

Wiegman-van Meppelen Scheppink

(ChristenUnie): Voorzitter. Het principe van redelijke oplossingen en haalbaarheid spreekt mij erg aan. Ik heb een vraag aan de staatssecretaris en een vraag aan de minister. Blijft de staatssecretaris zich onverminderd inspanssen om het aantal vluchten, waar dat binnen zijn mogelijkheden ligt, terug te dringen?

Staatssecretaris **De Vries**: Zeker, ik zal de komende maanden hard blijven werken aan de sporen, zoals ik die heb aangegeven in de brief van 24 april.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): Voorzitter. Dan de vraag aan de minister. Zij was vrij kort over de motie. In de motie staat een overweging over het borgen van de veiligheid en het borgen van de handreiking die is gedaan met behulp van het instrumentarium van de WRO. Begrijp ik het goed dat de minister bevoegd is om in te grijpen op het moment dat bijvoorbeeld de veiligheid in het geding is? Is zij bevoegd om die dan te waarborgen?

Minister **Cramer**: Voorzitter. Formeel wel, maar de inzet is erop gericht om er met Onderbanken en omgeving uit te komen.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik dank de bewindslieden voor hun antwoorden op de gestelde vragen.

De stemmingen over de moties zijn vanzelfsprekend volgende week dinsdag.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Aan de orde is het **spoddebat** over **het conflict in het streekvervoer**.

De **voorzitter**: Wij hebben met elkaar afspraken gemaakt over de manier waarop wij dit debat gaan voeren. Ik verzoek de leden, zich hieraan te houden en vooral niet alleen kort en bondig te blijven, maar ook zakelijk, al geloof ik dat dit laatste een persoonlijke wens van mij is.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Al maanden is er een conflict in het streekvervoer. Al 48 dagen zijn er acties en nu, voor de elfde dag op rij, ligt het streekvervoer voor een groot deel plat. De vervoersbedrijven klagen steen en been over Den Haag. De chauffeurs zijn woest dat de problemen over hun rug worden uitgevochten en de reizigers zijn de dupe. Zij staan vergeefs te wachten bij de bushalte. En wat doet de staatssecretaris voor stads- en streekvervoer? Niets. Zij kijkt voortdurend weg, stopt haar hoofd in het zand en verwijst keer op keer naar anderen. Zelfs toen de acties heviger werden, zelfs toen de bonden haar samen met de werkgevers opriepen om te bemiddelen, zelfs toen Klaas de Vries een vernietigende analyse presenteerde en zelfs ook nu de rechter

heeft uitgesproken dat de overheid moet helpen bij het vinden van een oplossing.

In de brief die de Kamer een halfuur geleden heeft ontvangen, laat de staatssecretaris opnieuw blijken geen inzicht te hebben in de realiteit. De staatssecretaris die verantwoordelijk is voor stads- en streekvervoer, laat de reizigers en de chauffeurs keer op keer in de kou staan; onbegrijpelijk. In de brief wordt zelfs geen enkele compassie getoond met de reizigers, laat staan met de chauffeurs. Het had allemaal goed geregeld kunnen worden, schrijft de staatssecretaris. Dit is niet alleen een illusie, maar het betekent ook dat dit momenteel zeker niet het geval is. Wachten tot november of tot de volgende begrotingen is geen optie.

De werkgevers hebben geen conflict met de chauffeurs. Zij hebben een conflict met Den Haag, een conflict met de staatssecretaris. En natuurlijk heeft dit conflict alles te maken met de marktwerking in het openbaar vervoer, dat helemaal geen markt is. Drie commerciële vervoerders verdelen de koek en de reiziger heeft niets te kiezen. Wij hebben het in dit geval niet over wasmachines of stofzuigers, maar over openbaar vervoer. Dat was en is bedoeld om mensen zo goed mogelijk te vervoeren en niet om er geld mee te verdienen. Op dit moment hebben wij dit in Nederland wel zo georganiseerd. Wij zien nu opnieuw de gevolgen. De overheid heeft jarenlang bezuinigd op het openbaar vervoer en met de verplichte aanbestedingen gingen vervoerders in het hele land concessies bemachtigen voor lage, scherpe prijzen. Nu de zaken financieel en door toedoen van politiek Den Haag flink tegenzitten, zien wij wat er gebeurt. Er wordt bezuinigd op kwaliteit, op onderhoud en bovenal op arbeidsvoorwaarden voor de chauffeurs. Voor de SP is dit onacceptabel.

Wat de SP betreft, is de staatssecretaris onderdeel van het conflict en daarmee dus ook onderdeel van de oplossing. De tijd dringt en de klok tikt verder. Juist nu moet er een duidelijk signaal komen uit Den Haag. Laat helder zijn: de bussen moeten weer gaan rijden en de chauffeurs hebben recht op de redelijke cao waar zij voor pleiten. Dus, staatssecretaris, wat ons betreft gaat u nog vanavond aan tafel, waarbij u zeker niet met lege handen hoeft te komen.

De heer **Mastwijk** (CDA): De heer Roemer gaat uitgebreid in op de rol van de rijksoverheid, van de staatssecretaris en de regering, maar hoe kijkt hij aan tegen de dingen die in het rapport van De Vries staan waarbij ook de decentrale overheden nadrukkelijk aan zet zijn? Deze blijven in het betoog van de heer Roemer geheel buiten schot en dat lijkt mij eerlijk gezegd niet helemaal terecht.

De heer **Roemer** (SP): Zoals wij het nu georganiseerd hebben, hebben decentrale overheden natuurlijk een rol, laat dat helder zijn. Als de staatssecretaris er straks zelf niet mee komt, overweeg ik ervoor te zorgen dat ook zij aan tafel zitten om samen het probleem op te lossen. Ik krijg ook signalen uit decentrale overheden dat zij daartoe bereid zijn. Iedereen – sorry, bijna iedereen, moet ik helaas zeggen – ziet dat het één minuut voor twaalf is. Bijna iedereen ziet dat wij nu met elkaar spijkers met koppen moeten slaan en dat wij anders niet uit de problemen komen. Laat het helder zijn, mijnheer Mastwijk: als de Kamer vandaag niet een overduidelijk signaal afgeeft aan iedereen die zich hierbij betrokken

Roemer

voelt of zou moeten voelen, dan escaleert het probleem en helpen wij gezamenlijk het openbaar vervoer naar de knoppen. De Kamer kan dit vandaag voorkomen.

□

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Het cao-conflict bij het streekvervoer neemt draconische vormen aan. Nu rijden er al een week geen bussen en treinen vanwege op dit moment onverenigbare standpunten over de arbeidsvoorwaarden. De heer De Vries heeft in het rapport met als doel om uit dit conflict te komen, een pakkende schets van de situatie gegeven. Alles is helder op een rij gezet, maar bij lezing bekwam mij het gevoel dat ik nog iets miste. Dat is de reden voor en onderbouwing van wat eigenlijk het arbeidsconflict is. Na enig zoeken vond ik daarop een antwoord, zij het dat dit volstrekt onverwacht was. Onder het kopje "Verschillende actoren" staat te lezen: "In dit stuk wordt niet op het actuele arbeidsconflict ingegaan".

Laat ik dan maar mijn eigen analyse geven. Er is een arbeidsconflict over werktijden, pauzes en adv-dagen, naast de wens van een salarisverbetering. Dat het, op de achtergrond van dit conflict, voor de vervoersbedrijven op dit moment niet gemakkelijk is om de bedrijfsvoering rond te krijgen, snap ik. Alle transportsectoren kampen met het geweldige probleem van de gestegen brandstofprijzen. Dat is naar mijn mening de kern van het probleem. Dit jaagt de bedrijfskosten zodanig op, dat er minder ruimte is voor andere zaken. Om dat op te lossen moet er dus aan de inkomstenkant van de bedrijven iets verbeteren. Ook dat snap ik.

Laat ik helder zijn. Primair zie ik een arbeidsconflict waarover kennelijk niet echt gesproken wordt. Ook FNV Bondgenoten laat ons immers weten dat zij achter de analyse van de heer De Vries staat, die dus niets over het arbeidsconflict zegt. Ik mis een belangrijke speler in deze discussie, de concessieverleners. De Kamer moet de verantwoordelijkheden zien waar ze liggen. Primair zijn de decentrale overheden verantwoordelijk voor de concessies. Ik vraag de staatssecretaris of de decentrale overheden zich in dit conflict bij haar gemeld hebben in verband met de discussies die spelen in het kader van de concessies.

Uit de brief van de staatssecretaris blijkt dat er geen eenduidig beeld is over de wijze waarop de vele concessies vormgegeven zijn. Dat zou misschien ook wel wat verbeterd en gestandaardiseerd kunnen worden. Duidelijk moet zijn dat iedere inschrijving een zeker bedrijfsrisico met zich meebrengt, niet alleen voor de inschrijver, maar ook voor de concessieverlener. Niemand is aan het onmogelijke gehouden. Het kan zijn dat een opdrachtgever geconfronteerd wordt met onvoorzienbare excessieve kosten.

Dit brengt mij op het volgende. Ik ben blij dat de minister van Financiën ook bij dit debat aanwezig is. Een belangrijk deel van de problemen wordt gevormd door de gestegen brandstofprijzen. De indexering van de BDU-gelden is voor 2008 bevroren voor het niet-loongedeelte. Dat zorgt begrijpelijkerwijze voor zorgen bij de dco's. Ik vraag de minister of hij samen met de staatssecretaris bereid is om te bekijken of voor 2008 uit de algemene middelen de handreiking kan worden gedaan om dit te repareren. Dan ontstaat het benodigde klimaat voor de dco's om met steun van de rijksoverheid uit de ontstane impasse te komen. Bij werkgevers en

werknemers moet het vertrouwen leven dat er dan ruimte is om uit het huidige cao-conflict te komen en de stakingen te beëindigen.

De heer **Van der Ham** (D66): Terecht zegt de heer Cramer dat door de heer De Vries heel weinig echt over de inhoud van het arbeidsconflict wordt gezegd. Toch kan ik niet helemaal uit zijn woorden opmaken wat hij daarvan vindt. Enerzijds is er de looneis. Die heeft inderdaad misschien onder andere met de brandstofprijzen te maken; misschien ook met een aantal andere dingen die voor lastenverzwaringen zorgen. Anderzijds gaat het de buschauffeurs vooral om atv-dagen, pauzes enzovoorts. Vindt de heer Cramer die claim van hen terecht, of zegt hij: het is misschien een beetje ouderwets om zo vast te houden aan dat soort oude voorwaarden.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Wie ben ik om mij een oordeel aan te matigen over de discussie over de arbeidsvoorwaarden tussen werkgevers en werknemers? Daarover doe ik geen uitspraak. Volgens mij heeft dit met het probleem waarmee wij zitten, niets van doen. Er wordt gestaakt vanwege de redenen die de heer Van der Ham schetst. Dat is althans de officiële lezing. Mij bekruipt het gevoel dat er een ander gevecht uitgevochten wordt. Over de eis over de arbeidsvoorwaarden heb ik echter geen mening. Dat moeten de werkgevers en werknemers samen uitzoeken.

De heer **Van der Ham** (D66): Voor u is de looneis in deze discussie dus leidend, en niet de andere arbeidsomstandigheden, waarvan u terecht zegt dat de Kamer er niet over gaat?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Nee, u hebt niet goed geluisterd. Ik heb gezegd dat er een arbeidsconflict is over werktijden, pauzes en adv-dagen, naast de wens van een salarisverbetering. Ik lees dat dit de breedte van het conflict is. Het gaat dus niet alleen om de looneis. Gisteravond verklaarden mensen zelfs nog expliciet dat het hun niet om het geld ging – dat speelt volgens mij altijd een belangrijke rol – maar vooral ook om die adv-dagen en om de werktijden. Daar gaat het dus om.

□

De heer **De Krom** (VVD): Het openbaar vervoer in Nederland staat in de fik. Honderduizenden mensen zijn daarvan dagelijks de dupe. Ik was verbijsterd toen ik zo-even de brief van de staatssecretaris las. Daar staat namelijk helemaal niets in. Ik heb geen enkel initiatief gezien, niet voor de schermen, niet in de brief. Ook heb ik niet gehoord dat er achter de schermen iets gebeurt om dit conflict op te lossen.

Het gaat om een cao-conflict, waarin de Kamer zich natuurlijk niet gaat mengen. Dat is ook niet de rol van het kabinet. Het is iets tussen werkgevers en werknemers. Wel behoren de marktordening, de tarieven en de subsidies tot de verantwoordelijkheden van de staatssecretaris. Ik heb al vaak herinnerd aan de onvergeeflijke blunder die de staatssecretaris vorig jaar heeft gemaakt, door de motie-Roefs uit te voeren. Daarmee is 40% van de markt in het openbaar vervoer dichtgegooid. Wij hebben ons daar altijd hevig tegen verzet. Het signaal aan de drie betrokken bedrijven, Veolia, Arriva en Connexion, is namelijk dat zij niet meer welkom zijn en

De Krom

groei wel kunnen vergeten. De heer De Vries heeft hierover in zijn rapport de nodige opmerkingen gemaakt. Waarom zouden deze bedrijven met zo'n onbetrouwbare overheid nog geld stoppen in zo'n krimpende en oneerlijke markt? De staatssecretaris moet een duidelijke keuze maken. Kiest zij voor de markt, dan moet de G3 open. Kiest zij voor de huidige halfslachtige situatie, dan leidt dit onvermijdelijk tot het risico dat de markt geheel verdwijnt. Daartussen zit niets.

Vorig jaar heeft de staatssecretaris de verhoging van de tarieven van de strippenkaart met 3,5% verlaagd tot 2,5%. Opeens was de verhoging niet meer nodig. Het komt natuurlijk uit de lengte of de breedte. Je zadelt de bedrijven op deze manier op met het probleem dat zij de kosten niet kunnen doorberekenen. Hoe reageert de staatssecretaris hierop?

Uit de brief blijkt in ieder geval dat de staatssecretaris van mening is dat de doelstellingen voor het regionale openbaar vervoer met de huidige BDU-gelden kunnen worden behaald. Volgens haar is dit dus kennelijk geen probleem. Kan zij hierop ingaan? In weerwil van wat de staatssecretaris stelt, melden de bedrijven tot op de dag van vandaag dat zij de kosten niet kunnen dekken. Ik weet dat er regio's zijn die de kortingen op de BDU-uitkeringen zelf hebben bijgepast. Ook weet ik dat er regio's zijn die de kostenstijging door loon- en brandstofkosten wel degelijk hebben doorbelast, zoals in Limburg is gebeurd. Kan ik een overzicht krijgen van wat regionale overheden doen aan compensatie?

Ik constateer dat de problemen hoog oplopen. Ik vind het een goed idee dat de staatssecretaris nu overleg gaat voeren met de medeoverheden, de regionale overheden en met de bedrijven. Dit overleg moet niet gaan over de inhoud van het cao-conflict en ook niet over de arbeidsvoorwaarden, maar over de structurele fouten die in de markt zijn ingebouwd, ook dankzij de staatssecretaris zelf. Welke oplossing uiteindelijk ook wordt gekozen, wij hanteren in elk geval de keiharde voorwaarde dat de markt in de G3 opengaat. Als je dit niet doet, haal je de weeffout er niet uit.

Als er wordt gesproken over extra geld – het kabinet doet dit nu niet, maar ik zeg het toch maar – moet helder zijn waarom dit gebeurt en aan wie dit wordt gegeven. Hard bewijsmateriaal is dan wel nodig. Als de brandstofprijzen het probleem zijn – het gaat natuurlijk vooral om diesel – stelt de VVD voor om het probleem niet groter te maken dan het al is. Kortom, haal de drie cent dieselaccijnsverhoging per 1 juli nu van tafel!

De voorzitter: Mijnheer Cramer, gaat u een vraag stellen? U hebt al achter het kathedr gestaan.

De heer Cramer (ChristenUnie): Voorzitter. Ik wil met alle plezier een tweede keer. Dat maakt mij niet zo veel uit.

De voorzitter: Vast ook wel drie keer.

De heer Cramer (ChristenUnie): Nou nee, volgens mij moet je het in twee keer wel kunnen zeggen.

In het vuur van zijn bijdrage sprak de heer De Krom over de onvergetelijke blunder die de staatssecretaris begaan had. Ik kan mij voorstellen dat wanneer een fractie ertegen is, zij dan ook zegt het gewoon echt een verkeerd besluit te vinden; ik kan dat ook billijken. Maar als de regering een aangenomen motie uitvoert, dan is dat toch geen onvergetelijke blunder? Nogmaals, de heer

De Krom kan best zeggen dat hij het liever niet gezien had; het is echter geen blunder, maar – in goed Nederlands – usance.

De heer De Krom (VVD): Tenzij je als bewindspersoon van tevoren zegt: als ik dat zou doen, zou dat een daad van onbehoorlijk bestuur zijn. Ik heb de staatssecretaris dat regelmatig horen zeggen, voordat zij besloot de motie-Roefs uit te voeren. Het is een daad van onbehoorlijk bestuur. Ik begrijp niet – ik heb het ook nooit begrepen – waarom de regering deze verschrikkelijk slechte motie, die ook tot deze desastreuze ontwikkelingen heeft geleid, voor haar verantwoordelijkheid heeft genomen. Er is niet nagedacht over de consequenties en nu zitten wij met de gevolgen.

De heer Cramer (ChristenUnie): U gebruikt nogal grote woorden.

De heer De Krom (VVD): Ja.

De heer Cramer (ChristenUnie): Ik snap uw emotie en dat respecteer ik ook.

Toch wijs ik u erop dat de regering, niet alleen de staatssecretaris, uiteindelijk besloten heeft deze motie uit te voeren en recent nog in het AO over marktwerking heeft geconstateerd dat dit voor haar een zwaar besluit was. Uiteindelijk heeft de Kamer dat nog steeds gesteund. Dan wil ik toch graag van u wel de nuance horen.

De heer De Krom (VVD): Die nuance is dat ik deze motie nooit voor mijn rekening had genomen.

Mevrouw Roefs (PvdA): U sprak over een krimpende markt als gevolg van de motie-Roefs; overigens ben ik nog steeds heel trots op die motie.

Hoe kunt u nu verklaren dat er op dit moment bijvoorbeeld op twee plekken weer aanbestedingen gedaan kunnen worden, maar dat private ondernemingen die beurt voorbij laten gaan en niet inschrijven? Er was toch sprake van een krimpende markt?

De heer De Krom (VVD): Ik vraag mij af of u het rapport van de heer De Vries wel goed hebt gelezen. Ik citeer: "De mogelijkheden voor de grote commerciële ondernemingen in het streekvervoer, alle drie dochters van internationale vervoerbedrijven, om hun werkgebied uit te breiden, zijn met de motie-Roefs afgesloten. Daar had men niet op gerekend."

Mevrouw Roefs (PvdA): Voorzitter. Ik krijg geen antwoord op mijn vraag. Er zijn op dit moment mogelijkheden tot inschrijven in Friesland en in Rotterdam, maar de drie private ondernemingen doen dat dus niet. Hoezo een krimpende markt?

De heer De Krom (VVD): Het is een interessante vraag waarom daar inderdaad niet is ingeschreven. Wellicht heeft dat te maken met uw motie die 40% van de markt afsluit, waardoor het vertrouwen in de Nederlandse markt een enorme deuk heeft opgelopen. Nogmaals, waarom zou je inschrijven als de overheid zulke signalen afgeeft en op deze wijze blijkt geeft van onbetrouwbaar en onbehoorlijk bestuur? Dan moet u nog eens aan de

De Krom

aandeelhouders en de investeerders uitleggen waarom het zo goed is dat je die ene euro in dit land uitgeeft.

Ik ben trouwens benieuwd naar het antwoord van de staatssecretaris op uw vraag waarom de drie grote ondernemingen niet hebben ingeschreven en Qbuzz wel.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Het moge duidelijk zijn dat aandeelhouders en eigenaren van bedrijven heel belangrijk zijn voor de VVD. Niet-inschrijven betekent echter ook problemen voor degenen die in de bussen achter het stuur zitten. Ik kan het mij niet voorstellen en ik ben het ook helemaal niet eens met de keuze van deze private ondernemingen. Ik snap ook niet dat u daar begrip voor hebt.

