

Openbaar vervoer

Aan de orde is het **dertigledendebat** over de gevolgen van de voorgenomen bezuinigingen op het openbaar vervoer in de drie grote steden.

□

De heer **Bashir** (SP):

Voorzitter. De aap is eindelijk helemaal uit de mouw. Al maandenlang hebben we gevraagd naar de onderbouwing van de enorme bezuiniging van 120 mln. die de minister dacht te behalen op het openbaar vervoer in de drie grote steden.

De minister moest hier eerst erkennen dat de cijfers niet klopten. Zij moest erkennen dat de cijfers waren gebaseerd op verouderde rapporten en dat er sinds het verschijnen van de oude rapporten al meer dan 160 mln. op het openbaar vervoer in de drie grote steden is bezuinigd, zonder dat er is aanbesteed. De minister moest toegeven dat de dekking een blunder is. Een goede minister zet haar fouten recht, en al helemaal als de besluiten, deze blunder, massale schade opleveren. Dat is namelijk het geval. 40% van het openbaar vervoer in Den Haag, Rotterdam en Amsterdam gaat eraan. 3000 hardwerkende Nederlanders worden ontslagen vanwege de blunder van dit kabinet. Met nattevingerwerk denkt de minister nu nog 20 mln. te kunnen besparen door efficiënter te werken. De rest van de 120 mln. gaat echter ten koste van de kwaliteit van het openbaar vervoer en de banen van de mensen op de publieke tribune.

De **voorzitter**:

Wilt u niet te veel de mensen op de publieke tribune bij uw betoog betrekken? Dat nodigt namelijk uit tot reactie en dat is niet de bedoeling.

De heer **Bashir** (SP):

Verder wordt 22 mln. bezuinigd op de veiligheid. De kaartjes worden duurder en dat zorgt voor een besparing van nog eens 32 mln. Hoe dan ook, het trouwe personeel van GVB, RET en HTM wordt hier gewoon flink belazerd. Hun mooie bedrijven en hun eerlijke banen staan door deze blunderende minister namelijk op het spel. Waarom herstelt zij haar blunder niet? Graag hoor ik hierop een helder antwoord.

Velen vinden het onbegrijpelijk dat de bezuinigingen op het openbaar vervoer in de drie grote steden op deze manier worden doorgevoerd. Dat geldt voor ouderenbonden, reizigersorganisaties en ziekenhuizen, maar ook voor de middenstand. Een veelvoud aan andere organisaties sluit zich aan bij het protest tegen deze belachelijke en oneerlijke bezuinigingen. Zij luiden de noodklok omdat een onbereikbare stad een drama is, niet alleen voor de lokale economie, maar voor de gehele economie. Vindt deze minister het acceptabel dat 40% van het vervoernetwerk in de drie grote steden wordt opgeheven? Vindt zij het redelijk dat de prijzen stijgen met 15% tot 20%? Wil zij verantwoordelijk zijn voor het ontslag van maar liefst 3000 hardwerkende Nederlanders?

De enorme schade die wordt toegebracht aan de bereikbaarheid en daarmee aan de economie, wordt benadrukt door de drie VVD-wethouders van de drie grote ste-

den. Ik wil dat deze minister gaat berekenen hoe groot de economische schade is die haar bezuinigingen toebrengen aan de bereikbaarheid van de drie grote steden. Graag hoor ik hierop een toezegging.

Tot slot heb ik nog een vraag aan de PVV. De PVV heeft om efficiencywinst te behalen namelijk haar handtekening gezet onder een besparing van 120 mln. Nu blijkt dat door efficiënter te werken slechts een besparing van 20 mln. wordt behaald. Die andere 100 mln. gaan dus ten koste van het openbaar vervoer, van de kwaliteit, de reizigers en het personeel. Staat de PVV nog steeds achter haar handtekening nu al deze nieuwe feiten bekend zijn?

□

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks):

Voorzitter. Bij dit kabinet is de wens om fiks te bezuinigen dikwijls slecht onderbouwd, maar dat is op zichzelf geen nieuws. Over de uitkomsten van die bezuinigingen ontstaat vaak mist, veel mist. Of het nu gaat om het snijden in de persoonsgebonden budgetten, de WSW, de kinderopvang of om de alternatieven voor het onder water zetten van de Hedwigepolder, steeds blijft onduidelijk wat deze zaken kosten en opleveren en wat de effecten ervan zijn. Zo ook bij het voornemen de grote steden voor te schrijven hoe ze hun openbaar vervoer moeten organiseren. Over decentraliseren gesproken, maar dat terzijde.

Niet een, niet twee, maar drie adviesbureaus heeft de minister ingeschakeld om haar gelijk te halen, en helaas voor haar: tevergeefs. De stelling van de minister dat je best 132 mln. structureel kunt bezuinigen zonder de kwaliteit van het openbaar vervoer aan te tasten, wordt simpelweg niet onderbouwd. Met zulke bedragen gaat het niet om het schrappen van een busje hier of een lijntje daar, maar gaat de bijl in de hoofdassen van het openbaar vervoer, de dikke lijnen met veel passagiers.

PricewaterhouseCoopers denkt dat er met een efficiencywinst op de bedrijfsvoering door verplichte aanbesteding 20 mln. te besparen valt. Dat komt nog niet in de buurt van de 120 mln. waarvoor de minister de G3 aanslaat. De rest moet bij elkaar worden geharkt uit rigoreus kappen in de dienstregeling en een dramatische prijsverhoging met 15%. Dat heeft helemaal niets met aanbesteden te maken en alles met bezuinigen, zonder je druk te maken over de gevolgen, in dit geval voor de bereikbaarheid van de grote steden. Heb ik het goed gezien dat de inkomensderving ten koste van die prijsverhoging niet wordt meegerekend? Volgens NEA gaat het voor de G3 om 33 mln., nog bovenop de bezuiniging. Dat is dus selectief winkelen in een rapport. Graag een reactie van de minister.

Het is niet gek dat de minister louter weerstand oogst. Terecht staan bus- en trambestuurders van de gemeentelijke vervoerbedrijven, die allang een fikse inhaalslag hebben gemaakt wat betreft efficiency, op hun achterste benen. Terecht roeren reizigersorganisaties zich volop, want met een aandeel van 40% in de spits is goed openbaar vervoer een must voor de grote steden. Terecht staat wethouder Wiebes zij aan zij met de stakers van het GVB, omdat hij de economische potentie van zijn stad bedreigd ziet door een verdergaande aantasting van de bereikbaarheid. Ook de andere wethouders en de burgemeesters van de G3, VNO-NCW, MKB Nederland, waarbij allemaal VVD'ers aanwezig zijn, zijn het hier niet mee eens. Buiten de Kamer is er een breed draagvlak om deze bezuiniging niet door te voeren. Binnen de Kamer is het draagvlak mi-

Van Gent

nimaal, zo niet afwezig, als de PVV zich tenminste houdt aan haar eerdere beloftes.

De voorzitter:

Eén seconde, er is een vraag van de heer Aptroot.

Mevrouw Van Gent (GroenLinks):

Altijd een feest, voorzitter.

De heer Aptroot (VVD):

Ja, dat is waar. Mevrouw Van Gent noemt allerlei mensen die tegen zijn, maar daar zitten heel veel nuances in. We hebben recent van de ondernemers van MKB Amsterdam en VNO-NCW Amsterdam een brief gekregen. Na een inleiding staat daarin: "ten aanzien van de bezuiniging willen wij pleiten voor een goede timing met geleidelijke fasering. Daarnaast vragen wij u de concessies zo uit te zetten dat de markt optimaal wordt benut, met gebruik van de kennis van vervoerders." Zij steunen dus de aanbestedingsoperatie, maar zij zeggen: doe het gefaseerd. Dat gebeurt ook, want de bussen zouden per 1 januari 2013 zijn en tram en metro in 2017.

Mevrouw Van Gent (GroenLinks):

Dat is in ieder geval beter dan wat de VVD-fractie in de Tweede Kamer zegt. De mensen die met de poten in de modder staan, de eigen VVD-wethouders, zeggen dat je er op deze manier niet aan moet beginnen. De VVD-fractie zegt alleen maar dat dit moet gebeuren. Dat is een soort mantra die totaal niet onderbouwd is en waarvan de consequenties maar voor kennisgeving worden aangenomen. Laat ik een tegenvraag stellen. Is de heer Aptroot dan bereid om te faseren en om eens te kijken of de efficiëncyslag voldoende is geweest? Hij doet net of deze vervoerbedrijven nog in de vorige eeuw opereren, maar zij hebben echt wel de stap gezet naar deze eeuw, met efficiënt werken.

De heer Aptroot (VVD):

Ik zal mijn mening zo geven, als ik aan de beurt ben.

Mevrouw Van Gent (GroenLinks):

U kunt toch wel een vraag beantwoorden?

De heer Aptroot (VVD):

Ik begrijp dat mevrouw Van Gent niet kan ontkennen dat de ondernemers in Amsterdam unaniem hebben laten weten dat zij het op zich prima vinden, maar dat zij wijzen op de fasering en het feit dat we de particuliere bedrijven een goede kans moeten geven om aan de aanbesteding mee te doen.

Mevrouw Van Gent (GroenLinks):

Ja, maar dan moeten deze particuliere bedrijven ook voor de langere termijn het niveau dat er nu is in de grote steden kunnen handhaven, maar dat is niet zo, en dat weet de heer Aptroot ook. Hij zit alweer in de bankjes, want blijktbaar was het ook te moeilijk om de vraag die ik hem stelde, gewoon te beantwoorden. Laat ik het positief opvatten; deze ondernemers zeggen dat het veel meer gefaseerd moet, en dat de manier waarop de minister dat doet, een heel slechte zaak is, waar je niet aan moet beginnen. Ik hoor graag wat de minister daarvan vindt. De VVD-fractie is voor kaalslag, maar de GroenLinks-fractie is dat niet.

De minister heeft miljarden en miljarden beschikbaar om nieuw asfalt rond de grote steden aan te leggen. Binnen de stedelijke agglomeraties is uitmuntend openbaar vervoer minstens zo belangrijk. Je kunt wegen tussen steden zo breed maken als je wilt, de aanvoerwegen binnen de steden kunnen al dat blik uiteindelijk niet verstouwen. Van de jaarlijkse bezuiniging in het kader van de aanbesteding op de BDU leg je nog geen kilometer A4 Midden Delfland aan, terwijl het voor de ov-reiziger in de grote steden een ware kaalslag betekent. Wat heeft de minister de reiziger met een hoofdletter R daarop te zeggen? Volgens mij heeft de minister alleen maar kaalslag te bieden met acht hoofdletters.

□

De heer Aptroot (VVD):

Voorzitter. Wij begrijpen de zorgen in de drie grote steden over de opdracht om het openbaar vervoer aan te besteden en daarbij 120 mln. te besparen naast de algemene taakstelling voor deze drie steden van 45 mln. Aanbesteden heeft echter overal in het land, behalve in deze drie grote steden, gezorgd voor beter en goedkoper openbaar vervoer. Dan zou het dus ook in de drie grote steden moeten kunnen.

De cijfers in de brief van de minister van 6 juni 2011 kloppen. Wij hebben alles nagelopen. Daarmee blijkt overigens wel dat het bedrag van 120 mln. niet helemaal haalbaar was. Er bleef een gat over van 23 mln. Wij vinden het dan ook terecht dat de minister deze drie steden tegemoetkomt door van de bezuiniging 23 mln. af te halen. Dat is overigens netjes gecompenseerd door verlaging van een andere uitgave binnen de begroting van hetzelfde ministerie, zoals dat hoort. Daarmee is voor de VVD-fractie een aantoonbaar reële bezuiniging vastgesteld en kan het openbaar vervoer worden aanbesteed in twee stappen. Op 1 januari 2013 moet dat met de bussen gebeurd zijn, op 1 januari 2017 met tram en metro.

Ik moet helaas constateren dat de cijfers van de G3 niet kloppen. Het is even zoeken. Wat doen zij bijvoorbeeld? Zij kijken naar de BDU en zeggen dat die met 57 mln. extra wordt gekort. Dat is niet juist. Er was eerder voorgehouden dat er een extra stijging bovenop de inflatie van 1,1% zou komen. Die extra groei gaat niet door. Als een extraatje niet doorgaat, kun je echter niet zeggen dat op basis van het huidige niveau fors wordt bezuinigd. Daarmee zijn de verschillen tussen die twee berekeningen al bijna geheel verklaard.

De heer Verhoeven (D66):

Voorzitter. De heer Aptroot spreekt over allemaal cijfers en over de vraag of die wel of niet kloppen. Ik heb hem zojuist ook horen spreken over een brief. Die brief klopt echter niet, want ik heb een brief van MKB Amsterdam. Als het mag, lees ik daaruit twee alinea's voor. "MKB Amsterdam maakt zich grote zorgen over de bereikbaarheid van Amsterdam. Hoe moeten onze klanten ons bereiken? Hoe komen onze medewerkers op het werk en hoe bereikt men de eigen zaak als 25 van de 44 buslijnen worden geschrapt?" De brief eindigt als volgt: "Ik weet dat u gebonden bent aan het regeer- en gedoogakkoord, maar ik vraag u en de leden van de Tweede Kamer om de bereikbaarheid van uw hoofdstad te garanderen. Zolang er in ruraal Nederland om 23.00 uur nog lege bussen langs onverlichte varkensstallen rijden, is het onverklaarbaar waarom er in deze mate op het overvolle stadsvervoer be-

Aptroot

zuinig zou moeten worden." Kan de heer Aptroot mij dat uitleggen? Hij heeft blijkbaar een brief voorgelezen die niet klopt. Wordt er nu ook door de coalitiepartijen gesjoemeld met de feiten?

De heer **Aptroot** (VVD):
Van welke datum is die brief?

De heer **Verhoeven** (D66):
Die brief is van 7 juni 2011.

