
Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 8 november 2005 over **de tarieven van nationale vervoersbewijzen**.

De **voorzitter**: De spreektijd bedraagt 1 minuut per fractie. Het gaat dus voornamelijk om het indienen van moties.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Voorzitter. Mijn fractie wil niet dat de prijs van de strippenkaart meer stijgt dan nodig is en daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat veel mensen het openbaar vervoer nu reeds duur vinden;

voorts overwegende dat steeds meer mensen in financiële problemen komen en ook moeite hebben om het openbaar vervoer nog te kunnen betalen;

constaterende dat de regering voorstelt om wederom de reële prijzen van de strippenkaart te verhogen;

verzoekt de regering, voor 2006 geen reële tariefstijging van de strippenkaarten door te voeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 115 (23645).

De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter. Het debat heeft mijn fractie niet de gewenste tevredenheid gebracht. Ik haast mij te zeggen dat dit niet aan de minister lag en, voorzover ik het kan beoordelen, ook niet aan de Kamer. De schuld ligt bij het systeem voor het bepalen van de prijzen van kaartjes. Er is onder andere een relatie met de concessieverlening en met de eventuele compensatie van kosten via de BDU. Om wat meer helderheid in het systeem te krijgen, dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat bij de bepaling van de tarieven van de nationale vervoersbewijzen per 1 januari van enig jaar rekening moet worden gehouden met ontwikkeling van kosten en aantallen reizigers in het afgelopen respectievelijk nog lopende jaar, met de mate van compensatie

van de gestegen kosten via de BDU, én met de afspraken die bij de concessieverlening tussen de betrokken partners zijn gemaakt;

voorts overwegende dat de gebruiker van het openbaar vervoer globaal voor een reis ongeveer 40% van de werkelijke kosten betaalt;

van mening dat het aanbeveling verdient om dit kostendeckingspercentage in het belang van het openbaar vervoer voornamelijk te blijven hanteren;

verzoekt de regering om te onderzoeken of er mogelijkheden zijn om met de betrokken partners te komen tot afspraken waarmee explosieve kostenontwikkelingen kunnen worden afgevlakt zonder dat de kwaliteit van het openbaar vervoer in gevaar komt;

verzoekt de regering verder om de voorgenomen besluiten ten minste vier maanden vóór de ingangsdatum aan de Kamer voor te leggen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 116 (23645).

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Wat bedoelt de heer Mastwijk nu precies? Kan hij de strekking van de motie in gewonemensentaal uitleggen?

De heer **Mastwijk** (CDA): Er is sprake van een zeer ingewikkeld systeem. Een deel van de kostenstijgingen kan worden uitonderhandeld bij het aangaan van een concessie. Een deel wordt via een trendmatig percentage verrekend via de BDU, doorgaans achteraf. Ten slotte spreekt de Kamer met de minister over het deel dat eventueel nog ten laste dient te komen van de reiziger. Het zal duidelijk zijn dat de explosief gestegen brandstofprijzen tot gecompliceerde discussies leiden. In mijn motie vraag ik de minister om te proberen, overeenstemming te bereiken met betrokken partijen over een systematiek waarin explosieve prijsstijgingen in een rustiger setting kunnen worden besproken. Is dit duidelijker?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Nee. Bedoelt u dat u de tariefstijging voor het komend jaar afwijst? Wilt u eigenlijk dat de minister het gesprek daarover opnieuw aangaat? Of is dit onderdeel van een soort gemaskerd bal waarbij u voorzichtig voorstelt om de komende jaren naar een ander systeem te kijken? Wat wilt u doen voor de reiziger die nu met een tariefsverhoging van de strippenkaart geconfronteerd wordt?

De heer **Mastwijk** (CDA): Tijdens het algemeen overleg heb ik duidelijk aangegeven dat mijn fractie instemt met de 1,25% plus de 1,37% tariefsverhoging voor de reiziger dit jaar. Ik heb ook aangegeven dat de gang van zaken ons in die zin niet geheel bevredigt dat door dit soort explosieve onverwachte stijgingen er heel rare discussies kunnen ontstaan. Er zijn drie mogelijkheden om te praten over het opvangen van kostenstijgingen. Ten eerste de onderhandelingen tussen de aanbestedende overheid en

Mastwijk

de vervoerder, ten tweede via de BDU en ten derde, als sluitstuk, de tariefverhoging. Het zou mij een lief ding waard zijn als wij daar een duidelijk, overzichtelijk systeem voor kunnen afspreken. Dat geldt dus voor de toekomst.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter. Namens de VVD-fractie wil ik de volgende motie indienen naar aanleiding van de sterke stijging van de energieprijzen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de sterk gestegen energieprijzen tot een sterke kostenstijging leiden in het openbaar vervoer;

voorts overwegende dat contracten vaak langdurig lopen en dat de mate en wijze van compensatie veelal onduidelijk is;

vaststellend dat de regering per 1 januari 2006 zodanige tarieven voor stads- en streekvervoer voorstelt dat de extra energiekosten deels ook in de tarieven doorwerken;

verzoekt de regering om het beleid op dit punt vanaf 2007 te verduidelijken en te expliciteren, en daarbij de volgende criteria te hanteren:

- een deel van de stijging voor kosten van de bedrijven te laten, die zelf het energieverbruik kunnen beperken;
- de mate waarin de energieprijsstijging doorwerkt in de BDU-gelden voor de budgethouders, die opdrachtgever zijn van de vervoersbedrijven;
- een deel van de prijsstijging door te laten werken in een tariefstijging voor de gebruikers, zodanig dat de kostendekkingsgraad niet daalt;
- en overigens de verantwoordelijkheid voor eventuele compensatie bij de diverse (decentrale) opdrachtgevers te laten;
- voor het railvervoer en voor het G4-vervoer een overeenkomstige transparante benadering te kiezen;

en de Kamer hierover voor 1 juli 2006 te willen informeren,

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. 117 (23645).

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Mijn fractie mag straks kiezen welke motie zij het leukst vindt, maar daarvoor moet zij wel weten wat de moties precies voorstellen. Ook aan u de vraag wat u beoogt met deze motie. Wat betekent dit concreet voor de reiziger in 2007?

De heer **Hofstra** (VVD): Als de energieprijs verder stijgt, zou ongeveer in de mate waarin de regering het nu voorstelt ook een deel van die stijging in een hoger tarief kunnen worden vertaald. Daarbij is de sleutel – anders

dan de minister voor 2006 heeft vastgesteld – de kostendekkingsgraad, die op het ogenblik ongeveer 40% is.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): U vindt dus eigenlijk dat de minister de tarieven niet hoog genoeg laat stijgen voor de gebruikers in casu de reizigers. Uiteindelijk vindt u dat zij wel wat meer mogen ophoesten voor het hogere energieverbruik in het openbaar vervoer.

De heer **Hofstra** (VVD): Nee. Wij laten een deel sowieso voor de bedrijven, maar dat doet de minister nu ook. Voor de rest kunnen de opdrachtgevers kiezen voor een contract waarbij het voor een deel wordt gecompenseerd. Volgens deze motie zou vanaf 2007 de sleutel 40% zijn. Dan vallen de tarieven iets hoger uit dan nu, maar dit heeft geen invloed op 2006 en ook niet op 2005. Het geldt vanaf 1 januari 2007.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Dan concludeer ik dus dat de reizigers in uw voorstellen nog slechter af zijn dan in het voorstel van de minister.

De heer **Hofstra** (VVD): Ja, maar de reiziger is veel beter af dan de automobilist!

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Voorzitter. Ik ben blij dat ik een minuut de gelegenheid heb om een paar conclusies te trekken. Voor mijn fractie is het zonneklaar dat het niet goed is dat de reiziger er straks gewoon op achteruit gaat door de hogere energiekosten in het openbaar vervoer. Wij vinden dat de stijgingen van de tarieven niet hoger moeten zijn dan de stijging van de inflatie. Dat is een helder standpunt dat ook goed wordt verwoord in de motie van mevrouw Gerkens. Wij zullen die motie dus steunen.

Ik ben het niet eens met de opmerking van de heer Hofstra dat de reiziger in de toekomst misschien nog wel veel meer zal moeten bijdragen aan de energiekosten in het openbaar vervoer. Dat strookt ook volstrekt niet met de gedachte dat de bussen weer vol moeten. Immers, als de tarieven omhoog gaan, zal het reizigersaantal waarschijnlijk navenant dalen.

De verrekening van de hogere energiekosten zal ook een plek krijgen in de BDU. Kan de minister de Kamer niet gewoon toezeggen dat wij op een zodanige termijn daarover praten dat het ook nog relevant is voor de bestuurders die met de BDU omgaan. De lokale mensen moeten weten in hoeverre extra middelen vanuit het Rijk via de BDU beschikbaar worden gesteld om een deel van die energieprijsstijging op te vangen. Kan de minister ervoor zorgen dat dit helder wordt?

De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter. Mevrouw Dijksma zegt dus impliciet dat de automobilist de gestegen brandstofprijzen voor 100% moet dragen en dat de ov-reiziger die slechts voor 25% hoeft te dragen. Welke automobilist dan ook, ook hij of zij die niet al te gemakkelijk aan het openbaar vervoer kan deelnemen of die in gebieden woont waar dat überhaupt niet is. Heb ik goed begrepen dat de PvdA dat graag zo wil regelen?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik neem aan dat de heer Mastwijk een vraag stelt en dat hij niet iets constateert.