De heer **De Krom** (VVD): Het gaat om de reizigers. Ik citeer uit het rapport-De Vries: "In ons land wordt inmiddels 60% van het openbaar personenvervoer met succes verzorgd door commerciële bedrijven. Ook staat vast dat de marktwerking vanaf het eerste begin heeft geleid tot betere vervoersprestaties, die met minder menskracht tot stand konden worden gebracht."

Het gaat er dus om dat gezonde bedrijven een gezonde werkgelegenheid betekenen.

□

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. De kosten voor alle Nederlanders rijzen zo langzamerhand de pan uit en de belastingen die die kosten veroorzaken gaan alleen maar verder omhoog. De looneis van de buschauffeurs van 3,5% kunnen wij dan ook niet anders dan als logisch betitelen. Maar de ov-bedrijven kunnen die looneis niet betalen. Waarom niet? Hun kosten zijn enorm opgelopen door de enorm hoge brandstofprijzen en zij kunnen die kosten niet doorberekenen in de strippenkaarten. Het is daarom niet meer dan logisch dat de belangrijkste voorwaarde van de ov-bedrijven is, via de brief van de heer De Vries, de invoering van rode diesel. Rode diesel is diesel waar het kwartje van Kok van af is. De PVV steunt het verzoek om goedkopere diesel, niet alleen voor de busbedrijven, maar voor alle Nederlanders, voor alle bedrijven die nu te maken hebben met de enorm hoge benzineprijzen. Wij zullen dan ook een motie indienen in tweede termijn, als de heer Bos geen toezegging doet om nu dat kwartje van Kok terug te geven.

Het einde van de stijging van de benzine- en diesel-prijzen is nog lang niet in zicht. Wanneer komt de regering eindelijk in actie? Hoeveel stakingen en acties van vrachtvervoerders moeten er nog komen voordat minister Bos de burgers tegemoet zal komen? De onrust in Europa zal steeds verder toenemen, als de olieprijs nog verder blijven stijgen. België verlaagt de accijnzen, maar wat doet onze regering? Die verhoogt de diesel-accijnzen gewoon wat verder. De Nederlandse burgers en de Nederlandse ov-bedrijven betalen daarom de hoogste brandstofprijzen van Europa.

De PVV heeft begrip voor de acties van de buschauffeurs. De PVV heeft begrip voor de acties van de beroepschauffeurs, die nu langzaam rijden. Maar wij hebben ook begrip voor al die Nederlanders die hier enorm veel last van hebben. Voor alle overlast en schade die deze acties veroorzaken is er maar een verantwoordelijke aan te wijzen en die zit hier: de heer Bos.

□

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Er moet zo snel mogelijk een einde komen aan de stakingen in het streekvervoer. Mijn fractie wijst het stakingswapen binnen het openbaar vervoer hartgrondig af. Dagelijks worden honderdduizenden reizigers getroffen door een conflict waaraan zij part noch deel hebben. Dat is zeer ongewenst en ook buitengewoon schadelijk voor het imago van het openbaar vervoer. Terecht doet de staatssecretaris in de brief die wij vandaag hebben gekregen ook de oproep aan de meest betrokken partijen om hun verantwoordelijkheid op te pakken in dit cao-conflict. Dat wil ik wel beklemtonen: het gaat om een cao-conflict tussen private vervoerders en de werknemers in het streekvervoer. Dan is het zaak om de verantwoordelijkheden goed te scheiden. Daarin geef ik de staatssecretaris gelijk. Cao-conflicten worden niet uitgevochten in het parlement.

Ik wil daar echter geen punt zetten, want het verhaal gaat verder. Na dit vooropgesteld te hebben en na beklemtoond te hebben dat het kabinet geen eerste hulp is bij cao-conflicten, moeten wij ons er rekenschap van geven dat het Rijk wel een stevige vinger in de pap heeft in het bepalen van de speelruimte voor de oplossing van het cao-conflict en dat het met het oog op het nationale belang van een goed openbaar vervoer allerlei concrete bemoeienis heeft en heeft gehad met het streekvervoer. Het rapport-De Vries legt terecht de vinger bij de kaders die het Rijk stelde voor liberalisering, beperkingen om prijsstijgingen door te voeren en cetera. De Vries doet daar zeer vergaande uitspraken over, bijvoorbeeld dat het rijksbeleid ten aanzien van het streekvervoer ernstige manco's vertoont, dat het geen betrouwbaar verwachtingspatroon zou scheppen en dat het Rijk de geldkraan zo ver zou dichtdraaien dat een fatsoenlijke bedrijfsvoering inclusief fatsoenlijke arbeidsvoorwaarden wordt gefrustreerd, zeker nu bedrijven kampen met peperdure brandstof. Dat is allemaal nogal wat. Feitelijk wordt het hele beleid ten aanzien van het decentrale ov onder vuur genomen. Het gaat te ver om dat in het kader van het spoeddebat en in het kader van het cao-conflict nu allemaal te willen uitvechten. Over onderdelen daarvan hebben wij al een debat gehad, over andere onderdelen zullen wij het debat zeker verder voeren. De staatssecretaris geeft aan: het beleid is niet in steen gehouwen. Wat betekent dat precies? Hoe wil de staatssecretaris hiermee verder omgaan?

Tot slot wil ik mij richten op het meest concrete en actuele punt in het geheel van de omstandigheden die ook de heer De Vries noemt in zijn rapport, te weten de doorgevoerde bezuinigingen en kortingen ten aanzien van het streekvervoer. Geven de huidige omstandigheden, waaronder ook de gestegen brandstofprijzen, geen aanleiding om juist dat punt goed onder de loep te nemen en te heroverwegen? Dit kabinet is niet verantwoordelijk voor het oplossen van allerlei cao-conflicten maar het is wel de verantwoordelijkheid van het Rijk om geen olie op het vuur te gooien door te korten op budgetten en het daardoor moeilijker te maken om de problemen op te lossen. Graag hoor ik hierover een reactie van het kabinet.

□

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Het stads-

Duyvendak

en streekvervoer zit in Nederland al jaren in het verdomhoekje. Het aanbod verschaalt en dat is een groot probleem voor de reiziger. Er zijn de laatste jaren 1700 bushaltes opgeheven. De arbeidsvoorwaarden zijn een groot probleem voor de chauffeurs. De krapte aan middelen is een groot probleem voor alle betrokken partijen. Het kabinet houdt zich ten onrechte afzijdig in het huidige stakingsconflict en het blijft afzijdig, concludeer ik uit de net ontvangen brief. Dat is een schrale brief. Dinsdag wilden wij dit spoeddebat immers al voeren. Toen werd er gezegd dat wij geen haast moesten hebben en dat er een brief van het kabinet kwam. Ik dacht dat er een aanbod zou komen, dat het kabinet een idee had en echt iets wilde gaan doen. Wij hebben twee dagen geduld gehad maar ik snap niet waarom het kabinet twee dagen nodig had om zo'n nietszeggende brief te schrijven. Die kwam ook nog eens zes dagen na de rapportage van de heer Klaas de Vries. Het kabinet zegt namelijk niets anders dan dat de partijen het zelf maar moeten uitzoeken. Het laat de reiziger in de kou staan, het laat de buschauffeurs in de kou staan.

Het kabinet speelt een heel grote rol in het streekvervoer. Niet voor niets zei de rechter in Groningen afgelopen maandag: "De sleutel voor de oplossing van het conflict ligt in Den Haag." Ook Klaas de Vries, onderzoeker, analyticus, wijze man, sprak uit dat de oplossing mede in Den Haag gezocht moest worden. Hij constateerde dat de rijksoverheid de regels van het spel bepaalt, de prijs in het stads- en streekvervoer bepaalt, subsidie verleent en de reikwijdte van de marktwerking heeft vastgelegd. De heer Klaas de Vries omschreef het heel mooi: "Geen goed concert zonder een goede dirigent. Delegeren en decentraliseren is iets anders dan de andere kant uitkijken en de boel de boel laten." Het streekvervoer is een concert geworden zonder dirigent. Dirigent Huizinga is met het stokje het podium afgerend en heeft de concertleden en iedereen in de zaal sprakeloos achtergelaten. Het streekvervoer zakt op deze manier weg in het moeras. Wij zien dat in het conflict en het gedoe rond de ov-chipkaart en wij zien dat nu ook in dit cao-conflict. Een heel belangrijke rol spelen daarin de gigantische bezuinigingen die het vorige kabinet-Balkenende heeft doorgevoerd op het stads- en streekvervoer en de 400 mln. die dit kabinet er bovenop heeft gedaan.

De fractie van GroenLinks vindt dat de staatssecretaris nu haar dirigentenrol weer moet oppakken. Zij moet haar verantwoordelijkheid nemen en niet langer weggijken. Zij is er medeverantwoordelijk voor dat er weer beweging komt in het cao-conflict. Er moet gezocht worden naar een soort overbruggingsperiode en het kabinet moet geld meenemen om een cao tot stand te laten komen. Over de bedragen die genoemd worden gaan wij als Kamer niet, maar ze zijn niet van die orde dat dit onmogelijk is. Ook moet de staatssecretaris als het kortetermijnconflict beslecht is, gaan werken aan en verantwoordelijkheid nemen voor een langetermijnoplossing, waarop de heer De Vries ook zo scherp wijst. Dan gaat het om het stoppen van de wildgroei van cao's, het nog eens heel goed kijken naar de tariefvorming, het stellen van nadere regels aan de marktwerking en het iets doen aan het nijpende gebrek aan geld en subsidie.

De heer **Mastwijk** (CDA): U spreekt over een concert en een dirigent met stokjes. Bij een concert is volgens mij ook altijd sprake van een concertmeester of wel de

eerste violist. In dit geval zou ik willen verwijzen naar de decentrale overheden. Ik heb u daar nog niet over gehoord. Wat vindt u van de rol van de decentrale overheden?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Die zitten op de plek waar de klappen vallen. Zij hebben wel een grote verantwoordelijkheid maar zij hebben onvoldoende middelen om die verantwoordelijkheid waar te maken.

De heer **Mastwijk** (CDA): Vindt u het niet opvallend dat de decentrale overheden bereid zijn om het ook deels uit eigen zak te betalen, kijk naar Limburg? Klaas de Vries zegt in zijn rapport ook dat er daarbij rekening mee moet worden gehouden dat de contracten die de decentrale overheden hebben gesloten, ook niet altijd even gelukkig in elkaar zitten.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik heb dan ook voorgesteld dat de rijksoverheid zich op langere termijn veel meer gaat bemoeien met de inhoud en de vorm van die concessies. Als het gaat om de korte termijn denk ik dat er genoeg signalen zijn van de provincies en de vervoersregio's dat zij ook wat willen doen om dit conflict tot een goed einde te brengen en dat zij daarvoor een goed gevulde portemonnee meenemen. Zij hebben echter niet genoeg geld. Daarom moet ook het kabinet meedoen. Ik denk dat er met zijn allen heel goed uit te komen is. Ik ben er echt van overtuigd dat dat alleen lukt als het kabinet eindelijk ook zijn verantwoordelijkheid neemt. Ik hoop dat het CDA mij dat straks in de eigen bijdrage nazegt.

□

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. De belangrijkste reden waarom wij hier vandaag een spoeddebat hebben, is het feit dat de reiziger de dupe is van stakingen in een gedeelte van het stads- en streekvervoer. Scholieren hebben problemen om op school te komen en ouderen kunnen het ziekenhuis niet bezoeken. Het lijkt erop dat niemand zich verantwoordelijk voelt voor de ontstane situatie. Daar ligt ook de kern van het probleem. Wie komt er op voor de belangen van de reiziger? Als niemand zich verantwoordelijk voelt voor de reiziger in het openbaar vervoer zijn er onvolkomenheden geslopen in de uitwerking van het systeem dat wij opgetuigd hebben met onze decentralisatie en marktwerking. Dan is het dus terecht dat wij hier in Den Haag vandaag praten over het streekvervoer.

Klaas de Vries geeft een doorkijk naar de huidige stand van zaken in het ov. Op een aantal punten delen wij zijn conclusies niet. Hij legt in zijn analyse de bal volledig bij het Rijk. Maar de private ondernemers zijn bewust ingestapt in concessies, aanbesteed door provincies. Soms werd zelfs onder de kostprijs geboden. De decentralisatie van het openbaar vervoer legt de verantwoordelijkheid voor de uitvoering van het openbaar vervoer bij die decentrale overheden, bij de provincies. Zij hebben de contracten afgesloten en de eerlijkheid gebiedt te zeggen dat dat met de nodige beginnersproblemen gepaard is gegaan. De inhoud van de contracten is op zijn zachtst gezegd redelijk divers. Laat dus duidelijk zijn dat de provincies zeker betrokken zijn bij de huidige situatie.

Roefs

Kan de rijksoverheid zich dan volledig vrijpleiten? Nee, vinden wij. De rijksoverheid heeft bepaald dat de prijs voor de strippenkaart vast staat. Dus van een echte markt, waarin je als gevolg van onverwachte kostenstijgingen de prijs voor het geleverde product verhoogt, is geen sprake. Dat is dus een heel andere situatie dan in de transportwereld. Hoewel dit maar een tijdelijke situatie is – de decentrale overheden gaan straks als de ov-chipkaart is ingevoerd ook over de tarieven – is daar nu dus nog geen sprake van.

Er zijn langdurige contracten afgesloten met de decentrale overheid. Dat is de tweede reden waarom ik vind dat de rijksoverheid hier wel degelijk een rol in speelt. De rijksoverheid heeft lopende de contracten bezuinigingen op de BDU doorgevoerd. Dat is eigenlijk niet netjes, maar ingegeven door de situatie dat de decentrale overheden niet armlastig zijn. Op zich valt daar echter wel wat op af te dingen.

Ik heb dus redenen genoemd waarom wij als regering en parlement toch partij zijn in de ontstane situatie, ondanks het gegeven dat de politiek geen partij is in een cao-conflict. Hoe komen wij hier nu uit? Op de langere termijn – Klaas de Vries spreekt over een jaar – moeten wij de onvolkomenheden uit het systeem halen. Ik roep de staatssecretaris dan ook op om met de stakeholders in gesprek te gaan om de belangen van de reizigers op de lange termijn zeker te stellen. De vraag is of de staatssecretaris daartoe bereid is.

Voor de korte termijn vinden wij een gebaar nodig, zodat er in ieder geval een eind komt aan de stakingen. Als het om een zak geld gaat, wil ik hier wel duidelijk stellen dat die zak ook gevuld zou moeten worden door de provincies. De PvdA vindt dus dat er echt actie nodig is, zowel op de korte als op de lange termijn. Dat strookt in feite toch niet met de strekking van de brief van de staatssecretaris.

De **voorzitter**: De afkorting BDU staat voor brede doeluitkering?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ja.

De **voorzitter**: Dat vermoedde ik al, maar voor andere mensen is het ook leuk als zij dat begrijpen.

De heer **Roemer** (SP): Het is goed dat de PvdA-fractie in ieder geval zegt dat er iets van het kabinet verwacht mag worden en dat er heel snel een oplossing moet komen. Zij weet net zo goed als ik dat er geen wekenlange onderzoeken moeten komen en nog een keer een rapportje links of rechts. Ik stel enkele vragen. Wat vindt Mevrouw Roefs van het optreden van de staatssecretaris tot nu toe, inclusief de brief? Wat verwacht zij daadwerkelijk op korte termijn van de staatssecretaris? Hoever wil de PvdA-fractie gaan met het leveren van een financiële bijdrage om te komen tot een oplossing van het conflict?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik heb als laatste gezegd dat wat de PvdA-fractie vindt dat er op korte en lange termijn moet gebeuren, niet strookt met de brief van de staatssecretaris. Ik ben het daarover dus niet haar eens. Ik hoop haar vandaag te kunnen overhalen om actie te ondernemen. Wij moeten inderdaad geen rapporten maken. Ik zie het liefst dat de staatssecretaris en de decentrale overheden vanavond bij elkaar komen om te proberen een slag te slaan in het conflict. U weet net zo

goed als ik dat er een heleboel bedragen circuleren. Als één bepaald bedrag is incidenteel 21 mln. genoemd. Er zijn echter meer bedragen genoemd. Als wij op deze manier uit de huidige impasse kunnen komen, dan moeten wij daar heel goed naar moeten zoeken. Eén van mijn laatste ideeën ging over mogelijke verkopen in de toekomst of uit het verleden van aandelen van Connexion. Daaruit valt ook al incidenteel geld te halen. Ik hoop van de minister te horen of dat kan.

De heer **Roemer** (SP): Het is in ieder geval naar het kabinet een duidelijk signaal dat naast de fractie van de SP ook de PvdA-fractie duidelijk zegt dat als op korte termijn blijkt dat het bedrag op tafel moet komen, daarover te praten valt. Dat is het duidelijke signaal waarop de buitenwereld zit te wachten. U zegt dat u de staatssecretaris ervan hoopt te overtuigen dat zij nu toch met initiatieven moet komen. Tot dusverre hebben alle pogingen daartoe tot niets geleid. Bent u ook zover dat u zegt: als de staatssecretaris dat zelf niet aangeeft, dan moet de Kamer dat uitspreken?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik verwacht dat de staatssecretaris rekening houdt met de inbreng van de woordvoerders als zij in haar eerste termijn aan het woord is. Ik beslis daarna verder.

De heer **De Krom** (VVD): Ik hoor u spreken over onvolkomenheden. Ik heb zojuist al gezegd dat u één van de grootste onvolkomenheden ook kunt terugvinden in het rapport van de heer De Vries, namelijk dat door uw motie 40% van de markt is dichtgegooid. Dat is een enorme onvolkomenheid. Is het ook niet dankzij uw fractie dat vorig jaar de tarieven, die aanvankelijk door de staatssecretaris waren gesteld op 3,1%, zijn teruggebracht naar 2,1%? Is dat ook geen probleem? Als u zegt dat u zich bezorgd maakt over één van de oorzaken van de kostenstijgingen, namelijk de brandstofprijzen, zou het dan niet verstandig zijn om het niet nog erger te maken en die 3% accijnsverhoging op diesel van tafel te halen? U hebt hier een heel mooi verhaal, maar zelf bent u één van de veroorzakers van het probleem.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Wij worden het natuurlijk nooit eens over hoe goed of slecht de motie-Roefs is. Ik heb in het AO Marktwerving al tegen u gezegd dat de manier waarop op dit moment uitwerking wordt gegeven aan de motie, heel goed kan betekenen dat die markt helemaal niet voor 40% op slot zit. De manier waarop de RET nu vorm geeft aan haar inbestedingenbeleid leidt ook tot meer markt en een opener markt. U wilt zich daar helemaal niet in verdiepen. U vindt het veel leuker om te blijven roepen dat het allemaal vreselijk is. Als het straks bij de RET geregeld is op een manier die tegemoet komt aan de overwegingen van de motie – door alle modaliteiten in één stad integraal te benaderen – en er nadat dit arbeidsconflict is opgelost hopelijk één cao ligt, dan praten wij wel verder. De PvdA-fractie heeft ernaar gestreefd de strippenkaart goedkoop te houden. Ik heb eerlijk toegegeven dat het feit dat wij in Den Haag de prijs van de strippenkaart vaststellen, aangeeft dat er geen echte markt is. Ik heb er ook op gewezen dat na invoering van de ov-chipkaart de tarieven door de provincies worden bepaald. Als de provinciale staten vervolgens het tarief bepalen, kan dit de provincie geld kosten. Dat moet er dan naartoe. Dat hebben wij

Roefs

verzuimd. Dat is een van de drie redenen dat Den Haag vandaag de dag betrokken is bij dit probleem.

De derde vraag van de heer De Krom gaat over accijnsverhoging. Daarover is vanmorgen al even gesproken in het AO over de Transportraad. Bij behandeling van de vorige begroting is afgesproken om de accijns met 3 cent te verhogen. Als wij toen hadden geweten dat de diesel zo duur zou worden, hadden wij het misschien niet gedaan. Wij hadden daarbij overigens ook milieuoverwegingen. Als wij deze verhoging schrappen, moet er ergens anders een vorm van belasting voor terugkomen. Zover zijn wij nog niet.

De heer **De Krom** (VVD): Over het afsluiten van 40% van de markt lijkt het betoog van mevrouw Roefs op een dolgedraaide wasmachine: het schiet alle kanten op. Eerst houdt mevrouw Roefs een betoog waarom de marktwerking in de G3 vooral van tafel moest. Nu betoogt zij dat het fijn is dat het er alsnog een beetje in gefietst wordt. Vervolgens betoogt zij echter dat de markt helemaal niet voor 40% afgesloten is.

