

Vergaderjaar 1995–1996

23 645

Openbaar vervoer

Nr. 7

VERSLAG VAN EEN NOTA-OVERLEG

4 oktober 1995

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 2 oktober 1995 overleg gevoerd met de minister van Verkeer en Waterstaat over **het kabinetsstandpunt openbaar vervoer**.

Van het overleg brengt de commissie bijgaand stenografisch verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Biesheuvel

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Tielens-Tripels

¹ Samenstelling:

Leden: Blauw (VVD), ondervoorzitter, Van den Berg (SGP), Lilipaly (PvdA), Biesheuvel (CDA), voorzitter, Reitsma (CDA), Versnel-Schmitz (D66), Van Gijzel (PvdA), Leers (CDA), Van Heemst (PvdA), Verbugt (VVD), Van Rooy (CDA), Poppe (SP), Van 't Riet (D66), Duivesteijn (PvdA), H.G.J. Kamp (VVD), Stellingwerf (RPF), Crone (PvdA), Roethof (D66), M.B. Vos (GroenLinks), Verkerk (AOV), Van Zuijlen (PvdA), Van Waning (D66), Keur (VVD), Hofstra (VVD) en Assen (CDA).

Plv. leden: Blauw (VVD), Schutte (GPV), Van Gelder (PvdA), Soutendijk-van Appeldoorn (CDA), Dankers (CDA), Zijlstra (PvdA), Terpstra (CDA), Huys (PvdA), Korthals (VVD), Esselink (CDA), Hillen (CDA), H. Vos (PvdA), Remkes (VVD), Leerkes (Unie 55+), Witteveen-Hevinga (PvdA), Augusteijn-Esser (D66), Rosenmüller (GroenLinks), Boogaard (groep-Nijpels), Valk (PvdA), Hoekema (D66), Klein Molekamp (VVD), Te Veldhuis (VVD) en Van der Linden (CDA).

Stenografisch verslag van een nota-overleg van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat

Maandag 2 oktober 1995

Aanvang 11.15 uur

Voorzitter: Biesheuvel

Aanwezig zijn 10 leden der Kamer, te weten:

Biesheuvel, Van Gijzel, Nijpels-Hezemans, Poppe, Reitsma, Remkes, Van 't Riet, Schutte, Stellingwerf en M.B. Vos,

alsmede mevrouw Jorritsma-Lebbink, minister van Verkeer en Waterstaat, die vergezeld is van enige ambtenaren van haar ministerie.

De **voorzitter**: Ik heet de minister van Verkeer en Waterstaat van harte welkom, evenals haar ambtenaren.

Wij hebben een lange dag te gaan over een belangrijk onderwerp. Ik meld nog dat de fractie van de SGP vandaag niet aanwezig kan zijn.

Aan de orde is de behandeling van:

- **het regeringsstandpunt inzake het advies van de commissie-Broekx openbaar vervoer "Marktwerking in het openbaar vervoer" (23645, nrs. 2 en 5);**

- **het regeringsstandpunt inzake het advies van de commissie-De Boer "Naar een vitaal en betaalbaar openbaar vervoer" (23645, nrs. 3 en 6);**

- **het regeringsstandpunt inzake het collectief vraagafhankelijk vervoer (naar aanleiding van de motie-Wolffensperger (23400-XII, nr. 31) (23645, nr. 4 en VW-95-261);**

- **Tarieven voor stads- en streekvervoer (23900-XII, nr. 36);**

- **Evaluatie Wet personenvervoer (23400-XII, nr. 47).**

De heer **Van Gijzel** (PvdA):

Voorzitter! Vandaag, 2 oktober 1995, zal de geschiedenis ingaan als een belangrijke dag voor de toekomst van het stads- en streekvervoer. Het klinkt wat dramatisch, maar zo bedoel ik het niet. Dat het een belangrijke dag is, geldt voor de werknemers, voor de ondernemers, voor de bestuurders en bovenal voor de reizigers. Voor de burger maakt het niet veel uit hoe de poppetjes precies aan de touwtjes hangen, als in de toekomst maar een adequate en betaalbare voorziening op het gebied van het openbaar vervoer gewaarborgd wordt. Onze keuze vandaag legt mede de grondslag voor de gevraagde kwaliteit en kwantiteit van het openbaar vervoer in stad en streek in de toekomst.

Dit is de tweede keer in een tamelijk korte tijd dat wij fundamenteel spreken over de positie van het openbaar vervoer in Nederland. Allereerst deden wij dat tijdens de behandeling van het structuurschema Verkeer en vervoer. Hieruit kwam een dubbeldoelstelling naar voren: enerzijds een forse uitbreiding van het openbaar vervoer en de infrastructuur en anderzijds een verbetering van de bedrijfsefficiëntie. De gedachte hierachter was dat uitbreiding van het openbaar vervoer alleen maar zinvol is op een goede, efficiënte basis.

