkingen als wetgever kennen.

De heer **Hindriks** (PvdA): Nu begrijp ik het weer niet. Ik heb toch goed begrepen dat de minister heeft gezegd dat het haar bedoeling is om alleen maar twaalfjaarstermijnen toe te staan, indien er sprake is van een echte investering in een rail? Zij wil dan toch ook dat dit een onderdeel is van een groter geheel?

Minister **Netelenbos**: Je weet toch niet twaalf jaar van tevoren wat er gebeurt in een dynamische samenleving? De werkelijkheid is altijd complex en hiermee maakt de heer Hindriks het nog complexer. Ik herhaal dat eventualiteiten niet tussentijds kunnen worden geregeld.

Voorzitter! Het amendement op stuk nr. 49 van de heer Hindriks strekt ertoe dat de concessiehouder een wettelijke verplichting krijgt voor vervangende zorg en vervangend vervoer, wanneer er onverhoopt iets aan de hand is met de dienstregeling. Op zichzelf kan dat worden geregeld in het programma van eisen, maar het is ook mogelijk om dat voor te schrijven. Het oordeel over dit amendement laat ik over aan de Kamer. Ik ben het met de heer Hindriks eens, als hij zegt dat dit onderdeel wel geregeld moet zijn.

Met het amendement op stuk nr. 50 wil de indiener bereiken dat het programma van eisen niet valt onder de procedure van het algemene bestuursrecht. Hiermee wordt het adviesrecht van de consumentenorganisaties echter zeer sterk ingeperkt. Volgens de heer Hindriks is er tijdwinst mogelijk als bepaalde bezwaar- en beroepsprocedures achterwege blijven. Het programma van eisen is evenwel meer een kaderdocument en daardoor is het risico van bezwaarprocedures niet echt heel groot. Het is echter juist wel het aangrijpingspunt voor de consumentenorganisaties. Dat is de start van de discussie. Daarom moet ik aanvaarding van dit amendement zeer ontraden. Ik zie ook niet in waarom, nu wij de consumentenorganisaties voor het eerst een rol geven, hun positie verzwakt moet worden.

De heer **Hindriks** (PvdA): Ik begrijp de zorg van de minister, maar de bedoeling van het amendement is dat de consumentenorganisaties een heldere rol hebben en natuurlijk over alle onderwerpen volledig kunnen meepraten, overigens in een beperkte periode. Dus beter kort en krachtig en daardoor duidelijk dan heel langdurig en steeds heen en weer. Anders gezegd: als je consumentenrechten serieus neemt, moet je die kort en krachtig kunnen behartigen. Daar is dit amendement ook op gericht.

Minister **Netelenbos**: Ik vind het toch jammer dat dit amendement is

ingediend, want wij hebben heel goed overleg gepleegd met de consumentenorganisaties over hun positie in de wet. Ik zie helemaal geen reden om die te verzwakken. Ik snap ook niet waarom de heer Hindriks met dit amendement komt. Ik voorzie niet het risico dat hij aangeeft. Later in de procedure bestaat er veel meer risico van bezwaar- en beroepschriften.

Dan het amendement op stuk nr. 51. Dat gaat over het stimuleren van het aanbesteden van de ontwikkelingsfunctie. Dat is niet een verplichting, maar een stimulans. Ik laat het oordeel over dit amendement aan de Kamer.

Het amendement op stuk nr. 52 gaat over een ingewikkeld thema. Het amendement beoogt te voorkomen dat de concessieverlener middellijk dan wel onmiddellijk eigenaar is of zeggenschap heeft over een openbaarvervoersbedrijf en de opdracht tot het verrichten van openbaar vervoer aan zijn eigen bedrijf gunt. Wij hebben het dan over een gemeentelijk vervoersbedrijf. Op dit moment maakt de kaderwet het voor die gebieden mogelijk dat dit niet aan de orde is. Het kaderwetgebied gaat een concessie verlenen aan bijvoorbeeld het Gemeentelijk vervoerbedrijf Amsterdam. Maar als onverhoopt de kaderwetgebieden vervallen, staat in dit amendement met zoveel woorden dat de gemeentelijke vervoersbedrijven moeten privatiseren. De aandelen moeten dan dus weg bij de gemeenten. Dat wordt dan een verplichting, hetgeen echter niet in dit wetsvoorstel staat. In het kader van het Etty-traject maken wij het wel mogelijk om voor een bedrag van 100 mln. aandelen in andere handen te brengen. Dat traject ontwikkelen wij nu. Als je kijkt naar de 10 mln., kun je op die manier voor 100 mln. vervreemden van de gemeentelijke overheid. Dat geldt echter nooit voor alle vier. Amsterdam heeft bijvoorbeeld een veel te groot gemeentelijk vervoersbedrijf, als je ook de andere zou moeten overnemen. De vraag is of de Kamer daartoe moet dwingen. Het is immers niet bekend hoe het gaat met de kaderwetgebieden. In 2003 weten wij wat er met die kaderwetgebieden gebeurt. Omdat wij dan toch gaan evalueren, kan de Kamer alsdan bekijken of zij er alsnog toe moet overgaan. Wat in het amendement staat, vind ik wel erg kort door de bocht. Het kan in ieder geval financieel problemen geven, omdat wij niet tijdelijk alle aandelen kunnen overnemen. Ik vind het buitengewoon vergaand om iets dergelijks zomaar af te dwingen door middel van een amendement.