De **voorzitter**: Ik wil uw redenering niet onderbreken, maar daar gaat het vandaag niet over.

De heer **De Krom** (VVD): Daar gaat het vandaag wel over. Dat is een van de kernpunten.

De **voorzitter**: Van dit spoeddebat?

De heer **De Krom** (VVD): Ja. De heer De Vries schrijft in zijn rapport dat 40% van de markt afgesloten is. Mevrouw Roefs probeert zich daar onderuit te draaien. Haar betoog gaat alle kanten uit. Ik kan er geen touw aan vastknopen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik snap best waarom. De heer De Krom wil zich er immers niet in verdiepen. Ik heb al een paar keer gewezen op de manier waarop de RET dit wil oplossen. Dat moet ook de heer De Krom ervan overtuigen dat de markt weer open gaat.

De heer **De Krom** (VVD): Heeft de heer De Vries zich er soms ook niet genoeg in verdiept?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik denk niet dat de heer De Vries op de hoogte is van de manier waarop de RET wil investeren.

De heer **Van der Ham** (D66): Mevrouw Roefs zei zo-even dat er misschien een zak geld bij moet. Hoeveel zit er in die zak?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): In antwoord op vragen van de heer Roemer heb ik al gezegd dat allerlei bedragen de ronde doen. Een van die bedragen is 21 mln. Wij moeten een goede reden hebben om ergens geld vandaan te halen. De heer Cramer sprak over herstel van prijscompensatie en over het niet-loondeel van de BDU. In dat niet-loondeel zitten normaal gesproken ook de brandstofkosten. Die zijn niet gecompenseerd. Dat is een goed argument voor de overheid om zich verantwoordelijk te voelen.

De heer **Van der Ham** (D66): Begrijp ik goed dat het om incidenteel geld gaat?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ja.

De heer **Van der Ham** (D66): De brandstofprijzen liggen een beetje buiten de werkingskracht van dit parlement. Dekking vinden voor een jaartje is toch wat anders dan solide begroten? De belofte van mevrouw Roefs is wellicht prettig voor de mensen die meeluisteren. Het is echter geen structurele begroting. Kan zij proberen een wat betere dekking te geven?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik heb heel duidelijk gezegd de korte en de lange termijn te onderscheiden. Er zijn meer ministers en staatssecretarissen die bij de minister van Financiën aankloppen voor structureel geld. Dat krijgt niemand, ook de staatssecretaris niet. Dat betekent dat het incidentele geld uit het lopende budget moet komen. Voor structureel geld moeten wij wachten tot de volgende begroting.

De heer **Van der Ham** (D66): Mevrouw Roefs heeft gezegd met de kennis van nu misschien niet akkoord te zijn gegaan met accijnsverhoging. Dat is nogal wat. Als zij dat zegt, zou zij het kabinet eigenlijk nu al moeten oproepen om in ieder geval een forse lastenverlichting in te voeren op een aantal punten. Dan kan dit een beetje worden hersteld. Is het de inzet van de fractie van de Partij van de Arbeid om in ieder geval voor de begroting voor 2009 een forse lastenverlichting voor te stellen, waardoor de burgers en bedrijven die allemaal last hebben van die stijgende olieprijs, een beetje worden gecompenseerd?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): De heer Van der Ham heeft niet geluisterd naar het einde van mijn redenering. Ik heb immers gezegd dat als wij het er hier af halen, wij het elders weer moeten binnenhalen. Dan praat je over een lastenverhoging elders.

De heer **Van der Ham** (D66): Mijn vraag was of mevrouw Roefs als zij wil vasthouden aan de verhoging van de dieselaccijns, kan aangeven op welke andere punten zij lastenverlichting mogelijk acht. De fractie van D66 zou dat graag willen. Kunnen wij daarvoor vergaande plannen van de fractie van de PvdA verwachten en een oproep aan het kabinet om daarvoor ruimte te maken, in ieder geval voor volgend jaar?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik loop daarop niet vooruit. Er schijnt net een rapport van het CPB binnen te zijn. Wij zullen rustig bekijken wat wij hiermee moeten doen.

De heer **Madlener** (PVV): De Partij van de Arbeid is me ook een mooie! Ze maakt eerst een fout – een inschattingfout zegt mevrouw Roefs nu – door de accijns op diesel te verhogen. Vervolgens stelt mevrouw Roefs voor om een zak geld aan de ov-bedrijven te geven om die kosten te compenseren, terwijl alle andere burgers in Nederland worden vergeten. Dat is te gek voor woorden. Ik zou zeggen: pak die fout op en draai die accijnsverhoging terug.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Daar schieten de mensen in het busvervoer ook niets mee op. Dit is geen begaanbare weg. Bovendien heb ik net gezegd dat er een extra reden was om de dieselaccijns te verhogen en niet de accijns op benzine. Wij willen graag dat het omslagpunt waarop

Roefs

je van benzine op diesel overstapt niet bij 20.000 km per jaar ligt, maar bij 30.000 km. Wij zien liever minder diesels dan benzineauto's.

De heer **Madlener** (PVV): Mevrouw Roefs zegt dat de reiziger daarmee niets opschiet. Natuurlijk schiet de reiziger er iets mee op. Als de benzine- en dieselaccijns worden verlaagd, stoppen de stakingen in het ov. Zo simpel is het. De heer De Vries schrijft dat ook in zijn betoog. De invoering van de extra accijns op de rode diesel komt ongeveer overeen met 10 cent, of laten wij zeggen: het kwartje van Kok. Mevrouw Roefs zegt zelf dat de Partij van de Arbeid een fout heeft gemaakt en dat het achteraf gezien niet had moeten gebeuren.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik had het over een accijnsverhoging van drie cent. Dat is iets heel anders dan de huidige marktprijs van diesel. Die accijnsverhoging is ongeveer 10% van de totale prijsverandering van diesel. Wij moeten niet doen alsof de accijns ervoor zorgt dat opeens iedereen heel veel geld moet neerleggen voor diesel. Het is de markt die daarvoor zorgt.

De heer **Madlener** (PVV): De accijnzen zijn juist dankzij de Partij van de Arbeid zo gestegen. Het kwartje van Kok, misschien weet mevrouw Roefs dat nog. Het is nu de tijd om dat terug te geven zodat de stakingen voorbij zijn en de fout van die accijnsverhoging met drie cent ook meteen is hersteld. Ik zou zeggen: ga aan de slag, roep uw eigen kabinet op om dat te doen en doe niet zo flauw en help die burger nu eens een keer.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ja, wij helpen de burgers. Wij willen bereiken dat zij morgen weer gewoon in de bus kunnen stappen. Daar gaat het op dit moment over.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De Partij van de Arbeid en GroenLinks lijken over dit conflict redelijk op een lijn te zitten als ik de bijdrage van mevrouw Roefs beluister. De staatssecretaris moet een rol spelen, er moet eventueel wat geld bij en er moet worden gekeken hoe de sector überhaupt functioneert. Ik schrok echter van haar opmerking dat er met de kennis van nu misschien beter voor een andere belasting had kunnen worden gekozen. Staat zij nog pal achter de verhoging van de dieselaccijns vanwege milieuredenen?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ja zeker, maar ik mag toch wel zeggen dat als wij toen hadden geweten dat de prijs van diesel al met 30% zou stijgen, het misschien iets minder voor de hand had gelegen om naar de diesel te kijken als wij extra milieumaatregelen wilden nemen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De benzineprijs stijgt ook, net als die van diesel, dus die discussie over het omslagpunt blijft staan. Is het niet gewoon zo dat energie, benzine en diesel duurder zullen worden en zullen moeten worden. Brandstoffen worden schaarser en wij moeten iets doen aan de klimaatverandering. Ik hoop dat de PvdA-fractie op dat punt haar rug recht houdt en niet alsnog een opening biedt om deze belastingverhoging in te ruilen voor een andere. Ik zou minister Bos, voordat nu te veel verwarring ontstaat in deze zaal, graag in zijn termijn horen zeggen dat het kabinet pal staat voor de verhoging van de dieselaccijns

en dat deze inruilen voor andere opties niet tot de mogelijkheden en verwachtingen moet gaan behoren.

□

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. Het is goed dat de minister van Financiën hier ook is aangeschoven, want hij draagt wel zeker een verantwoordelijkheid voor de problemen die wij nu zien in het streekvervoer. Niet omdat hij met een zak met geld moet komen voor het streekvervoer an sich, maar wel omdat al die werknemers in het streekvervoer niet hebben mogen profiteren van de economische groei.

Wat is er nu precies aan de hand? De bonden zijn wat ons betreft een beetje weinig modern, misschien wel een beetje ouderwets, wanneer zij eisen neerleggen rond atv, pauzes en zo meer. Maar de bonden hebben wel een goed punt ten aanzien van de looneis. Daarin hebben zij gewoon gelijk. Deze eis moet alleen niet worden neergelegd bij de werkgever, maar ook bij de minister van Financiën. Hij zorgt ervoor dat de modale inkomens niet profiteren van de economische groei die zij zelf in gang hebben gezet, maar juist worden geconfronteerd met extra belastingen zonder dat andere belastingen naar beneden gaan. Nu slaat de economie om, stijgt de inflatie, daalt de koopkracht en dat geldt dus ook voor medewerkers van het streekvervoer. Dat heeft vanzelfsprekend te maken met looneisen.

Dit onderhandelingsproces is niet fraai. De bonden moeten inzien dat wij in 2008 leven en niet oude stokpaardjes moeten blijven bereiden en de werkgevers hebben zich te bot opgesteld in de media en aan tafel. Dat heeft de atmosfeer geen goed gedaan. Er is nu een patstelling en een afkoelperiode zou wat ons betreft geen slecht idee zijn. In het oproepen tot een afkoelperiode zou het kabinet wel degelijk een rol kunnen spelen. Wat ons betreft zou die vooral moeten bestaan uit het zorgen voor een algemene lastenverlichting op allerlei punten die ook goed zou kunnen uitpakken voor mensen die werken in het streekvervoer.

Wanneer het gaat om de stakingen, is de rechter aan zet. Wij moeten daar als Kamer niet over oordelen. Ik heb gezien dat het IPO op een aantal punten actie heeft ondernomen. In de richting van de heer Madlener zeg ik dat het IPO een grote rol heeft. Wij vinden dat belangrijk. Wij hebben niet voor niets in de Wet personenvervoer een belangrijke verantwoordelijkheid bij de provincies neergelegd. Het is ook voornamelijk aan hen om de stappen te zetten. Tegelijkertijd erken ik dat er, doordat wij nu eenmaal over het streekvervoer, de strippenkaart en de BDU gaan, wel degelijk een rol is weggelegd voor de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat en de minister van Financiën. Ik heb niet zo veel met het woord "regierol", want dat is in dit geval heel lastig voor de staatssecretaris. Dat begrijp ik wel. Ik vraag de bewindslieden er echter voor te zorgen dat er een beetje druk van de ketel gaat. Wellicht kunnen de onderhandelings-teams zelfs worden ververs, want volgens mij zit daar ook veel oud zeer, bijna in de personele bezetting. Als de staatssecretaris daarin een bemiddelende rol kan spelen, zou dat een bijdrage aan de oplossing kunnen zijn.

Het debat over brandstofverhogingen en dieselaccijns moet in den brede worden gevoerd en niet alleen wanneer het gaat over het stads- en streekvervoer. Wij moeten het debat dat al is aangezwengeld in het kader van de CPB-cijfers over lastenverzwaring en koopkracht,

Van der Ham

breder voeren. Liefst nu in dit debat krijg ik van de staatssecretaris en vooral de minister van Financiën al wat handreikingen in de richting van de burger om tot forse lastenverlichting te komen om aan allerlei prijsstijgingen het hoofd te bieden. Maar anders zullen wij dat moeten doen bij de algemene politieke beschouwingen in het najaar. Daar zullen wij niet aan ontkomen en die discussie hangt alleszins samen met de discussie die wij op dit moment in het streekvervoer aan het voeren zijn.



De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter. Laat ik beginnen met een stelling. Er was geen cao-conflict en dus ook geen debat vandaag geweest als de brandstofprijzen niet zo enorm waren gestegen. En dan was er naar mijn smaak ook geen staking geweest waar nu zo beetje het hele land last van heeft. Mijn fractie vindt dat de heer De Vries in zijn rapport voor die brandstofprijzen toch eigenlijk weinig oog heeft. Dat doet overigens niets af aan de waardering van onze fractie voor het werk van de heer De Vries. Het kabinet en de Kamer zijn geen partij in het cao-conflict. Wij gaan bijvoorbeeld niet over de vraag hoe laten wij zeggen 3% loonsverhoging zich verhoudt tot een kortere pauze. Wel denk ik dat de heer De Vries gelijk heeft als hij zegt dat er een gesternte is ontstaan waaronder een conflict zich heeft kunnen ontwikkelen. Ik heb namens de CDA-fractie al eerder gezegd dat de contracten tussen concessieverleners en de vervoerbedrijven, als het gaat om kostenontwikkeling, niet altijd smart geformuleerd zijn. Ik heb ook al eens gezegd dat ov-bedrijven in de contracten ruimte zouden moeten krijgen voor ideeën om meer passagiers in de bus te krijgen. Als dat lukt, hoort daar een financiële beloning bij.

De heer De Vries schetst de rol van de rijksoverheid bij de ontwikkeling van de BDU (brede doeluitkering) en de prijs van de strippenkaart. Ja, daar gaat het kabinet over, gehoord de Kamer. En ja, je kunt zeggen dat wij in Den Haag een niet altijd even consistente koers gevaren hebben. Het is mij echter toch iets te kort door de bocht om zo'n beetje alles op het bordje van het kabinet en de Kamer te leggen.

Decentrale overheden en ov-bedrijven hadden ook zorgvuldiger kunnen zijn. Aanbestedende overheden willen nog te vaak voor een dubbeltje op de eerste rang zitten. ov-bedrijven weten dat en hebben de neiging om er vooral voor te zorgen dat zij bij de inschrijving de laagste zijn. Tegelijkertijd begrijp ik dat de ov-bedrijven boos in onze richting kijken, als er een motie-Roefs wordt aangenomen, waardoor 40% van de open ov-markt niet dreigt open te gaan. Ik snap ook dat zij niet blij zijn met de activiteiten van Qbuzz, de dochter van de NS. Wat het CDA betreft, komen wij daar later op enig moment nog uitgebreid over te spreken.

De positie van ov-bedrijven kan per concessie verschillen. Wat staat er in de contracten? Ik doelde daar zojuist al even op. Het is niet toevallig dat Limburg € 800.000 aanvullend voor dat contract betaalt. Ik zou willen zeggen dat dit toch een zekere erkenning is van de leemte in dat contract.

Dit alles brengt mij tot het volgende. De rijksoverheid is geen partij in het cao-conflict. Dat schip is onder dat gesternte blijkbaar vastgelopen. Het kabinet, de Kamer, kan wel zorgen voor een klimaat waarbij de decentrale

overheden – die doen namelijk zaken met de ov-bedrijven – mogelijkheden krijgen om het schip, dat "cao-conflict" heet, weer vlot te trekken. Daarna is het aan de bemanning, de werkgevers en de werknemers, om dat schip weer op koers te krijgen. Daarom vraag ik de staatssecretaris, het kabinet, op het volgende in te gaan. Men kan dit beschouwen als een soort optelsom van een aantal elementen uit het rapport van Klaas de Vries. Hoe kijkt het kabinet aan tegen een oplossing die wordt opgebouwd uit zaken, zoals het alsnog honoreren van de prijscompensatie binnen de BDU, de brede doeluitkering, het mogelijkere aanpassen van de prijs van de strippenkaart en het vragen – en ik zeg dit met grote nadruk – van een behoorlijk financieel aandeel van de decentrale overheden. Ik weet dat die overheden daartoe bereid zijn; anderen zijn daar ook op ingegaan. Uiteraard dient dit te gebeuren onder de voorwaarde dat de staatssecretaris ervoor zorgt dat deze middelen worden gebruikt om dat schip vlot te trekken. In de richting van de heer Roemer zeg ik: volgens mij is het vanavond hoog water, dus lijkt mij dat een uitgelezen gelegenheid om het schip vlot te trekken. Daarna kan de bemanning (werkgevers en werknemers, alsook decentrale overheden) het werk doen. Als zo'n toezegging komt, acht ik de kans groot dat de bussen morgen weer rijden. En dat is natuurlijk wat wij allemaal graag willen.

De heer **De Krom** (VVD): Wij hebben zojuist uw coalitiegenoot, de Partij van de Arbeid, horen zeggen dat het achteraf wellicht toch niet zo'n goed idee was om de dieselaccijns per 1 juli met 3 cent te verhogen. Vindt u het nog steeds wel een goed idee? Bent u nog steeds van mening dat, om uw collega Koopmans te citeren, die verschrikkelijke motie-Roefs van tafel moet?

De heer **Mastwijk** (CDA): Om met het laatste te beginnen: de CDA-fractie heeft niet voor die motie gestemd. Wij zijn daar ook niet gelukkig mee; dat weet de heer De Krom net zo goed als ik. Ik heb zojuist gezegd dat op enig moment – daar is nu niet het moment voor; wij hebben namelijk te maken met een stakingsconflict dat opgelost moet worden – zal worden gesproken over de uitvoering van de motie-Roefs.

In antwoord op de eerste vraag stel ik met Klaas de Vries vast dat er binnen het streekvervoer een gesternte is, bijvoorbeeld het niet gecompenseerd zijn via de BDU, de brede doeluitkering, van een deel van de prijsverhogingen en de deur die in het slot is gegooid door de prijs van de strippenkaart te maximeren. Bij de streekvervoerders is er dus geen weg over anders dan in de richting van de overheden te kijken.

De heer **De Krom** (VVD): Dat is geen antwoord op mijn vraag. Mijn vraag was de volgende. Collega Roefs van de Partij van de Arbeid vond de accijnsverhoging van 3 cent per 1 juli achteraf niet zo'n goed idee. Vindt de CDA-fractie het wel een goed idee?

De heer **Mastwijk** (CDA): Met alle respect, maar het besluit om de dieselaccijns met 3 cent te verhogen, staat vandaag niet ter discussie. Wij hebben het over de ruimte die streekvervoerders hebben binnen het gesternte waar de heer De Vries over spreekt om na te denken over een manier om eruit te komen. Ik ga niet met u in discussie over "wat als" en "als dan".

Mastwijk

De heer **De Krom** (VVD): Natuurlijk staat dat wel ter discussie. U hebt zojuist een betoog gehouden waarin de brandstofprijzen centraal stonden. Accijns maakt daar een heel groot deel van uit. U maakt de situatie nog erger door die accijnsverhoging per 1 juli. Vandaar dat ik mijn vraag herhaal: vindt de CDA-fractie die verhoging van de dieselaccijns per 1 juli aanstaande nog steeds een goed idee?

De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter. Ik kan niet anders dan de heer De Krom hetzelfde antwoord geven. Die vraag is niet aan de orde. Ik constateer dat de streekvervoerders, omdat zij de kosten noch links noch rechts kunnen compenseren geen enkele ruimte hebben en daarom terecht in de richting van de overheden, niet alleen de rijksoverheid, kijken. Die vraag om hulp is vandaag aan de orde.

De heer **Roemer** (SP): Nu ook de CDA-fractie haar betoog heeft gehouden, constateer ik dat de Kamer – de ene fractie in wat sterkere bewoordingen dan de andere – unaniem vindt dat er een rol voor de overheid is om vandaag uit de impasse te komen. Dat lijkt mij een belangrijk, goed en naar buiten duidelijk signaal.

Ik stel de CDA-fractie nu de vraag die ik ook al aan de PvdA-fractie heb gesteld. Wij kunnen de staatssecretaris niet met een lege huls wegsturen. De heer Mastwijk gaf zelf een aantal voorbeelden. Dat standpunt van de Kamer zal financiële consequenties hebben. Ik ga ervan uit dat de CDA-fractie ervoor staat, als er ook vanuit de Kamer een bijdrage moet worden geleverd.