Mevrouw Peijs, minister van Verkeer en Waterstaat
© M. Sablerolle – Gouda

Hij zou in ieder geval een onjuiste constatering zijn. Mijn collega Crone heeft immers op een eerder moment niet eens onwelwillend gereageerd op de wiebeltaks van de heer Hofstra. Wij praten nu alleen over het openbaar vervoer. Daarbij is sprake van gebonden gebruikers. Dat zijn mensen die geen keuze meer hebben tussen de bus en de auto. Wij zeggen glashelder dat wij niet vinden dat zij moeten worden opgezadeld met de problemen van hogere energieprijzen. Die problemen komen zij overigens in hun eigen huishouden ook al tegen. Het was toch de fractie van het CDA die – met steun van onze fractie – vond dat mensen die in hun huishouden te maken krijgen met hogere energiekosten, daar niet de dupe van mogen worden. Kan de heer Mastwijk mij dan uitleggen waarom mensen dat in hun eigen huis niet mogen, maar in de bus wel?

De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter. Ik stel vast dat mevrouw Dijkma selectief winkelt. Enerzijds mag openbaar vervoer niet worden verward met het gebruik van de auto, maar anderzijds legt zij wel een verband tussen het energieverbruik in huishoudens en het gebruik van het openbaar vervoer en de auto. Ik stel vast dat de PvdA 25% van de gestegen brandstofprijzen niet wil doorberekenen aan de gebruiker van het openbaar vervoer. En ik stel voorts vast dat de autogebruiker voor 100% daarvoor opdraait.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Ik verwijs de heer Mastwijk naar datgene wat hierover tijdens de algemene financiële beschouwingen ook door mijn fractie is ingebracht. Hij moet dat nog maar eens goed nalezen. Dan zal hij zien dat wij, ook als het om de automobilist gaat, een stuk dichterbij elkaar staan dan hij nu denkt. Dat is jammer. Maar zo kennen wij hem wel weer.

Minister **Peijs**: Voorzitter. Ik zal allereerst ingaan op het betoog en de motie van mevrouw Gerkens. Ik ontraad de Kamer de aanvaarding van haar motie. Ik vind de tariefsverhoging acceptabel. Een aantal leden in de Kamer heeft het al gezegd: alle mensen die reizen, of zij dat nu met de auto, met het vliegtuig of in het openbaar

vervoer doen, moeten minstens een deel van de gestegen brandstofkosten betalen. Reizigers in het openbaar vervoer betalen 40% van de kosten van het openbaar vervoer. De rest is overheidssubsidie. Ik laat ze nog maar 25% van de stijging van de brandstofkosten betalen. Ik geef een rekenvoorbeeld. De prijs van een reis met een strippenkaart in 3 zones, die je bijvoorbeeld in grote steden als Rotterdam en Amsterdam kunt maken, stijgt met minder dan 6 cent, waarvan ongeveer de helft bestemd is voor de gestegen brandstofkosten. Ik denk dat dit te doen moet zijn en dat iedereen moet nadenken bij de schaarser en duurder wordende energie.

Ik wil de moties van de heren Hofstra en Mastwijk graag betrekken bij het onderzoek waarom wordt gevraagd. Ik kom terug bij de Kamer met enkele rekenvoorbeelden. Het is te ingewikkeld om het nu even mee te delen. Misschien dat beide zaken kunnen worden gecombineerd of dat de Kamer een keuze maakt uit beide opties. Bovendien gaat het om twee verschillende tijdstippen. De brede doelluitkering is pas begin dit jaar in werking getreden. De verdeelsleutels van de brede doelluitkering worden in 2007 geëvalueerd. Het onderzoek naar de index inzake de tarieven is een tweede onderzoek waar de Kamer om heeft gevraagd. Dat staat los van de brede doelluitkering en zal uiteraard ook worden uitgevoerd. Daarom stel ik voor, dat de indieners hun moties aanhouden totdat wij inzichtelijk hebben gemaakt waartoe wordt besloten. Dan kunnen wij vaststellen hoeveel het scheelt voor de burger en waar de voorkeur van de Kamer naar uitgaat.

De heer **Hofstra** (VVD): Als de minister kan toezeggen dat de studie voor 1 juli 2006 is afgerond, kan ik haar meedelen dat de heer Mastwijk en ik onze moties intrekken.

Minister **Peijs**: Dat kan ik doen. Wij hebben gisteren al in de Kamer afgesproken dat wij volgend jaar eerder over de tarieven zullen spreken. Dat sluit daar mooi op aan.

De **voorzitter**: Aangezien de motie-Mastwijk (23645, nr. 116) en de motie-Hofstra (23645, nr. 117) zijn ingetrokken, maken zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

De beraadslaging wordt gesloten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Voorzitter: Hamer

Aan de orde is het **debat** over **de opvang van de slachtoffers van de brand in het detentiecentrum Schiphol**.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Voorzitter. Je zult er maar zitten, daar op die bajesboot in Rotterdam, en het brandalarm gaat af, zoals vannacht, en je zult die brand 15 dagen geleden op Schiphol overleefd hebben en je weer als een rat in de val voelen, de rook ruiken en de schreeuwende mensen horen.

De kern van het debat van vandaag is voor GroenLinks de vraag hoe dit land omgaat met de overlevenden van deze ramp. Zij vertellen over die verschrikkelijke nacht na