De heer **Aptroot** (VVD):
Dat klopt. Er is een nieuwe brief gekomen gedateerd 23 juni 2011. Daarin schrijft MKB Amsterdam – voor alle ondernemers, zo zet men erbij – wat ik heb gezegd. MKB Amsterdam heeft op basis van alle rapporten en nieuwe informatie opnieuw een standpunt naar de Kamer verwoord, tezamen met VNO-NCW. Dat is de brief van 23 juni 2011, de meest recente. Daarin staat precies wat men ervan vindt: "Wij tonen begrip voor de bezuinigingen. Die zijn onvermijdelijk in deze tijd. Dat geldt voor alle gesubsidieerde sectoren. Maar denk eraan: time deze bezuinigingen goed en zorg dat de private partijen, al die vervoerders, een goede kans krijgen om zorgvuldig mee te doen." Dat is het laatste standpunt van MKB Amsterdam en VNO-NCW.

De heer **Verhoeven** (D66):
Ik vind het leuk dat de heer Aptroot deze standpuntwisseling van MKB Amsterdam nog even duidelijk maakt.

De heer **Aptroot** (VVD):
Volgens mij hebt u die ook gekregen.

De heer **Verhoeven** (D66):
Dat zal zonder meer het geval zijn. Ik hoop alleen wel dat de andere partijen in de Tweede Kamer niet zo makkelijk van mening veranderen als nu naar aanleiding van het standpunt van MKB Amsterdam is gebeurd. Dat zou in mijn tijd in ieder geval niet gebeurd zijn.

De heer **Aptroot** (VVD):
Dat is misschien ook de reden dat de heer Verhoeven een andere job heeft gezocht.

De heer **Monasch** (PvdA):
Ik wil in principe niet meedoen met een partijtje moddergooien tussen VVD'ers. Deze hele operatie met de brief van de VVD-wethouders, die ook wordt ondersteund door de burgemeesters, toont aan dat er niets klopt van deze cijfers. Nu zegt de heer Aptroot: van die cijfers van de VVD-wethouders op lokaal niveau klopt niets. Ik lees toch echt in de brief dat bijvoorbeeld de groeicijfers in de begroting zijn gezet vanwege het rijksbeleid. Het openbaar vervoer moet immers groeien. Zegt de heer Aptroot nu eigenlijk dat het openbaar vervoer maar niet meer moet groeien?

De heer **Aptroot** (VVD):
Het kan zijn dat de steden hebben gezegd: er zijn in het verleden groeipercentages genoemd, dus bovenop de inflatie elk jaar nog een extra bedrag, en daar hebben we eigenlijk al een beetje rekening mee gehouden. Dat is niet verstandig. Dat geldt overigens voor heel grote delen van heel Nederland. Veel bedrijven hebben een klap gekregen door de crisis. De overheid krimpt overal. Dan kun je niet

volhouden: er is ons de komende jaar iets extra's beloofd, nu krijgen we dat extra bedrag niet en moeten we opeens zo bezuinigen. Het kan toch ook niet zo zijn dat ze dat extra bedrag voor over een, twee, drie, vier, vijf, zes, zeven, acht jaar nu alvast allemaal hebben uitgegeven en vastgelegd. Dat zou zeer onverantwoord zijn. Ik denk niet dat ze zo onverstandig zijn. Maar ik begrijp wel dat ze even voor het gemak die 57 mln. extra bovenop de inflatie hebben meegerekend. Ik begrijp het wel, maar ik doorzie het ook. Ik heb dat bedrag er al afgehaald. Dan zie je dat er tussen de berekeningen van de minister en de G3 eigenlijk nauwelijks verschil is. Die laatste 22 mln. die er dan nog over is, wordt dus gehaald uit een ander BDU-potje dat de gemeenten nog hebben en waar ruimte in zit. Het klopt dus gewoon.

De heer **Monasch** (PvdA):
Het blijft buitengewoon merkwaardig. De VVD zegt wel dat het openbaar vervoer moet groeien. Ik weet sinds de Hedwigepolder dat de heer Aptroot het met betrouwbaarheid niet zo nauw meer neemt en dat verdragen ook rustig geschonden worden. Dan moeten Amsterdam, Rotterdam en Den Haag maar gewoon rekening houden met deze verandering van rijksbeleid. De VVD-wethouders zeggen in hun brief dat de overheid niet te goeder trouw handelt.

Maar dan even naar de cijfers zelf. Er moet 200 mln. gevonden worden. Ik hoor dan graag van de heer Aptroot hoe die 200 mln. moet worden ingevuld. Wij kunnen met elkaar discussiëren over de cijfers. Dat laat onverlet dat er tariefsverhogingen aankomen, dat er grote aantallen lijnen worden opgeheven en dat er nog eens een keer 80 mln. restproblematiek is. Ik zet die 57 mln. even buiten haken. De vraag aan de heer Aptroot luidt: wat neemt de VVD voor haar rekening? In deze brief wordt gewaarschuwd voor de grote nadelige economische effecten voor deze drie regio's.

De heer **Aptroot** (VVD):
Ik wil eerst even iets zeggen over de Hedwigepolder. Die is door de heer Monasch genoemd. Bij de Hedwigepolder is er één fractie in de Kamer die consequent is geweest. Zelfs toen de VVD regeringspartij was tijdens Balkenende II en III heeft de VVD-fractie consequent gestemd tegen het onder water zetten van de Hedwigepolder. Overigens kan en mag je best een keer van standpunt veranderen, maar dan moet je het wel beargumenteren. Er moet een reden zijn. Maar met de Hedwigepolder zijn wij consequent geweest, altijd! De heer Monasch constateert dat er een meningsverschil is tussen wethouders van grote steden en de Kamerfractie. Dat is waar. Toevallig is deze portefeuille in alle drie de steden in handen van een VVD-wethouder. Gelukkig hebben wij geen Stalinistische partij. Dat kan vanuit hun functioneren. Zij zeggen vanuit hun college en raad dat zij de bezuinigingen te fors vinden.

De heer **Monasch** (PvdA):
Voorzitter. Ik heb een punt van orde.

De **voorzitter**:
Is dat echt nodig? Zo ja, dan kunt u uw gang gaan.

De heer **Monasch** (PvdA):
Ik vind dergelijke bijvoeglijke naamwoorden in dit soort discussies volstrekt buiten elke proportie. Het is het verwijzen naar een regime dat miljoenen doden op zijn ge-

Aptroot

weten heeft. Ik denk dat het niet aan de orde is om in dit soort debatten daarnaar te verwijzen.

De heer **Aptroot** (VVD):

Ik heb alleen gezegd dat bij ons zo'n regime niet geldt, dat je best een keer kunt veranderen van standpunt maar dat je dat dan moet beargumenteren. Wat de Hedwigepolder betreft, zijn wij nooit van standpunt veranderd. Verder verwijt ik niemand wat, want ik vind dat je best een keer van standpunt zou kunnen veranderen. Dat is echter bij ons met betrekking tot het Hedwigepolderdossier niet het geval.

De **voorzitter**:

Laten we vanavond niet over de Hedwigepolder gaan praten. Dat stel ik even voor als opmerking van orde.

De heer **Aptroot** (VVD):

Voorzitter. Ik vind het op zichzelf ook buiten de orde. Maar ik heb erop gereageerd.

Het verschil met die wethouders is er gewoon. Daar loop ik helemaal niet voor weg. Zij hebben hun verantwoordelijkheid en wij hebben onze verantwoordelijkheid. Je kunt wel eens van mening verschillen. Ik constateer dat de 199 mln. tot een restprobleem van 79 mln. komt, maar daar zit de 57 mln. extra geld in. Als ik dat ervan aftrek, houd ik 22 mln. over. Ik vind de berekeningen van het kabinet sluitend en wij steunen die dan ook.

De heer **Monasch** (PvdA):

De vraag was wat u van de invulling van die bedragen vindt waarvoor in de brief wordt gewaarschuwd: dit heeft grote economische nadelen voor de drie regio's. De invulling betekent het opheffen van bus- en tramlijnen, hogere tarieven en grote schade voor de regio. Wat vindt u van de invulling?

De **voorzitter**:

Wilt u via de voorzitter spreken?

De heer **Aptroot** (VVD):

Wij zijn met de invulling akkoord. Uit het Conquist-rapport blijkt dat in de Rotterdamse regio, de Amsterdamse regio en Haaglanden de bus best efficiënter kan. Dat is geen kaalslag, maar het rapport laat zien dat de bus moet inhaken op het visgraatmodel, met als basis tram en metro. Er is een scenario opgesteld waarbij de bezuiniging niet ruim 40 mln. was in de grote steden, maar dat die nog 20 mln. of 30 mln. hoger uitkwam. Dat vond men wel te ver gaan. Wij vinden het geen leuk pakket, maar het is nodig in deze situatie waarin de overheid veel te veel geld uitgeeft. Al met al zal het prima functioneren.

De heer **Bashir** (SP):

Ik luister met verbazing naar de woorden van heer Aptroot. Hij heeft het weer over efficiënter werken waarmee die grote bezuinigingen van 120 mln. behaald kunnen worden. Ik lees in de berekeningen van de minister dat er maar 20 mln. behaald kan worden door efficiënter te werken. Dat komt uit het nattevingerwerk van de minister, want in de rapporten staat iets van 8 mln. en een beetje. De minister gaat uit van 20 mln. Er wordt gigantisch bezuinigd op veiligheid. De conducteur moet de tram uit, de prijzen van de kaartjes in het openbaar vervoer gaan omhoog en lijnen moeten verdwijnen. Dat is toch geen ef-

ficiënter werken, mijnheer Aptroot, dat is keihard slopen van het openbaar vervoer.

De heer **Aptroot** (VVD):

Nee, dat is het niet. Kijk maar naar het Conquist-rapport. Ik zei net 45 mln. maar het gaat om 55,5 mln. Dat is volgens Conquist gewoon mogelijk als je de bussen op een betere wijze op de tram en metro laat aansluiten. Dat is het zogenoemde visgraatmodel. Daarnaast is het mogelijk om enige schaalvergroting te bewerkstelligen door bedrijven meer te laten samenwerken. Zo is er geen kaalslag en is er op tram en metro niets bespaard. Samen is dit al 75 mln. Er zijn andere scenario's gemaakt waarbij het bedrag hoger was, maar dan lever je wel fors in aan kwaliteit. Daarom is dat niet meegenomen en daarom moet de minister nog 23 mln. aanvullen. Dat vinden wij een verstandige oplossing.

De heer **Bashir** (SP):

Ik kan ook rekenen. Als ik de bedragen van de heer Aptroot bij elkaar optel, dan kom ik nog steeds niet op 120 mln. uit. De heer Aptroot is niet ingegaan op mijn constatering dat de tarieven van de kaartjes omhoog gaan. Ook wordt er fors bezuinigd op de veiligheid. In alle Kamerdebatten worden grote woorden gesproken over veiligheid in het openbaar vervoer: er moet keihard worden opgetreden. Hier wordt gewoon 22 mln. bezuinigd op de veiligheid! Is dat de efficiëntie waar de VVD het over heeft?

De heer **Aptroot** (VVD):

De bezuiniging van 22 mln. doen wij niet op veiligheid. Ik heb het nog niet genoemd, maar het klopt dat er een tariefsverhoging inzit. Dat staat ook in mijn verhaal en misschien kan ik daar nu op doorgaan.

Wij zien een pakket waarbij het mogelijk is om, weliswaar niet voor de 120 mln., maar op 23 mln. na wel, met aanbesteden, een andere manier van werken en een prijsverhoging dit deel van het regeerakkoord in te vullen. Wij vinden die prijsverhoging acceptabel, want het is geen extreme verhoging. Bovendien betaalt de reiziger op dit moment 40% van de kostprijs van tram, bus en metro en de belastingbetaler, dus iedereen in Nederland, legt daar 60% bij. Wij zijn ervan overtuigd dat het beter kan. In heel Nederland, behalve in Amsterdam, Rotterdam en Den Haag, is het inmiddels aanbesteed en gaat het beter. Wij vinden het heel verstandig om die lijn ook te kiezen voor de grote drie.

□

De heer **Monasch** (PvdA):

Voorzitter. De brief van de drie grote steden windt er geen doekjes om: geen enkele mogelijkheid om met dit financiële kader op verantwoorde wijze om te gaan. Daarnaast is er de bevestiging door PwC dat de bezuinigingen ook door een marktaanbesteding niet zijn te realiseren. Weg is de grondslag van het beleid van de minister.

2 miljoen reizigers per dag gaan meer betalen. De bus en de tram komen niet, komen minder vaak of stoppen eerder. Honderden, zo niet duizenden chauffeurs en conducteurs zullen worden ontslagen. Amsterdam: 25 buslijnen weg, 3 tramlijnen weg. Rotterdam: 20 buslijnen weg, de conducteur weg, minder metroritten. Haaglanden: 15 buslijnen weg, na 22.00 uur geen stadsnet meer. Honderden, duizenden ontslagen; afvloeiing van personeel; grote gevolgen voor de handhaving en dus voor de sociale vei-

Monasch

ligheid in het openbaar vervoer. En, zo schrijven de wethouders in de brief, een vergroting van het sociale isolement van ouderen dreigt. Ik herhaal het nog maar een keer: een vergroting van het sociale isolement van ouderen dreigt. Wellicht heeft een aantal coalitiepartijen daar overheen gelezen.

Alsof het nog niet genoeg is, zijn er tariefstijgingen van ruim 14%. Onderzoeksbureau NEA rekent ons voor dat de minister per 10% tariefstijging 5% reizigers in het openbaar vervoer verliest. Dat zijn dus grofweg 7,5% minder reizigers in het openbaar vervoer. Het advies dat NEA aan Conquist geeft is dan: ze moeten maar wat meer gaan lopen. Begrijp ik nu goed dat de minister van openbaar vervoer de burger, de reiziger het advies geeft om maar wat meer te gaan lopen? Graag haar reactie. Of moet ik het omgekeerd zien? Hogere tarieven, dus minder ov-passagiers, dus zijn er minder bus- en tramlijnen nodig. Is dat dan het ware openbaarvervoergezicht van de minister? Graag haar reactie.

De minister handelt volgens de brief niet te goeder trouw. Het rijksbeleid vereist een forse groei van de reizigersaantallen in de exploitatie en nu trekt de minister de groeifactor uit de begroting, zo staat in de brief. De spelregels worden dus achteraf gewijzigd, aldus de brief. Ik krijg graag een reactie van de minister op deze stelling.