De heer **Hindriks** (PvdA): Het gaat om de zeggenschap. Dat staat ook in het amendement. Ik heb al eerder gezegd dat zeggenschap en aandeelhouderschap niet precies hetzelfde zijn. Anders gezegd, je kunt met kleine bedragen een grote zeggenschap organiseren. De weg die de minister aangaf, is precies de weg die ik voor ogen heb. Dat geldt ook voor de periode die zij aangaf. De vraag of dit wel of niet tot privatisering moet leiden, is wat mij betreft niet beantwoord. Het kan wel degelijk door aandelen in handen te brengen van een op afstand staande overheidsorganisatie. Of dat nu een ministerie, een provincie of een andersoortig orgaan is,...

De **voorzitter**: U moet in interrupties kortere vragen stellen.

Minister **Netelenbos**: Ik heb geprobeerd er een antwoord op te geven. Het betekent dat ze weg moeten bij de concessieverlener, te weten de gemeente Den Haag, Rotterdam, Amsterdam of Utrecht.

De heer **Hindriks** (PvdA): Dat is precies de bedoeling.

Minister **Netelenbos**: In de eerste plaats kan ik dat niet betalen. Het moet immers betaald worden als het zo uitkomt. In de tweede plaats kan het niet via de markt. Het zou immers een mooie boel zijn als men de datum weet waarop het moet gebeuren. Stel dat het ministerie van BZK een discussie over de kaderwetgebieden voert en dat de Kamer in alle wijsheid beslist dat die gebieden moeten verdwijnen. Vervolgens koop je – dat is een omgekeerde World Onlineprogrammering – op een koopje een aandeel van een gemeentelijk vervoersbedrijf, omdat ze allemaal in één klap de markt op moeten. Het alternatief is dat ik het allemaal via het Etty-traject aan mij trek, maar daar heb ik het geld niet voor.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Is dit eigenlijk geen verkapte manier om de kaderwetgebieden uit hun bevoegdheid te halen? Voeren wij zo niet opnieuw de discussie over de vraag of de zaak weer naar de provincie moet? De minister heeft terecht gezegd dat dit in een andere discussie op het terrein van Binnenlandse Zaken beslist moet worden. Feitelijk komt het erop neer dat dit hier gebeurt, als dit amendement wordt aangenomen.

Minister **Netelenbos**: Zo kun je het lezen, maar het staat er niet. Het kan op verschillende manieren uitwerken. Maar als de vier grote steden concessies gaan verlenen en zij willen hun eigen vervoersbedrijven een concessie verstrekken – wat soms voor de hand ligt – kan dat niet als de zeggenschap dominant bij de steden blijft. Dat betekent dat zij wel zullen moeten vervreemden. Dit is een verplichting, tenzij de kaderwetgebieden blijven bestaan. Dat kan ook een uitkomst zijn. Misschien krijgt het kaderwetgebied daarmee steun. Ik zit daar niet mee, maar de Kamer wel, geloof ik, althans in deze setting.

Voorzitter! Het amendement op stuk nr. 53 gaat over de overgangstermijn. Ik heb daar al het een en ander over gezegd. Op zichzelf is er niet een bezwaar tegen deze staffeling van termijnen. We hebben daar zojuist al over gesproken en ik wilde dit maar overlaten aan uw Kamer. Het kan dus wel, maar de Kamer moet daar maar zelf over beslissen.

Dan kom ik bij het amendement van de heer Hindriks dat eerder op stuk nr. 54 was afgedrukt; dat is nu stuk nr. 57 geworden. Hier dient een aanpassing plaats te vinden, doordat de nota van wijziging op stuk nr. 8 op hetzelfde artikel aangrijpt. Dat is evenwel een technisch punt dat in overleg met mijn medewerkers kan worden geregeld en verder wilde ik dit overlaten aan uw Kamer. Het is wel een gedetailleerde regeling, maar op zichzelf is het principe dat je vastlegt wat je evalueert, niet omstreden van mijn kant.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): U neemt het amendement over?

Minister **Netelenbos**: Ik weet niet of de hele Kamer dat wil steunen. Als iedereen het steunt, kan ik het overnemen en kunnen we het wetsvoorstel zelf aldus wijzigen.

Naar mij blijkt heeft dit de instemming van de leden, voorzitter.

De **voorzitter**: U bent een fantastische voorzitter. Dank u wel. Gaat u zo door!

Minister **Netelenbos**: Ik zou dat niet uitsluiten!

De **voorzitter**: Het gewijzigde amendement-Hindriks (stuk nr. 57) is overgenomen.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Het amendement op stuk nr. 58, van de leden Van der Steenhoven en Hindriks, ter vervanging van het oorspronkelijk op stuk nr. 18 gedrukte amendement, is eveneens overgenomen.

