

Verdonk

jurisprudentieonderzoek dat ik net heb toegezegd.

De heer **Dittrich** (D66): Voorzitter. Veel Turkse en Marokkaanse meisjes vertellen ons dat zij, als zij het huis zijn uitgevlucht vanwege huiselijk geweld, intimidatie en noem maar op, in contact komen met Nederlandse hulpverleners die te weinig afweten van deze grote culturele verschillen. Zij willen vaak bemiddelen en de meisjes terugbrengen naar het ouderlijk huis. Na terugkeer ontstaan dan vaak enorme problemen. Mijn vraag is of u ook eens goed wilt bekijken hoe Nederlandse hulpverleners meer en beter op de hoogte kunnen raken van deze enorme cultuurverschillen en daar uiteraard ook hun bemiddelingspogingen op kunnen aanpassen. Niets is zo funest dan wanneer een meisje uiteindelijk besluit het huis te ontvluchten, denkt veilig te zijn, vanwege bemiddelingspogingen weer terugkeert naar de familie en dan toch weer het slachtoffer wordt. We moeten goed naar dit punt kijken en daar niet te snel overheen lopen. Kunt u stimuleren dat dit gaat gebeuren?

Minister **Verdonk**: Voorzitter. Ik neem de suggestie van de heer Dittrich graag over. Ik zal deze vraag serieus meenemen en kijken welke oplossingen er zouden kunnen zijn.

Vragen van het lid Duyvendak aan de minister van Verkeer en Waterstaat over **het artikel "Marktwerking nekt lucratieve groene streep" (Volkskrant, 25 september jl.)**.

De **voorzitter**: Ik nodig de heer Duyvendak uit om eveneens mee te doen aan de proef met ons nieuwe spreekgestoelte.

□

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Misschien mag ik meteen iets over deze proef zeggen. Ik vond het altijd prettig bij het andere spreekgestoelte dat je op gelijke hoogte stond met het kabinet. Ik vind het moeilijk dat wij nu als Kamer ondergeschikt zijn aan het kabinet. Ik had daar bij de interruptiemicrofoon ook altijd al moeite mee. Als deze opstelling permanent wordt, moeten we een zeepkist meenemen of we

moeten het spreekgestoelte iets hoger zetten. Ik vind deze verhouding niet zoals zij zou moeten zijn.

De **voorzitter**: Dit gaat niet van uw spreektijd af. Ik dank u voor de suggestie. Ik heb het zelf ook opgemerkt, toen ik naar deze proefopstelling keek. Misschien moeten we de ministers iets laten zakken.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U zou daar mijn steun voor hebben.

Voorzitter. We discussieerden vanochtend over het lijnennet van de KLM, maar daar gaat mijn vraag niet over. Mijn vraag gaat over het lijnennet van de Interliner, de bus die een jaar of tien geleden in het leven is geroepen en een snelle verbinding tussen steden mogelijk maakt, daar waar geen treinen rijden. Dit landelijke busnet is in het afgelopen jaar in hoog tempo afgebrokkeld en staat de facto op het spel op dit moment.

De Interliner was een groot succes. Er maakten 3 miljoen mensen gebruik van, nu zijn het er nog slechts enkele honderduizenden. In dit geval is het probleem niet de bezuinigingen of het geld. De oorzaak van het mislukken van de Interliner ligt in de marktwerking. Er zijn 35 vervoersgebieden gekomen in Nederland, regio's die zelf aanbesteden hoe de bussen en de trams daar gaan rijden. De Interliners hadden echter juist als kenmerk dat ze niet in zo'n gebied reden maar tussen die gebieden. Het was overstijgend vervoer. De Interliners dreigen nu geheel tussen wal en schip te vallen, want niemand komt voor hen op. De vervoersregio's kijken alleen naar hun eigen gebied en niet naar de verbindingen tussen de steden.