In dit verband breng ik het volgende ter sprake. Er worden overal prachtige nieuwe ov-terminals gebouwd; in Den Haag, in Amsterdam, in Rotterdam. Die staan daar vanwege rijksbeleid. Daar moeten veel reizigers naartoe. De NS moeten in 2020 40% meer reizigers in de ov-terminals zien te krijgen. Maar waar moeten ze naartoe als ze zijn aangekomen als de buslijnen en tramlijnen weg zijn? 50% van het voor- en natransport in Amsterdam komt voor rekening van bus, tram of metro. Rotterdam kent ongeveer dezelfde percentages, Den Haag iets lagere percentages. Dat zijn heel grote, forse percentages. Waar moeten deze mensen naartoe als zij eenmaal zijn aangekomen op die blinkende nieuwe ov-terminals en de minister de bussen en trams heeft wegbezuinigd?

Ik heb een aantal slotvragen. Het kabinet heeft zichzelf verplicht tot een strenge markteffectentoets voor zijn vijf marktprojecten, conform de kabinetsreactie op het SER-advies. Kunnen wij erop rekenen dat de minister eerst deze toets zal houden alvorens zij enige actie tot verplicht aanbesteden onderneemt? Is zij bereid om te kijken naar alternatieve bezuinigingen binnen het totale ov- en BDU-budget? Ook hier reik ik haar weer de hand, ook al heb ik met de dag minder illusie dat die zal worden aangepakt. Is de minister bereid om af te zien van de verplichte aanbesteding en om in een bestuursconvenant met de G3 af te spreken dat partijen worden gevraagd om hun ov zo in te richten dat marktpartijen kunnen participeren, zoals in het Rotterdamse RET-model mogelijk is? Ik hoop dat zij ook hier de handreiking van de fractie van de Partij van de Arbeid wil zien.

De voorzitter:

U bent inmiddels fors door uw tijd heen, mijnheer Monasch.

De heer Monasch (PvdA):

Dan stel ik tot slot de volgende vraag, voorzitter. Vindt de minister het betamelijk dat in de G3 de tarieven met ruim 40% gaan stijgen, waarmee een stijging wordt gerealiseerd ver boven het landelijk gemiddeld in het openbaar vervoer?

□

De heer Verhoeven (D66):

Voorzitter. Zeker in de grote steden is het openbaar vervoer belangrijk. Het aantal reizigers neemt toe. Door het programma Hoogfrequent Spoor moeten nog meer mensen van en naar de treinstations. De minister schrijft: de reiziger is belangrijk, het personeel is belangrijk en een kwaliteitsprong is nodig. Maar vervolgens bezuinigt zij 165 mln. D66 zou nooit zo op het openbaar vervoer in de grote steden bezuinigen. Als je al geld via efficiëntieslagen uit het openbaar vervoer haalt, moet het ook terug naar het ov. Gemeenten moeten zelf bepalen of zij al dan niet aanbesteden. Daarom doet D66 ook mee aan het initiatiefwetsvoorstel op dat punt.

De geplande bezuiniging rammelt aan alle kanten. Het kabinet shopt selectief in een aantal rapporten en telt willekeurig getallen op, om vervolgens de aanbestedingsbezuiniging te realiseren. Maar zoals zojuist is aange-toond: de bezuiniging komt niet uit aanbesteding, maar uit kaalslag en uit grote steden pesten. Want Groningen en Maastricht, waar het ov is geprivatiseerd, worden in deze ronde gespaard. Adviesbureau Conquist biedt in zijn rapport inzake rationalisering diverse kaalslagvarianten. Het kabinet rekent zich daarmee rijk en voert maximale bezuinigingen door, die, zoals Conquist schrijft, echt pijn zullen doen. Het betekent minder bussen en minder service. Voor Rotterdam schrapt de minister meer dan de helft van het busaanbod. Voor Amsterdam is dat 40% en voor Den Haag een derde. Daar bovenop wordt ook nog fors gesneden in de socialeveiligheidsmaatregelen. D66 wil geen minimumvariant of minimum-plusvariant. D66 kijkt naar de toekomstige reizigersgroei. Daarom vraag ik de minister naar de gevolgen van haar kille kaalslag. Hoe veel stijgt de gemiddelde loopafstand tot een halte? Hoe veel dalen de frequenties van bussen? Tot hoe laat rijden bussen, trams en metro's nog? Hoe veel reizigers minder betekent de voorgestelde variant? Waar moeten die reizigers dan heen?

Dan het klapstuk: na de kaalslag ook nog 15% hogere tarieven doorvoeren. Alsof iemand nog in het gerationaliseerde ov wil zitten. Minder en slechter ov voor een hogere prijs: duurder voor de mensen die dit dagelijks nodig hebben. Ziet de minister dat de tariefsverhoging terechtkomt bij de burger en dat haar bezuiniging leidt tot extra kosten voor burgers van 32 mln.?

Als laatste wordt de post overig BDU, de brede doeluitkering, nog ingeboekt voor 22 mln., zonder enige onderbouwing. Kwam de minister dit bedrag nog tekort en waar moet het geld vandaan komen?

Dat de ingeboekte bezuiniging uit de aanbesteding kan worden gehaald, is een fabeltje. De rapporten bewijzen dit. De drie VVD-wethouders van verkeer zeggen het. Waarom geeft de minister dit niet toe?

□

De heer De Jong (PVV):

Voorzitter. Vandaag bespreken wij de maatregelen van het kabinet met betrekking tot het openbaar vervoer in de drie grote steden. Het kabinet staat voor de grote opgave van 18 mld. aan bezuinigingen. Op vrijwel alle terreinen zijn ombuigingen nodig. Dit gaat gepaard met pijnlijke maatregelen, waarvoor de PVV-fractie niet wegloopt. In de discussie over de aanbesteding hebben wij onze zorgen geuit over de medewerkers van de vervoersbedrij-

De Jong

ven. Het is dan ook goed dat de minister, zoals de PVV altijd heeft gevraagd, in haar brief expliciet heeft aangegeven dat het wettelijk geregeld is dat bij een aanbesteding een nieuw vervoersbedrijf de bij de concessie betrokken medewerkers overneemt. Het staat in de Wet personenvervoer 2000. Kort gezegd: er is geen kabinetsbeleid dat mensen bij HTM, RET en GVB ontslaat.

De heer **Bashir** (SP):

Voorzitter. Ik sta hier weer met verbazing te luisteren, want het is gewoon bekendgemaakt door de vervoersbedrijven: zij gaan als gevolg van het beleid van dit kabinet, waar de PVV dus voor getekend heeft, massaontslagen doorvoeren. Er gaan 3000 mensen ontslagen worden. Ik kan de getallen per vervoerder noemen. Het gaat om grote aantallen. Ik weet niet hoe de heer De Jong erbij komt dat de banen van die mensen niet op het spel zouden staan. Overigens is het ook nog eens zo dat men op het moment dat de PVV voor die 120 mln. getekend heeft, nog dacht dat dit bedrag door efficiëntie bespaard zou worden. Dat blijkt nu gewoon een fabeltje te zijn. Staat de PVV-fractie nog steeds voor haar handtekening of staat zij voor de mensen die straks massaal ontslagen gaan worden?

De heer **De Jong** (PVV):

Voorzitter. In de discussie over de aanbesteding is inderdaad veel gesproken over die ontslagen. We hebben altijd gezegd dat in de Wet personenvervoer 2000 staat dat die mensen dus niet door middel van die aanbesteding worden ontslagen. Dat de directies, de vakbonden en de wethouders het tegendeel beweren, betreur ik. Kennelijk willen zij niet lezen wat in de wet staat. Ik heb het de minister gevraagd in het vorige debat, want ik had die zorgen ook. Ik heb minister gevraagd of het klopt dat in de Wet personenvervoer 2000 staat dat die mensen bij aanbesteding worden overgenomen door het nieuwe bedrijf, onder de huidige cao. Wat heeft de minister toen tegen mij gezegd? Ja, mijnheer De Jong, dat klopt. Vervolgens komt er een brief, waarin hetzelfde staat, zwart op wit: het klopt, in de Wet personenvervoer 2000 staat dat de mensen bij aanbesteding niet worden ontslagen. Ik vind het dan ook erg jammer, en dat is nog zacht uitgedrukt, dat dit in de hele discussie over de rug van de buschauffeurs en de reizigers heen naar voren komt.

De heer **Bashir** (SP):

Uiteraard, in de wet staat dat en het ziet op de aanbestedingen. De minister gaat echter ook nog eens 120 mln. bezuinigen, gekoppeld aan die aanbesteding. De bedrijven worden verpatst, tegen het personeel wordt gezegd: in de wet staat dat er bescherming voor jullie is, maar tegelijkertijd gaat er ook nog eens 120 mln. bezuinigd worden, wat zogenaamd door efficiëntie bereikt zou worden. Ik lees de kranten. De heer De Jong leest ze ook. Hij kan ook nog met de vervoersbedrijven gaan spreken. Als ik de heer De Jong hier een advies mag geven, dan wil ik hem adviseren dat hij hier niet moet doen alsof zijn neus bloedt, maar dat hij gewoon de feiten moet onderkennen en die zijn dat er 3000 banen op het spel staan.

De **voorzitter**:

Komt er nog een vraag? Het lijkt wel alsof u met uw tweede termijn bezig bent.

De heer **Bashir** (SP):

Waarom ontkent de PVV de feiten?

De heer **De Jong** (PVV):

Nee, voorzitter. De PVV zegt dat het de decentrale overheden zijn en de vervoersbedrijven zelf die gaan over de vraag hoe ze de taakstelling gaan realiseren. Zoals ik zojuist al heb aangegeven staat er in die brief dat bij de aanbesteding geen mensen worden ontslagen. Dat staat in de Wet personenvervoer 2000. Ik heb dat nu voor de tweede keer aangegeven.

De heer **Bashir** (SP):

Ik concludeer dat er hier twee werkelijkheden bestaan, een werkelijkheid hier in Den Haag, de Haagse werkelijkheid, en een werkelijkheid in Amsterdam, in Rotterdam en in Den Haag. Als de heer De Jong met de reizigers, het personeel en de directies van die vervoersbedrijven zou gaan praten, dan zou daarna ook de PVV op de hoogte zijn van de feiten. Ik betreur het dat de PVV wegstijgt voor de feiten.

De heer **De Jong** (PVV):

Nee, voorzitter. Ik wil hier toch op reageren. In de bijlage van de brief staat duidelijk in de tabel weergegeven op welke wijze de aanbesteding wordt gehaald. Dat is onderbouwd. In die tabel staat niet het wegbezuinigen of ontslaan van buschauffeurs. Dat staat er niet in. De heer Bashir moet dat toch met me eens zijn: het staat er niet in. Er staat in die brief dat middels de Wet personenvervoer 2000 geen mensen worden ontslagen.

De heer **Monasch** (PvdA):

Volgens mij zijn er niet twee werkelijkheden zoals mijn collega van de SP zegt, een van hier en een andere werkelijkheid. Er is een werkelijkheid van de heer Aptroot en er is een werkelijkheid van de heer De Jong. De heer Aptroot erkent tenminste moedig deze cijfers en zegt: die cijfers zeggen dat er, als we gaan aanbesteden, nog een bedrag van 20 mln. te halen is. Dat is het dan. Die andere 100 mln. – dat zegt de heer Aptroot en dat zeggen anderen – is niet meer uit een marktaanbesteding te halen. Dat bevestigt de minister door de cijfers van PwC te erkennen. Het gaat om die andere 100 mln. Als je gaat aanbesteden, moet je tegen die private partijen zeggen dat zij welkom zijn om te bieden, maar niet meer voor het serviceniveau dat nu wordt aangeboden omdat daar geen geld voor is. Er moet worden bezuinigd. De PVV-fractie heeft gelijk. Er wordt echter straks aanbesteed voor een pakket met een veel lager voorzieningenniveau dan het huidige, voor 100 mln. minder. Doordat dit lager is, zullen allerlei mensen worden ontslagen.

De heer **De Jong** (PVV):

Nee. Luister, ik heb zojuist al gezegd dat de decentrale overheden gaan over de manier waarop zij omgaan met die bezuinigingen. Als zij besluiten, ondanks wat de minister in de brief heeft geschreven, om mensen te ontslaan, vind ik dat verschrikkelijk. Dat is dan echter niet aan de minister te wijten. Zij heeft in de brief geschreven dat in de Wet personenvervoer 2000 staat dat die mensen niet worden ontslagen.

De heer **Monasch** (PvdA):

Stel dat ik een marktpartij ben. Toevallig ben ik zelf ondernemer geweest en heb ik offertes geschreven. Als ie-

De Jong

mand naar mij toekomt en mij wat vraagt, zeg ik: dat is prima, dit kan ik leveren. Alle partijen – de minister, de heer Aptroot en de wethouders – zeggen dat met dit bedrag het huidige serviceniveau niet in stand kan worden gehouden. Als er wordt aanbesteed, gaan zij aan Arriva, Veolia, HTM en noem maar op iets vragen dat onder het huidige serviceniveau ligt. Wat wil de heer De Jong nu? Dat er dan twee chauffeurs op één bus zitten en dat er vier conducteurs in plaats van twee conducteurs op een tram zitten? Dat laatste zou misschien soms een goed idee zijn. Het kan echter niet allebei, het is of-of.

De heer **De Jong** (PVV):

Ik wil dat de gemeenten zich houden aan hetgeen in de brief staat, namelijk dat in de Wet personenvervoer 2000 staat dat er door die aanbesteding geen mensen worden ontslagen. Dat is wat ik wil.

De heer **Monasch** (PvdA):

Ik constateer dat de heer De Jong met mij erkent dat als er bezuinigd moet worden er wel ontslagen vallen. Is hij ervan op de hoogte dat als personeel wordt overgenomen, dat maar voor één jaar geldt en dat men er daarna alsnog kan worden uitgegooid omdat er dan een nieuwe cao wordt afgesloten?

De heer **De Jong** (PVV):

U constateert maar totdat u een ons weegt, mijnheer Monasch. Ik heb mijn verhaal gedaan.