Wat werd echter de realiteit van het SVV 1990? Na ruim tien jaar verwaarlozing in de jaren tachtig werden wij in de jaren negentig geconfronteerd met ruim 400 mln. op zichzelf terechte efficiencymaatregelen, die zijn vastgelegd in de Tussenbalans. Daar kwamen nog een paar dingen overheen, hoge tariefstijgingen. In het SVV stond een stijging van 1,5% boven die van het levensonderhoud; wij werden

geconfronteerd met jaarlijks 6%. Uiteindelijk is die serie tariefstijgingen gestopt door een voorstel van de Partij van de Arbeid, met steun van de fractie van de VVD; het CDA gaf op dat punt niet thuis.

Vandaag hadden wij bezig moeten zijn met de besteding van de tweede tranche van de 4 mld. investeringen in het stads- en streekvervoer, maar wij zijn nu net bezig met het eerste miljard uit de eerste tranche van die 4 mld. Het flankerend beleid op het gebied van parkeren, accijnzen en ruimtelijke ordening blijft ver achter en sinds 1993 zijn er additionele bezuinigingen in de vorm van 50 mln. per jaar, cumulerend naar 300 mln. aan het eind van deze eeuw. Het lijkt zo bezien nog een wonder dat het openbaar vervoer zich zo heeft kunnen handhaven. Toch schrijft het kabinet op pagina 13 daarover dat zonder aanpassingen van het huidige beleid stabilisatie van de huidige verhoudingen het hoogst bereikbare zal zijn. Ik zou bijna zeggen: wie houdt u tegen, minister? Wie houdt u tegen bij het versterken van de investeringen in het stads- en streekvervoer, bij een aangescherpt parkeerbeleid, bij een versterkt prijsbeleid voor de auto en bij een intensivering van de ruimtelijke ordening? Ik weet wel dat zij niet over alles gaat, maar het kabinet gaat er wel over. Over die elementen spreken wij vandaag echter niet. Wat in 1990 actueel was, wordt vandaag een beetje stiller afgeserveerd. Het is veelal te duur en ook te lastig.

Vandaag gaan wij over op iets nieuws. Na de blauwe ogen van Maij-Weggen, die ons deden geloven dat met wat zij bedacht had, een mooie toekomst van Nederland op het gebied van bereikbaarheid en

leefbaarheid in het verschiep lag, lijken mij de bruine ogen van mevrouw Jorritsma niet voldoende overtuigingskracht te hebben op basis van de voorstellen die vandaag aan de orde zijn. Wij zullen de voorstellen kritisch beoordelen op drie punten: of datgene wat het kabinet ons voorlegt meer openbaar vervoer en dus meer reizigerskilometers meebrengt, of het tot een beter openbaar vervoer leidt en of het zo sober en doelmatig mogelijk tot uitvoering wordt gebracht.

De drie voorstellen die vandaag aan de orde zijn, Brokx, De Boer en het collectief vraagafhankelijk vervoer, hebben één ding gemeen: zij leiden alle drie tot minder overheids subsidies. Dat is weliswaar niet altijd de bedoeling, maar het is wel het effect. Maar leidt het ook tot meer reizigerskilometers? Leidt het ook tot een kwalitatief beter openbaar vervoer?

Voorzitter! In veel Europese landen is marktwerking geïntroduceerd. Er is door de commissie-Brokx het dikste rapport naar buiten gebracht, inzake achtergrondstudies, over hoe het daar gelopen is. In geen van die landen heeft het echt geleid tot substantiële verbetering van het openbaar vervoer; bijna in alle landen heeft het geleid tot een betere exploitatierkening.

De voorstellen van de commissie-Brokx over de marktwerking doen mij denken aan een ijsverkoper in de winter, die probeert klanten te winnen door meer smaken aan te bieden. Het komt mij voor dat het klimaat waarbinnen die ijsverkoop plaatsvindt, van groter belang is. Het klimaat voor het openbaar vervoer wordt in belangrijke mate bepaald door het totale mobiliteitsbeleid dat wij in Nederland voeren. In dat opzicht is er een absolute noodzaak tot reactivering van het structuurschema Verkeer en vervoer.