Dan kom ik te spreken over het amendement op stuk nr. 59 van de heer Stellingwerf, ter vervanging van het amendement op stuk nr. 31. Dit amendement gaat over het regionaal spoorvervoer. Inhoudelijk ben ik het eens met wat de heer Stellingwerf hier wil. Het wordt echter geregeld via de Concessiewet. Het probleem is dat als hij het nu wil regelen, daarmee een tekst in de wet wordt gezet die straks bij de Concessiewet weer veranderd moet worden. Immers, de vormgeving van het artikel moet dan anders. Met de in het amendement voorgestelde tekst is sprake van een verwijzing en die tekst kan dan zo niet blijven staan. Ik zou de indiener derhalve dringend willen oproepen om het amendement nu niet in stemming te brengen. Ik zeg toe dat dit thema op de door hem gewenste manier wordt uitgewerkt in de Concessiewet. Als het nu zo wordt ingebracht, moet het straks weer gewijzigd worden en dat is zo ingewikkeld. Het is echt meer een vormkwestie dan dat het een inhoudelijke kwestie is.

Dan kom ik te spreken over de motie van de heer Hindriks op stuk nr. 61. In deze motie wordt, daar waar het gaat om de marktwerking, gewezen op de concurrentiekracht van het openbaar vervoer en wordt overwogen dat na verloop van tijd vastgesteld kan worden of het doel van de wet ook daadwerkelijk wordt bereikt; vervolgens wordt de regering verzocht om maatregelen te nemen en te voorkomen dat er onomkeerbare stappen richting volledige privatisering worden gezet. Dit nu, voorzitter, is toch een ingewikkeld voorstel dat zich zo ongeveer richt op de datum van eind 2004. Ik vraag mij af wat er nu op tegen is om bijvoorbeeld de aandelen van Connexxion naar de beurs te brengen en daar een goede prijs voor te vragen. Immers, het gaat hier niet om infrastructuur, maar het gaat om een vervoerder. Een vervoerder laat zich vervangen en in die zin is het ook niet onomkeerbaar. Als je zou investeren in infrastructuur, is het wel onomkeerbaar, maar dat is hier niet zo. Ik vind dat de vraag wanneer de aandelen van Connexxion naar de beurs moeten, zich laat beantwoorden met de vraag of het interessant genoeg is voor de rijksoverheid om dat op enig moment te doen en daar flinke inkomsten mee te genereren, die we bijvoorbeeld in het FES kunnen storten. Het is toch niet oninteressant wat je er allemaal mee kunt doen.

Neem nu het gemeentelijk vervoersbedrijf Dordrecht; daar zijn een aantal problemen. Dat gemeentelijk vervoersbedrijf wil misschien wel privatiseren om die problemen te lijf te gaan. Let je op precies de tekst van de motie, dan zie je dat dat met deze motie ook niet kan. Daarom vind ik aanneming ervan niet logisch. Ik kan gemeentelijke bedrijven niet juridisch binden. Als het om rijksbedrijven gaat, ben ik natuurlijk zelf aan de bal. Het oordeel over het vermarkten van aandelen moet echter gegeven worden op basis van de winstverwachting. Het is overigens niet de bedoeling dat ik aandeelhouder blijf. Zoals bekend, geeft dat ook maar zeer beperkt macht.

De heer **Hindriks** (PvdA): Voorzitter! Ik kan mij voorstellen, dat er een moment komt waarop de overheid zich verder terug kan trekken dan thans het geval is. Vervolgens zouden de aandelen op de beurs genoteerd kunnen worden. Gedurende een bepaalde periode wordt echter nog een test uitgevoerd. Wil je in die periode niet de mogelijkheid houden om terug te keren naar de situatie waarin de overheid de volledige controle heeft? Terugkeren naar die situatie is voor de minister toch aanzienlijk gemakkelijker als de aandelen van dat bedrijf in overheidshanden zijn. Het maakt mij niet welke overheid dat is, als de aandelen maar in de handen van een overheid zijn. In de sfeer van de publieke samenwerking kunnen wij de boel dan weer wel rechtbreien als dat nodig mocht zijn. Ik roep de minister daarom op te handelen als aangegeven.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Het kabinet heeft niet het voornemen aandelen van Connexxion in bezit te houden. Wij gaan er stap voor stap voor zorgen dat die aandelen op de markt komen. Connexxion wil ook internationaal actief worden. Dat maakt dat wij net als bij KPN en de Postgroep is gebeurd, nagaan wat het juiste moment is om iets te doen. Wij handelen daarbij niet dogmatisch, maar verstandig. We gaan ons niet binden aan data. Met de motie gebeurt dat feitelijk wel. Er zijn hierover in het verleden ook afspraken gemaakt. Dit is dus niets nieuws. Nogmaals, we gaan hiermee verstandig om en zeggen niet: voor 2004 mag u niet volledig privatiseren. Het hangt helemaal van de omstandigheden af of dat gebeurt. Die mogelijkheid heeft ook niets te maken met deze wet.

De heer **Hindriks** (PvdA): Voorzitter! Het amendement van de Partij van de Arbeid dat de minister zojuist heeft overgenomen, betreft de evaluatie op basis van een aantal criteria. In het amendement staat dat wij ook terug moeten kunnen. Hoe gaat de minister dat bij een geprivatiseerd Connexxion realiseren?