De heer **Verhoeven** (D66):

Dit is natuurlijk het cruciale deel. Als je zegt dat er kaalslag is door minder ritten, doordat minder vaak en minder laat wordt gereden, betekent dit dat er minder werk is. Minder werk betekent minder banen. Kan de heer De Jong uitleggen waar die 100 mln. vandaan komt als al die banen volgens de wet waaraan hij steeds vasthoudt, behouden blijven? Waar komen die dan vandaan? Van het goedkoper inkopen van paperclips? Waar gaat hij dat bedrag vandaan halen? Volgens mij kan er maar één conclusie zijn: kaalslag betekent ontslag.

De heer **De Jong** (PVV):

Ik bestrijd dus ook dat er sprake is van kaalslag. Er zijn aanbestedingen geweest in het zuiden van het land. Daar was helemaal geen sprake van kaalslag. Ik heb gezegd, net als in het vorige debat hierover, dat wij de minister zullen houden aan de Wet personenvervoer 2000. Daar staan wij voor.

Ik ben het helemaal eens met de heer Verhoeven. De PVV heeft haar handtekening gezet onder het regeer- en gedoogakkoord. Daar staan pijnlijke maatregelen in. Dat weet iedereen. Daar hebben wij al vele debatten over gevoerd. Wij hebben die handtekening gezet en wij houden de minister aan datgene wat zij ons heeft toegezegd, datgene wat in de brief staat, namelijk dat op grond van de Wet personenvervoer 2000 bij die aanbesteding geen mensen worden ontslagen.

De heer **Verhoeven** (D66):

De heer De Jong is nu nog niet zover dat hij kan toegeven, wil toegeven of durft toe te geven dat er met minder ritten minder werk is. Wat gaan hij en de PVV-fractie doen als blijkt dat die wet niet aansluit op de praktijk en er een heleboel mensen worden ontslagen? Wat gaat de PVV dan doen?

De heer **De Jong** (PVV):

Dat is toch een ongelooflijke vraag? Ik heb aangegeven dat in de Wet personenvervoer 2000 staat dat die mensen door die aanbesteding niet worden ontslagen. Dat staat daarin. Daar houd ik de minister dan ook aan. Dat is wat ik te zeggen heb.

De heer **Verhoeven** (D66):

Als er 100 mln. moet worden bezuinigd zonder dat mensen hun baan kwijtraken terwijl er minder gaat worden gereden, waar komt dat geld dan vandaan?

De heer **De Jong** (PVV):

Er is een brief geschreven waarin wordt aangegeven hoe die aanbestedingsgelden worden gerealiseerd. Dat staat in de bijlage. Die hoeft ik niet voor te lezen, want die heeft de heer Verhoeven als het goed is in zijn hand. Dat ga ik dus niet doen.

Ik herhaal alleen nogmaals dat het voor de PVV een feit is dat zij een handtekening heeft gezet onder 18 mld. bezuinigingen. Daar is veel voor teruggekomen, zoals beperking van de immigratie, ouderenzorg en veiligheid. Er zitten pijnlijke maatregelen tussen, absoluut. Wij staan echter voor onze handtekening en wij staan er ook voor dat wij de minister zullen houden aan haar toezeggingen wat betreft de aanbestedingseisen en dat soort zaken.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks):

Voorzitter. Voordat deze mantra nog dertig keer wordt herhaald, zou ik de volgende vraag willen stellen. Kan de heer De Jong, kan de PVV-fractie, de chauffeurs die nu in dienst zijn bij deze gemeentelijke vervoerbedrijven garanderen dat ze er niet uitvliegen door deze operatie?

De heer **De Jong** (PVV):

Voorzitter. Ik herhaal het nog eens. Ik heb zojuist aangegeven dat de Wet personenvervoer 2000 aangeeft dat de mensen bij een aanbesteding niet worden ontslagen. Daar zit geen woord Spaans bij. Ik heb het nu al een aantal keer aangegeven. Ik snap dat mevrouw Van Gent van de GroenLinks-fractie dit nogmaals aan mij vraagt. Ik onderstreep het nogmaals. In de Wet personenvervoer 2000. Daaraan zal ik de minister houden.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks):

Maar het komt uit de lengte of uit de breedte. De heer De Jong zegt de minister eraan te zullen houden. Dat interpreter ik zo: zodra er ontslagen vallen – ik ben het daar natuurlijk helemaal niet mee eens, want ik wil deze maatregel en deze aanbesteding helemaal niet – trekt de heer De Jong ten strijde. Klopt dat of gaat hij dan voor de tweede keer met zijn fractie beloftes verbreken? De PVV heeft eerder voor de motie-Roefs gestemd. Dat schept hoge verwachtingen. Nu gaan we alsnog aanbesteden en gooien we er ook nog eens een bezuiniging overheen. Ik wil even heel precies weten wat de woorden van de heer De Jong waard zijn, want zo meteen krijgen we wel te maken met ontslagen. Je zet namelijk niet drie chauffeurs op een bus en je zet niet vier mensen op een tram. Dat gaat gewoon niet gebeuren met minder lijnen. Ik wil hier dus de keiharde garantie van de heer De Jong en van de PVV-fractie dat zij, zodra er ontslagen vallen door deze aanbestedingsprocedure, als eerste ten strijde trekt.

De Jong

De heer **De Jong** (PVV):

Het is, zoals ik zojuist al heb aangegeven, in strijd met de wet als er bij een aanbesteding mensen worden ontslagen. Dat staat in de Wet personenvervoer 2000. Daar staat het.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks):

Voorzitter. Dan wil ik echt weten wat de houdbaarheid is van de garantie die de PVV nu geeft. Ik vrees dat die heel kort is, maar misschien kan de heer De Jong niet alleen mij, maar ook de chauffeurs, de bestuurders en de reizigers in de grote steden die hierbij ook niet gebaat zijn, toch nog iets preciezer geruiststellen. De heer De Jong vertegenwoordigt zogenaamd altijd de partij van de helderheid, zoals u, voorzitter, als geen ander weet, maar ik moet zeggen dat het er tot nu toe niet helderder op is geworden. Is het nu ja of nee? Geeft u, mijnheer De Jong, de garantie, niet alleen voor vandaag en morgen, maar ook voor overmorgen, volgend jaar en het jaar daarna, dat deze chauffeurs in dienst blijven?

De heer **De Jong** (PVV):

Voorzitter. Ik herhaal wat ik zojuist heb aangegeven: ik garandeer dat ik de minister zal houden aan de Wet personenvervoer 2000. Daar kunt u van op aan.



Mevrouw **Sterk** (CDA):

Voorzitter. Ik neem mijn collega waar. Dat meld ik u maar even.

In het regeerakkoord staat een knip tussen de aanbesteding, waar wij principieel voor zijn, en de bezuiniging. In de regio kan het ook, dus waarom zouden we niet "gelijke monniken, gelijke kappen" toepassen? De aanbesteding is in onze ogen dus geen bezuiniging. Wij geven dit kabinet steun om een jaar later te gaan aanbesteden. Als dat de zorgvuldigheid ten goede komt, is dat uiteindelijk het beste voor iedereen.

Mijn fractie vindt het goed dat de G3 en de minister gezamenlijk op grond van feiten onder meer hebben geconcludeerd dat er nog 20 mln. aan efficiencywinst valt te boeken en dat het lijnennetwerk kan worden verbeterd, zodat er minder lege bussen rondrijden, want uiteindelijk 68 mln. oplevert. Die bezuinigingen zijn dus verantwoord en nodig. 142 mln. wordt er bezuinigd. Het restant van 23 mln. wordt door het kabinet aangezuiverd. Uit de onderzoeken blijkt dat de directe bemoeienis van de stadsbesturen met de aanbestedingen, leidt tot zeer kostbare inefficiënties, zoals buslijnen die 1,5 mln. kosten, maar slechts € 70.000 opleveren. Daarom wil mijn fractie heel snel overgaan tot de in het regeerakkoord afgesproken ov-Randstadautoriteit, die op een nuchterder manier betere aanbestedingen zal vormgeven die een beter resultaat opleveren voor reiziger en belastingbetaler. Onze vraag aan de minister is: wat is daar op dit moment de stand van zaken?



Minister **Schultz van Haagen-Maas Geesteranus**:

Voorzitter. Het regeerakkoord is helder. Daarin staat dat ook de laatste drie grote steden het openbaar vervoer nu zullen gaan aanbesteden, net zoals dat in de rest van het land is gebeurd. Ook staat daarin opgenomen dat er 120

mln. wordt gekort op de BDU. Er zijn ook nog andere kortingen, maar die gelden voor het hele land.

Ik begrijp de vragen die in de Kamer leven wel. Men vraagt wat hiervan nu precies de betekenis is. Hierover heb ik in de afgelopen maanden uitgebreid gediscussieerd, zowel in de Tweede Kamer als met de portefeuillehouders in de drie stadsregio's. Gezamenlijk hebben wij een reeks besparingsmogelijkheden verkend. Wij delen de uitkomsten van deze verkenningen op dit moment met de Kamer. De portefeuillehouders in de drie stadsregio's bevestigen dit beeld in hun brief van 21 juni aan de voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu. Ik ben mij ervan bewust dat zij ook andere conclusies dan ik trekken uit de resultaten. Zij bevestigen echter wel dat de inhoud van de rapporten en de cijfers overeenkomstig de werkelijkheid is. Mijn conclusies en besluiten, die ik heb getrokken en genomen op basis van de uitgevoerde verkenningen, heb ik verwoord in mijn brief aan de Kamer van 6 juni.

De hoofdpunten uit die brief zijn dat het mogelijk is om de bezuinigingstaakstelling voor de G3 verregaand te realiseren door een andere inrichting van het ov-netwerk en een andere organisatie van de exploitatie. De cijfers gaan in de Kamer in vele vormen over tafel. Je kunt de rijtjes op allerlei manier achter elkaar plakken. Het komt echter neer op mogelijkheden om 20 mln. reguliere efficiencywinst te behalen, om 68 mln. efficiencywinst te behalen door rationalisering van het netwerk en ook nog om 46 mln. efficiencywinst te behalen in de G3. Over deze 46 mln. heeft men echter in de G3 gezegd: wilt u ons die niet afnemen, want daar hebben wij al andere bestedingen tegenover staan. Dat heb ik naar de Kamer gestuurd, maar ik heb dit geld wel buiten het rijtje gehouden. Het gaat dus al om 134 mln. Gezien het feit dat hier bovenop de extra korting op de BDU komt die in het hele land geldt, heb ik gezegd dat ik bereid ben om uiteindelijk de G3 met 23 mln. tegemoet te komen. Als men immers echt een rationalisatieslag wil maken, zal men daarvoor ook weer moeten investeren. Dat heb ik gezegd aan de wethouders.

Volgens mij is het dus mogelijk om het alleen met verschillende vormen van efficiency te doen. De wethouders hebben gevraagd of zij ook mogen spreken over prijsverhogingen en of zij ook de overige BDU-gelden erbij mogen betrekken. Het gaat daarbij dus om de 32 mln. en de 22 mln. die ik in het rijtje heb opgenomen. Dit is iets waarmee men zelf is gekomen. Zij mogen dit wat mij betreft ook op andere manieren vormgeven. De korting op de subsidie van rijkswegen zal echter blijven. Die korting is er niet voor niets. Al eerder in debatten is gezegd dat wij 18 mld. moeten bezuinigen. Die bezuinigingen komen in alle sectoren terecht. Het spoor moet 160 mln. besparen. Voor wegen is een heel flink deel van het geld verdwenen. Wij spreken bij het stadsvervoer over ongeveer 15% korting. Mijn eigen ministerie moet 17,5% inleveren. Dit heeft voor alle sectoren consequenties, dus wat mij betreft ook voor het openbaar vervoer. Het stadsvervoer is geen onderdeel dat was uitgezonderd van de bezuiniging. Het valt gewoon onder de bezuinigingen.

De rationalisering waarover wij nu spreken, wordt steeds gepresenteerd als een kaalslag. Ja, er zal wat veranderen, maar "kaalslag" is niet het juiste woord. Het is absoluut niet de bedoeling dat wij tot een kaalslag komen. Juist daarom hebben wij de verkenningen gedaan en daarom hebben wij gezamenlijk het rapport door Conquist laten opstellen. Wij hebben het over een herontwerp van het ov in de grote steden. Dat herontwerp komt

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

een grote groep reizigers ten goede die dagelijks van huis naar werk reist. De verhoogde kostendekkingsgraad op deze lijnen draagt wat mij betreft juist bij aan een bestendiger ov dat minder afhankelijk is van overheids subsidies. Immers, gemiddeld 60% van de prijs van de ov-kaartjes bestaat uit subsidie. Dun bezette lijnen in de drie grote steden – uit de verkenning van Conquist blijkt dat dit er nogal wat zijn – vragen nu om een blijvend groot aandeel van de aanspraak op publieke middelen. Dit zijn lijnen met een lage tot zeer lage bezettingsgraad en daarmee ook een lage kostendekkingsgraad. Heel vaak zijn dit buslijnen. Dit betekent dat er een andere invulling komt van het openbaar vervoer. Er wordt daarin gesneden, maar dit komt ten bate van de "dikke" lijnen. Er is geen sprake van een verslechtering, maar van een verandering van het openbaar vervoer die wat mij betreft uiteindelijk beter uitwerkt.

In de brief staat nog een belangrijk punt en dat is de aanbestedingsdatum. Ik probeer mee te denken met de wethouders. Ik zie waar de mogelijkheden om te bezuinigen zitten. Ik zie ook hoe lastig de positie van de wethouders is. Zij moeten het netwerk opnieuw inrichten. Politieke raden stellen altijd heel veel eisen aan het openbaar vervoer: om de zoveel meter een halte, nieuw materieel en noem maar op. Dat maakt het voor die wethouders ongelooflijk lastig. Dit is een van de redenen dat ik heb gezegd dat ik mogelijkheid bied om per 1 januari 2013 de aanbestedingsplicht in te vullen in plaats van per 1 januari 2012. Ik bied ook de mogelijkheid om 23 mln. minder te besparen. Ik geloof dat dit bedrag ook nog uit de bezuiniging kan komen, maar omdat het allemaal in korte tijd moet, zal men dit bedrag nodig hebben om te kunnen investeren.