Ik mag vaak spreekbeurten houden en in het land werkbezoeken doen; daarbij blijkt mij dat in het veld nog maar weinigen geloven in de werking van het structuurschema Verkeer en vervoer. De parameters ondersteunen die stelling; neem de parameter voor de automobilititeit. Het kabinet doet ons wederom geloven dat we met betrekking tot de groei van de automobilititeit op schema liggen. Dat is op zichzelf terecht. In 1990 hebben wij met elkaar een groot aantal maatregelen in het structuurschema Verkeer en

vervoer afgesproken, om de groei van de automobilititeit te remmen. De tijd die voor de implementatie van die maatregelen, om ze tot uitvoering te brengen, benodigd is, zou een jaar of vier, vijf beslaan, tot 1994-1995, hetgeen betekent dat waar oorspronkelijk de groei van de automobilititeit met 4% tot 7% opliep, het daarna in ongeveer gelijke mate heeft plaatsgevonden, met één jaar als uitzondering, het jaar waarin het kwartje geïntroduceerd werd. Daarna loopt het gewoon verder. En vanaf 1995 zou er een ombuiging moeten plaatsvinden. Het is dan ook niet vreemd dat wij in 1994-1995 nog op schema liggen, maar tussen de wens en wat er werkelijk gebeurt in de komende jaren, zal een groot verschil zitten. Dat punt biedt grote zorg met betrekking tot het algemeen mobiliteitsbeleid.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Mag ik collega Van Gijzel dan eens vragen, waarom de fractie van de PvdA akkoord is gegaan met het voorgenomen prijsbeleid in het regeerakkoord? Ik beluister nu dat dit eigenlijk op een andere manier moet.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ach, voorzitter, als de heer Reitsma opgelet heeft, dan wist hij van mij dat wij èn met betrekking tot het parkeren op eigen terrein èn met betrekking tot het parkeren publiek, telkenmale opnieuw aanvullende maatregelen zouden willen. Dat geldt ook op het gebied van de ruimtelijke ordening. Op het gebied van het prijsbeleid zijn twee dingen afgesproken. In de eerste plaats staat in het regeerakkoord: zoveel mogelijk aansluiten bij de ruimte die ons in de naburige landen geboden wordt. Over het tweede punt hebben wij de vorige week nog gediscussieerd, mijnheer Reitsma, maar u houdt daar de boot af, namelijk om zo snel mogelijk het systeem van rekeningrijden te introduceren. Ik heb het de vorige week gezegd en met het risico dat ik opnieuw "blaf", zeg ik het nog eens. Als wij niet zo gedraaid en gedraaid hadden – met "wij" bedoel ik niet iedereen hier achter de tafel, maar de politiek in meerderheid – vanaf 1986, toen mevrouw Smit-Kroes rekeningrijden introduceerde, hadden wij nu in 1995 een goed systeem gehad.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Aan de stemverheffing van mijn

collega kan ik merken dat hij er mee bezig is, maar waar het vooral om gaat, is het volgende. Collega Van Gijzel zegt dat er drastischer maatregelen opgezet moeten worden ten aanzien van de automobilititeit en daarbij spreekt hij over het prijsbeleid. Hij heeft in het verleden altijd gezegd dat de hoogte van de accijns een van de wezenlijke punten van het prijsbeleid is. Ik heb daar een andere mening over, maar hij heeft dat altijd gezegd; hij benadrukt het vandaag nog eens. Dan blijft mijn vraag, waarom in het regeerakkoord de PvdA-fractie akkoord is gegaan op dat onderdeel van het prijsbeleid. Immers, dan is het zoals hij zoëven zei: dan lijkt het echt weer op blaffen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik heb een trits aan maatregelen hier voorgelegd, die ook in het structuurschema Verkeer en vervoer staan, waar uw fractie overigens in 1990 mee heeft ingestemd. Vervolgens heeft u het in de kast gelegd en er misschien nooit meer naar gekeken. Het betreft hier een trits van maatregelen. Wat wij willen, is prijsbeleid, maar dan in de brede zin. Dat zegt de minister ook, in het kader van flankerend beleid; bijvoorbeeld het parkeren: het aantal parkeerplaatsen en de tarieven voor het parkeren. Dat is van wezenlijk belang voor de manier waarop je met de automobilititeit omgaat. Ik zie dat het gedecentraliseerd is maar dat er bar weinig van de grond komt. We hebben er vier weken geleden over gesproken, mede naar aanleiding van de motie van de heer Schutte. Wat mij betreft, kan er op het gebied van het prijsbeleid met meer voortvarendheid gewerkt worden.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter...

De **voorzitter**: Dit is uw derde interruptie. Ik zie de interrupties gaarne kort, want we hebben een lange dag te gaan en iedereen wil aan bod komen.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik heb er best begrip voor, dat collega Van Gijzel zijn verhaal houdt en dat hij dit met name gebruikt om zich af te zetten tegen het CDA. Ik wil hem er echter op wijzen, dat in deze Kamer de VVD-fractie in het laatste algemeen overleg over het parkeerbeleid naar voren heeft gebracht, dat zij absoluut deze kant niet op wil. Zij bracht heel duidelijk vijf keer "neen"

naar voren. U moet zich wat minder afzetten tegen het verleden en wat meer investeren in de oplossingen die u in de coalitie wilt realiseren. Daar slaagt u niet in. Dan moet u een wat minder hoge toon uitslaan!