Bij het debat dat drie jaar geleden in de Kamer werd gevoerd over de Wet personenvervoer 2000 heeft GroenLinks daarvoor gewaarschuwd. GroenLinks heeft toen een amendement ingediend waarin stond dat de minister van Verkeer en Waterstaat verantwoordelijk moest blijven voor de nationale buslijnen. GroenLinks heeft toen helaas alleen steun gekregen van de SP. We zien nu wat er gebeurt op het moment dat niemand de verantwoordelijkheid voor deze succesvolle Interliner neemt.

Mijn vraag is heel simpel. Wil de minister, nu zij ziet wat er gebeurt,

alsnog die verantwoordelijkheid nemen? Dat betekent een regierol op zich nemen, maar ook het mogelijk maken om die verantwoordelijkheid te nemen. Daarvoor is een wetswijziging in de Wet personenvervoer nodig, waarbij de minister zich verantwoordelijk stelt voor een goed buslijnennet tussen de belangrijkste steden, daar waar geen treinen rijden.

□

Minister **Peijs**: Voorzitter. Ik ga even in op de discussie van zojuist. Je moet je ministers nooit laten zakken!

Mijnheer Duyvendak, zoals we in de Wet personenvervoer 2000 geregeld hebben, gaan de decentrale overheden op dit moment over het openbaar vervoer in hun regio's. In het programma van eisen kunnen zij aangeven wat de vervoerders daar moeten aanbieden. De Interliners horen daarbij. Zij hebben echter het kenmerk dat zij niet tot een gebied beperkt blijven, maar dwars door gebieden heenlopen. U hebt daar groot gelijk in.

Ik ben nog niet zover om nu al te zeggen dat het de schuld van de marktwerking is. Misschien is het een gebrek aan samenwerking tussen decentrale overheden. Ik zou dat eerst willen uitzoeken, voordat ik de marktwerking overboord zet. Ik ben bereid om de decentrale overheden op te roepen om samen te werken en om goed lopende lijnen, hetgeen ter beoordeling is aan de decentrale overheden, door samenwerking te behouden. De heer Duyvendak gaf het voorbeeld van het in tweeën knippen van de lijn Druten-Tiel-Nijmegen. Na een oproep aan de decentrale overheden om de lijn te herstellen, is dat gebeurd en is de knip in de spits er uitgehaald. Wij hebben ROVER laten weten dat wij niet over zullen gaan tot een aanwijzing en dat wij het toejuichen dat men zelf tot een besluit is gekomen.

In 2004 vindt er een evaluatie plaats van de Wet personenvervoer 2000. Ik stel voor om daarbij de marktwerking te betrekken. Wij doen nu een oproep en kunnen volgend jaar bekijken of dat geholpen heeft. Wij moeten de decentrale overheden hun instrumenten niet te snel weer uit handen nemen. Ik ben bovendien van mening dat deze discussie en die over marktwerking ook gevoerd kunnen worden in het kader van de

Peijs

nota Mobiliteit. Ik vraag de heer Duyvendak of hij daarmee akkoord kan gaan.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Hoe graag ik dat misschien ook wil, maar ik vraag nu niet om de marktwerking overboord te zetten. Ik vraag de minister om de marktwerking op nationale schaal te organiseren voor de nationale buslijnen waar er geen NS-lijnen zijn. Ik vraag de minister van Verkeer en Waterstaat haar verantwoordelijkheid te nemen en ook de aanbestedingen te organiseren en om dat niet over te laten aan de vervoersregio's.

Minister **Peijs**: De marktwerking wordt iedere keer wel ontzettend snel teruggenomen. Eenzelfde discussie heeft plaatsgevonden met de bergers. Misschien zijn sommige decentrale overheden zich er niet van bewust hoe belangrijk de Interliners voor veel mensen zijn. Ik wil eerst de marktwerking een kans geven. Ik zal een oproep doen aan de decentrale overheden. In het kader van de evaluatie volgend jaar kunnen wij nagaan hoe dit heeft gewerkt en of er aanleiding is om in te grijpen. Ik wil de marktwerking niet zo snel overboord zetten. Wij voeren dan een zwabberbeleid. Laten wij de juiste dingen op de juiste tijd doen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Helaas wilt u dat niet, maar kunt u iets preciezer uw toezegging herhalen? Bent u bereid om na te gaan wat er over is van het oude net van Interliner-verbindingen van een jaar of twee, drie geleden en om met alle vervoersregio's in overleg te treden om na te gaan of die lijnen letterlijk en figuurlijk weer op de kaart gezet kunnen worden?