De heer **Monasch** (PvdA):

Uit de cijfers blijkt dat u, wanneer u dit pakket in de markt aanbesteedt, maximaal 20 mln. wint. Iedereen hier erkent die berekening van PwC. Er is dus nog 20 mln. te halen. Dan is er nog 100 mln. over. Als ik u goed beluister, zullen er veel buslijnen en tramlijnen verdwijnen. Dat is een politieke keuze. Het gaat nu even niet om die politieke keuze, maar om de berekening. Gaan de gemeenten aanbesteden op basis van het nieuwe model of op basis van het huidige serviceniveau?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Ik ben het niet eens met de eerste zin van de heer Monasch, waarin hij aangeeft dat er met de aanbesteding alleen maar 20 mln. efficiencywinst behaald kan worden. Als je goed aanbesteedt met het nieuwe netwerk voor ogen, dan kun je daar 20 mln. plus 68 uit het rapport-Conquist uit halen. Misschien is dat nog wel meer, want die 20 mln. was gebaseerd op de schatting van PwC dat de voordelen konden oplopen van 8 mln. tot 40 mln. Wij zijn netjes in het midden gaan zitten.

De heer **Monasch** (PvdA):

Dat kunt u van mij ook krijgen. Besteden de gemeenten het pakket aan dat nu wordt aangeboden in die drie steden of het pakket dat uit de voorstellen van Conquist en anderen naar voren komt?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Zij bieden een pakket aan dat een gerationaliseerd netwerk inhoudt. Ik hoop niet dat zij zich baseren op het huidige pakket. Dan heeft de aanbesteding geen zin, want

dan zet je precies hetzelfde in de markt. Het gaat erom dat men opnieuw naar het netwerk kijkt en dat men opnieuw kijkt hoe voor de dikke stromen reizigers zo goed mogelijk openbaar vervoer is te realiseren. Dat betekent dus niet om de paar meter een halte, bussen die gelijk op rijden met een tram of bussen die op tijdstippen rijden waarop er nauwelijks passagiers zijn. Men moet kijken hoe men die dikke stromen reizigers kan bedienen. In de aanbesteding moet daarom iets anders in de markt worden gezet.

De heer **Monasch** (PvdA):

Dan nu de kern van mijn vraag. Wat betekent dat voor het huidige personeel? Er wordt een gerationaliseerd model aanbesteed. Gaat het personeel uit het oude model dan mee? Als ik de markt een beetje begrijp zal dat niet het geval zijn. Het zal eerder een kwestie zijn van: dit is het gerationaliseerde model en Veolia, Arriva zeg het maar. In dat model zitten minder tramlijnen, minder buslijnen, dus zit er ook minder personeel in.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Dat kan het gevolg zijn. De vertegenwoordiger van de PVV zegt de hele tijd terecht dat in de WP2000 staat dat als gevolg van aanbesteding personeel niet ontslagen zal worden. Wij besteden aan, maar is er ook een korting. Er is ook een wens tot rationalisatie van het netwerk. Ik en Conquist zijn uiteindelijk niet degene die daar invulling aan gaan geven, want Conquist heeft alleen maar berekend of het ook haalbaar is. Dat zullen de decentrale overheden, de drie steden, zelf gaan doen, maar dat kan zeker consequenties hebben, net als dat alle andere bezuinigingen die dit kabinet moet doen om die 18 mld. te halen, consequenties kunnen hebben. Of dat effect heeft op het personeel is ervan afhankelijk in welke constructie ze zitten. Als ze gemeentelijk personeel zijn, zullen ze ergens anders een plek moeten krijgen. Of het is op een andere manier ingeregeld. Maar nogmaals, uiteindelijk bepaalt de stad wat en hoe zij gaat aanbesteden. Ik heb echter ook altijd gezegd dat het consequenties zal hebben, maar niet als gevolg van de aanbestedingen.

De **voorzitter**:

Het woord is aan mevrouw Van Gent, want ik heb de heer Monasch al drie keer gehoord en dan wordt het weer 2.30 uur net als gisteren.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks):

Moet ik de minister dan als volgt begrijpen? Ik vraag het haar nog een keer indringend, want dat lijkt mij ook voor de PVV-fractie van belang in verband met de houdbaarheidsdatum. Gaat er bij de aanbesteding geen personeel uit, maar door de bezuiniging wel? Hoor ik de minister dat nou zeggen? Dat is mijn eerste vraag.

Mijn tweede vraag is deze. De heer Aptroot zei net dat de drie VVD-wethouders niet kunnen rekenen, omdat de cijfers hun brief niet kloppen. Is de minister ook van mening dat de drie VVD-wethouders in de drie grote steden terug naar school moeten om te leren rekenen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Het antwoord op uw eerste vraag is: als gevolg van de aanbestedingen zullen mensen inderdaad niet ontslagen worden. Als gevolg van de bezuinigingen kan het zo zijn dat mensen ontslagen worden, althans dat ze niet meegaan met de aanbesteding. Het is ook mijn verwachting dat dat gebeurt. Als je bijvoorbeeld gaat rationaliseren

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

en je voor tram en metro kiest en minder voor bus, dan heeft dat consequenties. Maar nogmaals, ik kan niet zeggen dat het zo is, want dat is uiteindelijk aan de grote steden, maar dat is wel mijn verwachting. Een aanbesteding conform WP2000 heeft dat effect zelf echter niet. Ik zie u steeds verwijzen naar de PVV, maar zij is daar steeds consistent in geweest.

Dan de G3-wethouders. Ten eerste hebben ze een deel van het plaatje aan u laten zien in hun brief. Zij zeggen namelijk: wij willen nog wel even de 1,1% erbij rekenen. Ik heb in de brief aan de Kamer laten zien dat die 1,1% van de BDU wat mij betreft geen bezuiniging is, maar stoppen met een extraatje. Het is ook niet te kwader trouw, zoals zo-even werd gezegd. Nieuwe kabinetten kunnen immers altijd besluiten om een extra vergoeding niet meer te geven. Dat heeft in het regeerakkoord gestaan. Dat is altijd helder geweest, ook in het verleden. Vroeger was die 3%. Ik geloof dat het vorige kabinet die teruggebracht heeft naar 1,1%. Dit kabinet brengt die terug naar 0%.

Ten tweede laten zij zelf niet meer zien dat de 46 mln. die zij ook nog kunnen bezuinigen, er ook nog in zit. Daarvan heb ik gezegd: daar hebben jullie al bestedingen voor gevonden, dus die zal ik nu niet meerekenen. Maar dat moet ook nog in het rijtje staan.

Ten derde hebben ze zelf aangegeven dat de overige BDU – dat is die 22 mln. – wat hen betreft ook nog een optie zou kunnen zijn. Dan heb ik ook de berekening sluitend van de heer Aptroot, die nog 22 mln. kwijt was. Die is ook zelf door de wethouders als mogelijkheid ingebracht.

Daarnaast moet u zich ook voorstellen dat er, ik geloof, 1,7 mld. in totaal aan BDU naar het land gaat. Daarvan gaat 51% naar de drie gemeenten. Het totaalbedrag van het land zal dus iets hoger zijn, want de drie gemeenten zitten op 1 mld. Naar de drie grote steden gaat dus 1 mld. BDU. De bezuiniging die erop zit, kunt u dan ook een beetje in perspectief zien. Er zit nog steeds heel veel geld voor het ov in de drie grote steden.

Mijnheer de voorzitter ...

De voorzitter:

Mevrouw Van Gent heeft nog een vervolgvraag.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks):

O, dank voor het geluid. Dat is helemaal geweldig.

De voorzitter:

Ik ben er altijd voor u, mevrouw Van Gent.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks):

Dat weet ik toch, voorzitter.

Ik concludeer dat de minister glashelder aangeeft dat die baangaranties maar absoluut tijdelijk zijn en dat de heer De Jong toch wel een probleem heeft, maar ik zal hem dat in tweede termijn zeker nog vragen.

De voorzitter:

Hebt u nog iets aan de minister te vragen?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks):

Die afspraken zijn dus gewoon niks waard.

Aan de minister wil ik iets vragen over de VVD-wethouders. Hoe is het mogelijk dat de wethouders die de minister zo nabij staan, haar niet ervan kunnen overtuigen dat wat zij beoogt, rampzalig is voor de drie grote steden? Het is volstrekt logisch dat zo veel geld van de BDU-uitkering naar de drie grote steden gaat, omdat daar het aantal rei-

zigers het allergrootst is. Dat is een volstrekt logische connectie.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik geef het totaalbedrag aan om te laten zien dat er nog heel veel geld is. De wethouders van de drie grote steden hebben een ander belang. Het is logisch dat zij zich verzetten tegen de bezuinigingen, want daardoor moeten zij ingrijpen in hun ov-netwerk. Als minister ga ik na of wij dit op een goede manier kunnen vormgeven, omdat ik het ov voor de grote steden belangrijk vind; het is een belangrijk onderdeel van het vervoer. Er liggen drie rapporten aan ten grondslag. Er zijn ook andere middelen die je kunt inzetten – die staan ook op mijn lijstje – en die je kunt gebruiken om de taakstelling te realiseren. Ik heb het vertrouwen dat er een goed gerationaliseerd ov-netwerk komt, dat er extra druk komt op de andere mogelijkheden om efficiencywinst te behalen en dat dit op een goede manier kan. Ik heb ook gezien dat het krap is. Daarom heb ik aangegeven dat ik nog 23 mln. van mijn eigen budget aan deze steden wil geven. Dit had ik ook niet kunnen doen, maar ik heb het gedaan omdat ik meedenk met deze wethouders. Ik vind dat ik in goed overleg heb gekeken naar de mogelijkheden en onmogelijkheden.

Dat men nog steeds niet blij is, begrijp ik. Het is een hartstikke lastige politieke discussie. Als je één bus die leeg naar een buurt rijdt, wilt schrappen, ontstaat er al een lastige discussie, laat staan als je een heleboel bussen wilt schrappen. Dat mag echter geen reden zijn voor het Rijk om dit maar te blijven subsidiëren. Het Rijk gaat 18 mld. korten op diverse beleidsterreinen, ook op het ov; het zal gewoon minder subsidiegeld overmaken aan het ov in de drie grote steden.

De heer Bashir (SP):

Toen ik deze minister voor het eerst ontmoette in een algemeen overleg ter kennismaking, vroeg ik haar: hoe komt u aan dat bedrag van 120 mln.? Zij verwees naar rapporten uit 2005. Later moest zij toegeven dat deze rapporten oude cijfers bevatten, omdat sinds 2005 al meer dan 120 mln., om precies te zijn 160 mln., is bezuinigd. Zij moest toegeven dat de bezuiniging van 120 mln. niet door efficiencywinst kan worden bereikt. Er wordt nu 32 mln. bezuinigd op de kaartjes; de tarieven moeten omhoog; er wordt bezuinigd op de veiligheid. De minister heeft blunders gemaakt. Waarom herstelt zij deze niet?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

De heer Bashir heeft mij ooit gevraagd hoe het bedrag van 120 mln. in het regeerakkoord is terechtgekomen. Dat heb ik nagevraagd; ik heb het regeerakkoord immers niet gemaakt. Het bedrag was gebaseerd op een onderzoek uit het verleden waaruit bleek dat er een efficiencywinst van 15% viel te behalen. Inmiddels hebben de gemeentelijke vervoersbedrijven, het GVB, de RET en de HTM, al heel veel extra efficiencywinst behaald; dat erken ik. De tijd staat echter niet stil. Dat geldt overigens ook voor de rest van Nederland. Wij moeten continu verbeteren en wij moeten blijven zoeken naar efficiencywinst. Dat zal ook straks in alle andere regio's weer gelden.

Het is geen fout en het is haalbaar, zoals nu blijkt. Wij brengen hier immers het lijstje in beeld waaruit blijkt dat het kan. Het gaat om zowel de efficiency van de bedrijven – ik denk aan de inkoop en de samenwerking – als de rationalisering van het netwerk, als het bedrag van 46 mln., dat ik nog niet eens heb meegerekend omdat zij dit

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

zelf al hebben uitgegeven. Dat rekensommetje levert 134 mln. op. Ik wil het nogmaals zeggen: juist omdat ik meekijk met de G3-wethouders en omdat ik weet dat het een moeilijke opgave is omdat er ook sprake is van andere BDU-kortingen, heb ik in overleg met hen gezegd: wat mij betreft is het goed om 23 mln. van het totaal af te trekken en dan hebt u een goede uitdaging. Het vergt politieke moed in de steden om te gaan rationaliseren en er het beste uit te halen voor de grote stromen reizigers.

De heer **Bashir** (SP):

De minister spreekt over efficiencywinst. Er is geen efficiencywinst. Er wordt gewoon bezuinigd op de kwaliteit door lijnen te schrappen. Als er minder bussen rijden, komen er minder buschauffeurs. Zo wordt er ook bezuinigd op het personeel. Er wordt tevens bezuinigd op de veiligheid, want als er geen conducteurs zijn, is er geen veiligheid meer in het openbaar vervoer; daar zijn die conducteurs immers voor aangesteld. Het kabinet, waar deze minister deel van uitmaakt, heeft bij zijn aantreden een hand uitgestoken naar de oppositie in de Tweede Kamer. Ik vraag de minister dan ook of zij bereid is om naar alternatieven te zoeken, zodat deze bezuinigingen, die ten koste gaan van de bereikbaarheid en de economie van de grote steden, niet door hoeven te gaan.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Nogmaals, ik ga ervan uit dat het niet ten koste van de bereikbaarheid gaat. Je krijgt een ander ov-netwerk, maar daarmee geen slechter ov-netwerk. Het gaat ook zeker niet ten koste van de economie.

Daarmee kom ik meteen op een aantal vragen, in het kader van de snelheid van het debat. Er werd gevraagd: als via de PHS-corridors meer mensen worden vervoerd, komen die dan niet in het ov terecht? Juist de grote stromen leiden vaak naar de stations; die leiden vaak juist langs de economische activiteiten. Daarom maak je juist de dikke stromen nog beter kostendekkend. Ik geloof dus niet in de afbraak daarvan.