Wat de heer Mastwijk hier zo-even en eerder in de pers heeft gezegd, komt aardig in de buurt van het bedrag dat de Partij van de Arbeid heeft genoemd, namelijk 21 mln. De heer Mastwijk benadrukte de grote verantwoordelijkheid van de provincies daarbij. Die hebben aangegeven deze te willen dragen. Kan de heer Mastwijk bevestigen dat de CDA-fractie bereid is om financiële gevolgen te dragen van de opdracht die wij als Kamer aan de staatssecretaris zullen meegeven?

De heer **Mastwijk** (CDA): Dit lijkt mij niet de plek voor het noemen van exacte bedragen. Wij moeten het kabinet met een bepaalde boodschap op pad sturen. Die boodschap is nu dat er bij de decentrale overheden, mede omdat ze erkennen dat ze via de contracten een rol hebben, grote bereidheid bestaat om in de buidel te tasten en dat het kabinet zal oordelen dat er een dusdanig klein gaatje overblijft dat het opvullen daarvan geen probleem kan zijn. De CDA-fractie wil eraan bijdragen om een financiële bijdrage vanuit dit huis te leveren.

De heer **Roemer** (SP): Tot slot, voorzitter. Deze geluiden liet de heer Mastwijk gelukkig ook al voor dit debat horen. Klaas de Vries liet dit geluid ook al horen evenals de rechter. Toch hebben wij van het kabinet een half uur voor het debat een brief gekregen van een totaal andere strekking. Wat is de mening van de CDA-fractie over die brief?

De heer **Mastwijk** (CDA): Die brief is kort en er had wat mij betreft meer in mogen staan, maar tegelijkertijd zet het kabinet wel degelijk de deur open voor een discussie over de omvang van de brede doeluitkering. Er staat namelijk: Hoe ik decentrale overheden in staat stel hun

aandeel in de groeistelling voor het openbaar vervoer op te pakken.

Ik neem aan dat het kabinet bij het uitwerken van dit soort zaken in de mobiliteitsaanpak of misschien wel in de stukken voor Prinsjesdag, een lijn uitzet over hoe te handelen in dit dossier. Ik heb er alle vertrouwen in, mijnheer Roemer.

De heer **Roemer** (SP): Dat is voor de lange termijn en ik vroeg naar de korte termijn.

De **voorzitter**: Nee, mijnheer Roemer. Ik lette even niet op.

De heer **Mastwijk** (CDA): Over de korte termijn kan ik kort zijn. Ik heb een heel duidelijke aanzet daaromtrent gegeven. Ik kan uit de gelaatsuitdrukking van de heer Roemer afleiden dat hij daar niet helemaal ongelukkig mee is.

De heer **Madlener** (PVV): Heb ik het nu goed gehoord en pleit de CDA-fractie voor een verhoging van de prijs van de strippenkaart?

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik heb aangegeven dat er wat ons betreft enkele mogelijkheden zijn, die overigens ook door Klaas de Vries worden genoemd, om dat gaatje te dichten, waarover ik steeds spreek en dat mijns inziens niet zo groot meer is als de decentrale overheden een bijdrage leveren. Destijds is de Kamer – de ene fractie wat meer dan de andere – wat terughoudend geweest over het verhogen van de prijs van de strippenkaart met 3,1%. Het is uiteindelijk, als ik het goed uit mijn hoofd zeg, 2,5% geworden. Bij een verhoging van 1% hebben wij het over een zodanig klein bedrag, dat dit voor ons bespreekbaar is, zeker gezien wat een automobilist omgerekend per kilometer meer kwijt is door hogere brandstofprijzen. Ik acht het aanvaardbaar als het kabinet in overleg met de decentrale overheden dat instrument gaat gebruiken. Dit te meer, omdat als de ov-chipkaart eenmaal is ingevoerd de bevoegdheid tot het bepalen van de prijs van het vervoersbewijs bij de decentrale overheid ligt.

De heer **Madlener** (PVV): Dus u vindt het afzien van de verhoging van de dieselprijs met 3 cent niet aanvaardbaar, maar u vindt het duurder maken van de strippenkaart en dus het verhogen van de kosten voor de burger wel aanvaardbaar. Dat is toch een absurde boodschap van het CDA in deze moeilijke tijden?

De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter. De heer Madlener luistert niet goed. Ik begin niet weer over de accijns op de diesel. Ik vind dat de automobilist daarmee een voldoende bijdrage levert. Tegelijkertijd zeg ik: wanneer de gebruiker van het ov 1% meer moet betalen voor een kaartje, dan is dat altijd nog veel minder dan het offer dat de automobilist moet brengen. Dat is de strekking van mijn betoog.

De heer **Madlener** (PVV): Dan kan ik alleen maar opmerken dat het CDA absoluut niet begrijpt hoe deze tijd voor de burger is. Die burger wordt al geconfronteerd met veel lastenverhogingen en nu wilt u die lasten nog verder verhogen door de strippenkaart nog duurder

Mastwijk

te maken. Ik vind dat een absurde gedachte van het CDA. Ik neem daar afstand van.

De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter. Mag ik een wervervraag stellen?

De **voorzitter**: Nee, dat mag u niet.

De heer **Mastwijk** (CDA): Dat is jammer, want ik had een heel leuke voor de heer Madlener.

De **voorzitter**: Ik zie dat ook de heer Van der Ham een vraag voor u heeft. Misschien is die ook leuk.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik doe mijn best.

Op een aantal punten komen wij niet onder lastenverzwaringen uit. Mijn vraag is – wat dat betreft sluit ik mij voor deze keer wel een beetje aan bij de aanklacht die ook de heer Madlener bij de CDA-fractie neerlegt – of de CDA-fractie zich in de komende maanden, in de aanloop naar de algemene politieke beschouwingen, hard gaat maken voor een algemene lastenverlichting. Op dit moment is er sprake van een loon-prijsspiraal, waar conflicten als die in het ov gewoon het gevolg van zijn.

De **voorzitter**: Maken wij het onderwerp nu niet een beetje te breed? Ik snap het natuurlijk niet allemaal – daar kan ik ook niets aan doen – maar dit lijkt mij toch een heel brede aanvliegroute.

De heer **Van der Ham** (D66): De brandstofprijzen strekken zich uit over de hele linie. Het gaat over lonen enzovoorts.

De **voorzitter**: Alles hangt met alles samen.

De heer **Van der Ham** (D66): Alles hier in dit huis hangt met alles samen.

De **voorzitter**: Daar was ik al bang voor, maar vandaag niet.

De heer **Van der Ham** (D66): Toch leg ik de volgende vraag neer. Die vraag heb ik ook al gesteld aan de PvdA-fractie. Die antwoordde: daar gaan wij nog eens goed naar kijken. Ik vraag eigenlijk hetzelfde aan de heer Mastwijk.

De heer **Mastwijk** (CDA): Wij gaan goed kijken, maar, voorzitter, ik ga u een beetje helpen. Het is uiteraard aan u om te bepalen of dit punt wel of niet buiten de orde is. Ik vind van wel, dus ik zal de vraag van de heer Van der Ham niet beantwoorden. Daar praten wij op een ander moment over.

De heer **Van der Ham** (D66): Dan wil ik een vervolgvraag stellen, over de dieselaccijns. Mevrouw Roefs was daar vrij helder over. Zij zei luid en duidelijk dat zij het met de kennis van nu niet weer zo gedaan zou hebben. De heer Mastwijk draait er wat meer omheen. Waarom doet hij dat? Waarom geeft hij dat niet gewoon toe?

De heer **Mastwijk** (CDA): Ook de heer Van der Ham heeft niet goed geluisterd. Ik heb duidelijk de context aangegeven waarin het streekvervoer zich nu bevindt. Klaas de Vries heeft van alles geschreven over alle

belemmerende factoren die een rol spelen bij het kunnen functioneren van een ov-bedrijf. Om die reden ga ik nu namens de CDA-fractie niet praten over de verhoging van de dieselaccijns. Ik heb vastgesteld dat de bedrijven die het streekvervoer verzorgen, geen kant op kunnen. Wij moeten vandaag proberen daar een oplossing voor te vinden.

De heer **Van der Ham** (D66): De heer Mastwijk wil daar blijkbaar geen antwoord op geven. De PvdA-fractie is dus helderder dan de CDA-fractie, wat mij van de CDA-fractie wel een beetje tegenvalt.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik wil even terug naar het onderwerp van het debat. Ik ben er verheugd over dat ook de CDA-fractie de positie kiest dat de staatssecretaris in dezen een rol heeft en dat dit het Rijk misschien ook wel wat mag gaan kosten. Misschien mag dat wat minder kosten dan de kosten die men bij de strippenkaart wil leggen. Er is echter vanuit mijn fractie, maar ook vanuit de PvdA-fractie, een tweede verzoek aan de staatssecretaris gedaan, namelijk om niet alleen te kijken naar de korte termijn, maar ook naar – zoals de staatssecretaris het noemt – het gesternte waaronder het stads- en streekvervoer opereert, waar de heer De Vries ook zo nadrukkelijk over schrijft. Wij zouden graag zien dat de staatssecretaris op de middellange termijn de regie neemt en dirigent van het orkest wordt, om vanuit die regierol naar de problematiek te kijken en naar oplossingen te zoeken. Doet de CDA-fractie daar ook een oproep toe?

De heer **Mastwijk** (CDA): Dat willen ook wij graag, maar ik stel tegelijkertijd vast dat de staatssecretaris daar in haar brief van twee of drie uur terug ook op ingaat. Zij zegt in haar brief dat ze de BDU zal bekijken en dat zij dus ook zal bekijken welke gevolgen de mobiliteitsvraag heeft voor de omvang van de BDU. Dus ik denk dat wij over enige maanden op onze wenken worden bediend.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Wil de CDA-fractie dat er veel meer geld gaat naar de BDU, om al de bezuinigingen waar zij verantwoordelijk voor is terug te draaien?

De heer **Mastwijk** (CDA): Het is heel goedkoop om zonder nadere argumentatie "ja" of "nee" te zeggen op de vraag of de CDA-fractie of welke partij dan ook wil dat er meer geld naar A of naar B gaat. Daar gaan wij rond Prinsjesdag uitgebreid spreken.

De vergadering wordt van 15.01 uur tot 15.20 uur geschorst.

□

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. Er is vanmiddag in het spoeddebat veel gezegd en er valt ook veel over dit onderwerp te zeggen. Mijn beantwoording wil ik echter toch zo bondig mogelijk houden en beperken tot de hoofdlijn.

De eerste vraag die voorligt: is de rijksoverheid partij in een cao-conflict? En specifieker gezegd: is de rijksoverheid partij in dit conflict tussen commerciële streekvervoerders en hun werknemers? De Kamer en ik

Huizinga-Heringa

hebben eerder gezegd: daarvan is geen sprake. Ik ben blij dat dit ook deze keer hier is uitgesproken.

De tweede vraag is: is de rijksoverheid op een of andere manier oorzaak van dit conflict? Daarbij komt het rapport van Klaas de Vries om de hoek kijken. Daarin staat een aantal heldere analyses, maar ook een aantal uitspraken waaruit je zou kunnen afleiden dat er een rechtstreekse lijn loopt van de rijksoverheid naar de streekvervoerders, de commerciële partijen die een contract hebben gesloten met de regionale overheden. Die lijn is er niet. De suggestie dat het beleidskader – dat de verantwoordelijkheid is van de rijksoverheid – het de decentrale overheden en de streekvervoerders moeilijk maakt om goede contracten te sluiten, is onjuist. Ik zeg met klem dat het beleidskader niet remmend werkt op het maken van goede afspraken. Als bewijs daarvoor heb ik in mijn brief gewezen op de enorme diversiteit aan contracten. Er zijn contracten waarin een clause is opgenomen over de stijging van brandstofprijzen; dat is op dit moment een groot probleem. Er zijn contracten waarin de prijs van de strippenkaart niet meedoet. Er zijn contracten waarin de BDU-indexering niet direct wordt doorvertaald maar de provincies zelf verantwoordelijk zijn voor de indexering. Op alle punten die op dit moment last veroorzaken voor de streekvervoerders, zijn contracten waarin de problemen worden voorkomen. Op de vraag of de rijksoverheid oorzaak is van het conflict, luidt mijn antwoord dus: nee.

Ik kom op de derde vraag: kan de rijksoverheid de andere kant op kijken, de handen over elkaar doen en zeggen dat ze het maar moeten uitzoeken? Nee, vanzelfsprekend niet, en dat is ook niet gebeurd. Natuurlijk heeft ook de rijksoverheid belang bij een oplossing, waar dit conflict tot zo veel schade en ongemak voor de reizigers leidt. Een aantal woordvoerders heeft gevraagd: waarom moesten wij zolang wachten op een brief, terwijl wij al veel eerder een spoeddebat wilden voeren? Dat is omdat ik de afgelopen dagen enorm hard aan het werk ben geweest om te zoeken naar mogelijkheden, het raderwerk op gang te brengen en de verschillende partijen in beweging te krijgen, zodat het klimaat rond dit conflict zou verbeteren. De decentrale overheden hebben een sleutelrol in het veranderen van het klimaat. Ik heb gezocht naar oplossingen die enigszins een duwtje in de goede richting kunnen geven. Ik heb mij in de strippenkaart verdiept en de vraag gesteld of het een oplossing zou zijn om de prijs van de strippenkaart te verhogen. Ik heb echter moeten vaststellen dat ik daarmee moeite heb. Reizigers hebben op dit moment al last van de stakingen. Zij zouden dan ook nog eens meer moeten gaan betalen. Daar heb ik moeite mee. De Kamer heeft de mogelijkheid van rode diesel aangedragen. Klaas de Vries noemt deze ook. De minister van Financiën zal hierop in zijn deel van de beantwoording ingaan. Er is verder uitgebreid gekeken of het mogelijk zou zijn om vergroeningspakketten samen te stellen waarvan enerzijds het milieu voordeel heeft en anderzijds de vervoerders op hun brandstofkosten kunnen besparen.

Deze verkenningen hebben tot nu toe niet tot oplossingen geleid. Ten aanzien van de vergroeningspakketten lopen wij aan tegen het probleem van staatssteun of tegen de situatie dat het niet meer interessant is voor de vervoerders. Er is gekeken of wij iets kunnen doen in de sfeer van generieke financiële instrumenten. De minister van Financiën zal ook op deze verkenningen

ingaan. De afgelopen dagen is er veel contact geweest met de betrokken partijen. Er is gesproken met decentrale overheden. Binnen het kabinet is met ministers en staatssecretarissen onderling gesproken. Er is dus heel hard gewerkt.

Tot nu toe is nog geen oplossing gevonden. Dat betekent niet dat het antwoord van de staatssecretaris luidt dat wij nu maar stoppen. Dat is niet mijn antwoord. Sommige woordvoerders hebben gezegd dat wij in overleg moeten treden met decentrale overheden. Dat acht ik vanzelfsprekend. Ik ben het met de Kamer eens dat de rijksoverheid in deze situatie moet kijken of het duwtje kan worden gegeven waarmee een beweging in gang wordt gezet waardoor het klimaat verandert. Dat is ook mijn overtuiging.

Ik wil vervolgens ingaan op een aantal specifieke vragen die zijn gesteld. De heer Cramer, de heer Van der Staaij en mevrouw Roefs hebben gevraagd of decentrale overheden zich bij de staatssecretaris hebben gemeld. Ik heb veel contacten met de decentrale overheden gehad over de kwaliteit van de aanbesteding. Dat is nog steeds het geval. In mijn brief heb ik uiteengezet wat ik op dit terrein doe. Tijdens de aanbestedingsprocedures kunnen decentrale overheden steun krijgen van het KPVV. Deze zomer zal alle kennis in een handreiking worden gebundeld. Wij stellen voor dat de decentrale overheden en ik het overleg over goed aanbesteden intensiveren.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voordat wij ingaan op deze technische kant, wil ik nog even terugkeren naar de hoofdlijn van het betoog van de staatssecretaris. Heb ik het goed begrepen dat deze volledig afwijkt van de brief die zij aan de Kamer heeft geschreven? Zij zegt nu dat zij een duw wil geven en dat zij het klimaat wil veranderen. Zij spreekt over een zoektocht naar een manier om geld vrij te spelen. Dat betreft geld van de rijksoverheid. Die duw, dat klimaat, dat geld stond allemaal niet in haar brief. Zij kan zich wellicht voorstellen dat wij ons afvragen of wij het goed hebben gehoord. Wij zijn er natuurlijk blij mee. De staatssecretaris wil een duw geven. Zij wil het klimaat veranderen. Zij voelt verantwoordelijkheid. Het is een optie dat de rijksoverheid wat geld meebrengt om het conflict tot een goed einde te brengen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik heb mijn brief geschreven naar aanleiding van het rapport van Klaas de Vries. Dat was de vraag van de Kamer. In mijn brief ben ik daarop ingegaan. Ik heb helder gemaakt dat er geen oorzakelijk verband bestaat. Daarmee kom ik op het tweede punt van mijn drieslag. Er bestaat geen oorzakelijk verband tussen het beleid van de rijksoverheid en de situatie waarin het streekvervoer op dit moment verkeert. Vanzelfsprekend had ik in mijn brief buitengewoon graag aan de Kamer willen melden wat wij gaan doen om het duwtje te geven. Ik meende dat de heer Mastwijk repte van een schip dat van de helling moet worden geduwd. Mevrouw Roefs sprak van een gebaar. Het gaat om een kleine duw waarmee andere partijen in beweging worden gezet en waarmee het raderwerk gaat lopen waardoor het klimaat verbetert. Ik hoop dat u deze beeldspraak nog kunt volgen. Daarmee ben ik bezig. Ik had graag in de brief willen schrijven dat ik de oplossing had gevonden. Ik heb alle zaken die wij hebben verkend en waarnaar wij hebben gekeken in mijn brief opgesomd. Tot nu toe is er nog geen positief

Huizinga-Heringa

resultaat te verwachten. Dat betekent niet dat ik stop met mijn pogingen om te kijken of wij een gebaar kunnen maken. Ik doe dat vooral met het oog op het belang van de reizigers.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Het zou politiek wel wat handiger zijn geweest om dat in die brief te zetten, maar goed, nu weten wij wat u aan het doen bent en wat u wilt gaan doen. U neemt dus een verantwoordelijkheid voor het oplossen van dit conflict en u geeft aan dat de rijksoverheid eventueel met wat meer partijen een bedrag in de orde van grootte van 20 mln. wilt inzetten om snel een oplossing te kunnen vinden.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik zeg niet dat ik de verantwoordelijkheid neem om dit conflict op te lossen, want daarvoor zou ik partij in dit cao-conflict moeten zijn of zou het de rijksoverheid aan te rekenen moeten zijn dat dit conflict ontstaan is. Dat is niet zo. Ik neem wel de verantwoordelijkheid op mij om een duw te geven om aan dit gesternte, zoals de heer De Vries het noemt, een positieve draai te geven, om ervoor te zorgen dat er meer gedaan wordt om een oplossing te vinden. En nogmaals, ik denk dat met name de decentrale overheden als contractpartijen voor het streekvervoer hierbij een heel belangrijke rol hebben.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): En daarbij is het in ieder geval een optie dat de rijksoverheid ook een financiële bijdrage levert.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Een gebaar, een duw zal financiële consequenties hebben, maar ik kan hier verder geen enkele uitspraak over doen.

De heer **De Krom** (VVD): Dus een financiële duw, maar geen uitspraak over de kracht van deze duw. Onze fractie heeft behoefte aan een overzicht van de regio's waar de kortingen van het kabinet op de brede doeluitkering zijn gecompenseerd, en van de regio's waar de stijging van de brandstofkosten en de lonen ook zijn gecompenseerd. Ik denk dat wij hiervan een volledig beeld moeten hebben voordat u met financiële duwen begint.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Natuurlijk kan ik de Kamer zo'n overzicht toesturen. Ik vind het zelf niet nodig om nu te stoppen, ik vind het belangrijk om door te gaan met datgene waarmee ik de laatste tijd al volop bezig ben, namelijk bekijken hoe ik een positieve duw kan geven, hoe ik een veranderingsproces kan aanjagen. Ik denk niet dat ik daarbij het overzicht nodig heb waar u nu om vraagt, maar ik ben van harte bereid om het aan de Kamer toe te sturen.