Minister **Netelenbos**: Stel nu dat een geprivatiseerd Connexxion ons helemaal niet bevalt. Dan zoeken wij een andere vervoerder. Wij zitten helemaal niet vastgebakken aan Connexxion. Als dat bedrijf niet de gewenste service verleent, zijn er misschien andere vervoerders die die wel verlenen. De overheid is aandeelhouder, maar zij heeft heel weinig invloed op het beleid. Op dat punt bestaat een misvatting. De overheid heeft dus niet de veronderstelde invloed. De wetgever kan bij wet een aantal randvoorwaarden stellen, maar hij heeft via zijn aandelen geen invloed op het bedrijfsbeleid van Connexxion. Absoluut niet! De wetgever heeft dat via de statuten, maar niet via de aandelen. Nogmaals, op dit punt bestaat een grote misvatting.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! De minister heeft heel helder gezegd dat privatisering niets met deze wet te maken heeft. Zij heeft in eerste

termijn toegezegd in tweede termijn te zullen zeggen wat de volgorde van de stappen is bij de beursgang van Connexxion. Zij heeft ook gezegd het tijdstip daarvoor te zullen aangeven.

Minister **Netelenbos**: Daarover wordt in juni besloten. Door u en de heer Hofstra is gevraagd of daarover tijdig en voor 1 januari 2001 zal worden besloten. Mijn antwoord is: ja. Hiervoor is eerst een aandeelhoudersvergadering nodig. In juni wordt er weer een gehouden. Loopt die niet goed af, dan wordt een extra aandeelhoudersvergadering gehouden. We proberen wel het proces dit jaar af te ronden, omdat men dit jaar internationaal actief wil zijn. Deze kwestie hoort echter niet bij de strekking van het wetsvoorstel. Hiermee wordt ook niets gegarandeerd ten aanzien van onomkeerbaarheid van de premissen in de wet. Ik hoop dat ik de heer Hindriks heb kunnen overtuigen als het gaat om het aandelenbezit en de fluctuaties bij de vervoerders. Het is mogelijk dat Connexxion, ondanks de aandelen die wij hebben, helemaal niet rijdt. Stel nu dat de gemeenten en provincies zeggen: we hebben andere interessante vervoerders. Dan is het exit Connexxion en hebben we nog alle aandelen. Het een heeft dan ook niets met het ander te maken. Op dat punt leeft er een grote misvatting. De heer Hindriks schudt nee, maar het is echt zo. Dit lijkt ingewikkeld, maar als men opheldering wil, moet men maar eens met de president-directeur van Connexxion gaan praten. Hij kan dit misschien nog beter uitleggen dan ik. Nogmaals, het een heeft niets met het ander te maken.

Voorzitter! De motie van de heren Hindriks en Van Walsem op stuk nr. 62 gaat over de CAO's. Er wordt opgeroepen iets te doen met betrekking tot de sociale partners. Ik laat het oordeel over de motie aan de Kamer. De vraag of dat wijsheid is, laat zich echter niet zomaar beantwoorden. NS heeft bijvoorbeeld voor verschillende beroepscategorieën verschillende CAO's op maat: voor machinisten, voor kantoorpersoneel en dergelijke. Dat is op zichzelf verstandig. Het is niet altijd verstandig om één CAO voor alles te hebben. Misschien is het toch verstandig om even te praten met degenen die daarbij betrokken zijn. Ik zou die motie namelijk niet steunen als ik u was.

In de motie op stuk nr. 64 van de heer Hindriks over het Burgerlijk Wetboek wordt de regering verzocht om een overzicht op te stellen van de gevolgen van het opheffen van artikel 8:108 BW. Ik kan die motie overnemen en zeg toe dat ik het gevraagde overzicht zal opstellen. Als het nodig is, kunnen wij dat bespreken.

De **voorzitter**: Ik begrijp dat de heer Hindriks de motie op stuk nr. 64 wil intrekken.

De heer **Hindriks** (PvdA): Ja, voorzitter.

De **voorzitter**: Aangezien de motie-Hindriks (26456, nr. 64) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! De motie op stuk nr. 65 gaat over de aanbodfinanciering. Ik heb al eerder aan uw Kamer toegezegd dat ik het thema van aanbodfinanciering zal uitwerken, want op zichzelf is het interessant. Ik heb wel bezwaar tegen een aantal opmerkingen in de motie. Er staat bijvoorbeeld dat de efficiency beter gediend is bij financiering via de vraagzijde. Dat weet ik niet; dat zoeken wij uit. Er staat dat persoonsgebonden financiering middels vouchers tot positieve effecten van het openbaar vervoer kan leiden. Dat zoeken wij uit, want bij de Vinex loopt het niet goed. Daar is de ervaring niet positief. De heer Van der Steenhoven vraagt of het moet worden meegenomen. Ja, dat moet, want het loopt niet goed op dit moment. Wij zoeken uit waar dat aan ligt. Voorts staat er dat een elektronisch betaalsysteem een persoonsgebonden financiering mogelijk maakt. Dat is de verwachting, maar dat moeten wij ook uitzoeken. Ik wil dat uitwerken en hier bespreken.

De heer **Hindriks** (PvdA): Ik begrijp dat de minister dat onderzoek feitelijk toezegt.

Minister **Netelenbos**: Ja.

De heer **Hindriks** (PvdA): Dan trekken wij de motie in.