De heer **Van Gijzel** (PvdA): U kunt het nu wel leuk proberen, maar waar het om gaat, is dat wij proberen een mobiliteitsbeleid tot stand te brengen dat zoden aan de dijk zet. Ik moet constateren – en dat gold voor de heer Reitsma in de vorige periode – dat het moeilijk gaat. De heer Reitsma legt de bal bij mij neer, maar ik kan mij niet voorstellen dat hij tevreden is over de ontwikkeling van het mobiliteitsbeleid. Ik zou graag – eindelijk – voorstellen van hem willen horen om de congestie in Nederland terug te dringen, om de bereikbaarheid te verbeteren en de leefbaarheid te bevorderen. Dat heb ik van de CDA-fractie de afgelopen jaren elke keer gemist. Ik zal dat de komende periode ook nog wel missen, maar ik ben benieuwd naar zijn bijdrage.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Voorzitter! Ik ben het met de heer Van Gijzel eens, dat het CDA niet helemaal recht van spreken heeft. Ik constateer echter, dat de heer Van Gijzel verschrikkelijk veel woorden nodig heeft om deze vraag te beantwoorden. Dat roept bij mij het idee op, dat hij een beetje om de kern heen draait. De kern is natuurlijk, dat het autorijden duurder moet worden, willen wij er wezenlijk iets aan doen. Op dat punt heeft de heer Reitsma natuurlijk volledig gelijk, dat het regeerakkoord absoluut te kort schiet. De PvdA is akkoord gegaan met een voorstel om de prijzen van benzine te laten oplopen met de inflatie. Ik vind dat een teleurstellend voorstel. Ik verwacht van de heer Van Gijzel vandaag en in de toekomst, dat de PvdA wat verdergaande en ambitieuze plannen op dat terrein bekend maakt. Anders redden wij het dus niet.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik wil u daar een inhoudelijk antwoord op geven. Wij zijn geconfronteerd met het kwartje, dat door het vorige kabinet geïntroduceerd is. Wij hebben dat gesteund, want wij vonden het terecht. Het effect daarvan voor de mobiliteit was – gelet op de grenseffecten en los van

wat er met de tankstations gebeurde – dat het aantal autokilometers onvoldoende werd afgeremd. Niet omdat het nationaal niet zo goed zou zijn, maar omdat het grensverkeer groeide. De prijsverschillen met de burens waren te groot. Per saldo was er dus enige afremming, maar met name in de regio nam de automobilititeit toe. De vraag is of je langs die lijn moet doorgaan, te meer omdat daar ook niet de grootste problemen met de automobilititeit liggen; die liggen hier.

Bij de behandeling van het structuurschema Verkeer en vervoer hebben wij in 1990 met elkaar afgesproken om zo snel mogelijk het systeem van rekeningrijden te introduceren. Wat dat betreft, leg ik de bal terug bij iedereen die hierover spreekt. Als de partijen elke keer een uitvlucht – een vluchtheuvel – weten te creëren, bedank ik er dus echt voor om de bal terug te krijgen met de mededeling, dat ik er onvoldoende aan heb gedaan. Wat mij betreft, doen we het zo snel mogelijk. De minister heeft gezegd, dat het in 2000 mogelijk is. Als wij echter in 1990 waren begonnen op het moment dat wij de afspraak hadden gemaakt, hadden we het al in 1995 of 1996 gehad.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! De heer Van Gijzel had het over de mooie blauwe ogen van Maij-Weggen, maar de PvdA heeft ook in het vorige kabinet gezeten. Toen is er 670 mln. structureel bezuinigd op het openbaar vervoer. Als de heer Van Gijzel voorstelt om de automobilititeit met het prijsbeleid terug te dringen, breken wij dan zowel het openbaar vervoer af en maken wij het duurder evenals wij het autorijden duurder maken? Alles gaat dus omhoog. Of maken wij eerst het openbaar vervoer weer betaalbaar?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik heb daar twee opmerkingen over gemaakt. Ik heb een voorstel over de tarieven gedaan, dat met steun van de VVD is aangenomen. De huidige minister was toen nog kamerlid. Dat voorstel hield in dat de tarieven voor het openbaar vervoer niet verder zouden oplopen. Tot dan gingen de tarieven elk jaar met 6% omhoog. Dat hebben wij teruggebracht naar het niveau van het structuurschema Verkeer en vervoer. Terecht kiest de minister vanuit haar situatie voor de

tariefontwikkeling op het reële niveau.