De heer **De Krom** (VVD): Dank voor deze toezegging. Wanneer kan de Kamer dat overzicht krijgen?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Mijn ambtenaren maken mij duidelijk dat dit volgende week beschikbaar zal kunnen zijn.

De heer **De Krom** (VVD): Maar zegt u nu dat het u eigenlijk niet uitmaakt of u weet hoe het financieel precies zit, of u weet of er echt een probleem is? U gaat sowieso naar geld zoeken, ook zonder dat u weet of er compensatie is geweest?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Nee, ik zeg dat de decentrale overheden in dit hele proces een sleutelrol hebben. En het is duidelijk dat de hoge brandstofprijzen een groot probleem voor de streekvervoerders zijn. Ik wil in gesprek gaan met de decentrale overheden om na te gaan wat zij zouden kunnen doen. En dan ga ik bezien hoe ik hen daarbij zou kunnen helpen. Dat lijkt mij de juiste volgorde. Maar ik zeg dit met enige schroom – vandaar dat ik het ook niet in de brief aan de Kamer had opgenomen – omdat wij nog in de verkenningfase verkeren. Het is mijn inzet om het klimaat te verbeteren, maar uit ons onderzoek in de afgelopen dagen is gebleken dat sommige mogelijke maatregelen lastig zijn, andere niet mogelijk en weer andere niet effectief of niet productief. Dus inderdaad, ik ga in overleg met de decentrale overheden, maar ik kan op dit moment domweg nog niet aangeven welke maatregelen ik precies zal gaan nemen.

De heer **De Krom** (VVD): Maar ik mag toch aannemen dat de regering geen onomkeerbaar besluit zal nemen voordat dat overzicht bij de Kamer zal zijn beland? Anders zouden wij het voorstel dat u eventueel zult doen, niet goed kunnen afwegen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ieder voorstel dat aan de Kamer moet worden voorgelegd, zal haar ook bereiken. Volgende week kan het overzicht er zijn en het zou natuurlijk prachtig zijn als wij de Kamer dan ook konden melden welke duw wij eraan zullen geven.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter, het klinkt allemaal mooi en aardig en ik wil nu ook niet meteen feestjes gaan verpesten. Als de staatssecretaris zegt dat zij in de afgelopen dagen flink aan de slag is geweest, dan wil ik dat best geloven, maar het conflict bestaat al sinds april en zij is al die tijd "afwezig" geweest. Wij hadden dit allang kunnen zien aankomen, want de rijksoverheid heeft wel degelijk bijgedragen aan het ontstaan van dit conflict. Zij bepaalt immers de spelregels die wij voor de marktwerking hebben afgesproken. De rijksoverheid heeft ook de hoogte van de brede doeluitkering bepaald en zij bepaalt voor een deel hoe de opbrengsten van de accijnzen verdeeld worden. Ook heeft zij een uitspraak gedaan over de prijs van de strippenkaart. De overheid heeft dus wel degelijk een verantwoordelijkheid voor het goed op poten zetten en in stand houden van het streekvervoer, onder goede condities en met goede cao's. Ik heb er dan ook moeite mee dat de staatssecretaris wel iets wil doen, maar zich niet echt verantwoordelijk voelt. Volgens mij heeft de meerderheid van de Kamer nu toch duidelijk gemaakt dat zij wél zo'n rol van de staatssecretaris verwacht, zodat de staatssecretaris na dit debat haar agenda leeg moet poetsen om ervoor te kunnen zorgen dat zij samen met de decentrale overheden echt een zodanige oplossing vindt dat er zaterdag weer bussen gaan rijden. Is zij daartoe bereid?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Het is inderdaad waar dat het conflict sinds begin april is vastgelopen. Mijnheer Roemer, u herinnert zich ongetwijfeld dat ik de partijen enkele weken geleden heb opgeroepen om bemiddeling te accepteren en te bekijken of zij eruit zouden kunnen komen. Dat is afgewezen omdat het daarvoor nog te vroeg zou zijn; het had dus eigenlijk nog niet lang genoeg geduurd, terwijl het toch al vanaf april

Huizinga-Heringa

duurde. Dat ben ik met u eens. U zeg dat ik verantwoordelijk ben voor de oplossing van een cao-conflict, maar dat is toch echt niet mijn verantwoordelijkheid. Aan het begin van mijn antwoord heb ik gezegd – en ik weet dat de Kamer mij in meerderheid steunt in deze opvatting – dat de rijksoverheid geen partij is in een cao-conflict tussen commerciële bedrijven en hun werknemers. Dat blijft ook zo. Verder heb ik ook gezegd, dat het niet klopt dat er door regelgeving een situatie zou zijn ontstaan waarin het onmogelijk was om goede afspraken te maken. Dat bewijzen al die verschillende afspraken die gemaakt zijn. Wel heb ik gezegd dat de rijksoverheid, nu het conflict escaleert in stakingen, in het belang van de reiziger natuurlijk ook wil bijdragen aan een oplossing van het conflict. Daar ben ik mee bezig.

De heer **Roemer** (SP): Ik heb niet gezegd dat de staatssecretaris het cao-conflict moet oplossen, ik heb gezegd dat de staatssecretaris een deel van het conflict is. En dan bedoel het conflict zoals ik het in eerste termijn heb omschreven. Ik verwacht van een staatssecretaris die verantwoordelijk is voor het stads- en streekvervoer, dat zij hier veel meer affiniteit mee heeft en dat zij veel meer de regie in handen neemt. Wij hebben in het openbaar vervoer op diverse fronten nogal wat grote problemen en wij lopen telkens tegen hetzelfde probleem aan dat de regie van de overheid steeds achter de feiten aan loopt. Mijn concrete vraag is daarom nog steeds of de staatssecretaris daadwerkelijk alles aan de kant wilt schuiven, niet om te bepalen of drie of drieënhalf procent terecht is, maar om ervoor te zorgen dat partijen er samen met de decentrale overheden voldoende uit kunnen komen, opdat er licht gloort aan de horizon. Dan kunnen zaterdag de reizigers de bussen weer in en in de sliptestream daarvan kunnen de buschauffeurs daarbij een fatsoenlijke cao krijgen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter, de heer Roemer begint zijn betoog met de opmerking dat de staatssecretaris niet verantwoordelijk is voor een oplossing in het cao-conflict, maar als hij vervolgens zijn vraag formuleert, ontkom ik toch niet aan de indruk dat de heer Roemer vindt dat ik wél verantwoordelijk ben voor een oplossing van het cao-conflict. Ik kan niet garanderen dat ik ervoor kan zorgen dat zaterdag de bussen rijden. Ook ik hoop dit van harte en ik hoop dat werkgevers en werknemers er met elkaar uitkomen, want dat zullen zij moeten doen. Ik zal alles in het werk stellen om een gebaar te maken, een stap te zetten om beweging in de zaak te krijgen die tot een beter klimaat zal leiden, ook voor de streekvervoerders. Maar de oplossing in het cao-conflict zal echt van de betrokken partijen moeten komen.

De heer **Roemer** (SP): Drie fracties – mijn eigen fractie, maar ook die van het CDA en de PvdA – hebben toch duidelijk het signaal gegeven dat de meerderheid van de Kamer de staatssecretaris enige ruimte wil geven voor oplossingen, ook als die financiële gevolgen zouden hebben. Is de staatssecretaris bereid om die ruimte te gebruiken als die straks nodig blijkt te zijn?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik heb zojuist al geantwoord dat het financiële implicaties zal hebben als ik een gebaar wil maken of – om de woorden van de verschillende woordvoerders maar te gebruiken – een

duw wil geven. Dat heb ik gezegd en dat houd ik staande.

De heer **Van der Ham** (D66): Het is terecht dat de staatssecretaris zegt dat zij geen doorslaggevende stem mag hebben in een cao-conflict. Tegen de SP-fractie zeg ik dat wij het inderdaad niet op die wijze hebben georganiseerd en dat wij dat ook niet moeten doen. Ik vertrouw de staatssecretaris van harte de functie toe die tot doel heeft de gemoederen enigszins tot bedaren te brengen. Aan het begin van haar betoog heeft zij gezegd dat er veel provincies zijn die een en ander op verschillende manieren hebben geregeld. Het ene akkoord zou kwalitatief goed zijn en men zou met allerlei onvoorziene zaken, waaronder brandstofprijzen, rekening hebben gehouden. Andere provincies zouden dat niet hebben gedaan. Daarmee zegt zij toch eigenlijk dat de decentrale overheden uit kwalitatief oogpunt verschillende akkoorden hebben gesloten en dat dat hun fout is. Volgens de staatssecretaris moeten zij een en ander dan ook zelf compenseren. Tegen de heer Duyvendak heeft de staatssecretaris over een duw gesproken. Zij geeft bovendien op voorhand aan dat er waarschijnlijk financiële middelen bij zullen worden geleverd. Dat is toch een beetje oneerlijk? Alle provincies die een goede deal hebben gesloten, hebben daarvan immers geen voordeel. Zij hebben alles namelijk al goed geregeld. De provincies die een slechte deal hebben gesloten, kunnen bij de staatssecretaris de hand weer ophouden. Dat is toch niet de goede volgorde der dingen?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik denk dat de heer Van der Ham het algemene beeld grotendeels toespits op dit cao-conflict. Een gesternte is breder. Het heeft niet alleen betrekking op dit conflict, maar op het gehele klimaat in het streekvervoer. Naar mijn idee spelen de decentrale overheden daarin een sleutelrol. Ik wil met de decentrale overheden spreken over de effecten van de verschillende contracten die zij met de streekvervoerders hebben gesloten. Tevens ben ik bereid om na te gaan of ik met een duw – misschien wordt het ook wel een duwtje – iets in gang kan zetten wat tot gevolg heeft dat de decentrale overheden hun verantwoordelijkheid in dat klimaat nemen en dat zij hun sleutelrol zullen vervullen. Ik kan de Kamer verzekeren dat ook de diversiteit van de contracten in het gesprek met de decentrale overheden aan de orde komt. Die zal voortdurend onderwerp van gesprek zijn.

De heer **Van der Ham** (D66): De heer De Krom heeft zojuist terecht gevraagd om een overzicht van datgene wat er centraal in de contracten is overeengekomen. Dat is een belangrijke vraag waarbij ik mij van harte aansluit. Voordat de staatssecretaris aankondigt dat zij wellicht met financiële impulsen komt, zou ik willen nagaan wat die decentrale overheden precies hebben gedaan. Vaak willen de provincies meer macht en invloed om op dit soort zaken beleid te kunnen voeren. Die invloed hebben zij nu. Zij kunnen die op een goede of een slechte manier aanwenden. Als zij goede deals hebben gesloten, zorgen wij ervoor dat zij daarvan de vruchten kunnen plukken. Wij zijn echter niet van plan de provincies die een slechte deal hebben gesloten de mogelijkheid te geven om bij de staatssecretaris aan te kloppen met de intentie compensatie te vragen. Dat gebeurt in bestuurlijk Nederland uiteraard wel vaker en ik

Huizinga-Heringa

hoop dat de staatssecretaris daarvoor oog heeft. Tevens hoop ik dat zij de provincies die een slechte deal hebben gesloten en die konden verwachten dat zij in de problemen kwamen, niet compenseert.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: De heer Van der Ham plaatst een aantal kanttekeningen. Hij zegt dat het belangrijk is om daarmee rekening te houden. Ik neem daarvan goede nota.

De heer **Van der Ham** (D66): De staatssecretaris vindt dat ik goede opmerkingen heb gemaakt?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik vind elke opmerking van de heer Van der Ham goed.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik vind u ook heel aardig.

De heer **Madlener** (PVV): Staatssteun ligt op de loer, maar ik begrijp dat de staatssecretaris bereid is om na te gaan of zij op de een of andere manier via de concessiehouders een financiële compensatie aan de bedrijven kan geven voor die hoge brandstofprijzen. Hoe wil zij dat uitleggen aan al die beroepsgoederenvervoerders die nu staken, alsmede aan al die automobilisten die problemen hebben. Vindt de staatssecretaris het eerlijk dat de busbedrijven die kunnen staken wel gecompenseerd worden voor die hoge brandstofaccijnzen en dat de rest van Nederland daarvoor niet gecompenseerd wordt?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: De laatste vraag van de heer Madlener moet volgens mij door de minister van Financiën worden beantwoord.

De heer **Madlener** (PVV): Die verheugt zich er al op.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Dan het eerste gedeelte van de vraag van de heer Madlener. Hij zegt: ik weet al wat de staatssecretaris gaat doen. Dan is hij verder dan ik. Ik heb niet gezegd dat ik ga compenseren. Ik heb alleen gezegd dat de decentrale overheden hierbij een sleutelrol spelen. Dat zal door iedereen in deze Kamer gedeeld worden. Ik zoek naar een manier om die sleutelrol te activeren en om op die manier het gesternte in het streekvervoer te verbeteren. De heer Madlener is verder dan ik als hij al weet welke maatregelen ik daar precies voor ga nemen. Als ik dat al zou weten, had ik het in mijn brief geschreven.

De heer **Madlener** (PVV): Wij kunnen het wel over de sterren hebben, maar het gaat hier gewoon om kosten; het gaat hier om een looneis, om de gestegen brandstofaccijnzen waardoor de bedrijven in de problemen komen. Als ik de staatssecretaris hoor zeggen dat zij in de sterren gaat kijken voor een oplossing, dan vind ik dat niet kloppen. Zij bedoelt ermee te zeggen dat zij geld gaat zoeken. Dat bedoelt zij te zeggen, want zij wil toch niet beweren dat het niet om geld gaat?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik geloof dat mij nu voor de vierde keer wordt gevraagd of dat financiële implicaties kan hebben. Daarop heb ik geantwoord dat het vanzelfsprekend financiële implicaties kan hebben. Ik begrijp dat de heer Madlener het woord gesternte niet zo mooi vindt, maar ik vond het nogal een vondst in het

rapport van de heer Klaas de Vries. Dus ik gebruik dat woord graag.

De heer **Madlener** (PVV): Uiteindelijk gaat het om een financiële compensatie. Volgens mij weet iedereen dat de staatssecretaris dat bedoelt. Dan wil ik dat zij ook aan andere sectoren waar de problemen met de hoge brandstofaccijnzen spelen uitlegt waarom de ov-bedrijven wel worden gecompenseerd en de andere sectoren en de burgers in het land niet. Het antwoord op die vraag zullen wij straks wel horen van de minister van Financiën.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: De heer Madlener loopt vooruit op de zaken. Ik herhaal nog maar eens dat hij beter even af kan wachten.

De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter. In de eerste plaats is het prettig om te horen dat iedereen hier in de zaal elkaar nog aardig vindt. Dat lijkt mij voor de kwaliteit van het debat ook positief. Ik stel vast dat de staatssecretaris zich positief uitlaat over haar rol in dit conflict. Ik wijs erop dat chauffeurs en ondernemers met dit debat meeluisteren; ik sluit niet uit dat zij in de zaal zitten. Zij willen iets horen waardoor zij het idee krijgen dat zij eruit zullen komen als zij met elkaar om de tafel gaan zitten. De staatssecretaris geeft het signaal dat de decentrale overheden bereid zijn in de buidel te tasten. Zou de staatssecretaris iets explicieter kunnen zijn door te zeggen dat zij een financiële ondersteuningsrol voor de rijksoverheid ziet, dat zij vindt dat er hoe dan ook geld moet komen en dat zij er samen met de minister van Financiën voor gaat zorgen dat het schip vlot komt? Kan zij zich iets explicieter daarover uitlaten?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik zou daar graag explicieter over willen zijn, maar ik heb al gezegd dat het een lastige materie is. De bereidheid is er zeker. Ik ben ook blij met de bereidheid van de decentrale overheden. Uit mijn contacten met de decentrale overheden van de afgelopen dagen weet ik dat zij zich bewust zijn van hun belangrijke regierol in dit geheel. Ik had ook niet anders van hen verwacht. De heer Mastwijk suggereert dat de duw uitsluitend financieel zal zijn. Dat is een te simpele voorstelling van zaken. Er moet een beweging op gang gebracht worden waardoor veranderingen plaatsvinden in dat klimaat. Dan zullen wij echt moeten kijken naar de grote diversiteit in de contracten. Het is te simpel om te zeggen: het gaat gewoon om een zak of een zakje geld.

De heer **Mastwijk** (CDA): Dat heb ik niet willen suggereren, maar ik stel wel vast dat geld niet geheel en al onbelangrijk is in dit dossier. Natuurlijk begrijp ik dat de decentrale overheden en de bedrijven ook gebaat zijn met andere dingen dan alleen geld. Ruimte in contracten kan ook geld opleveren. Ik stel wel vast dat van de kant van de rijksoverheid enig geld beschikbaar zal moeten zijn. Daar krijg ik graag een nadere duiding van.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik zal het voor de vijfde keer uitleggen, maar ik geef het antwoord graag, want ik vind ook de heer Mastwijk heel aardig. Natuurlijk zal een dergelijk gebaar financiële implicaties hebben, maar het is op dit moment niet mogelijk om daar verder op in te gaan. Er zal een gesprek moeten plaatsvinden en er zullen verkenningen moeten komen. Uiteindelijk gaat



Mevrouw Roefs (PvdA)

© M. Sablerolle – Gouda

het erom, een verstandige maatregel te nemen die tot resultaat heeft dat alle raderen in dit hele bouwwerk gaan bewegen, zodat er uiteindelijk een beter klimaat ontstaat.

De heer **Mastwijk** (CDA): Mag ik het dan zo proberen samen te vatten? De staatssecretaris zegt dat het kabinet de problemen ziet en gaat met de decentrale overheden – die ook een rol spelen – aan tafel om te kijken hoe wij eruit kunnen komen. Daar hoort een aantal maatregelen bij, zowel financieel als niet financieel. Deze staatssecretaris en dit kabinet lopen voor een financiële bijdrage niet weg. Als dat de conclusie kan zijn, denk ik dat wij elkaar een heel stuk kunnen vinden.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Deze staatssecretaris loopt niet weg voor de verantwoordelijkheid die het kabinet heeft. Als er zulke duidelijke conflicten zijn die voor de reiziger zo moeilijk zijn en zoveel schade en ongemak opleveren, loopt deze staatssecretaris niet weg om maatregelen te nemen die het klimaat verbeteren.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Er bestaat een bekende poster uit de jaren dertig: als mijn machtige arm het wil, staat heel dit raderwerk stil. Dat is ook de leuze van de transportsector. Daar moet ik aan denken als de staatssecretaris zegt dat zij het raderwerk in beweging wil brengen. De staatssecretaris spreekt ook over klimaatverandering. Er zijn andere onderdelen in haar portefeuille waarbij zij daartegen strijdt, terwijl zij er hier juist voor gaat. Ook dat is denk ik een goed teken. Ik hoor de staatssecretaris nadrukkelijk zeggen: ik wil dat duwtje in de rug geven. Wij hebben uitgebreid over het belang ervan gesproken; dat heeft de staatssecretaris naar mijn overtuiging ook goed neergezet. Mogen wij van de staatssecretaris ook vragen of dat op de kortste termijn kan? Waarom vraag ik dat? Ik zie vertegenwoordigers van het ipo en van de werkgevers op de publieke tribune zitten. Zou er iets van een lunchafpraak na dit debat gemaakt kunnen worden, om te kijken of die duw vandaag al gegeven kan worden?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik weet niet hoe u eet, maar een lunchafpraak na dit debat zou voor mij

eerder een dinerafpraak worden. Als u zegt: doe dat met de grootste spoed, dan zou ik willen zeggen dat dat vanzelf spreekt. Ik ben daar al een aantal dagen mee bezig en natuurlijk gaan wij er de grootst mogelijke spoed achter zetten.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik wil het even hebben over de financiële implicaties. Zit het probleem in de manier waarop je het logischerwijs die richting op kan brengen, of zit het probleem in de vraag waar incidenteel geld vandaan kan worden gehaald?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Nee, op dit moment zoek ik naar een oplossing, naar dat gebaar, die duw die als een vliegwiel zou werken en tot gevolg zou hebben dat het klimaat verandert. Het is niet dat ik de maatregel wel weet, maar denk: hoe kom ik aan het geld? Het is ook niet dat ik het geld wel heb, maar denk: hoe kom ik aan een maatregel? Ik ben ook met de decentrale overheden op zoek naar wat een verstandige duw zal zijn. Ik wil dan ook met de decentrale overheden bespreken hoe zij zich hun rol voorstellen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Heeft de staatssecretaris er vertrouwen in dat bij goed zoeken in haar eigen begroting, er nog ergens incidenteel geld te vinden is?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Een kabinet staat voor een probleem en een kabinet zorgt voor oplossingen. Wij moeten echt gaan kijken op wat voor manier wij die duw kunnen geven. Die zal ook financiële implicaties hebben en dat moeten wij gewoon aanvaarden.