De **voorzitter**: Aangezien de motie-Hindriks/Van Walsem (26456, nr. 65) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! De heer Hofstra zegt dat de WROOV uiterlijk 1 januari 2002 moet worden afgeschaft. Dat heeft te maken met de chipkaart. De WROOV-procedure wordt in het najaar nog eenmaal toegepast. Wij gaan er ook van uit dat het echt de laatste keer is, want die werkt drie jaar en is daarna niet meer aan de orde. In zijn motie staat dat het systeem uiterlijk 1 januari 2002 moet worden afgeschaft. Dat hangt af van de chipkaart. Als die er nog niet is, kun je het systeem niet afschaffen, want wij hebben niks beters. Wij kunnen ook niet hangende die discussie over de chipkaart een ander systeem invoeren. In het licht van de nota van wijziging vraag ik of dat op dit moment voldoende is. Ik heb net toegezegd dat wij het punt van de persoonsgebonden budgetten zullen uitwerken en dat wij het ten principale zullen bespreken. De motie is echter een tikkeltje te wild.

De heer **Hofstra** (VVD): Terwijl ik toch zo'n bedaard type ben! Ik vind het verstandig om de mensen te prikkelen, wat betekent dat je moet kijken naar de groei van het vervoer en van de opbrengsten. Mijn onvrede heeft ermee te maken dat bepaalde gebieden – collega Reitsma heeft ook een dergelijke opmerking gemaakt – door de structuur, bijvoorbeeld door een koppeling aan de bevolkingsdichtheid, in een nadeelsituatie kunnen komen. Kunnen wij dan niet beter zeggen: wij kennen Nederland inmiddels wel, wij weten toch hoe ons land in elkaar zit? Waarom durven wij die taart niet in puntjes te verdelen, desnoods met een sausje er overheen van prikkels? Ik heb er wat moeite mee dat wij dat steeds wegredeneren in het geheel.

Minister **Netelenbos**: Dat gaat dus niet. Het WROOV-systeem is een vreselijk systeem. Mijn medewerkers vinden het ook een dramatische procedure. Als iemand ervan af wil, dan zijn het wel mijn medewerkers. Toch zullen wij het nog één keer moeten doen, namelijk in dit najaar. Daarmee ligt het voor drie jaar vast. De bedoeling is dat wij de chipkaart zo snel mogelijk hebben per 1 januari 2002. Daar gaan wij op

werken, maar er is geen 100% garantie. De motie zegt in feite: wat er ook gebeurt, weg met WROOV! Dan wordt het een drama, want wij gaan natuurlijk niet tussentijds als het zo uitkomt nog weer iets anders verzinnen. Dat kunnen wij echt niet. Ik meen dat mevrouw Smit-Kroes de WROOV heeft bedacht. Daarna is er nooit meer iets anders bedacht dat de moeite waard was.

De heer **Hofstra** (VVD): Met drie jaar zijn wij al in januari 2003 of 2004. Wij moeten toch wel durven hopen dat wij het dan voor elkaar hebben.

Minister **Netelenbos**: Natuurlijk, maar wij moeten niet zeggen dat het systeem hoe dan ook weg moet. Het systeem zal door de chipkaart vervangen worden. Daar wordt met voortvarendheid aan gewerkt en ik ben blij dat de heer Hofstra de maakbaarheid van de samenleving zo van harte ondersteunt. Het blijft een ingewikkelde zaak.

De motie op stuk nr. 67 gaat ook over die chipkaart. Ik heb er al het een en ander over gezegd. Er is een nota van wijziging. De indieners moeten maar zien of zij het nodig vinden om de motie te handhaven.

Ik kom op de motie op stuk nr. 68 over de exploitatie van het niet-nationale personenvervoer. De heer Van der Steenhoven, die zoals altijd de feiten prima op een rijtje heeft, heeft gezegd hoe het is gegaan met de decentralisatiemiddelen. Er zijn middelen gedecentraliseerd in het kader van het Verdi-convenant om uitvoering te geven aan datgene wat wij nu afspreken. Overhead heb ik in principe niet.

Vanuit de dagelijkse ervaring kan ik de Kamer vertellen dat de taakstelling van het regeerakkoord en de taakbelasting die daarvan en van alles wat wij iedere dag maar weer voor de Nederlandse samenleving moeten bedenken het gevolg is, ertoe leidt dat er veel te hard wordt gewerkt op het departement. Onlangs hebben de leden dat ook kunnen lezen. Er is heel veel stress op mijn departement en dat baart mij zorgen.

De Kamer heeft ook kunnen lezen dat ik deze week mijn handtekening heb gezet om de taakorganisaties van NS per 1 januari te laten overgaan naar mijn departement. Het is duidelijk wat ik daarmee naar mij toe haal. Ik ben dus niet in de positie om op medewerkers te bezuinigen. Ik zie de motie dan ook als een grapje en heb ernstig bezwaar tegen de uitvoering ervan.

De heer **Hofstra** (VVD): De minister vertelt tussen neus en lippen door dat de mensen van Rail Infrabeheer en hoe heet het allemaal op de Plesmanweg komen te zitten. Hebben wij dat al langs andere weg gehoord?

Minister **Netelenbos**: Het principe-akkoord dat ik daarover met de NS heb gesloten, heeft de Kamer als het goed is gisteren ontvangen.

De heer **Reitsma** (CDA): De minister ontraadt de motie op stuk nr. 68. Als de motie toch wordt aangenomen, wat gezien de meerderheids-ondertekening waarschijnlijk is, zal zij niet worden uitgevoerd.