Minister **Peijs**: Dat hangt ervan af, want niet alle lijnen zullen succesvol zijn geweest. Wij moeten het aan de overheden die de lijnen in concessie geven overlaten welke zij terug willen. Ik doe graag die oproep. Als daar niets uitkomt, ga ik ermee aan tafel zitten.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De provincie Noord-Holland of de provincie Friesland zal zich niet zo snel druk maken over een Interliner-verbinding over de Afsluitdijk. Het gaat juist om de connectie. U kunt tegen beide zeggen dat de boel aan elkaar geknoopt moet worden. Het

landelijke kaartstelsel is verdwenen. Voor Noord-Holland en Friesland heb je verschillende kaartjes nodig en dat werkt niet. U moet uw verantwoordelijkheid nemen voor het letterlijk en figuurlijk aan elkaar knopen ervan.

Minister **Peijs**: Mijnheer Duyvendak, ik heb niet zoveel bazigs in mijn karakter. Ik wil eerst de decentrale overheden hun eigen verantwoordelijkheid laten nemen. Als zij dat niet doen, ontstaat er een andere situatie. Laten wij geen zwabberbeleid voeren en eerst uitvoeren wat wij hebben besloten. Bij de evaluatie volgend jaar kunnen wij nagaan wat ervan terecht is gekomen. Wij kunnen dan nagaan op welke punten veranderingen gewenst zijn. Het punt wordt ook ingebracht in het kader van de nota Mobiliteit, waarin de marktwerking ook duidelijk thuishoort.

De **voorzitter**: Waar sommigen vandaag met zwangerschapsverlof zijn gegaan, is mevrouw Gerkens daarvan weer teruggekeerd. Ik heet haar namens ons allen hartelijk welkom en feliciteer haar nogmaals met de geboorte van haar baby. Ik geef haar het woord voor het stellen van een aanvullende vraag.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Dank u wel. Voorzitter. Laten we onmiddellijk stoppen met de marktwerking in het openbaar vervoer. De SP-fractie heeft al eerder vragen gesteld over de Interliners, ook in het begin van het jaar. Het is duidelijk. Er zijn twee redenen waarom de Interliner-verbindingen letterlijk stuklopen. 1. De lijnen worden "doorgeknijpt" omdat de regionale overheden hun busmaatschappijen verkopen. 2. Je kunt niet met hetzelfde kaartje overstappen en de prijzen van de kaartjes zijn enorm omhooggegaan. De minister wil de evaluatie afwachten, maar dat is de put dempen als het kalf verdrongen is. Ik vraag haar de marktwerking onmiddellijk stop te zetten en snel te beginnen met de evaluatie. Het wordt immers steeds duidelijker dat het een slechte rit is en dat we snel verbeteringen moeten aanbrengen.

Minister **Peijs**: Ik ben het niet met mevrouw Gerkena eens. Nog geen drie jaar geleden hebben wij besloten op marktwerking over te gaan. Daarbij is ook een evaluatiemoment afgesproken. Voor mij is dat

het moment waarop de evaluatie zal plaatsvinden. Ik wil alles doen wat ik aan de heer Duyvendak heb toegezegd. Daarna zal een evaluatie plaatsvinden. Het houden van een evaluatie midden in een periode is een motie van wantrouwen aan de decentrale overheden. De verantwoordelijkheden moeten wij laten waar ze op dit ogenblik horen. Volgend jaar moeten we verder kijken.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Als de minister dat doet, ontstaan echt grote problemen. Als zij even in het dossier duikt, zal zij zien dat er al grote problemen zijn in het openbaar vervoer. Met name de busmaatschappijen hebben het moeilijk. Ik denk niet dat het een motie van wantrouwen is aan de decentrale overheden, want die zitten al met hun handen in het haar. Ze kunnen niet anders; ze hebben de centen er niet voor. Ik vraag de minister dringend de evaluatie te vervroegen, zodat we nu nog kunnen redden wat er te redden valt.