De **voorzitter**: Mijnheer Roemer, u was deze ronde al geweest.

De heer **Roemer** (SP): De staatssecretaris zei iets wat een vraag opriep. Ik begreep het niet helemaal. Bedoelde de staatssecretaris dat zij structurele oplossingen zoekt voor de langere termijn, of dat zij ook oplossingen zoekt voor de korte termijn? Dat bleef een beetje onduidelijk in haar betoog. Is er ook een mogelijkheid om voor de korte termijn een incidentele ...

De **voorzitter**: Ik snap het wel en de staatssecretaris ook denk ik.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ja, de maatregelen zullen vanzelfsprekend iets voor de korte termijn moeten doen, maar zij zullen denk ik ook op de lange termijn door moeten werken. Met alleen een incidentele maatregel heb je geen klimaatverandering. Als je uitsluitend naar een incidentele maatregel kijkt dan is het maar de vraag ... Ik begrijp nu uw vraag. Sorry, ik moet eerlijk zeggen dat ik enigszins was afgeleid. Ik kon de verleiding niet weerstaan op mijn mobiel te kijken. Ik weet dat mijn dochter zat te wachten of zij geslaagd was of niet. Terwijl u uw vraag stelde, zag ik dat zij inderdaad geslaagd is voor haar examen. Excuses dat ik daardoor even afgeleid was.

De heer **Roemer** (SP): Daar kan ik alleen maar begrip voor hebben.

De **voorzitter**: En dan feliciteert de heer Roemer

Huizinga-Heringa

namens ons allen de staatssecretaris met haar dochter. De staatssecretaris vervolgt haar betoog.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Hartelijk dank.

Er zijn ook andere vragen gesteld, onder andere door de heer De Krom.

De heer **Roemer** (SP): De staatssecretaris was bezig met het beantwoorden van mijn vraag. Ik snap natuurlijk dat u even ... Daarvoor heb ik nog steeds heel veel begrip, maar misschien is zij toch bereid het antwoord even af te maken.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik hoop met deze maatregel een structureel effect te bereiken. Misschien kun je ook met een incidentele maatregel een structureel effect bereiken, maar het beoogde effect is structureel. Daarom spreek ik ook over een klimaatverandering.

De heer De Krom heeft gezegd dat de BDU de kosten voor de bedrijven niet dekt. Hij vroeg mij wat ik daaraan ga doen. De BDU dekt de kosten niet en dat is ook niet de intentie van de BDU. De brede doeluitkering is een bijdrage aan decentrale overheden voor het openbaar vervoer en regionale investeringen in infrastructuur en veiligheid. Met deze middelen, de middelen van de regio en met de tariefopbrengsten sluiten de partijen contracten af. Het is niet zo dat de BDU als doel heeft om uitsluitend de exploitatiekosten van het openbaar vervoer te betalen. De BDU is een bijdrage voor de decentrale overheden die zij naar eigen goeddunken kunnen besteden aan vervoer, investeringen in de infrastructuur en veiligheid.

De heer **De Krom** (VVD): Zo had ik de vraag niet gesteld. Mijn vraag is of de staatssecretaris nog steeds van oordeel is dat de brede doeluitkering voldoende middelen verschaft om de doelstellingen van het kabinet voor het regionale openbaar vervoer te halen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Het is bekend dat ik daarnaar een onderzoek laat doen. De BDU groeit jaarlijks met 1,1%. In mijn brief staat dat dit kabinet de ambitie heeft om de groeikansen voor het openbaar vervoer te grijpen. Op dit moment wordt de omvang van de BDU geëvalueerd. Daarbij wordt juist dat punt onderzocht: is de BDU voor de decentrale overheden voldoende om ook bij een groeiend openbaar vervoer de dan groeiende exploitatie te kunnen bekostigen?

De heer De Krom heeft ook gezegd dat er minder marktwerking is door de motie-Roefs. De fout die heel vaak wordt gemaakt is dat men denkt dat de motie de markt in de grote steden afsluit, maar dat is niet zo. Overigens staat dat ook in het rapport. De grote steden wordt de keuze gelaten. Het lijkt er nu op dat Rotterdam een vorm heeft gevonden waarbij zij toch gaat aanbesteden, zij het op een wat minder orthodoxe manier. Het is dus niet zo dat 40% van de markt is afgesloten. Ik heb hier overigens ook nog een ander idee over. Ik begrijp niet goed dat enerzijds wordt gesteld dat de partijen er niks meer in zien omdat zij 40% van de markt kwijt zijn en Nederland voor hen geen goed gebied meer is, terwijl er anderzijds een vierde, nieuwe, partij is die in Nederland wel mogelijkheden ziet. Als er geen marktwerking is, hoe is het dan mogelijk dat nieuwe partijen wel voldoende marktwerking zien en mee willen doen? Ik zie daarin een tegenstelling.

De heer De Krom heeft ook gevraagd waarom bij de recente aanbestedingen niet is ingeschreven door drie streekvervoerders, maar wel door Qbuzz? Dat is een beslissing van de bedrijven zelf. Drie bedrijven hebben een afweging gemaakt en besloten zich niet in te schrijven. Qbuzz heeft wel een mogelijkheid gezien voor een rendabele concessie. Als de heer De Krom daar meer over wil weten, zal hij bij de bedrijven zelf moeten zijn.

De heer **De Krom** (VVD): Ik begrijp dat de staatssecretaris inzake de 40% van de markt afstand neemt van het rapport van de heer Klaas de Vries. Ik vraag mij een beetje af op welke planeet de staatssecretaris verkeert. Zij weet natuurlijk net zo goed als ik dat de enige hefboom om een gelijk speelveld in Nederland te krijgen de Wp2000 was. Zij heeft die hefboom, overigens onder druk van een meerderheid van de Kamer, weggehaald. Dat betekent heel eenvoudig dat de staatssecretaris de groeimogelijkheden en de kansen op de markt voor de bedrijven die nu in de problemen zitten, heeft weggehaald. Dat heeft natuurlijk consequenties. Ik begrijp wel dat het voor de staatssecretaris lastig is om dat nu te zeggen. Voordat de motie-Roefs werd ingediend, had de staatssecretaris precies hetzelfde verhaal als de VVD. Nu moet zij plotseling gaan zeggen, omdat zij die motie is gaan uitvoeren, dat het eigenlijk allemaal zo erg niet is. Dat is geen geloofwaardig verhaal. Ik snap de moeilijke positie van de staatssecretaris, maar nogmaals, zij heeft dit wel voor haar verantwoording genomen. Ik ben ervan overtuigd dat een heel groot deel van de problemen waar de ov-markt vandaag mee zit, daardoor wordt veroorzaakt. De staatssecretaris probeert natuurlijk op een goede manier hiervan weg te draaien, maar het zal haar niet lukken. De heer De Vries is hier ook helder over.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Mijn punt over het rapport-De Vries betrof de opmerking dat de motie-Roefs inhield dat de drie grote steden zouden moeten investeren en dat het dus een uitgemaakte zaak zou zijn dat die markt niet open is voor de commerciële bedrijven. Dat is niet juist. De motie-Roefs die ik uitvoer, geeft de drie grote steden een keuzemogelijkheid. Het lijkt erop dat Rotterdam kiest voor een mogelijkheid waarbij op een wat andere manier toch aanbesteed gaat worden. Dit wordt nog onderzocht. Dit is een voorbeeld dat de makkelijke aanname dat de drie grote steden "dus" afgesloten zouden zijn, ook in de praktijk niet zo blijkt te zijn.

Het verhaal dat Nederland niet meer aantrekkelijk zou zijn door het eventuele wegvallen dan wel onzeker worden van het vrijkomen van 40% van de markt, kan ik moeilijk rijmen met de komst van de nieuwe marktpartijen in Nederland. Je zou denken dat marktpartijen eerder weg zouden gaan omdat zij hier niets kunnen, dan dat er nota bene een nieuwe marktpartij komt die blijkbaar geen bezwaar ziet in de omvang en het aantal van de concessies in Nederland.

De **voorzitter**: Is dit een vervolgvraag, mijnheer De Krom?

De heer **De Krom** (VVD): Ik heb een vervolgvraag naar aanleiding van hetgeen de staatssecretaris zo-even zei. Kan zij uitleggen waarom noch Arriva, noch Veolia noch Connexxion heeft ingeschreven op de concessie in Friesland, maar Qbuzz wel?

Huizinga-Heringa

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik heb zojuist al antwoord gegeven op deze vraag, maar zal dat herhalen. Het meest redelijke antwoord lijkt mij dat die drie partijen er blijkbaar geen brood in zagen en Qbuzz wel. Als de heer De Krom echt een antwoord wil, zal hij naar de bedrijven toe moeten gaan.

De heer **De Krom** (VVD): Dit kan zo niet. De staatssecretaris betoogt hier uitvoerig dat er geen enkele reden is dat bedrijven niet meer in Nederland zouden investeren en dat zij, als zij naar mij luistert, niet begrijpt waarom zij niet vertrekken. Als ik haar dan vraag waarom de bedrijven niet intekenen, zegt zij dat ik naar de bedrijven toe moet. Dat kan niet. Ik vraag aan de staatssecretaris, omdat zij zo stellig is op dit punt, om nu eens zelf aan de Kamer te vertellen waarom die drie bedrijven niet hebben ingetekend en de nieuwkomer, die gedeeltelijk een staatsbedrijf is, wel. Hoe kan dat?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Als eerste moet ik zeggen dat de nieuwkomer geen staatsbedrijf is, maar een particulier bedrijf waarin een staatsbedrijf voor 49% aandelen heeft. Datzelfde geldt voor Connexxion. Het merendeel van de aandelen van dat bedrijf, ik dacht zo'n 60%, is in handen van het Franse staatsbedrijf Transdef. Wat dat betreft, is er geen verschil. De heer De Krom vraagt mij om een verklaring te geven voor bedrijfsmatige afwegingen van commerciële bedrijven. Daarmee overvraagt hij mij echt. Ik constateer dat er blijkbaar bedrijven zijn die niet inschrijven op de concessie maar dat er ook een bedrijf is dat er wel brood in ziet en dat er wel op inschrijft. Dat lijkt mij marktwerking.

De **voorzitter**: Mijnheer De Krom, dat doet u altijd!

De heer **De Krom** (VVD): De staatssecretaris staat eerst te betogen dat het niets te maken heeft met het afsluiten van 40% van de markt maar vervolgens geeft zij geen antwoord op de vraag waarom de bedrijven niet inschrijven. Dat kan natuurlijk niet. Het is een van beide. Ik vind dat zij de Kamer moet antwoorden.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik vind dat de heer De Krom niet van mij kan vragen om antwoord te geven op vragen over de bedrijfsmatige afwegingen van commerciële vervoersbedrijven. Het is niet mijn rol om daarop te antwoorden.

De **voorzitter**: Dan gaan wij door naar een volgend punt.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik constateer dat drie bedrijven hebben gezegd dat zij niet inschrijven en dat één bedrijf dat wel doet. Er komen nog meer concessies vrij. Wij zullen zien hoe daarop wordt ingeschreven.

De heer Van der Staaij vraagt wat het betekent dat het beleid niet in steen is gehouwen en hoe ik dit zie. Dat is een opmerking die ik in mijn brief heb gemaakt. Beleid is natuurlijk nooit in steen gehouwen. Beleid kan altijd veranderen. Wanneer op enig moment gedacht zou worden dat beleid veranderd moet worden, dan is dat mogelijk. Niet meer dan deze opmerking is met die zin bedoeld.

Mevrouw Roefs heeft gevraagd of ik met stakeholders in gesprek ga over een regeling voor de lange termijn. Ik ben zeker bereid om met de decentrale overheden in

gesprek te gaan om te bekijken hoe zaken op de langere termijn beter in de concessies geregeld kunnen worden. Daar heb ik al uitgebreid over gesproken. Juist naar aanleiding van een gesprek met werkgevers- en werknemersorganisaties heb ik immers ook in april al de decentrale overheden gevraagd om zorgvuldiger om te gaan met de prijscompensatie bij de contractvorming. Dat heb ik dus al gedaan. Ik heb ook aangegeven dat ik daar zeker mee doorga.

Voorzitter. Ik wil ten slotte het volgende zeggen. Het kabinet is geen partij in dit conflict, maar het heeft wel baat bij een klimaat waarbinnen werkgevers en werknemers hun conflicten oplossen. Binnen de overheid is de rol van decentrale overheden, met name provincies en stadsregio's, cruciaal. Ik stel me daarom voor – ik heb dat gewisseld – dat ik op korte termijn met hen ga overleggen om te zien hoe zij tegen dit conflict aankijken en welke bijdrage zij eventueel zouden kunnen leveren aan een verbetering van het klimaat waarbinnen dit conflict kan worden opgelost.

Minister **Bos**: Voorzitter. Ik heb hier op zich niet zo geweldig veel meer aan toe te voegen, dus ik dank de leden allereerst voor de uitnodiging om bij dit debat aanwezig te mogen zijn.

De positie van het kabinet is door de staatssecretaris heel duidelijk gemaakt. Wij zijn geen partij in het conflict, maar wij hebben er wel belang bij dat het conflict wordt opgelost. Dus gaan wij samen met die partijen die er nog dichter op zitten dan wijzelf, met name de decentrale overheden, de komende tijd kijken wat wij daaraan kunnen doen. Ik zeg "de komende tijd", maar alle boodschappen zijn goed verstaan dat wij daar niet lang mee moeten wachten.

Er is een aantal vragen gesteld over eventuele financiële mogelijkheden. Daarbij moeten twee vragen worden beantwoord. De eerste vraag is of wij ten principale vinden dat er op enigerlei moment onder enigerlei voorwaarden geld vanuit de Rijksoverheid beschikbaar zou moeten komen. In de brief van de staatssecretaris, die zij namens het hele kabinet gestuurd heeft, en ook in haar zojuist gehouden betoog wordt daartegen best een aantal bezwaren verwoord. Dat ligt dus niet een, twee, drie voor de hand. De vraag of er ten principale ook in financiële zin een verantwoordelijkheid voor de Rijksoverheid is, blijft altijd – dus ook in het gesprek met de decentrale overheden – de eerste vraag die wij met elkaar zullen moeten beantwoorden. De argumenten die daartegen te gebruiken zijn, zijn bekend. Verder gaan wij die gesprekken open in.

De volgende vraag is dan: stel dat het antwoord op die vraag toch "ja" zou zijn, wat zijn dan in technische zin de mogelijkheden? Er zijn verschillende varianten van die vraag gesteld. De begrotingsregels en de manier waarop wij daar met elkaar in dit huis over spreken, zijn daar eigenlijk vrij helder over. Gedurende het hele jaar geldt voor elke bewindspersoon dat zij een begroting hebben. Het geld dat zij hebben, staat op die begroting. Daar zullen zij het mee moeten doen. Dan kan er geherprioriteerd worden. Er kan natuurlijk altijd gezegd worden dat ergens meer geld naartoe moet. Dan moet dat geld er ergens anders af worden gehaald. Dat is één variant. De andere variant is natuurlijk dat er op enigerlei moment ergens extra geld blijkt te zijn, omdat het bij een bepaald

Bos

onderdeel meevalt en wij geld overhouden. Dan kan dat soms, als de prioriteiten daar aanleiding toe geven, bij bewindspersonen terecht komen. Alleen doen wij dat natuurlijk het hele jaar door. Immers, als wij dat het hele jaar door zouden doen, zou dat eigenlijk betekenen dat het hele jaar door ook mijn schatkist leeggeroofd wordt en ik aan het eind echt niets meer over heb.

Er zijn drie momenten waarop wij daar met elkaar over praten: in het kader van de Voorjaarsnota, de Miljoenennota en de Najaarsnota. Dat zijn de momenten waarop wij weten hoe het er financieel voorstaat bij de Rijksoverheid. Dat zijn de momenten waarop wij weten of er wellicht extra's zijn die voor andere prioriteiten ingezet kunnen worden dan aanvankelijk was voorzien. Daarover kunnen wij dus ook hier met elkaar debatten voeren. Volgens mij sta ik hier over twee weken weer om met de financiële woordvoerders van de fracties te praten over het beeld in de Voorjaarsnota en over de vraag of de manier waarop wij daarin geld toedelen aan verschillende prioriteiten, ook een beetje overeenstemt met de wijze waarop de Kamer dat ziet.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Het debat over de Voorjaarsnota dat over twee weken plaatsvindt, is dus op zichzelf een mooi moment om financieel eventueel iets te herschikken en wat geld vrij te spelen om die duw in dit conflict te geven?

Minister **Bos**: Even los van de principiële vraag of er geld van de Rijksoverheid nodig is om dit probleem op te lossen, is het eerstkomende moment waarop de Kamer zich kan buigen over de vraag of dat geld er überhaupt is of dat er geherprioriteerd moet worden, inderdaad het debat in het kader van de Voorjaarsnota. Tenzij u vindt dat u nu al kunt herprioriteren binnen de begroting van Verkeer en Waterstaat. Maar dat zie ik hier niemand voorstellen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De GroenLinks-fractie ziet dat er veel geld aan wegen en asfalt overblijft, maar daarvoor vinden wij helaas nooit steun in de Kamer.

Minister **Bos**: Dat vindt het kabinet ook geen verstandige keuze.

De heer **Mastwijk** (CDA): Het is altijd een genot om de minister van Financiën bij dit soort debatten te hebben. Dat is uiteraard de reden dat wij hem hebben uitgenodigd. Ik weet het niet meer precies woordelijk, maar ik dacht dat de minister van Financiën zijn betoog begon met zoiets als: er is wel degelijk een zekere verantwoordelijkheid voor de rijksoverheid om te kijken of wij hieruit kunnen komen. Hij bouwde dat wat in, dat moet ik hem nageven. Ik begrijp ook wel dat wij niet over exacte bedragen kunnen spreken. Zo ver zijn wij nog lang niet, maar ik kan mij voorstellen dat de minister van Financiën met een positieve grondhouding aan de discussie over de voorjaarsnota begint als hij die straks aan de orde stelt. Dat is iets anders dan het technische college waarover wij zojuist iets hebben aangehoord, waarvoor overigens dank.

Minister **Bos**: Graag gedaan. De heer Mastwijk doet nu bij mij wat ik het afgelopen uur ook een paar keer bij de staatssecretaris heb zien gebeuren. Wij kiezen onze woorden heel zorgvuldig. Ik zou het op prijs stellen als ze

vervolgens ook met dezelfde zorgvuldigheid worden weergegeven. Ik heb gezegd dat wij geen partij zijn in het conflict, maar er wel belang bij hebben dat het conflict wordt opgelost. Wij gaan het gesprek dus met een open houding aan met de decentrale overheden, zoals provincies, die daar nog dichter op zitten, om te kijken hoe wij ervoor kunnen zorgen dat het conflict wordt opgelost. Dat zijn mijn woorden geweest en daar zou ik het graag bij willen houden.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik dank de minister voor zijn beantwoording. Als financieel woordvoerder scheelt mij dat in ieder geval volgende week spreektijd. Ik denk dat de minister goed heeft opgemerkt dat wij binnen die kaders moeten kijken en daarover met elkaar een debat moeten voeren. De korting op de BDU is een korting die in het kader van het complete begrotingsbeeld staat. Daarvoor is naar de algemene middelen gekeken. Ik heb gevraagd of de minister van Financiën bij dit debat aanwezig kon zijn, omdat het wat breder ligt dan alleen de begroting van Verkeer en Waterstaat. Het probleem is immers op een andere manier ontstaan. Deelt de minister mijn mening dat je de bereidheid moet hebben om breder te kijken of, en zo, ja in welke mate het probleem kan worden aangepakt?