Daarnaast heb ik telkenmale gezegd dat wij vonden dat de investeringen sneller zouden moeten worden gedaan. Een paar jaar geleden hebben wij ook opgeroepen tot een topberaad. Ook heb ik een andermaal gezegd dat de plannen over terugdringing van de automobilititeit wat ons betreft versneld mogen worden uitgevoerd. Alleen is er nog geen mogelijkheid tot rekeningrijden over te gaan. Probeer dan in ieder geval nog wat aan het parkeren te doen.

De heer **Poppe** (SP): Het gaat niet om wat u gezegd hebt, maar wat het resultaat is.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat de heer Van Gijzel zijn betoog vervolgt. In dat vervolg van zijn betoog zal hij ongetwijfeld zijn standpunt nader toelichten.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Onder die omstandigheden wordt het flankerend beleid volgens de nieuwe nota gedeeltelijk gedecentraliseerd, net zoals het succesvol gedecentraliseerde parkeerbeleid, waarover wij een paar weken geleden hebben gesproken. Mij komt het beeld van baron Von Münchhausen voor de geest: het zijn op zichzelf mooie theorieën over de zwaartekracht, maar het blijft lastig om jezelf aan de haren uit de modder te trekken. Wanneer het klimaat van het totale mobiliteitsbeleid niet iets vriendelijker wordt voor de milieuvriendelijker vormen van mobiliteit, helpen marktwerking en concurrentie niet. Wel voor de poen, maar niet om het beter te doen.

Na deze kritische intro, zou ik graag van de minister willen horen waar in Europa concurrentie tot substantiële verbetering van het openbaar vervoer heeft geleid. Ik doel dan op reizigerskilometers. Waar is haar geloof op gebaseerd dat het in Nederland wel zal werken? Want mijn inschatting is dat het nergens in Europa gewerkt heeft. Wat is in de Nederlandse situatie het verschil in effect voor stad en streek tussen een beleid met het huidige overheidsbeleid gekoppeld aan de huidige marktordening en een dat gekoppeld is aan de nieuwe marktordening?

Zijn concurrentie en marktwerking nu doel of middel? De minister komt

op 15 maart 1994 met een reactie op het eerste stuk van de commissie-Brokk. Dit was overigens nog de vorige minister van Verkeer en Waterstaat, maar ik neem aan dat deze minister dat wel overgenomen heeft. Op pagina 5 van haar reactie schrijft de toenmalige minister: "Grote concessies zijn goed voor een samenhangend netwerk en kleine concessies zijn wenselijk voor de mededinging. Na afweging heeft het kabinet de conclusie getrokken dat de mededingingsoverwegingen zwaarder moeten wegen dan de samenhang." Hoezo middel, hoezo geen doel? Kan concurrentie eigenlijk wel in het openbaar vervoer? Openbaar vervoer is niet te vergelijken met koelkasten of televisies.

De volgende punten wil ik graag ter overweging voorleggen. Bij een normaal produkt is er sprake van vraag en aanbod, wordt de prijs bepaald door de produktiekosten, door de detailhandel en de winstmarge. Door concurrentie wordt de totale prijs laag gehouden. Openbaar vervoer zal nooit voor 100% kostendekkend zijn. Daar werkt een dergelijke opbouw van de kostenstructuur niet. De prijs is afhankelijk van wat wij maatschappelijk met elkaar wenselijk vinden. Er zal dus altijd een regulerende werking uitgaan van subsidies in het openbaar vervoer. De kracht van het openbaar vervoer ligt niet in een afzonderlijk produkt, maar in het netwerk, in de koppeling van produkten. Deze produkten worden overigens volgens de voorstellen voor een deel afzonderlijk aanbesteed en zouden dan door middel van samenwerking tussen concurrerende partijen weer tot een netwerk gebracht moeten worden. Een ingewikkelde inspanning, lijkt mij. Het leidt tot een spanning tussen winstmaximalisatie, of in het gunstigste geval winstoptimalisatie, en de subsidie van de overheid. Zijn wij ervoor om bedrijven die commercieel willen werken en naar winstmaximalisatie streven, met overheidssubsidie daartoe in de gelegenheid te stellen? Dat is op zichzelf een tamelijk fundamentele vraag.