Minister **Netelenbos**: Dat heeft u goed gehoord.

De heer **Reitsma** (CDA): Zullen de ondertekenaars in dat geval een motie van wantrouwen indienen?

De **voorzitter**: Ik adviseer de minister om de normale volgorde aan te houden. Na de stemming kan zij een oordeel geven over de verdere handelwijze met de motie.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik ben ook gewend om wanneer mij iets gevraagd wordt eerlijk te antwoorden. Ik vind namelijk dat hetgeen in de motie gevraagd wordt, niet kan. Tot het onmogelijke is niemand gehouden. De heer Van der Steenhoven heeft geschetst dat hetgeen in die motie staat, eigenlijk al gebeurd is. Daar vraag ik erkenning voor. Ik hoop dat de indieners van de motie daarnaar ook goed zullen kijken.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik zal dinsdag na het stemgedrag van de PvdA en de VVD mijn vraag herhalen aan de twee collega's.

De heer **Hindriks** (PvdA): U had het net over stijging van activiteiten op uw ministerie. U zou dat dus kunnen interpreteren als een evenredige stijging.

Minister **Netelenbos**: Jawel, maar ik vind deze motie eigenlijk een beetje plagen. Het voelt in ieder geval wel zo.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik vind dat niet echt sportief. Wij zijn hier met elkaar bezig om op een zakelijke manier tot een goed systeem te komen. Daarbij moeten wij steeds op de centen letten en de bureaucratie groeit ons af en toe boven het hoofd. En ik heb dat over die stress ook allemaal wel gelezen, maar mijns inziens kunnen er echt wel een paar mensen uit.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Betitelt de minister de motie ook als feitelijk onjuist? Er staan namelijk dingen in die niet kloppen. Er hebben al een reorganisatie en een decentralisatie plaatsgevonden.

Minister **Netelenbos**: Ja. U heeft heel goed geschetst dat hetgeen in die motie gevraagd wordt reeds is gebeurd en dat het niet logisch is dat er nog een slag over heen gaat. Daarnaast heb ik aangegeven het niet redelijk te vinden zoiets te vragen. Bovendien is het regeerakkoord nogal taakstellend waar het gaat om de omvang van mijn ambtenarenapparaat.

De heer **Hindriks** (PvdA): Wat mij betreft geen grapje, geen plagerij. Het is een serieuze zaak. Is de minister bereid de gevolgen van de Wet personenvervoer voor het ministerie, inclusief de daarin besloten decentralisatie, op een rijtje te zetten en om op grond daarvan te kijken hoe zij kan omgaan met de interpretatie van ''naar de mate van''? Dan krijg ik een beeld van de consequenties voor haar ministerie en de mate waarin je dat kunt invullen in termen van door-decentraliseren, ook van personeel. Ik ben het volstrekt oneens met de heer Hofstra dat er maar even gemakkelijk wat mensen uit kunnen. Het gaat erom dat je steeds goed bekijkt welke activiteiten plaatsvinden, waar ze naartoe gaan en in welke mate er personeel bij hoort. Is de minister bereid dat overzicht te verstrekken?

Minister **Netelenbos**: De heer Van der Steenhoven heeft terecht aangegeven dat de budgetten en het beleid al gedecentraliseerd zijn naar de kaderwetgebieden, de BOV-BOS-gemeenten en de provincies. Mijn medewerkers die zich met deze wet hebben bemoeid, zijn wetgevingsjuristen die hun handen vol hebben

aan andere wetgeving. Meer dan vol, want ik ben aan het prioriteren omdat ik niet alles tegelijk kan. Sommige implementatievoorstellen laten lang op zich wachten, omdat wij te veel wetgeving hebben en overigens ook enorm veel vacatures omdat wetgevingsjuristen schaars zijn en nauwelijks bij de overheid willen werken. Het beeld dat er veel ambtenaren op een dossier zitten dat niet meer bij ons zit, klopt echt niet. Ik heb in eerste termijn al gewezen op de gedecentraliseeerde budgetten om de additionele activiteiten bij de concessieverlening te financieren. Dat is echt de werkelijkheid.

Voorzitter! Aanvaarding van de motie op stuk nr. 69 over de algemeenverbindendverklaring van de CAO moet ik ten sterkste ontraden.

In de motie op stuk nr. 70 met betrekking tot Connexxion wordt verwezen naar de statuten en wordt de datum van 1 januari genoemd. Ik heb zojuist al toegezegd dat dit het geval zal zijn en dat wij dit hopelijk in juni en in de loop van het komende jaar zo gaan doen. Ik hoop dat daarmee duidelijk is dat deze motie reeds wordt uitgevoerd; ik hoop de Kamer zo spoedig mogelijk te berichten over de uitkomst daarvan.

De motie op stuk nr. 71 van de heer Hofstra gaat over de overheidscommissaris en vraagt mij om voor 1 januari 2001 een regeling te treffen die overheidscommissarissen in de personenvervoerssector onmogelijk maakt. Ik ben echter niet de eerstverantwoordelijke minister voor de deelnemingen en de desbetreffende regelgeving; dat is de minister van Financiën. Daarom vraag ik de heer Hofstra om de motie aan te houden en om eerst ten principale te discussiëren over de vraag waarom er overheidscommissarissen zijn, waarom bijvoorbeeld ook namens Amsterdam of Rotterdam commissarissen in een luchthaven zitten en hoe je daar op de lange termijn tegenaan moet kijken. Dat is op zich een interessant debat, maar dat wil ik wel voorbereiden; dan kunnen wij daar best eens over praten, samen met de minister van Financiën.