Minister **Peijs**: Ik ben het niet met mevrouw Gerkena eens dat het allemaal kommer en kwel is. Uit veel openbaarvervoerscontracten en concessies blijkt dat voor hetzelfde geld meer openbaar vervoer wordt gegeven. In sommige gevallen wordt hetzelfde openbaar vervoer aangeboden voor minder geld. Ik ben daarom niet zo pessimistisch. De periode die wij daarvoor hebben aangewezen, wil ik daarom in stand laten.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Aanbestedingen vinden nog steeds iedere dag plaats. De decentrale vervoersautoriteiten stellen daarvoor programma's op. Het is bekend dat als een provincie ergens een Interliner in een concessie moet krijgen, zij problemen krijgt met andere vervoersautoriteiten. Daar doen de knelpunten zich voor. Wil de minister vanaf nu alert zijn en bekijken welke vervoersautoriteiten gaan aanbesteden, zodat zij ervoor kan zorgen dat de Interliners en doorgaande lijnen niet verdwijnen? Het is een bestuurlijk probleem. De minister moet de gedeputeerden en de wethouders van de grote steden die het betreft, in feite met de koppen tegen elkaar slaan om ervoor te zorgen dat dit probleem niet ontstaat. De aanbesteding is

Peijs

daarvoor een goed instrument. Daarbij doet het probleem zich immers echt voor.

Minister **Peijs**: Ik word nu oproepen tot het plegen van fysiek geweld tegen wethouders. Daaraan zal ik toch maar niet tegemoetkomen; het is vast niet zo bedoeld.

Tegen de heer Duyvendak ben ik nog vergeten te zeggen dat op dit ogenblik in de Tweede Kamer een veegwet voorligt. We zullen heel goed nagaan of een en ander er goed in staat, zodat wij dat bij de huidige marktwerking nog kunnen inbrengen.

Ik vind het idee van de heer Boelhouwer een goed idee. Bij de komende aanbestedingen zullen wij dit heel duidelijk als aandachtspunt naar voren brengen. Bij de lopende concessie-uitgaven zal daarop worden gelet. Ik vind wel dat wij de decentrale overheden de vrijheid moeten geven: zijn de lijnen niet economisch rendabel, dan moeten zij het recht hebben daar een vraagteken bij te zetten.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Ik wil de minister vragen of de feiten wel kloppen. Is het inderdaad waar dat het aantal passagiers per jaar is teruggedaan van 3 miljoen naar enkele honderdduizenden? En waar zijn die passagiers dan gebleven? Rijden die nu weer allemaal met auto's door het land of rijden zij met andere bussen?

Is dit geen overgangsprobleem? Straks hebben wij de chipkaart. Dan wordt het toch veel makkelijker om met één kaartje gebruik te maken van de verschillende vervoersautoriteiten?

Minister **Peijs**: De cijfers waarom de heer Van Haersma Buma vraagt, heb ik niet bij de hand. Als die ergens bekend zijn, zal ik hem die vanzelfsprekend doen toekomen, en anders proberen wij ze te achterhalen. Ik denk dat de chipcard het overstappen op andere vervoersmogelijkheden inderdaad veel makkelijker zal maken. Bij alle evaluaties moet een decentrale overheid of een vervoerder die een concessie heeft verkregen, te allen tijde het recht hebben om te zeggen: dit is absoluut niet rendabel, er zitten iedere morgen vier man in de bus in plaats van de mij voorgespiegelde vijftig, dat zie ik helemaal niet zitten. Die afweging moet wel gemaakt kunnen

worden, want wij hebben wel een business case.

De **voorzitter**: De heer Hermans is weliswaar wat minder lang weggeveest, maar ook hem feliciteer ik met de geboorte van zijn baby.