Al deze elementen leiden tot spelregels die op zichzelf de markt weer verstoren. Die verstoring moet weer gereguleerd worden. Samengevat zijn de hoofdpunten: regulering, concurrentie niet op de weg maar

om de weg, concessies voor vijf jaar en niet elk jaar of per tien jaar, subsidiegrondslag, regulering voor de financiering en tegelijkertijd een tariefmaximering. Deze spelregels leiden weer tot nieuwe problemen. Bij concessies voor vijf jaar leidt dit bijvoorbeeld tot problemen voor het personeel en het materieel. Ik kom daarop nog uitvoerig terug. Ook de financieringssystematiek zoals wij die nu kennen, is dan niet meer afdoende. Het zal duidelijk zijn dat de fractie van de Partij van de Arbeid grote reserves heeft bij de huidige voorstellen van het kabinet met betrekking tot de marktwerking en de concurrentie. Zij acht de kans groot dat er over vijf jaar weer iets nieuws verzonnen moet worden om de gang erin te houden.

De heer **Reitsma** (CDA): De heer Van Gijzel zegt dat de Partij van de Arbeid grote moeite heeft met het introduceren van concurrentie en marktwerking in het openbaar vervoer. Geloof de heer Van Gijzel dat de positie van het openbaar vervoer alleen verbeterd kan worden via de bekende instrumenten van prijsbeleid, locatiebeleid en parkeerbeleid? Of vindt de PvdA het daarnaast noodzakelijk dat de opzet van het openbaar vervoer veranderd wordt?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik kom daarop nog heel uitvoerig terug in het vervolg van mijn betoog. De heer Reitsma moet het maar even in de gaten houden. Ik beloof hem daarop terug te komen.

Voorzitter! Zolang het fundament onvoldoende sterk is, zakt elk bouwwerk langzaam weg. Naarmate het fundament méér stevigheid vertoont, valt er met ons te praten over aanvullende voorstellen. Met andere woorden: voorstellen over concurrentie hebben slechts zin in samenhang met wat er overigens gebeurt. Anders is het alleen maar sanering door private bedrijven.

Kortom, wat levert privatisering op voor de mobiliteit? Kan dat hier wel? Het gaat bij het openbaar vervoer duidelijk om een openbare taak. Indien marktwerking mogelijk is en iets oplevert voor de mobiliteit, hoe beoordelen wij dan de voorstellen van het kabinet?

Voorzitter! Voor mijn fractie kleven aan de huidige voorstellen vijf zeer grote bezwaren. Het allereerste bezwaar is de financierings-

systematiek. Die waarborgt onvoldoende steun voor een eventuele toekomstige groei enerzijds en geeft anderzijds onvoldoende waarborgen voor de sociale functie van het onrendabele deel. Bij de huidige systematiek – reizigerskilometers in plaats van plaatskilometers, gekoppeld aan een vast bedrag op de rijksbegroting – zien wij het volgende plaatsvinden: naarmate de prestatie toeneemt en er dus meer reizigerskilometers gegenereerd worden, is er niet meer geld. In de huidige situatie wordt een per reizigerskilometer genommeerd bedrag – afhankelijk van de vervoersmobiliteit, tram, metro, bus – omgezet in subsidie aan de vervoerders. Bij méér reizigers komt er echter niet méér geld. De spoeling wordt dus dunner. Dat drukt dus op de groei. Tegelijkertijd is het zo dat, als het aantal reizigers afneemt, er minder geld wordt uitgegeven voor de exploitatievergoeding. Dan zakt het plafond dus. Het betekent immers dat hetgeen overblijft – met een jaar naijlen – afgenomen wordt van de exploitatieregeling. Met andere woorden: er is een betonnen plafond bij het bedrag dat beschikbaar is voor de vergoedings-systematiek. Bij groei kan dat plafond niet omhoog terwijl bij daling dat plafond wel omlaag gaat. Wij zullen dus altijd beschikken over een zichzelf verlagend budget. Op die manier wordt het naar mijn mening heel lastig wanneer een vervoerbedrijf naar de bank stapt om geld. Men presenteert het plan waarvoor men een concessie gekregen heeft. Men denkt de opbrengsten binnen te kunnen halen. Dan vraagt de bank, hoe men dat denkt te doen. Het antwoord is: door overheidssubsidie enerzijds en door kaartopbrengst anderzijds. Hoe is dat geregeld, is de volgende vraag. Waarop het antwoord luidt: binnen marges is dat geregeld. Hoe zit het dan met die subsidie? Als u méér gaat vervoeren, krijgt u dan ook evenredig méér geld? Nee, dat krijg ik niet. Krijgt u dan minder geld per passagier? Ja, dat is het geval. Dan is het nog maar de vraag of de bank bij een dergelijke systematiek happig is om zulke grote kapitalen op tafel te leggen.