De heer **Reitsma** (CDA): Er zijn in Nederland overheidscommissarissen die politiek gekozen mensen zijn, tevens de portefeuille verkeer en vervoer in handen hebben en dus in feite ook vervoersautoriteit zijn. Als die dubbelrol bestaat, moet die dan niet zo snel mogelijk geblokkeerd worden? Op dat punt bestaat immers een spanningsveld.

Minister **Netelenbos**: Ik vind dat wij de voor- en nadelen daarvan eens op een rijtje moeten zetten. Een overheidscommissaris is in die zin een lastige figuur dat hij geacht wordt om het bedrijfsbelang te behartigen en niet in eerste aanleg het belang van de vertegenwoordigde overheid, terwijl dat laatste vaak wel wordt verwacht. Soms is er echter aanleiding om dit toch te doen; de SG van het departement van Financiën kan bijvoorbeeld commissaris van de luchthaven Schiphol of van een andere organisatie zijn, omdat je denkt dat daarmee de informatievoorziening op orde is. Die commissaris moet echter altijd eerst het bedrijfsbelang vertegenwoordigen en niet het belang van de overheid. Er is dus best het een en ander over te zeggen, maar dat wil ik samen met de minister van Financiën goed voorbereiden, zodat wij daarover hier een gesprek kunnen hebben. Dat lijkt mij best de moeite waard en daarbij zal ik niet bevooroordeeld zijn. Wij moeten daar gewoon nuchter naar kijken en eerst een analyse maken van de huidige situatie.

De heer **Hofstra** (VVD): Er staat iets bij gekrabbeld; misschien heeft de minister dat daarom niet goed kunnen lezen: het gaat niet om elke overheidscommissaris, maar met name om een bestuurder of een ambtenaar. Ik ben het volledig met de minister eens dat een commissaris primair het bedrijfsbelang moet verdedigen en vertegenwoordigen, maar dat is heel slecht te rijmen met de functie van een bestuurder of ambtenaar van een bepaald apparaat. Ik heb de reactie van de minister echter goed begrepen en ik zal bekijken of wij tot een herformulering kunnen komen. De laatste regel van de motie geeft immers een verbreding aan naar alle takken van sport in de overheid. Misschien kunnen wij dat meer vragenderwijs formuleren, zodat daarover een notitie wordt opgesteld en wij er daarna verder mee kunnen.

Minister **Netelenbos**: Dat zeg ik toe. Ik vraag mij dus af of u daar een motie voor nodig heeft. Er zijn immers al zoveel moties. Ik kom dus binnenkort samen met de minister van Financiën met een notitie.

De **voorzitter**: Ik sta geen interrupties meer toe naar aanleiding van de motie op stuk nr. 71. Daarover is de discussie met de indiener afgerond.

De heer **Van Walsem** (D66): Ik heb alleen nog een verheldering. Mevrouw Voûte en ik hebben de minister van Financiën al enkele maanden geleden – volgens mij al een halfjaar geleden – gevraagd om hier ten principale een discussie over overheidscommissarissen te voeren. Wij zijn in afwachting daarvan. Dit is dus niet nodig.

Minister **Netelenbos**: Ik zal de minister van Financiën laten weten dat ook hier dat verlangen bestaat.

De motie op stuk nr. 72 van de heer Hofstra gaat over het feit dat vanaf 1 januari 2005 het overheidsaandeel bij gemeentelijke en andere vervoersbedrijven moet worden teruggebracht tot 49%. Ik kan dat in het rijksbeleid wel sturen, maar in het gemeentelijk beleid niet. In die zin is de motie niet uitvoerbaar. Ik heb niet de juridische positie om dat af te dwingen, want daar beslissen andere overheden over. Ik moet de motie derhalve ontraden.

Voorzitter! De heer Hofstra heeft nog een ander punt naar voren gebracht dat niet in een motie is gegoten. Het gaat om het naar buiten kijken door reclame op de ruiten. Ik vind dat ook vervelend, maar ik geloof niet dat wij daarover moeten beslissen. Men verdient veel met die reclame. Er werd aan de linkerzijde al gemompeld dat dit een gevolg van marktwerking is en dat is inderdaad het geval.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik heb bezwaar tegen dat antwoord. Het hoeft niet in de wet te worden opgenomen. Andere collega's hebben zich druk gemaakt over het schoon zijn van een bus of trein. U heeft daarop toegezegd dit in het besluit te regelen. Ik denk dat dit punt ook in het besluit past, want het gaat te ver.

Minister **Netelenbos**: Er wordt kennis van genomen, maar ik zit niet in een rol waarin ik een en ander kan afdwingen. Wij moeten op het juiste moment onze beperkingen kennen. Dit is iets voor een consumentenorganisatie. Zij kunnen vragen of er

nog eens vrolijk uit het raam mag worden gekeken zonder dat dit door ''smarties'' wordt geblokkeerd.