Nogmaals, het kabinet neemt een heleboel besluiten. Die nemen wij niet omdat wij het zo leuk vinden om te bezuinigen, maar omdat wij niet in Griekse toestanden terecht willen komen. Dan moeten wij misschien nog veel meer bezuinigen dan ons lief is. Wij nemen verantwoordelijkheid voor de toekomst, op alle terreinen, ook op dit terrein. Ik ben niet bereid om andere bezuinigingen dan deze te vinden, want op alle plekken doet het pijn. Wij hebben het ook bij het spoor en de weg gedaan.

Als ik de portefeuilles van mijn collega's bekijk – ik wijs op de discussie over het pgb van vandaag – moet het overal voor een deel gedragen worden, ook hier. Als je het totaalplaatje van de BDU voor de drie grote steden bekijkt, is dat nog steeds 1 mld. Als je de bezuiniging daarvan aftrekt, is dat volgens mij alleszins reëel, zeker in verhouding tot de bezuinigingen die ook op andere plekken worden doorgevoerd.

De **voorzitter**:

Ik stel voor dat de minister even ingaat op de vragen die zijn gesteld en dat wij daarna nog een kort en puntig interruptierondje doen.

De heer **Bashir** (SP):

Ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag.

De **voorzitter**:

De minister continueert en dan maken wij daarna nog een kort vragenrundje.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Voorzitter. Er is gevraagd ...

De heer **Bashir** (SP):

Voorzitter. Ik heb een punt van orde. Het is wel de bedoeling dat wij hier een debat met elkaar voeren.

De **voorzitter**:

Dat begrijp ik, mijnheer Bashir, maar u hebt twee keer dezelfde vraag gesteld en twee keer hetzelfde antwoord gekregen. We kunnen zoals gisteravond tot half vier doorgaan, maar volgens mij is het antwoord inmiddels duidelijk.

De heer **Bashir** (SP):

Ik heb een vraag gesteld over de uitgestoken hand, want die is expliciet door het kabinet benoemd. Ik wil in dit geval van die uitgestoken hand gebruikmaken.

De **voorzitter**:

De minister mag nog even antwoorden op die vraag.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Volgens mij heb ik expliciet antwoord gegeven op die vraag. De heer Bashir steekt zijn hand niet uit, maar hij vraagt: wilt u de bezuinigingen ergens anders zoeken? Ik heb aangegeven dat die bezuinigingen er voor mijn eigen terrein, het spoor en de weg, al zijn. Maar dat geldt ook voor allerlei andere beleidsterreinen. Het enige wat de heer Bashir kan doen, is in december zelf de begroting amenderen. Als je ergens op bezuinigt, gaat het altijd ten koste van iets. De bezuiniging is volgens mij alleszins reëel in relatie tot andere bezuinigingen.

Ik kom op de discussie over tariefsverhogingen. Mevrouw Van Gent vroeg of daarbij de inkomstenderving is meegenomen. Ja, want NEA geeft aan dat de hogere opbrengsten uiteindelijk de gedeelde inkomsten ver overtreffen, namelijk met 32 mln.

De heer Monasch vroeg waar treinreizigers naartoe moeten als ze de stad in komen. Dat heb ik net al gezegd. De kern is juist het versterken van de dikke stromen. Het lokale ov moet dus op de dikste stromen aansluiten en die komen met name uit de trein. Ik ga ervan uit dat de grote steden de dragende lijnen van het netwerk overeind houden en dat die door de rationalisering alleen maar verder versterkt worden.

Het kan heel goed het geval zijn dat de reiziger soms verder moet lopen. Sommige gemeenten zeggen op dit moment: elke 400 meter een halte. Dat verschilt per stad, want overal zijn verschillende eisen. Het kan ertoe leiden dat je soms een langere afstand krijgt, maar dat je de dickere stromen bedient. Wat mij betreft, moet dat ook kunnen. Als mensen minder mobiel zijn, moet een gemeente alternatieve vormen van vervoer, bijvoorbeeld de taxi op afroep, kunnen realiseren.

Is een tariefstijging van 14%, ver boven het gemiddelde, redelijk? Nogmaals, het is uiteindelijk aan de steden of zij dit instrument inzetten. Dat doe het Rijk namelijk niet. Ik zeg wel het volgende, want er werd om mijn mening gevraagd. Het openbaar vervoer is een van de meest gesubsidieerde sectoren. De kostendekkingsgraad van de tram is 58%, van de metro 77% en van de bus "slechts"

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

38%. In dat licht acht ik een tariefstijging van 14% redelijk. Bovendien blijkt uit het NEA-onderzoek dat bij deze stijging de inkomsten hoger worden, ondanks het feit dat sommige reizigers niet meer voor het ov zullen kiezen.

Ik weet niet wat ik nog meer moet zeggen in antwoord op de vraag of ik wil afzien van de aanbesteding en de bezuinigingen, maar ik heb in ieder geval een voorstel gedaan om de BDU te korten. Dat verwerk ik ook in mijn begroting. Ik zie daar ook geen alternatieven voor. Mocht een meerderheid in de Kamer daar wel een alternatief voor zien, dan zie ik dat tegemoet. De aanbesteding is onderdeel van het regeerakkoord en daar staan wij ook inhoudelijk achter.

De heer Monasch heeft gevraagd of het niet uitkeren van de 1,1% geen wijziging van de spelregels is. Ook hierop ben ik al ingegaan. Het gaat om extra geld. Het is bekend dat dit in een politieke omgeving iedere keer gewijzigd kan worden. Dat is in de afgelopen jaren ook gebeurd.

Komt de tariefstijging terecht bij de burger? Een tariefstijging in de vorm van een duurder kaartje of door meer afschrijving van de ov-chipkaart komt inderdaad bij de burger terecht. Ik heb echter al gezegd dat ik dat redelijk acht omdat het openbaar vervoer een van de meest gesubsidieerde sectoren is.

De heer Monasch heeft verder gevraagd of ik op mijn besluit een effectentoets kan laten uitvoeren. Ik vind dat niet nodig. Ik heb ook geen blauwdruk of een uitvoeringsplan op tafel gelegd. Ik heb samen met de wethouders bekeken wat mogelijk is bij een rationalisatieslag. Conquist heeft gekeken naar andere steden en naar andere landen waar dit is gedaan. Het is een voorbeeld, maar de steden kunnen zelf een andere variant gebruiken. De invulling en de uitvoering zijn uiteindelijk aan de steden. Zij zullen ook zelf die afweging moeten maken.

De vragen komen enigszins met elkaar overeen. Ik meen dat ik de antwoorden op de gestelde vragen heb gegeven. Nogmaals, dit kabinet heeft gezegd 1. dat het aanbesteding in de drie grote steden wil en 2. dat daaraan een korting ten grondslag zal liggen. Ik heb aangegeven hoe die korting in overleg kan worden opgebouwd. Ik vertrouw daarop. Ik verwacht ook dat de steden daarmee aan de slag gaan als wij die aanbesteding wettelijk goed hebben ingevuld. Ik hoop dat zij zo snel mogelijk overgaan tot de rationalisatie van het netwerk en daarmee ook voor de toekomst een betrouwbaar openbaar vervoer in de steden realiseren.

De voorzitter:

Mij blijkt dat een enkeling behoefte heeft aan een tweede termijn. Mijnheer Monasch, ik zie dat u wilt interrumperen. Kunt u uw opmerking niet bij uw tweede termijn betrekken?

De heer **Monasch** (PvdA):

U had gezegd dat wij een slotronde zouden houden aan het einde van de eerste termijn van de regering.

De **voorzitter**:

Ga uw gang. Kort.

De heer **Monasch** (PvdA):

Vanochtend heeft minister Verhagen in dit huis gezegd dat de vijf marktprojecten van dit kabinet de nieuwe markteffectoetsen moeten ondergaan waartoe het kabinet op basis van het SER-advies heeft besloten. Zegt deze

minister nu dat zij dat niet doet, terwijl de heer Verhagen vandaag nog heeft gezegd dat op de vijf marktprojecten van dit kabinet de verzwaarde markteffectoets van toepassing is?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

In dit geval dient niet het kabinet een uitvoeringsplan in. De steden hebben zelf de vrijheid om te bepalen welke variant zij bij de nieuwe aanbesteding gaan toepassen. Het Rijk zal dat dus niet toetsen. Ik weet niet op welke marktprojecten de heer Monasch doelt, maar dat zullen ongetwijfeld projecten van de heer Verhagen zelf zijn. Dat is dus rijksbeleid.

De heer **Monasch** (PvdA):

Volgens mij is de minister niet op de hoogte van de spelregels van dit kabinet. Het gaat erom dat de minister verplicht tot aanbesteden. Daarmee verplicht zij dus tot marktwerking. In dat geval is zij conform de regels van het kabinet verplicht om de markteffectoets uit te voeren voordat zij overgaat tot een verplichte aanbesteding.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Aanbesteding sec hoeft niet te leiden tot veranderingen. Het gaat hier om een korting. Die korting wordt ingevuld door andere partijen. Ik kan daar niet op toetsen. Ik weet ook nog niet voor welke invulling zal worden gekozen. Die kortingen zullen de steden namelijk uiteindelijk zelf via de rationalisatieslag moeten vormgeven. Ik kan dat dus niet beoordelen. Ik wil dat ook niet doen omdat ik denk dat het geen taak van het Rijk is.

De heer **Monasch** (PvdA):

De minister beantwoordt de vraag niet. Zij verplicht toch tot marktwerking? Omdat zij verplicht tot marktwerking, moet zij voorafgaand toetsen welke consequenties dat heeft.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

U vraagt mij om te toetsen wat de korting met 120 mln. gaat betekenen. Als u doelt op de markteffectanalyse op aanbesteding, deze is gedaan bij de evaluatie van de WP2000 in 2006, dus die wil ik u toesturen.

□

De heer **Bashir** (SP):

Voorzitter. Nu wij de minister hebben gehoord, blijkt wat het beleid van dit kabinet betekent. Er gaan heel veel lijnen van de bus verloren, net als bij de tram. De tarieven van het openbaar vervoer worden flink verhoogd. De veiligheid is straks niet meer in goede handen, terwijl dit kabinet altijd een grote mond had over veiligheid. De minister zegt dat overal op wordt bezuinigd, maar we horen niets over de hypotheekrenteaftrek of de winstbelasting voor grote bedrijven.

De **voorzitter**:

Zullen we daar een andere keer over praten?

De heer **Bashir** (SP):

Om terug te komen op de begroting van de minister zelf, de minister heeft recent nog miljarden vrijgemaakt voor asfalt. Ik heb even gerekend. Met die 19 mld. die zij graag aan asfalt wil besteden, kun je het openbaar vervoer in de

Bashir

drie grote steden 162 jaar betalen. Dat zijn de keuzes van deze minister.

De voorzitter:

Als u nu ook nog even over de Hedwigepolder begint, hebben we alles weer gehad.

De heer **Bashir** (SP):

Dat zal ik niet doen. Ik kom nu op de moties, en die spreken voor zich.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening dat een goed openbaarvervoerstelsel van groot belang is voor de bereikbaarheid en de economie van steden als Amsterdam, Rotterdam en Den Haag;

spreekt uit dat maatregelen die leiden tot fors minder openbaar vervoer, grote prijsstijgingen en grootschalig ontslag van personeel in het openbaar vervoer onwenselijk zijn,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Bashir, Verhoeven, Monasch, Van Gent en Ouwehand.
Zij krijgt nr. 465 (23645).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening dat een goed openbaarvervoerstelsel van groot belang is voor de bereikbaarheid en de economie van steden als Amsterdam, Rotterdam en Den Haag;

constaterende dat de drie wethouders en de drie burgemeesters van Den Haag, Rotterdam en Amsterdam onomwonden hebben aangegeven dat de geplande bezuinigingen van de minister op openbaar vervoer zeer schadelijk zullen zijn voor de economie van de regio's waarvoor zij bestuurlijk verantwoordelijk zijn;

spreekt uit dat economische schade aan deze drie belangrijke regio's volstrekt onwenselijk is;

verzoekt de regering om gefundeerd onderzoek te doen naar de economische gevolgen van de aangekondigde bezuinigingen voor de drie stadsregio's en de resultaten van dit onderzoek aan de Kamer voor te leggen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Bashir, Monasch, Verhoeven en Van Gent. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 466 (23645).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening dat een goed openbaarvervoerstelsel van groot belang is voor de bereikbaarheid en de economie van steden als Amsterdam, Rotterdam en Den Haag;

constaterende dat de geplande bezuinigingen in het openbaar vervoer in de drie grote steden niet langer haalbaar zijn door alleen efficiencywinst maar ten koste zullen gaan van het huidige kwaliteitsniveau van het openbaar vervoer;

verzoekt de regering om alternatieven in kaart te brengen voor de bezuinigingen van 120 mln. op het openbaar vervoer in de drie grote steden en deze voor de begrotingsbehandeling van I&M aan de Kamer voor te leggen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Bashir, Ouwehand, Van Gent, Monasch en Verhoeven.
Zij krijgt nr. 467 (23645).



Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks):

Voorzitter. Weer zo'n debat waarbij ik denk: de minister is doof en blind voor wat hier allemaal gaat gebeuren. De VVD-wethouders in de grote steden krijgen ook nog een sneer. De heer Aptroot begint en de minister kopt hem dan nog verder in. Daarmee neemt zij de plaatselijke bestuurders niet serieus, die met de poten in de modder staan om een aantal zaken daar goed te regelen. Het garanderen van bereikbaarheid is niet te doen door de minister. Het aantal lijnen zal afnemen. De ene keer maakt het geen bal uit en de volgende keer, ach dan nemen we toch gewoon een taxi. Of dat niets kost! Of kunnen alleen mensen met geld zich dat nog permitteren? Het gaat volledig voorbij aan de drie grote steden waar het ov-aanbod enorm is en waar verder geïnvesteerd zal moeten worden om niet heel Nederland te hoeven asfalteren. Dat is wat er nu gebeurt. Er is al eerder gezegd dat je voor die hele korting op de BDU nog geen kilometer A4 Midden Delfland kunt aanleggen. De asfaltmachines blijven echter uitrollen en het ov kan – hoe zeg ik dat netjes – het vergeten. Het is laat en ik wilde eigenlijk iets anders zeggen. Ik zie de voorzitter dreigend kijken, dus ik houd mij in.