Een ander systeem zou een lump-sum-financiering kunnen zijn, waarbij de vervoersautoriteit op een gegeven moment een vast bedrag doorvergoedt aan de concessiehou-

der. Mocht de prestatie tegenvallen, dan betekent dat dat de doorvergoeding van de rijksoverheid op basis van de reizigerskilometers lager zal zijn en dat de regionale vervoersautoriteit dus aan het verschil vastzit. Dat lijkt mij, gelet op de huidige financiële verhoudingen, met name bij gemeenten en provincies, niet het meest aantrekkelijke beeld. Kortom, rond de financieringssysteem bestaat een groot probleem. En dan gaat het er niet eens zozeer om of je het prestatiegericht of lump sum doet; het heeft er veel meer mee te maken of wij bereid zijn om met elkaar een open-einderegeling in het leven te roepen of niet. Op dat punt wil ik graag meer helderheid krijgen van de minister.

Door het concessiesysteem van vijf jaar worden wij geconfronteerd met problemen bij de afschrijving van het materieel. Bussen hadden, totdat het jaarverslag van VSN uitkwam, een afschrijvingstermijn van gemiddeld twaalf jaar; nu is dat tien jaar. Dat is overigens een aardige truc om op een gegeven moment je winsten te drukken. Voor tram en metro is de afschrijvingstermijn twintig tot dertig jaar. Het is dan de vraag of je bij dit soort grote kapitaalinvesteringen bij een bank gemakkelijk wegkomt met het verhaal dat je voor vijf jaar een concessie hebt, maar dat afschrijving minimaal tien jaar en maximaal dertig jaar is. Ik denk dat zo'n bank op een gegeven moment extra garanties wil hebben, waardoor het openbaar vervoer uiteindelijk alleen maar duurder zal worden in plaats van goedkoper. De minister zegt dat er op den duur wel een mooie markt voor tweedehands bussen zal komen. Ten eerste heb ik daar twijfels over. Ten tweede zal de kwaliteit van het materieel waarmee gereden wordt, op de lange termijn erbarmelijk verslechteren. Wij zien dit nu al in Engeland, met name in het midden en het noorden. Je kunt namelijk geen overdreven grote risico's nemen met grote kapitaalinvesteringen. Er wordt dus langer doorgereden met slecht materieel.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Meent collega Van Gijzel nu echt dat dit zo'n overtuigend argument van ondernemers is? Laat hij even naar het andere deel van de vervoerbedrijven kijken, namelijk de bedrijven voor besloten vervoer of touringcar-

bedrijven. Die hebben geen enkele concessie. Die hebben dus ook geen enkele zekerheid op lange termijn. Dacht de heer Van Gijzel nu werkelijk dat zij geen bussen kunnen aanschaffen? Ik vind dit verhaal nogal gezocht. Als ondernemers het zo naar voren brengen, wil ik het wel geloven. In eerste instantie geloof ik er echter niets van.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): U zou eens bij de remises in Den Haag, Rotterdam en Amsterdam moeten kijken wat daar aan materieel staat. En dat moet u vergelijken met De Beuk. Er is dus een enorm verschil in kapitaalinvesteringen, terwijl dat materieel iedere keer gereactiveerd moet worden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat moet er dus uit.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Als dat eruit moet, dan betekent dat dat er niet meer gereden wordt in het openbaar vervoer. Je zult toch wel materieel moeten hebben om überhaupt aan je vervoerstaak tegemoet te komen.

Voorzitter! Door het concessiesysteem van vijf jaar ontstaat ook geen werkzekerheid voor de werknemers. Dat brengt maatschappelijke onrust met zich. Ik weet wel dat sommigen zullen zeggen: ach, niemand is in dit leven zeker van een baan. Dat is ook zo. Als ik evenwel bij Philips goede koelkasten weet te produceren met mijn afdeling en die worden verkocht, dan kunnen wij gewoon aan de gang blijven. Wat hier gebeurt, is dat elk jaar opnieuw het personeel gewoon op straat komt te staan. Vervolgens wordt bekeken wie er weer naar binnen kan. Er zal dan een selectie op grond van leeftijd gaan plaatsvinden; alles boven de 35 is minder interessant. En dat gebeurt zonder dat de werkgevers in de sector er verantwoordelijk voor zijn dat dit op een goede manier afgewikkeld wordt. Ik acht dit echt een groot probleem, te meer omdat de oplossing die gezocht wordt uiteindelijk niets oplevert. Die oplossing is dat de werknemers in dienst komen van de concessiehouders. Als je een concessie verliest, is het echter de vraag of je je personeel op een andere plaats werk kunt geven. Op zichzelf zou dit elke vijf jaar al een hele volksverhuizing met zich brengen, want de ene krijgt een

concessie hier en de ander daar. Je kunt ook zeggen dat degene die de concessie vervolgens krijgt het personeel moet overnemen. Dan doet dat probleem zich echter ook voor.