Voorzitter! Er is voortvarend voldaan aan het in elkaar schuiven van de wet. De nota van wijziging kan wellicht aanleiding zijn om dat nog een keer te doen. Ik ben aan het einde gekomen van de beantwoording in tweede termijn. Wij hebben met elkaar een goede discussie gevoerd over een uiterst complex wetsvoorstel. Ik dank de leden daarvoor.

De **voorzitter**: Hiermee komen wij aan het einde van de tweede termijn. Er zijn twee gewijzigde versies van de moties op de stukken nrs. 62 en 63 rondgedeeld. Is er bezwaar tegen om de moties van een nummer te voorzien en in stemming te brengen?

De heer **Van Walsem** (D66): Ik heb daar bezwaar tegen.

De **voorzitter**: In dat geval zal de beraadslaging voor dit moment gesloten worden. Op een nader te bepalen moment zal een korte derde termijn worden gehouden. Daarin zullen deze gewijzigde moties ingediend kunnen worden.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik heb aangekondigd dat ik nog een amendement in zal dienen. Mogelijk zal dat nog om een reactie van de minister vragen.

De **voorzitter**: Ik heb er goede nota van genomen dat er een aantal redenen zijn voor een derde termijn op een nader te bepalen moment. Daarna kan besloten worden op welk moment de stemmingen over dit wetsvoorstel kunnen plaatsvinden.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

Sluiting 22.27 uur

□

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

1. vijf brieven van de voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal, met de mededeling, dat zij in haar vergadering van 11 april 2000 de haar door de Tweede Kamer toegezonden voorstellen van wet, gedrukt onder de nummers 26872, 26878, 25969, 26800-VIII en 26800-X, heeft aangenomen.

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

2. de volgende brieven:

twee, van de minister en de staatssecretaris van Justitie, te weten:
een, ten geleide van de tweede voortgangsrapportage over de contourennota modernisering rechterlijke organisatie (26352, nr. 23);
een, inzake de contourennota voor de modernisering van de rechtspraak (26352, nr. 24);

een, van de ministers van Justitie, van Economische Zaken en van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, ten geleide van het rapport van de MDW-werkgroep ketenaansprakelijkheid varkenshouderij (24036, nr. 155);

een, van de staatssecretaris van Justitie, ten geleide van een overzicht van de recente ontwikkelingen op het gebied van het landgebonden asielbeleid (19637, nr. 520);

een, van de staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, ten geleide van het kabinetsstandpunt inzake de bestuurlijke inbedding van veiligheidsrisico's (26800-VII, nr. 37);

een, van de minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen, inzake het oordeel op een aantal amendementen die ingediend zijn tijdens het debat van 20 maart over de WSF 2000 (26873, nr. 59);

een, van de staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen, ten geleide van het Besluit houdende eindexamens leerwegen mavo en vbo (27067);

een, van de minister van Defensie, inzake de voorgenomen samenvoeging van de grondgebonden luchtverdedigingseenheden van de Koninklijke landmacht en de Koninklijke luchtmacht op de vliegbasis De Peel (26900, nr. 25);

een, van de staatssecretaris van Defensie, ten geleide van de derde jaarrapportage van het project luchtverdedigings- en commandofregatten (LCF) (25800, nr. 6);

een, van de staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, over de bouwregelgeving (26800-XI, nr. 61);

twee, van de minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, te weten:
een, over de weesgeneesmiddelen, geneesmiddelen voor zeldzame ziektes (26800-XVI, nr. 80);
een, over de arbeidsmarkt op het VWS-terrein (26800-XVI, nr. 81);

een, van de staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, inzake de aanpak van de wachtlijsten in de sectoren verstandelijk gehandicapten, lichamelijk gehandicapten en zintuiglijk gehandicapten (24170, nr. 52);

twee, van de vaste commissie voor Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen, te weten:
een, over Kabel, omroep en consument (26602, nr. 6);
een, inzake het traject van de invoering van leerlinggebonden financiering (LGF) (26629, nr. 7);

een, van de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, ten geleide van het advies van prof.mr. drs. F.C.M.A. Michiels op het wetsvoorstel verbetering handhavingsbevoegdheden (26929, nr. 4).

Deze brieven zijn al gedrukt en rondgedeeld;

3. een brief van het lid Duivesteijn c.s., ten geleide van het voorstel van wet van de leden Duivesteijn, Biesheuvel, Hofstra en Van 't Riet houdende wijziging van het voorstel van wet van de leden Duivesteijn, Biesheuvel, Hofstra en Van 't Riet houdende nieuwe regels over het toekennen van bijdragen aan lagere-inkomensgroepen ten behoeve van het verkrijgen en kunnen blijven bewonen van een eigen woning (Wet bevordering eigenwoningbezit) (27071).

Deze stukken zijn al gedrukt en rondgedeeld en voor advies naar de Raad van State gezonden;

4. de volgende brieven:

een, van de staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen, ten geleide van het eindrapport van de stuurgroep herstructurering openbaar bibliotheekwerk;

twee, van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, te weten:
een, ten geleide van de regeling grenswaarde VCM-luchtemissies s-PVC-inrichtingen milieubeheer;
een, ten geleide van het ontwerp van een algemene maatregel van bestuur houdende regels voor wegen waarin