De minister heeft gezegd dat er drie momenten zijn. Die opmerking deel ik van harte, want je moet geen rommeltje maken van het moment waarop je met elkaar naar de schatkist kijkt. Het is wel noodzakelijk dat de regering op enig moment het perspectief biedt dat er gesproken kan worden. Ik hoor graag de toezegging dat de minister daartoe bereid is als financieel verantwoordelijke bewindspersoon.

Minister **Bos**: Ik geloof dat aan de bereidheid van het kabinet, met name vertegenwoordigd door mevrouw Huizinga, om te kijken op welke manier wij kunnen bijdragen aan de oplossing van dit conflict niet hoeft te worden getwijfeld. Wij creëren nu echter geen voorstellingen van zaken die verwachtingen kunnen wekken die wij niet waar kunnen maken. Het gaat dus stap voor stap. De eerste stap is dat er weer nader overleg zal plaatsvinden, met name met de decentrale overheden vanwege hun primaire verantwoordelijkheid bij de wijze waarop de contracten tot stand zijn gekomen en de gunningen zijn verleend en dergelijke.

Bij de BDU spelen twee zaken. Ten eerste is tijdens de onderhandelingen voor dit kabinet afgesproken dat de automatische reële groei bovenop de loon- en prijsindexatie, waarvan sprake was bij de BDU, een slag minder kan. Daardoor kan er per jaar een politieke afweging worden gemaakt of er meer of minder geld voor nodig is, maar is het geen automatisme. Die automatismen zijn er ook niet op andere plekken. Ten tweede is de prijsindexatie 2008 ingehouden over de hele begroting, met een aantal uitzonderingen. Een van de uitzonderingen is overigens het infrastructuurfonds. Dat gebeurde toen vorig jaar een extra ronde nodig bleek om de begroting op een verantwoorde wijze rond te krijgen. Ondertussen blijft er wel een bedrag over van ongeveer 1,7 mld. voor de BDU die naar de provincies en de kaderwetgebieden gaat. Ik denk dat het belangrijk is, vast te stellen dat ongeveer 70% van dat bedrag door de regio's wordt besteed aan de exploitatie van het openbaar vervoer, maar dat die besteding echt de verantwoordelijkheid is van de decentrale overheden.

Bos

Dus ook de vraag in hoeverre een korting die wij op de geldstroom aanbrengen wordt doorgegeven aan het openbaar vervoer, is iets waarin de decentrale overheden zelf keuzes kunnen maken en waarvoor zij ruimte hebben. Ik kan mij voorstellen dat dit een onderwerp van bespreking is als wij de komende tijd weer gesprekken met elkaar aanknopen.

Als ik het heb over Voorjaarsnota, Miljoenennota en Najaarsnota gaat het wat mij betreft nooit alleen om begrotingen in de strikte zin van het woord, maar gaat het ook om de fondsen, dus ook om het Infrastructuurfonds. FEZ, de brede doeluitkering en dergelijke.

De heer **Madlener** (PVV): Ik heb in de eerste plaats een vraag aan de heer Mastwijk van het CDA, want hij suggereerde net duidelijk dat hij verwacht dat er bij de Voorjaarsnota een concreet voorstel zal komen. Ik neem dus aan dat de CDA-fractie daarover in tweede termijn een motie zal indienen.

In de tweede plaats heb ik een vraag aan de minister van Financiën. Nu blijkt dat er toch een bereidheid is om de hogere kosten voor de ov-bedrijven te compenseren, wil ik graag dat de minister dat ook gaat doen voor andere burgers die door de hoge accijnzen in de problemen komen, zoals de burgers die moeten tanken, maar ook de vrachtvervoerders die nu staken. Hoe gaat hij het uitleggen als hij de ov-bedrijven wel compenseert en de andere sectoren van het bedrijfsleven en de burgers niet?

Minister **Bos**: Precies om die reden ga ik het niet uitleggen, want u geeft mijn woorden verkeerd weer. Ik zeg nogmaals dat mevrouw Huizinga en ik niet hebben gezegd dat wij de gestegen kosten gaan compenseren. Een van de redenen waarom wij dat niet zeggen, is door de heer Van der Ham naar voren gebracht. Er zijn namelijk ook concessieaanbieders geweest die contracten tot stand hebben gebracht waarin sprake is van compensatie van stijgende brandstofprijzen. Je komt in een heel ongelijke behandeling terecht als je die concessieaanbieders in wezen zou straffen voor het feit dat zij zo intelligent zijn geweest om het contract op die manier op te stellen.

Het enige wat wij hebben gezegd, is dat wij er belang bij hebben dat dit conflict wordt opgelost en dat wij niet weglopen voor een rol die wij daarbij eventueel kunnen spelen. Hoe die rol eruit ziet en welke implicaties die heeft, weet ik niet, ook omdat ik het gesprek met de decentrale overheden die er veel dichterbij zitten dan wij zelf, zo open mogelijk in wil gaan, zodat zij daarin de inbreng kunnen hebben die hen toekomt.

U was niet voor niets ook degene die in uw inbreng vroeg hoe het zit met dieselaccijnzen en dergelijke, omdat er een vergelijkbare problematiek speelt bij het beroepsvervoer, maar ook bij particuliere dieselrijders. Collega Van der Hoeven heeft er vorige week of twee weken geleden al op gewezen dat er in Europa een afspraak is dat als benzineprijzen of brandstofprijzen in het algemeen hoog worden, niet generiek wordt gecompenseerd door accijnzen te verlagen, maar dat er wel mogelijkheden zijn om bepaalde groepen die qua koopkracht in de problemen komen specifiek te steunen in hun koopkrachtpositie. Dat is een afweging die ook dit kabinet te maken heeft. Wij zullen die in augustus maken en zullen het resultaat op Prinsjesdag presenteren.

U vroeg ook of een rodedieselachtige methodiek hier uitkomst zou kunnen bieden. Rode diesel mogen wij krachtens Europese richtlijnen niet gebruiken in het wegverkeer. Het mag wel worden gebruikt in de landbouw of door de spoorwegen, maar niet in het wegverkeer. Die mogelijkheid bestaat dus niet.

De heer **Madlener** (PVV): Dat Europa afspraken maakt om onze burgers die door de accijnsverhoging met een concreet probleem in hun portemonnee rondlopen niet te compenseren, is toch te gek voor woorden. Het is toch te gek voor woorden dat Europa zich met dit soort afspraken bezighoudt. Dat moest mij eerst even van het hart.

Vervolgens vraag ik u waarom België het dan wel doet.

Minister **Bos**: Europa maakt geen afspraken. Het zijn ministers uit alle landen die in Europees verband bijeen, die afspraken maken. De afspraak waarover ik het heb, is gemaakt door de ministers van Financiën op het moment dat de heer Wilders nog lid was van de politieke partij waar hij destijds toe behoorde en waar ook de toenmalige minister van Financiën toe behoorde. Uw eigen politiek leider heeft op het moment dat die afspraak in Europa werd gemaakt, er nooit enig bezwaar tegen aangetekend.

De heer **Madlener** (PVV): Gelukkig is de heer Wilders geen lid meer van de VVD, maar hebben wij nu een eigen partij waarmee wij wel voor de burgers in dit land opkomen. Ik vraag u nogmaals waarom België zich kennelijk niet aan die afspraak houdt en wel de accijnzen of de belastingen op benzine verlaagt. Legt u dat eens uit.

Ik had ook nog de heer Mastwijk gevraagd of hij met een motie komt in het kader van zijn suggestie om in de Voorjaarsnota concreet met geld over de brug te komen.

Minister **Bos**: Mij is niet bekend dat België doet wat u zegt. Ik zal het nagaan, want voor België gelden natuurlijk dezelfde afspraken als voor ons. Ik zal uw Kamer er nader over berichten.

De **voorzitter**: Mijnheer Mastwijk, als u de heer Madlener wilt antwoorden, kan dat nu.

De heer **Mastwijk** (CDA): Via u, mevrouw de voorzitter, kan ik de heer Madlener zeggen dat ik buitengewoon blij ben met zijn belangstelling. Als wij met moties komen, zullen wij hem daarover te zijner tijd inlichten.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik vind het er niet concreter op worden. Wij zijn in de Kamer bij elkaar omdat wij voor de reiziger willen opkomen en willen zorgen dat zaterdag de bussen weer rijden. Wat wij op dit moment binnen hebben, is een gebaar met mogelijk financiële implicaties. Mijn vraag aan de minister is: denkt u dat dit voldoende is om de staking te breken?

Minister **Bos**: Dat weet ik niet. Ik hoop natuurlijk – en volgens mij heeft de staatssecretaris dat ook gezegd – dat de reiziger zo min mogelijk slachtoffer wordt van het conflict tussen werkgever en werknemer. Dat maatschappelijk belang trekken wij ons aan. Om die reden vinden

Bos

wij dat wij waar mogelijk een bijdrage moeten leveren aan het oplossen van dit conflict.

Het kabinet heeft vandaag te kennen gegeven dat het niet passief zal toezien, maar bijvoorbeeld met de provincies en anderen rond de tafel zal gaan zitten. Ik hoop dat dit voor de partijen in dit conflict een reden is om dat overleg een kans te geven en zolang dat loopt, de acties waar passagiers het slachtoffer van worden, even op te schorten. Dat zou ik enorm op prijs stellen. Ik ben ervan overtuigd dat ook de passagiers dat enorm op prijs zouden stellen. Het zou ook een klimaat van rust creëren rond de gesprekken die wij zullen hebben. Ik denk dat dit de kans op een goede uitkomst bevordert. Maar het gaat hier om een afweging die uiteindelijk niet aan mij is.

De heer **Roemer** (SP): Ik help het de minister hopen. Als de minister de situatie echter een beetje kent, dat weet hij dat hij dit tegen beter weten in hoopt.

Wij proberen zo goed mogelijk te luisteren naar wat er vandaag besproken is. Er is een groot conflict, waar de partijen gewoon niet uitkomen. Dat heeft met meer dan alleen de cao te maken. Dat weet de minister ook. Uiteindelijk uit zich dat in het niet kunnen ondertekenen van een nieuwe cao, maar het probleem zit natuurlijk daarvoor. Dat probleem wordt gevormd door het feit dat de commerciële busbedrijven die zich hebben geconformeerd aan de marktwerking, het water nu tot de lippen staat. Zij proberen nu, omdat ze geen extra inkomstenbronnen hebben, allerlei manieren te vinden om extra uitgaven te compenseren door bezuinigingen. Dat zien wij gebeuren rond de arbeidsvoorwaarden, rond het onderhoud en rond allerlei andere zaken. Over dat conflict hebben wij het. Het gaat er dus niet zozeer om of die 3% of 3,5% nu wel of niet terecht is. De chauffeurs voelen dat het conflict dat daarboven ligt, over hun rug wordt uitgevochten.

De **voorzitter**: Dames en heren. Tegen de mensen op de publieke tribune die nu applaudisseren, wil ik het volgende zeggen. Ik heb bewondering voor het feit dat u zich zo lang hebt ingehouden. Toch vraag ik u om dat nog even vol te houden, want het is de bedoeling dat men vanaf de publieke tribune noch van zijn voorkeur noch van zijn afkeer kennis geeft. Ik weet dat het altijd een keer gebeurt, maar houdt u het bij die ene keer. Dank u wel.

De heer **Roemer** (SP): Waar ik om vraag, is dat wij met elkaar de duidelijkheid kunnen geven waar de direct betrokkenen vanavond mee aan de slag kunnen. Dat signaal willen zij vandaag van ons en van de regering horen. Vanuit de Kamer is dit signaal volgens mij in meerderheid afgegeven, vanuit de SP-fractie, de PvdA-fractie en de CDA-fractie. Ga er vanavond mee aan de slag. De minister en de staatssecretaris hebben zelfs financiële ruimte gekregen, die zij kunnen gebruiken indien dat in hun optiek nodig is, in ieder geval tot een bedrag waarvan wij vooraf al hebben kunnen inschatten dat zij daarmee een eind moeten kunnen komen. Ik proef dat zowel de staatssecretaris als de minister wel wil, maar zij hebben nog niet het signaal gegeven hebben dat zij er daadwerkelijk voor gaan en dat het voor hen prioriteit nummer één is om vanavond aan tafel te zitten met iedereen die daarbij betrokken hoort te zijn. Ik hoop dat wij moties kunnen voorkomen en dat wij samen – de

Kamer in meerderheid en het kabinet – dat signaal nu helder kunnen afgeven. Wellicht kan de heer Bos daar een bijdrage aan leveren.

Minister **Bos**: Ik denk dat er voor het kabinet geen enkele reden is om te onderschatten hoe zwaar dit conflict drukt op iedereen die erbij betrokken is. Het gaat dan in de eerste plaats om de reizigers en de werknemers in het streekvervoer, maar het gaat zeker ook om de bedrijven die moeten afwegen waar zij het geld waarover zij beschikken, aan willen besteden. Wij zijn er allemaal bij gebaat dat de onrust snel verdwijnt, dat er niet meer gestaakt wordt en dat de bussen weer gewoon kunnen rijden. Wij zijn er ook bij gebaat dat de werknemers zich happy voelen in de manier waarop zij ingeroosterd worden en dat zij het idee hebben dat zij in hun cao ook de loonstijging gekregen hebben waar zij menen recht op te hebben. Ik ben mij ervan bewust dat de hele discussie daarover plaatsvindt in een veel bredere context, die ook te maken heeft met marktwerking en met de manier waarop vanuit de rijksoverheid het streekvervoer gesubsidieerd wordt. Dat is echter niet het enige verhaal. Het cao-conflict gaat ook over zaken als flexibiliteit en loonstijging. Daarin zijn wij geen partij, dus daarover kunnen wij geen oordeel hebben. Het is reëel om ook dat onder ogen te zien. Wij willen recht doen aan alle gevoeligheden.

Het is belangrijk dat mensen zo snel mogelijk weer in die bussen kunnen zitten en dat de chauffeurs kunnen rijden op een manier waarbij zij zich happy voelen. De oplossing van het conflict is er niet bij gebaat als het kabinet hier op dit moment alle kaarten op tafel legt, voor zover wij die al hebben. Veel belangrijker is om nu rond de tafel te gaan zitten met iedereen die er nog dichter bij betrokken is dan wij. In eerste instantie zijn dat de decentrale overheden. Wij hebben een open houding – dit betekent niet dat wij het met alles eens zijn – dus alles kan ter tafel komen. Dat is de enige manier om het conflict tot een oplossing te brengen. Dat is voor dit moment waarmee wij het moeten doen.

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik heb het gevoel dat wij elkaar langzaam naderen. Ik ben blij met de opmerkingen die de minister maakt. Ook ik ga uit van een positieve benadering; dat sluit aan bij wat de staatssecretaris al heeft gezegd. De minister sprak over het opschorten van de acties. Het is voorstelbaar dat het klimaat zodanig is dat werknemers en werkgevers daartoe bereid zijn, maar zij zullen waarschijnlijk niet willen wachten tot Pasen en Pinksteren op een dag vallen. Gaat het een week, tien dagen of misschien vijf dagen duren voordat het kabinet met de decentrale overheden op één lijn zit? Dat is een belangrijke overweging om de acties op te schorten.

Minister **Bos**: Ik kan die vraag niet echt beantwoorden, maar misschien de staatssecretaris wel. Zij zal het overleg primair voeren. Misschien dat zij straks nog de gelegenheid heeft om daarop in te gaan.

De **voorzitter**: Er is nog een tweede termijn; daar moeten wij nog iets voor bewaren. Dan schors ik de vergadering nu vijf minuten, voordat ... Mijnheer Van der Ham, had u nog een vraag?

De heer **Van der Ham** (D66): Ja, voorzitter. Ik wil graag een reactie van de minister van Financiën op mevrouw

Bos

Roefs. Zij toonde zich een spijtoptant op het punt van de accijnsverhoging op diesel: met de kennis van nu zou ik die accijnsverhoging niet hebben doorgevoerd.

Minister **Bos**: Daar neem ik kennis van.

De heer **Van der Ham** (D66): Zij vertegenwoordigt toch een belangrijke fractie? Wat vindt de minister ervan? Is hij voornemens op erop terug te komen? Mevrouw Roefs zegt eigenlijk ook: misschien is het in dit klimaat ...

De **voorzitter**: U maakt er nu een veel te lange vraag van.

De heer **Van der Ham** (D66): Een insteek van mevrouw Roefs was: de prijsstijgingen nemen in zijn algemeenheid zo toe, dat het misschien nodig is om te compenseren.

De **voorzitter**: Het punt is duidelijk.

De heer **Van der Ham** (D66): Is de minister van Financiën daartoe bereid?

Minister **Bos**: Onze voorstellen liggen op tafel. Dit specifieke voorstel was onderdeel van het Belastingplan 2008, dat vorig jaar is behandeld en aangenomen door de Kamer. Het is dus een aangenomen wet, die in principe gewoon doorgang vindt. Als fracties vinden dat er andere maatregelen moeten worden genomen of dat maatregelen moeten worden teruggedraaid, valt daar natuurlijk altijd over te praten, mits dat geen gaten slaat in de begroting. Bij dit concrete voorstel gaat het echter om iets waarmee de Kamer al heeft ingestemd.

De heer **Van der Ham** (D66): Dat is waar, daar kunnen wij nu niets meer aan veranderen. Ik proefde in de insteek van mevrouw Roefs: het is nu wel heel erg dubbelop. Voelt de minister van Financiën zich aangesproken om op Prinsjesdag compenserende maatregelen aan te kondigen? De algemene prijsstijgingen en de stijging van de dieselaccijns komen samen wel heel hard aan.

Minister **Bos**: Deze accijnsstijging gaat in per 1 juli 2008. Prinsjesdag heeft betrekking op de begroting over 2009. Wat de regering dan van plan is, verneemt de Kamer op Prinsjesdag.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Er is hierover de nodige maatschappelijke onrust ontstaan, die wij niet verder moeten aanwakkeren. De minister van Financiën zou daarom gewoon moeten zeggen: geen sprake van, die belastingverhoging ligt vast in het Belastingplan en gaat op 1 juli in.

Minister **Bos**: Volgens mij heb ik dat zojuist ongeveer gezegd. Deze wet is aangenomen en gaat dus op 1 juli in. Als partijen op enig moment vinden dat er voor volgend jaar andere maatregelen moeten worden genomen – teruggedraaien gaat niet zo gemakkelijk – kunnen zij proberen om ons daarvan te overtuigen. Dan moeten er vast en zeker elders belastingen worden verhoogd, want de boel moet wel een beetje in evenwicht blijven. Of het land daarvan beter wordt, betwijfel ik. Wij zijn nooit te beroerd om het debat aan te gaan over de vraag of onze maatregelen verstandig zijn.

Deze maatregel is echter al genomen, waarmee de meerderheid van de Kamer heeft ingestemd.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Uw rug is recht en u verdedigt die maatregel?

Minister **Bos**: Dit is geen kwestie van een rechte rug. De vraag is of uw rug recht is, want u hebt ermee ingestemd.

De **voorzitter**: Het gaat om een wet.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Ik hecht eraan hier te constateren dat met name de heer Van der Ham in staat is om mijn woorden compleet te verdraaien. Ik heb gezegd dat wij toentertijd een beslissing hebben genomen en dat wij, als wij toen geweten hadden wat er nu aan de hand is, misschien toen iets anders hadden beslist. Er zit geen enkel licht tussen wat de minister zegt en wat ik gezegd heb.

De **voorzitter**: Dank u wel. Nee, mijnheer Van der Ham, wij gaan hierover niet in debat.

De heer **Van der Ham** (D66): Het was mijn bedoeling niet om de woorden van mevrouw Roefs te verdraaien.

De **voorzitter**: U had het woord niet. Dat ontgaat u, maar ik had u het woord niet gegeven.

De heer **Van der Ham** (D66): Nou, dat hebt u nu al dertig keer gezegd, dus nu weet ik het wel.

De **voorzitter**: Oké, dat valt mij dan weer mee.

Ik schors de vergadering vijf minuten om de leden de gelegenheid te geven, hun tweede termijn voor te bereiden, en om de staatssecretaris de gelegenheid te geven, even naar huis te bellen.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De **voorzitter**: Dames en heren. Ik wil echt proberen om dit debat iets voor vijf uur afgerond te hebben, dus wij gaan tempo maken. Als eerste geef ik het woord aan de heer Roemer. De spreektijd is één minuut. Wie dus een motie wil indienen, moet dat meteen doen en houdt dan eigenlijk niet veel tijd over voor andere tekst.