De heer De Jong van de PVV-fractie heeft de mantra van de Wet personenvervoer 2000. Daar gaat hij van uit, maar hij gaat volledig voorbij aan het feit dat bij bezuinigingen er natuurlijk personeel uitgaat. Bij de Wet personenvervoer 2000 is het bij de aanbesteding na één jaar ook nog maar de vraag wat er met het personeel gebeurt. Dat is een soort nepmedeleven met een zeer beperkte houdbaarheidsdatum. Ik wens de heer De Jong veel succes als hij dat gaat uitleggen in de grote steden aan de PVV-kiezers en aan alle chauffeurs die ook een beetje hun

Van Gent

hoop op hem hadden gericht. Dat was niet terecht, want hij laat hen gewoon in de steek.

Mijn fractie heeft een aantal moties mede ondertekend om deze waanzin te voorkomen. Wij willen vasthouden aan eerdere afspraken. Wij zijn tegen verplichte aanbesteding voor de grote steden en wij zitten niet te wachten op de kaalslag met acht hoofdletters. Wij zullen ons hiertegen blijven verzetten.



De heer **Monasch** (PvdA):

Voorzitter. Jammer dat er wederom niets gebeurd is met een uitgestoken hand. Bij de HTM worden vijfhonderd mensen ontslagen. Ik ben benieuwd hoe de PVV dat gaat uitleggen in Den Haag. Wij doen een handreiking om te komen tot een bestuursconvenant om op basis van een RET-model te kijken of je kunt combineren en daarbij misschien zelfs marktpartijen kunt betrekken. Nee, zegt het kabinet, wij gaan onverdroten voort. De minister kent bovendien niet eens de regels van haar eigen kabinet. Ik citeer nogmaals: "Op basis van het SER-advies moet er nu een strenge markteffectentoets komen op basis van de vijf marktwerkingprojecten van dit kabinet, waaronder deze als eerste vermeld staat." Dat zegt de heer Verhagen.

Omdat de minister helaas niet bereid is om op enig punt tegemoet te komen aan de brede kritiek in de samenleving, dien ik de volgende moties in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het kabinet voornemens is om de vijf marktwerkingprojecten die het kabinet wil uitvoeren te onderwerpen aan de markteffectentoets;

overwegende dat de verplichte aanbesteding van het openbaar vervoer in de G3 een van de vijf projecten is die hieronder vallen;

verzoekt de regering om geen verdere stappen te ondernemen in de verplichte aanbesteding van het openbaar vervoer in de G3 voordat de markteffectentoets is uitgevoerd,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Monasch en Verhoeven. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 468 (23645).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er op dit moment in Amsterdam, Rotterdam en Den Haag (G3) nieuwe grote ov-terminals worden

gerealiseerd om de verwachte groei van het aantal reizigers als gevolg van onder andere het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer te kunnen verwerken;

overwegende dat de bezuinigingen op het openbaar vervoer in de G3 zullen leiden tot drastische inperking van het openbaar vervoer waardoor er in deze drie steden gebrekkige tot zeer moeizame doorstroming zal zijn van reizigers tussen de grote ov-terminals en reizigersbestemmingen in de stad;

verzoekt de regering, in kaart te brengen wat de gevolgen zijn van de verwachte toename van reizigers in relatie tot de doorstroming van de passagiers van de ov-terminals naar de eindbestemmingen in die steden bij het wegbezuinigen van aansluitende bussen, trams en metro's,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Monasch, Van Gent en Bashir. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 469 (23645).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat door de huidige bezuinigingsplannen op het openbaar vervoer alleen in de G3 de tarieven voor de reizigers met ruim 14% zullen toenemen;

overwegende dat deze historische tariefsverhoging alleen in de G3 zal plaatsvinden;

verzoekt de regering, erop toe te zien dat er in de G3 geen landelijk bovengemiddelde tariefstijging kan plaatsvinden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Monasch, Van Gent en Bashir. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 470 (23645).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het beheer van de complexe netwerken van railinfrastructuur voor tram en metro in de stedelijke gebieden en de complete reizigersinformatie gebaat zijn bij een samenhangend aanbod op regionaal en stadsniveau;

overwegende dat het van groot belang is voor de bereikbaarheid en veiligheid dat het beheer en de aansturing

Monasch

dient te geschieden vanuit één verantwoordelijke organisatie;

overwegende dat effectief optreden tijdens extreem slechte weersomstandigheden, calamiteiten en grootschalige manifestaties een integrale aanpak vraagt die moeilijk aan diverse commerciële partijen valt te delegeren;

overwegende dat lering moet worden getrokken uit de problemen die zijn ontstaan tussen de NS en ProRail waardoor reizigers onvoldoende worden ingelicht over calamiteiten, stremmingen of wisselingen in de dienstregeling;

overwegende dat veel verantwoordelijke partijen en beheerders leiden tot versnippering en inefficiëntie, wat ten koste gaat van de dienstverlening en het oplossen van het mobiliteitsprobleem in de Randstad;

verzoekt de regering om het eigendom en het beheer van reizigersinformatie in handen te houden van één overheidsorganisatie per stadsregio die deze taken en verantwoordelijkheden op zich neemt, met als gevolg een efficiënter verkeersmanagement, beter aansluitende dienstregelingen en sneller uitgevoerde maatregelen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Monasch, Van Gent en Bashir. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 471 (23645).

Ik heb de heer Aptroot over het hoofd gezien. Dat spijt mij bijzonder. Ik roep eenieder op om even rechttop op de stoel te zitten om te luisteren naar het betoog van de heer Aptroot.

□

De heer Aptroot (VVD):

Voorzitter. We praten vanavond over het aanbesteden van het openbaar vervoer en we praten ook over een bezuiniging die deels via aanbesteden kan worden gehaald, maar deels ook niet. Dat is ook erkend. Daar worden andere maatregelen, onder andere een prijsverhoging, tegenover gesteld.

Het aanbesteden is op zich ook geen nieuw voorname. Dat stond al in de Wet personenvervoer 2000. Het is in alle andere steden, overal in de regio en in de provincie, al gedaan. De drie steden hebben het uitgesteld, omdat er tijdens het vorige kabinet via een motie-Roefs de gedachte was dat ze er misschien aan zouden kunnen ontkomen. De nieuwe regering heeft echter besloten: als we aanbesteden, doen we het overal. We maken geen uitzondering. Het gevolg is dat het nu in de drie grote steden moet gebeuren. Elders in het land is het al gebeurd. Er kan worden geroepen dat het overal een ramp was, maar dat is niet waar. We hebben beter openbaar vervoer gekregen tegen lage kosten. Dat is gewoon aangetoond. Dat zou dus ook in de grote steden kunnen.

Dat het niet makkelijk is en dat de bezuinigingstaakstelling best zal betekenen dat her en der een bus minder rijdt, dat is zo. Maar het is hier al genoemd, ook door collega's. Er rijden mede onder politieke druk soms ook op tijdstippen en op lijnen bussen waar eigenlijk geen rei-

ziger voor te vinden is. Dat zeggen ook mensen van de drie bedrijven in de grote steden.

De heer Bashir (SP):

Naar aanleiding van de discussie met de heer De Jong heb ik een vraag aan de heer Aptroot. Erkent hij dat er door de voorgenomen bezuinigingen van het kabinet wellicht ontslagen zullen vallen? De heer De Jong heeft dat ontkend.

De heer Aptroot (VVD):

In de eerste plaats heeft de heer De Jong gezegd dat het aanbesteden geen invloed heeft op de rechtspositie van de medewerkers, wie daar ook gaat rijden straks. De HTM in Den Haag mag meedoen, maar ook andere bedrijven. Als je bezuinigt, dan is het wel mogelijk dat ergens arbeidsplaatsen vervallen. Ik weet één ding zeker: grote klappen vallen op de ministeries. En omdat het gelukkig aangekondigd is en het niet per 1 januari is gebeurd, en ook niet allemaal per 1 juli aanstaande gebeurt, is er de kans om bijvoorbeeld het natuurlijk verloop daarvoor te gebruiken. Het is echter niet uitgesloten dat ergens op een ministerie straks een ontslag valt, dat er elders bij de overheid een ontslag valt. Ik ben geen directeur van de HTM of een ander bedrijf dat het misschien overneemt. Ik weet niet of daar ooit een besluit wordt genomen om mensen te ontslaan. Dat zou jammer zijn, maar het zou kunnen. Het heeft op zich nul komma niets te maken met het aanbesteden.

De heer Bashir (SP):

Ik ben het niet eens met de heer Aptroot. Ik waardeer wel dat hij zo eerlijk is om te zeggen dat er door die bezuinigingen waarschijnlijk ontslagen zullen vallen. Dat weigert de heer De Jong te erkennen.

De heer Aptroot (VVD):

Nee, ik zeg niet dat er ontslagen zullen vallen. Ik zeg: ik sluit het niet uit. Als wij helemaal niets doen, dan zou het overigens best zo kunnen zijn dat zelfs dan in de grote steden gemeentebesturen hadden besloten dat daar wat verandert. Wij hebben het hier over de BDU, die vette subsidie aan de steden. Ik lees dat gemeentelijke apparaten her en der gaan krimpen, gezien de andere financiële situatie. Dat proberen zij via natuurlijk verloop te doen. Iemand die zegt dat er in deze financiële situatie nergens een arbeidsplaats vervalt, is iemand die de Griekse mentaliteit heeft en beloftes maakt waardoor uiteindelijk de boel naar de knoppen gaat. Dat is niet verstandig, maar ik weet dat de SP dat soort verhalen altijd houdt.

De heer Bashir (SP):

De heer Aptroot kan hier natuurlijk genoeg goedkope praatjes houden. Je kunt alles erbij halen, maar het feit blijft dat hier gigantisch wordt bezuinigd onder het mom van efficiëntie. Uiteindelijk blijkt dat er geen sprake is van efficiëntie, maar van keiharde bezuinigingen. Misschien, wellicht of waarschijnlijk, hoe je het ook wilt zeggen, zullen er daardoor ontslagen vallen. Dat is de verantwoordelijkheid van dit kabinet en van de partijen die daarvoor kiezen.

De heer Aptroot (VVD):

Ik ben wethouder geweest in een wat kleinere gemeente. Wij gingen in een beperkt aantal jaren van 345 naar 235 arbeidsplaatsen terug. Dat was ook nodig. We hebben dat

Aptroot

gedaan zonder gedwongen ontslagen, maar door volop gebruik te maken van natuurlijk verloop. Je moet de verantwoordelijkheid laten waar die is. Ik zal niet zeggen dat het uitgesloten is dat er ergens in het openbaar vervoer een arbeidsplaats vervalt, maar één ding is duidelijk: dat komt niet door het aanbesteden, want de keuze voor het bedrijf heeft geen gevolg voor het personeelsbestand. Andere besluiten zouden dat wel kunnen hebben.

De heer **Monasch** (PvdA):

Zeer recentelijk heeft de directie van HTM besloten om 500 mensen te ontslaan, anticiperend op de bezuinigingen van dit kabinet. Herkent u dat bericht?

De heer **Aptroot** (VVD):

Ja.

De heer **Monasch** (PvdA):

Ik constateer met de heer Aptroot dat als gevolg van de plannen van dit kabinet er bijvoorbeeld bij HTM in Den Haag – ik kijk ook even naar de heer De Jong van de PVV – als gevolg van dit kabinetsbeleid 500 buschauffeurs en conducteurs, die van belang zijn voor de veiligheid in het openbaar vervoer, ontslagen worden. Dat is prima, maar dan weten we wel hoe het staat en weet de PVV waarvoor zij verantwoordelijk is.

De heer **Aptroot** (VVD):

Ik spreek dat tegen. Ik was verbaasd over dit besluit van HTM. U heeft het overigens over chauffeurs en conducteurs, maar ik heb ook gelezen dat er meer dan evenredig is geschrapt in kantoorfuncties. Ik moet nog een correctie doen. De enige die bij een aanbesteding niet zeker is van zijn baan is, is het management. Misschien is dat ook maar eens goed.

De heer **Monasch** (PvdA):

Dat is uitstekend. Maar wat minder goed is, is dat 500 mensen worden ontslagen omdat u het openbaar vervoer in deze stad zwaar achteruit wilt brengen.

De heer **Aptroot** (VVD):

De PvdA-wethouder in Rotterdam heeft aangekondigd dat er een paar duizend medewerkers bij de gemeente Rotterdam uit gaan. Dat kan. Andere steden die de afgelopen jaren zuiniger zijn geweest, hoeven die maatregelen niet te nemen want die hadden al de tering naar de nering gezet. Ieder heeft zijn eigen verantwoordelijkheid, maar aanbesteden heeft geen gevolgen voor het personeelsbestand. Andere beslissingen in het bedrijf kunnen dat wel hebben. Ik hoop dat deze openbaar vervoersbedrijven zo verstandig zijn om al lang te werken aan lean and mean, maar de kostencijfers geven dat helaas niet aan.

De heer **Verhoeven** (D66):

Voorzitter. De fractie van D66 is bepaald niet links, maar vandaag sta ik aan de kant van het linkse kamp in de Tweede Kamer. Dat komt omdat de bezuinigingsoperatie en de aanbestedingsmethode aan alle kanten rammelt. Er is geen enkel draagvlak. Ik zag hiervoor een debat van mijn collega Koolmees over de sociale werkplaats. Hij zei dat 86% van de gemeenten het niet eens was met de beslissingen, dus ook daar was geen draagvlak. Het kabinet heeft geen enkel draagvlak in de regio, maar, erger nog,

er is ook geen enkele onderbouwing. Daarom wil ik graag van de minister een brief als antwoord op mijn vragen over de loopafstanden, de frequenties en de tijden. Ik wil graag weten wat de gevolgen zijn voor de mensen. De minister is er wel op ingegaan, maar ik hoop dat zij dat iets nauwkeuriger kan opschrijven.

Ik heb een voor mijn doen uitermate simpele motie voorbereid, die door de minister zonder meer zal worden ontraden en waar de heer Aptroot zeker tegen zal stemmen. De heer De Jong van de Partij voor de Vrijheid zal er echter ofwel voor moet stemmen, ofwel er ontstaat duidelijkheid over waar hij staat zonder dat hij zich nog kan verschuilen achter een wet en allerlei andere smoesjes en hij net zoals de heer Aptroot moet toegeven dat er ontslagen zullen vallen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering om de Kamer te garanderen dat er als gevolg van de bezuinigingsoperatie "Aanbesteden OV grote steden" uit het regeerakkoord tot 2016 geen banen verloren zullen gaan, en anders direct de bezuinigingsoperatie terug te draaien,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Verhoeven, Monasch, Bashir en Van Gent. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 472 (23645).