De heer **Hermans** (LPF): Bedankt, voorzitter. Ik wilde de minister het volgende vragen. Als daadwerkelijk blijkt dat 2,9 miljoen reizigers opeens uit de Interliners zijn verdwenen, is de minister dan bereid om een regierol op zich te nemen? Het is bijzonder jammer dat economisch rendabele lijnen, waar maar 10 tot 20% overheidsgeld bij hoeft, nu verdwijnen, vooral door politieke onwil, zoals in dit artikel staat. Kan zij ook eens bekijken of onwil hierbij een rol speelt? Ik vraag mij af of het wel om marktwerking gaat, want het zijn rendabele lijnen die verdwijnen.

Minister **Peijs**: Ik heb al gezegd dat wij de decentrale overheden zullen oproepen om samen te werken om eruit te komen. Ik weet niet waar die mensen zijn gebleven, dat cijfer heb ik niet bij de hand. Ik ga dat nakijken voor de Kamer en wij doen dat schriftelijk toekomen. Misschien zitten die mensen wel in een andere bus, zoals de heer Van Haersma Buma zegt, en dat vind ik ook goed. Of zij gaan met de fiets naar het station.

De heer **Hermans** (LPF): Mochten er schokkende resultaten uitkomen, is de minister dan nog steeds van plan om de evaluatie van de wet af te wachten of is zij dan bereid om eerder in te grijpen?

Minister **Peijs**: Ik ga dat uitzoeken. Ik hoop niet dat er schokkende resultaten over de Interliners uitkomen, maar als daar aanleiding toe is, ga ik de decentrale overheden oproepen. Als zij niet willen samenwerken, zoals de heer Duyvendak zegt, dan ga ik een keertje met ze om de tafel zitten. Ik vind dat de evaluatie de evaluatie moet blijven. Ik geloof dat dit het tweede of misschien zelfs het derde verzoek is om de evaluatie naar voren te halen. Ik denk dat wij met z'n allen beleid hebben vastgesteld, laten wij bij dat beleid blijven en niet gaan zwabberen. Volgend jaar is de evaluatie. Mocht ik in de tussentijd iets bij kunnen sturen, dan doe ik dat met alle liefde en plezier, met

vriendelijke of onvriendelijke hand, als dat moet, maar de evaluatie is de evaluatie, en die is volgend jaar.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Het kan toch niet zo zijn dat een mooi openbaarvervoersysteem dat is opgebouwd, straks met de grond gelijk is gemaakt en wij met lege handen staan? Mijn fractie is niet tevreden met wat de minister zegt. Zij zegt alleen maar dat zij de gemeenten gaat oproepen. Wij willen dat zij hier zegt dat het niet acceptabel is dat het systeem van de Interliners wordt afgebroken en dat zij, als minister van Verkeer en Waterstaat, zal zorgen dat dit niet gebeurt.

Minister **Peijs**: Ja, ik snap wel dat u dat wilt horen, maar ik heb mijn beleid nog nooit gebaseerd op krantenartikelen en daar begin ik nu ook niet mee. Ik ga gewoon kijken wat er waar is van dat artikel. Wij zullen een kort onderzoekje doen naar waar die mensen zijn gebleven. Volgend jaar nemen wij de resultaten mee bij de evaluatie. Zoals ik aan de heer Duyvendak heb toegezegd, zullen wij de marktwerking in het algemeen evalueren in de nota over mobiliteit. Ik denk dat wij dan een heel stuk opgeschoten zijn.

Vragen van het lid Rouvoet aan de minister van Justitie en de staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen, mevrouw Van der Laan, over **de verenigbaarheid van het programma Casino Kings, dat door RTL4 met ingang van 4 oktober a.s. acht keer wekelijks wordt uitgezonden, met het vigerende Nederlandse kansspelbeleid.**

De **voorzitter**: De heer Rouvoet heeft inmiddels plaatsgenomen achter ons experiment.

□

De heer **Rouvoet** (ChristenUnie): Ik ben deel van het experiment. Ik vind het uitstekend dat een parlementariër in beginsel tegenover het kabinet plaatsneemt. Dat is onze rol bij het controleren van de regering. Ik heb sterk het gevoel dat wij bij het onderwerp van mijn vragen weleens meer naast elkaar dan tegenover elkaar kunnen blijven te staan. Dat is althans mijn hoop. Dat is niet in alle