□

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik zal proberen om dat samen in één minuut te doen.

Ik wil de bewindslieden bedanken voor de beantwoording, met name in het belang van de reizigers, de chauffeurs en de vervoersbedrijven die het water vandaag toch allemaal aan de lippen staat. De inzet van dit debat is toch echt om te bezien of de Kamer gezamenlijk met het kabinet kan proberen te komen tot een oplossing. Daar zag het tot vandaag niet naar uit, vandaar dat ik blij ben met de beweging die er gemaakt is en met de ruimte die er nu lijkt te zijn. Voor alle duidelijkheid willen wij dat bevestigd hebben, vandaar dat ik de volgende motie indien.

Roemer

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de stakingen in het streekvervoer nu al maanden duren;

overwegende dat reizigers hier groot ongemak van ondervinden;

constaterende dat overheidsmaatregelen – mogelijk met financiële consequenties – onvermijdelijk zijn;

verzoekt de regering, in samenspraak met decentrale overheden binnen één week te komen tot afspraken waarbij via een aantal instrumenten een gesternte ontstaat, waaronder het arbeidsconflict kan worden opgelost,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Roemer en Duyvendak. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 213 (23645).

Heb ik goed begrepen dat u vandaag over de motie wilt stemmen, mijnheer Roemer?

De heer **Roemer** (SP): Graag voorzitter, want dan hebben wij gelijk duidelijkheid.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Wij hebben een goed debat gevoerd over deze zaak. Ik waardeer buitengewoon de open houding van de regering waar het gaat hoe zij mee wil denken over de wijze waarop het klimaat zodanig kan worden veranderd dat de decentrale overheden hun verantwoordelijkheid kunnen nemen, net als de regering. Ik ben wel wat gevoelig voor de motie van de heer Roemer, want een en ander kan inderdaad iets directer worden geformuleerd. Ik ben benieuwd naar de beoordeling van de regering van de motie. Eerlijk gezegd denk ik dat zij die over zal nemen, maar dat is mijn interpretatie.

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. Ik dank het kabinet voor de gegeven antwoorden. De kosten verbonden aan de hoge brandstofprijzen stonden vrij centraal in dit debat. Ik doe daarom een dringend beroep op het kabinet om die situatie niet ernstiger te maken dan zij toch al is en af te zien van de accijnsverhoging per 1 juli. Ik heb goed geluisterd naar mevrouw Roefs en ik dien daarom een motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de brandstofprijzen veel sterker zijn gestegen dan verwacht;

overwegende dat de verhoging van de dieselaccijns per 1 juli aanstaande achteraf misschien toch niet zo'n goed idee is;

verzoekt de regering, de verhoging van de dieselaccijns met € 0,03 per liter per 1 juli aanstaande te heroverwegen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden De Krom en Madlener. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 214 (23645).

De heer **De Krom** (VVD): Ik ben blij met de toezegging van het kabinet dat het inderdaad met de betrokken partijen, te beginnen met de decentrale overheden, om de tafel gaat zitten. Wij wachten de brief van volgende week af waarin de harde feiten en cijfers staan over een eventuele noodzaak tot financiële compensatie. Intussen blijft de VVD-fractie bij haar standpunt dat de kern van het probleem en de oorzaak ervan het afsluiten van de markt in de grote drie steden is. Ik heb geconstateerd dat het kabinet en een meerderheid van de Kamer met een grote boog om dat probleem heen draaien. De heer De Vries heeft dat in elk geval niet gedaan. Ik wil het kabinet in overweging geven om dat nog een keer te heroverwegen.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Mijn eerste motie heeft direct betrekking op de stakingen die Nederland hebben getergd.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende:

- dat de hoge brandstofprijzen en accijnzen tot hoge kosten leiden voor busbedrijven, transporteurs en automobilisten;
- dat de busbedrijven, transporteurs en automobilisten hierdoor in de problemen kunnen komen;
- dat de stakingen bij de busbedrijven en de acties van de transportondernemers directe gevolgen zijn van de hoge brandstofprijzen en de gestegen accijnzen;

verzoekt de regering, om het kwartje van Kok nu terug te geven aan de pomp zodat de ov-staking zal worden beëindigd, de acties van de transporteurs worden beëindigd en de automobilisten weer wat meer geld overhouden in hun portemonnee,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid

Madlener

Madlener. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 215 (23645).

De heer **Madlener** (PVV): Ik verwacht dat mijn volgende motie op de warme steun van de heer Mastwijk kan rekenen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering om voor de behandeling van de Voorjaarsnota met concrete voorstellen te komen om de ov-bedrijven te compenseren voor de gestegen brandstofkosten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Madlener. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 216 (23645).

De heer **Madlener** (PVV): Mijn laatste motie gaat over de vreselijke afspraak tussen alle ministers van Financiën uit de EU.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de EU met instemming van de Nederlandse minister van Financiën heeft afgesproken, een generieke verlaging van de accijnzen op brandstof nooit te laten plaatsvinden;

van mening dat zowel de EU als de minister van Financiën hiermee de burger in de steek laat en het draagvlak voor de EU nog verder doen afnemen;

verzoekt de regering, zich in te spannen om deze afspraak terug te draaien en verzoekt de minister van Financiën, zich in het vervolg niet meer voor het Europese karretje te laten spannen en voortaan te kiezen voor het belang van Nederland en zijn burgers,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Madlener. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 217 (23645).

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Ik dank de bewindslieden voor de beantwoording die zij hebben gegeven. Ik ben tevreden met de uitkomst van dit debat. Aan de ene kant is helder gesteld dat het Rijk niet

verantwoordelijk is voor de oplossing van het cao-conflict. Aan de andere kant is tegelijkertijd de bereidheid te kennen gegeven om in het belang van de reizigers een duwtje te geven of een gebaar te maken. Daardoor is een goede balans gevonden waardoor het vastgelopen schip van de onderhandelingen kan worden vlotgetrokken. Ik vind het geven van een duwtje een mooie beeldspraak in de zin dat je het met elkaar moet doen, wil je het schip weer vlotgetrokken krijgen. Er is de bereidheid van de Rijk om dit te doen. Maar de bereidheid om werkelijk tot een oplossing te komen, zal ook moeten bestaan bij de decentrale overheden en de andere partijen. Ik meen dat het zinnig is om dit in een motie te verankeren. Ik sta sympathiek tegenover de motie-Roemer/Duyvendak omdat daarin zowel het element van het gebaar als de snelheid en de samenspraak met de decentrale overheden tot uitdrukking komen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Ik dank de minister en de staatssecretaris voor de beantwoording die zij hebben gegeven. Ik feliciteer de staatssecretaris met het feit dat haar dochter haar diploma heeft behaald.

Het verschil tussen de inhoud van de brief en de beantwoording door het kabinet in eerste termijn van de vragen die door de Kamer zijn gesteld, bevreedt mij. Waarom is het niet in de brief opgenomen dat het kabinet een duw aan het geven was, het vliegwielt in werking wilde zetten, klimaatverandering – dit dan voor één keer wel – wilde bewerkstelligen, dat dit financiële implicaties kan hebben en dat een aantal financiële instrumenten is onderzocht die geld kosten? Daarmee zou een hoop verwarring aan het begin van dit debat zijn voorkomen, niet alleen hier in de Kamer maar ook bij iedereen die meeluistert.

Ik meen dat minister Bos in zijn beantwoording zuiniger was dan de staatssecretaris in de hare. Ik meen dat het daarom goed is dat wij de motie hebben ingediend. Daarmee maakt de Kamer duidelijk wat haar positie is. Ik hoop dat wij daarmee een bijdrage kunnen leveren aan de oplossing van het conflict.

Wij moeten de structurele problemen in het stads- en streekvervoer niet vergeten. Deze lenen zich niet om in dit spoeddebat te worden behandeld. Klaas de Vries heeft deze problemen scherp geanalyseerd. Er wordt voortdurend gestruikeld. Er is steeds gedoe. Is de dirigent zoek, in de woorden van Klaas de Vries? Ik verzoek de staatssecretaris hier goed naar te kijken. Wij zullen er op een ander moment op terug komen. Het gaat om geld. Het gaat ook om regels. Het gaat om de reikwijdte van de marktwerking. Als wij deze problemen niet aanpakken, zitten wij over een jaar weer bij elkaar om over precies dezelfde problemen te spreken.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Ik dank de beide bewindslieden voor hun antwoorden. De Partij van de Arbeid is blij dat er weer met de decentrale overheden om tafel zal worden gezeten. Wij zullen ook de motie van de heer Roemer ondersteunen. Ik wil graag vastgelegd hebben hoe de Kamer en de Partij van de Arbeid in deze situatie staan. Ik verwacht dat de Kamer op de hoogte zal worden gebracht van de resultaten van de gesprekken die over een week plaatsvinden. Ik hoop dat de

Roefs

staatssecretaris dit zal toezeggen. Ik hoop tevens dat gehoor zal worden gegeven aan de oproep van de minister van Financiën om de staking op te schorten.

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. In de motie-Roemer/Duyvendak wordt de regering gevraagd om binnen een week het probleem te helpen oplossen. Dan weet ik wel wat de onderhandelaars gaan doen. Die gaan de zaak lekker rekken. De laatste dag proberen zij dan pas zaken te doen. Misschien doen zij dat zelfs pas 's nachts. Wat in de motie wordt voorgesteld, vind ik daarom niet erg handig. Ik begrijp het allemaal wel; het is symbolisch bedoeld. Het draagt echter mijns inziens niet bij aan een oplossing van het conflict.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter, de heer Van der Ham moet mij wel juist citeren ...

De **voorzitter**: Mijnheer Duyvendak, ik vind het erg vervelend dat u direct door de microfoon spreekt zonder dat ik u het woord heb gegeven. U wilt het woord?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Graag voorzitter, excuses. Ik irriteer mij echter aan de woorden van de heer Van der Ham. In de motie staat namelijk niet dat er binnen een week een oplossing moet zijn. De regering wordt gevraagd om te komen tot afspraken waarbij binnen een week een gesternte ontstaat waaronder een oplossing kan worden gevonden. Het tijdstip waarop die oplossing feitelijk wordt gevonden, hangt af van de betrokken cao-partijen.

De heer **Van der Ham** (D66): Nu maakt de heer Duyvendak het nog erger en neem ik nog meer afstand van het dictum van de motie. Binnen een week moet er een gesternte ontstaan? Dat is maar één keer gelukt; daarover wordt gesproken in de Bijbel. God heeft in een week een gesternte doen ontstaan, in zes dagen zelfs. Daarna is dat nooit meer gelukt. Ik vind deze motie volstrekt vaag. Dit helpt het conflict niet verder, dit is echt onzin en symboolpolitiek. Het is goed dat de heer Duyvendak mij nog even interrompeerde, zodat ik hierover nog iets meer heb kunnen zeggen.

Ik ben blij met de antwoorden van de regering. De bewindslieden hebben gezegd dat zij hun best gaan doen en dat zij hun positie gaan benutten. Ik vind het goed dat de staatssecretaris heeft gezegd dat zij rekening wil houden met het feit dat sommige provincies een heel goede deal hebben gesloten en goed vooruit hebben gekeken. Die provincies worden uiteraard serieus genomen. De provincies die dit niet goed hebben geregeld, kunnen uiteraard nu niet hun hand ophouden bij de regering. Zij moeten niet gecompenseerd worden voor het maken van slechte afspraken. Ook provincies moeten leren om goede afspraken te maken met vervoersorganisaties. Daarbij kunnen zij fouten maken. Op de blaren die daarvan het gevolg zijn, moeten zij nu maar even zitten. Zij moeten uit eigen kas proberen bij te plussen. Daarover gaan de verkiezingen voor de provinciale staten. Ik zeg ook de Kamer dat daarbij dus iets te kiezen valt. Er zijn partijen die goede afspraken maken en goede concessies sluiten, en er zijn partijen die slechte afspraken maken. Ik vind niet dat overheden die een slechte deal hebben gesloten, hiervoor moeten

worden gecompenseerd door het Rijk. Ik ben blij dat ik dit ook de regering heb horen zeggen. Aan alle andere moties heb ik over het algemeen geen behoefte.

De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter. Ook ik dank de bewindslieden voor de antwoorden. Deze middag hebben wij veel gesproken over rollen; wie doet wat en wie is waarvoor verantwoordelijk? Ik heb in de woorden van de staatssecretaris en van de minister van Financiën een positieve grondhouding beluisterd. Zij willen er uit komen. Mijn goede moeder zei echter altijd: prijst de dag niet aler het avond is. Ik heb altijd goed naar mijn moeder geluisterd. Daarom heb ik veel sympathie voor de motie-Roemer/Duyvendak. De CDA-fractie had ook een motie in voorbereiding. Het doet mij goed dat nu in de motie van de leden Roemer en Duyvendak de woorden "binnen een week" zijn toegevoegd. Mijns inziens is dat namelijk erg belangrijk. Ik verwijs naar de woorden van de minister van Financiën, die zei dat wij een signaal moeten geven dat ertoe kan leiden dat de acties worden opgeschort. Dat moet echter wel op een manier gebeuren waarbij werkgevers, werknemers en passagiers er vertrouwen in hebben dat er binnen een week ook iets ligt. Om deze reden zal ik mijn fractie voorstellen om voor de motie-Roemer/Duyvendak te stemmen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. De heer Duyvendak heeft nog eens gevraagd waarom in de brief niets stond over de zaken waar het kabinet al een aantal dagen mee bezig is. Ik heb in mijn eerste termijn al uitgelegd dat wij steeds hebben gedacht dat dit een mogelijkheid zou kunnen zijn en dat wij graag in de brief een richting hadden willen aangeven. Dat lukte echter niet. Ik zeg nogmaals dat de Kamer niet hoeft te twifelen aan de bereidheid van het kabinet om te bezien of het de duw kan geven die nodig is. Dat is mijns inziens in dit debat duidelijk geworden.

Hierover is een motie ingediend, waarin nog eens zwart op wit staat wat in dit debat al is gewisseld. Als ik uit de motie mag concluderen dat ik de Kamer binnen een week in ieder geval op de hoogte breng van de stand van zaken, dan is deze motie mijns inziens een ondersteuning van beleid. Uiteraard hopen wij van harte dat dit gebaar zal leiden tot de opschorting van de stakingen en uiteindelijk tot het oplossen van het cao-conflict. Daarvoor zijn echter ook andere partijen nodig. Werkgevers en werknemers zullen met elkaar tot overeenstemming moeten komen. Het kabinet wil zich er tot het uiterste toe inspannen om zodanige maatregelen te bewerkstelligen dat dit gesternte – ik durf het haast niet meer te zeggen na de opmerking van de heer Van der Ham – dat dit klimaat ontstaat. De Kamer hoeft er niet aan te twifelen dat het kabinet haast zal maken. Binnen een week hoort zij van het kabinet wat de stand van zaken is. Met deze interpretatie beschouw ik deze motie als een ondersteuning van het kabinetsbeleid.

Minister **Bos**: Voorzitter. Ook mij resten slechts enkele opmerkingen over de ingediende moties, allereerst de

Bos

motie van de heer De Krom en de heer Madlener. Zij verzoeken de regering om een wet die over twee weken in werking zal treden, terug te draaien. De Kamer heeft vorig jaar met deze wet ingestemd. Ik denk dat dit logistiek bijna onmogelijk is, los van het feit dat hiervoor een nieuw wetsvoorstel moet worden ingediend. Ik denk dat het daarom beter is om het aannemen van deze motie te ontraden.

Dan zijn er nog drie moties van de heer Madlener. In de eerste motie wordt gevraagd om voor de behandeling van de Voorjaarsnota concrete voorstellen te doen om de ov-bedrijven te compenseren voor de gestegen brandstofkosten. Ik geloof dat in de brief van de staatssecretaris al staat dat een aantal bedrijven contracten heeft afgesloten waarin al compensatie van de stijging van brandstofkosten is opgenomen. Het is juist een van de problemen dat er een veelheid van contracten is en dat er in al deze contracten op verschillende manieren met de compensatie wordt omgegaan. Om die reden zou compensatie niet juist zijn – ik geloof dat de heer Van der Ham daarop wees – want er zou dan geen sprake zijn van gelijke behandeling van gelijke gevallen. Los van alle andere bezwaren, zoals de vraag hoe je omgaat met andere dieselgebruikers, lijkt ons dat een reden om de aanneming van deze motie te ontraden.

In zijn tweede motie verzoekt de heer Madlener de regering om het kwartje van Kok terug te geven. Ik krijg die motie, geloof ik, elke twee weken voor mijn kiezen in een debat met de PVV, bijna ongeacht waarover het gaat. Ik wijs er dan elke keer maar weer trouw op dat de politiek leider van de PVV, toen hij nog lid was van de VVD, samen met zijn fractie akkoord is gegaan met een regeerakkoord waarin het kwartje van Kok werd teruggegeven aan de burger door middel van het storten van honderden miljoenen extra in het Infrastructuurfonds. Ik meen oprecht dat het verlagen van de accijnzen, wat weer zou moeten worden gecompenseerd door het verhogen van belastingen elders, uiteindelijk niet in het belang is van de Nederlandse burger. Dat is ook een reden om de aanneming van de laatste motie van de heer Madlener, over de Europese akkoorden dienaangaande, te ontraden.

De heer **Madlener** (PVV): Het kwartje van Kok moet naar de burger terug via de accijnzen aan de pomp. Dat is nog nooit gebeurd. Belofte maakt schuld en u kunt deze motie daarom nog heel vaak van ons verwachten. Als u dit blijft weigeren, ga ik het op een gegeven moment gewoon het kwartje van Bos noemen ...

Minister **Bos**: Dat kan er nog wel bij ...

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik dank de regering voor de antwoorden. Om 17.10 uur zullen wij stemmen over de moties. Na de stemmingen gaan wij door met het volgende onderwerp op de agenda, de wijziging van de Natuurbeschermingswet.

De vergadering wordt van 16.57 uur tot 17.10 uur geschorst.

In stemming komt de motie-Roemer/Duyvendak (23645, nr. 213).

De **voorzitter**: Ik constateer dat de aanwezige leden van de fracties van de SP, de PvdA, GroenLinks, de PvdD, de ChristenUnie, de SGP, het CDA, de PVV en het lid Verdonk voor deze motie hebben gestemd en de aanwezige leden van de overige fracties ertegen, zodat zij is aangenomen.

In stemming komt de motie-De Krom/Madlener (23645, nr. 214).

De **voorzitter**: Ik constateer dat de aanwezige leden van de fracties van de VVD, de SGP, de PVV en het lid Verdonk voor deze motie hebben gestemd en de aanwezige leden van de overige fracties ertegen, zodat zij is verworpen.

In stemming komt de motie-Madlener (23645, nr. 215).

De **voorzitter**: Ik constateer dat de aanwezige leden van de fractie van de PVV voor deze motie hebben gestemd en die van de overige fracties ertegen, zodat zij is verworpen.

In stemming komt de motie-Madlener (23645, nr. 216).

De **voorzitter**: Ik constateer dat de aanwezige leden van de fractie van de PVV voor deze motie hebben gestemd en die van de overige fracties ertegen, zodat zij is verworpen.

In stemming komt de motie-Madlener (23645, nr. 217).

De **voorzitter**: Ik constateer dat de aanwezige leden van de fractie van de PVV voor deze motie hebben gestemd en die van de overige fracties ertegen, zodat zij is verworpen.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Natuurbeschermingswet 1998 in verband met de regulering van bestaand gebruik en enkele andere zaken (31038).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat wij ons erop richten om de inbreng in eerste termijn van de kant van de Kamer voor de dinerpauze af te ronden, zodat de minister de gelegenheid heeft haar antwoord tijdens de dinerpauze voor te bereiden.

□

De heer **Polderman** (SP): Voorzitter. Aanvankelijk had de behandeling van deze wet haast omdat de regering bang was dat Nederland na het inmiddels "beruchte" kokkelvisserijarrest van het Europese Hof op slot zou gaan. Natuurbeschermingsorganisaties zouden alle bestaand gebruik gaan aanvechten en daarmee zouden zij grote problemen veroorzaken met name voor de bestaande intensieve veehouderij. Maar angst is altijd een slechte raadgever, zo ook hier. Het kwam namelijk niet tot die grote run op de rechter en Nederland ging