De heer **Verhoeven** (D66):

Voorzitter. De indieners rekenen op steun, eerlijkheid en duidelijkheid van de PVV-fractie.

De **voorzitter**:

Dank u wel.

De heer De Jong ziet af van zijn tweede termijn en mevrouw Sterk heeft ons reeds verlaten. Voordat ik de minister het woord geef, schors ik enkele ogenblikken totdat zij beschikt over de teksten van de ingediende moties.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Voorzitter. Voordat ik inga op de ingediende moties, geef ik een paar korte antwoorden op enkele opmerkingen die door de diverse Kamerleden zijn gemaakt.

Er is gezegd: u stopt het allemaal wel in de weg, maar met een beetje verplaatsing kunt u het over redden. Ik wil hier eens en voor altijd dat beeld rechtzetten. Wij besteden 4,5 mld. per jaar aan trein, bus tram en metro, en 3 mld. per jaar aan de weg. Het is goed dat dit beeld een keer wordt rechtgezet. Ik denk dat 60% gesubsidieerd ook best wel eens wat minder kan. Laat ik daar duidelijk over zijn. Overigens verbaast mij de vraag van de heer Bashir. Gisteren, bij de behandeling van het jaarverslag zei hij dat ik geen cent mocht verplaatsen van weg naar

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

spoor en andersom. In dit geval zou het dus in één keer wel moeten kunnen.

De heer **Bashir** (SP):

Er was een begroting. Daarover hadden wij het gisteren. Het ging om 2010 en over bedragen die door de Kamer waren vastgelegd. De minister heeft daar vervolgens van afgeweken. Dat was de kritiek van de SP, namelijk dat in zo'n geval niet met geld mag worden geschoven. Wij hebben het nu over toekomstig geld. De minister weet waar de SP voor staat. Wij staan achter die mensen. Achter de reizigers, achter het personeel. Wat ons betreft mag er niet worden bezuinigd op het openbaar vervoer in de grote steden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Helder. Dat is waarom ik heb laten zien dat de verdeling zoals die wordt voorgesteld, namelijk dat het allemaal naar de weg zou gaan, uiteindelijk helemaal niet zo blijkt te liggen: 4,5 mld. voor trein, bus, tram en metro en 3 mld. voor de weg. Ik denk dat daarin best wat evenredigheid kan komen.

Er is ook gezegd dat ik de VVD-wethouders niet serieus zou nemen. Welnu, ik heb hen uitermate serieus genomen, maar dat betekent niet dat je er altijd uit kunt komen. Wij hebben verschillende belangen, maar ik denk dat men kan zien dat er een zorgvuldig proces is geweest, waarin wij samen zijn opgetrokken. Ik heb niet alleen gezegd: dit is de bezuiniging, zoekt u het maar uit. Ik heb echt serieus meegekeken.

De heer **Monasch** had het over de uitgestoken hand. Ik heb die gekoppeld aan het debat over de aanbesteding, maar hij noemde nu de regie op de aanbesteding. Dat is ook verwoord in een van de moties. Uiteindelijk zijn wat mij betreft de steden binnen de wet vrij om te bezien op welke manier zij de aanbesteding gaan organiseren. Daarin kunnen ook regieversies plaatsvinden. Volgens mij is dat dus wel geregeld, maar dat zal ik straks nog zeggen bij de behandeling van de motie.

Er worden iedere keer ook weer opmerkingen gemaakt in de trant van dat wij hier mensen ontslaan. Ik denk dat de heer **Aptroot** het ook al goed heeft gezegd: uiteindelijk bepalen wij niet hoe de bezuinigingen worden uitgevoerd en hoe er met personeel wordt omgegaan. De decentrale overheden, de gemeenten, zullen dat zelf gaan doen. Ik denk dat dit heel belangrijk is. Het geldt ook binnen mijn ministerie: wij zullen straks heel veel banen niet meer hebben, maar dat betekent niet dat wij allerlei mensen gedwongen op straat moeten zetten. Wij zijn juist bezig met programma's om mensen op een andere manier weer aan het werk te krijgen. Er speelt nog iets mee. Wat wij hier doen, is een korting op onze subsidie aan de steden, maar de steden kunnen ook zelf besluiten om langs andere wegen, met andere middelen, een bijdrage te leveren aan hun ov. Wij voeren die korting door omdat wij een forse bezuinigingstaakstelling hebben voor het hele Rijk.

De heer **Verhoeven** (D66):

Wat de minister zegt, klinkt allemaal wel leuk, maar dit kabinet legt voor 8 mld. aan extra taken neer bij de lokale overheden, zonder de middelen erbij te geven. Het kost al 8 mld. Hoe ziet de minister dan mogelijkheden voor de gemeenten om eigen potjes te vinden voor de bezuinigingen op het openbaar vervoer, die zij afwentelt op de grote steden? Dat is toch gewoon niet mogelijk? Wij kunnen

toch gewoon toegeven dat door deze bezuiniging de landelijke overheid, de minister, indirect gewoon een aantal mensen hun baan laat kwijtraken? Dat kan, maar daarover kunnen wij toch gewoon eerlijk zijn?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Ik zie veel mogelijkheden. Uiteindelijk hebben we het allemaal zwaar. Het Rijk heeft het zwaar, de provincies hebben het zwaar, de gemeenten hebben het zwaar, maar ik zie nog steeds keuzemogelijkheden. Gemeenten kunnen zelf bepalen waar ze hun budget voor inzetten, maar ze kunnen ook kijken hoe het openbaar vervoer meer kostendekkend kan worden. Daarmee heb je uiteindelijk ook een bekostigingsbron.

Dan wil ik overgaan naar de moties. Om de spanning er niet lang in te houden zal ik bij voorbaat zeggen dat ik ze allemaal ga ontraden.

De **voorzitter**:

Dank u wel.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Ik ga dat nu in het kort doen. Ik begin met de eerste motie, waarin aangegeven wordt dat de maatregelen niet mogen leiden tot fors minder openbaar vervoer, grote prijsstijgingen en grootschalig ontslag. Ik ontraad de aanneming van deze motie. Doel van de aanbesteding en het herontwerp van het ov is een versterking van het ov. Prijsstijgingen zijn – dat heb ik al eerder aangegeven – wat mij betreft acceptabel in het licht van het verhogen van de kostendeckingsgraad. Als gevolg van de aanbesteding zelf heb je geen ontslagen. Dat er ontslagen gaan plaatsvinden of in ieder geval een verplaatsing van functies als gevolg van de bezuinigingen, kan ik niet uitsluiten. Met andere woorden: ik ontraad de aanneming van deze motie.

De heer **Monasch** (PvdA):

Voorzitter ...

De **voorzitter**:

Ik wil het stellen van vragen eigenlijk beperken tot de eerste indiener. Zullen we het even zo doen? Anders wordt het weer nachtwerk.

De heer **Monasch** (PvdA):

Voorzitter. Van de orde. Het heeft rechtstreeks te maken met een vraag uit mijn termijn die de minister niet beantwoord heeft en die in deze motie terugkomt.

De **voorzitter**:

Een korte vraag, een kort antwoord.

De heer **Monasch** (PvdA):

Uit de berekeningen blijkt dat als gevolg van de tariefstijgingen er 7,5% minder reizigers in het ov zullen komen. Waarom neemt de minister dat voor haar rekening als zij het gebruik van het openbaar vervoer juist wil stimuleren?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Voorzitter. Ik heb ook aangegeven dat het openbaar vervoer ook weer aantrekkelijker wordt doordat er een ander netwerk wordt gemaakt. Dat trekt ook weer extra reizigers aan die gewoon een kortere reistijd van A naar B gaan krijgen. Er zal in de grote steden überhaupt een groei

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

plaatsvinden van het aantal mensen dat gebruik gaat maken van het ov. Ik deel die zorg dus niet. Er staat hier "fors minder openbaar vervoer". Ik zeg steeds: het wordt een ander openbaar vervoer, met dikke stromen en niet met dunne lijnen.

De voorzitter:

De minister continueert haar beantwoording.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Dan de tweede motie, die aangeeft dat er gefundeerd onderzoek moet worden gedaan naar de economische gevolgen van de aangekondigde bezuinigingen. Ik ontraad de aanneming van deze motie. De invulling moet worden gedaan door de stadsregio's. Zij stellen de concessies op in een democratisch besluit. Ik heb daarop geen invloed en ik weet dus ook niet welke specifieke situatie er gaat ontstaan. Ik ga dat onderzoek niet doen en geloof ook niet dat er een verslechtering zal optreden, maar dat heb ik al herhaaldelijk gezegd.

Ook de aanneming van de derde motie over de alternatieven ontraad ik. Ik heb met de G3 alternatieven onderzocht en ik zie geen mogelijkheden voor verdere alternatieven op dat vlak, of de indieners moeten erop doelen dat de middelen elders in de begroting gevonden worden en niet bij het ov van de G3. Die verkenning heb ik in constructief overleg met de G3 gevoerd. Ik heb al eerder aangegeven dat deze bezuinigingen ook bij het spoor en bij de weg zitten, dus ik kan deze niet ook nog daar gaan neerleggen en dat wil ik ook niet. Ik vind dit een evenredige verdeling over de verschillende portefeuilles.

De heer Bashir (SP):

Voorzitter. Een verduidelijkende opmerking. De strekking van het dictum van de motie is dat de minister ergens anders in haar ministerie die gelden vindt en dus niet binnen de G3.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Daar gaf ik ook antwoord op. Ik zei eerst: binnen de G3 hebben we de alternatieven onderzocht. Ik zou niet weten wat er nog meer aan alternatieven is, of u moet erop doelen dat ik die alternatieven elders in mijn begroting moet vinden. Dat is verder spoor en weg en daar heb ik ook grote bezuinigingen op. Ik wil deze bezuinigingen daar niet bij neerleggen. Als een meerderheid van de Kamer straks bij de begrotingsbehandeling een ander en beter idee voor me heeft, dan houd ik mij aanbevolen, maar ik zie niet waar dat nu nog verder toegepast kan worden. U moet zich voorstellen dat de subsidies heel fors worden teruggebracht. De taakstelling op het ambtelijke apparaat is met 17,5% gigantisch, ik gaf het al aan. Eigenlijk worden alle budgetten die wij hebben tot een minimum teruggebracht en er zit geen slack meer in.

De motie-Monasch/Verhoeven op stuk nr. 468 gaat over de markteffecttoets. Ik ontraad deze motie. De reden daarvan is dat de markteffecttoets – dat wist ik niet, dus dat heb ik hierbij geleerd – standaard deel uitmaakt van het wetsvoorstel en ook van de AMvB's. Bij de huidige wijziging van de Wet personenvervoer 2000 is dat dus gedaan. Die zit in de memorie van toelichting in de zogenaamde BET/MET-toets. Hij is dus gedaan en er is geen enkele reden om hem over te doen. Ik ontraad deze motie dus met klem, zeker vanwege het vertragende effect ervan.

De motie op stuk nr. 469 van de leden Monasch, Van Gent en Bashir gaat over de verwachte doorstroming van

stads- en streekvervoer via de nieuwe ov-terminals. Daarin wordt uitgegaan van een verslechterde doorstroming. Ik ga ervan uit dat juist de hoofdassen en de dragende lijnen intact blijven. Dit zijn ook de aan- en afvoerlijnen voor de stations. Rationalisering zal de functie van deze hoofdassen en dragende lijnen alleen maar versterken. Ik verwacht geen verslechterde doorstroming en ontraad daarom deze motie.

In hun motie op stuk nr. 470 vragen de leden Monasch, Van Gent en Bashir om geen bovengemiddelde tariefstijging te laten plaatsvinden. Ik ontraad deze motie. Het is een verantwoordelijkheid van de steden. Het is wat mij betreft – dat is mijn eigen mening – goed om de kostendekkendheid uiteindelijk te verhogen. Maar nogmaals, het Rijk gaat er niet over. De steden zullen uiteindelijk een tariefbesluit moeten nemen. Dat zullen zij vaak in samenwerking met omliggende gebieden doen omdat het handig is om de tarieven met elkaar af te stemmen.

In de motie op stuk nr. 471 vragen de leden Monasch, Van Gent en Bashir om integraal beheer van rails en reizigersinformatie. Ik ontraad deze motie. De stadsregio's zijn verantwoordelijk voor het openbaar vervoer. Zij hebben ook de bevoegdheid en de vrijheid om de concessie te doen, om die binnen de wet zo in de markt te zetten als hun het beste lijkt in hun situatie. Ik kan en ik ga dat niet voorschrijven. Zij kunnen ervoor kiezen om dat op die manier te doen, maar moeten er ook voor kunnen kiezen om dat niet te doen. Daarom wil ik dat niet op landelijk niveau regelen. Ik ontraad de motie dus.

In de motie op stuk nr. 472 van de leden Verhoeven, Monasch, Bashir en Van Gent – dat was de korte motie van de heer Verhoeven – wordt de regering verzocht om te garanderen dat als gevolg van de bezuinigingsoperatie "Aanbesteden OV grote steden" uit het regeerakkoord geen banen verloren zullen gaan. Ik heb meermalen gezegd dat het aanbesteden op grond van de Wet personenvervoer 2000 geen gevolgen zal hebben voor banen, maar dat de bezuinigingsoperatie daar wel gevolgen voor kan hebben. Het Rijk gaat niet over de invulling van de bezuinigingen. Het lijkt mij ook niet moeilijk voor de heer De Jong – daar zal hij echter zelf over moeten besluiten – om hier ook tegen te zijn. In de motie is immers het woord "bezuinigingsoperatie" opgenomen.

Volgens mij heb ik hiermee de vragen beantwoord en gereageerd op alle ingediende moties.

De beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

Ik dank de minister voor haar aanwezigheid en haar noeste arbeid van hedenavond.

Sluiting 0.05 uur.