De heer **Remkes** (VVD): Voorzitter! Wil de heer Van Gijzel even op de laatste mogelijkheid ingaan? Wat is erop tegen dat, als er een redelijk sluitend systeem in de vorm van onderlinge afspraken tot stand gebracht kan worden, de opvolgende concessiehouder het personeel overneemt?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Als er een sluitend systeem gemaakt wordt met afspraken over werkzekerheid, is daar op zichzelf niets op tegen. Ik kom hier later nog op terug, omdat ik er ook gedachten over heb.

De heer **Remkes** (VVD): Daarmee zou het sociale bezwaar vervallen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Afhankelijk van de uitwerking die u voorlegt, zou daarmee een belangrijk deel van het sociale bezwaar vervallen. Dat zit echter niet in het voorstel van het kabinet.

De heer **Poppe** (SP): Mag ik de heer Remkes vragen, wat dan nog...

De **voorzitter**: Dat is niet de bedoeling. U kent de spelregels; u krijgt straks nog alle kans om de heer Remkes iets te vragen.

De heer Van Gijzel vervolgt zijn betoog.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! Het is ook niet voor niets dat de Consumentenbond juist op dit punt grote zorgen heeft. Toen ik de antwoorden op vraag 58 las, sloeg de schrik mij wel een beetje om het hart. Daar wordt gezegd dat er, als de vervoerbedrijven het niet meer kunnen regelen voor het personeel, dan de sociale zekerheid is. Als wij in Nederland op die manier met problemen in de sector omgaan, als wij zeggen "schuif het maar af naar de sociale zekerheid", dan moet ik zeggen dat dit mij ontzettend veel doet denken aan de problematiek die wij de afgelopen vijf tot tien jaar gekend hebben bij de arbeidsongeschiktheid. Ik vind dat een onacceptabele insteek. Waar we met elkaar vinden dat de bedrijfsvoering verbeterd zou moeten worden,

kunnen we niet simpelweg zeggen dat het personeel dan maar afgeschoven moet worden naar de sociale zekerheid. Hier ligt voor de sector zelf ook een belangrijke verantwoordelijkheid.

Voorzitter! Ik kom bij punt vier van de bezwaren, de solvabiliteit. Dat slaat met name op het stadsvervoer. Ik geloof niet dat er onder de huidige solvabiliteitsomstandigheden bij de stadsvervoerbedrijven enige concurrentie mogelijk is. Daarmee wordt het systeem dat de minister introduceert – en ik hoor daar al jaren over spreken – uitgesteld tot tien, vijftien, twintig jaar. Dat lijkt mij geen wenkend perspectief voor een goed, solide openbaar vervoer.

Voorzitter! Mijn laatste bezwaar betreft het feit dat ik geen monopolisten wil, omdat het dan alleen nog maar slechter wordt. Ik weet dat sommigen hier erover denken om een partij die nu een belangrijk deel van de voorzieningen verzorgt, te knippen. Men moet zich dan wel realiseren dat er bij dit soort enorme kapitaalinvesteringen toch ook enige garantie gevraagd wordt. Uiteindelijk zijn er maar weinig partijen, zoals we ook in Engeland zien, die die kapitaalinvestering kunnen genereren. Waar in het begin nog zeer vele partijen rijden en je een schaalvergroting ziet, worden het er op den duur steeds minder, terwijl er uiteindelijk misschien gewoon een monopolist overblijft.

Voorzitter! Dit waren de grote bezwaarpunten. Er zijn daarnaast nog een aantal voorwaarden waaraan een voorstel om te kijken naar de marktwerking zou moeten voldoen. Volgens mij zou er een substantiële rol voor de invloed van de reizigersorganisaties weggelegd moeten zijn. Ik denk dat het openbaar vervoer vernieuwend en creatief moet werken, maar dat het primair gericht dient te zijn op de positie van de klanten. Er moet verder een tariefsysteem zijn dat zo is ingericht dat het het mobiliteitsbeleid ondersteunt en dient. Daarbij is de tariefvrijheid, zoals deze wordt voorgesteld, niet altijd het meest optimale model. Ik geef een voorbeeld. Stel dat wij tot tariefvrijheid komen voor de openbaarvervoerbedrijven. Wetende hoe de exploitatie van die bedrijven er ongeveer uitziet, betekent dit dat zij er alles aan zullen doen om in de spits de tarieven te verhogen. Het afvlakken van het verschil tussen

spits en dal is voor de bedrijven van groot belang om er qua exploitatie zo gunstig mogelijk uit te komen. Maar juist het verhogen van het spitstarief verhoudt zich weer niet met de uitgangspunten van het structuurschema Verkeer en vervoer om het woon-werkverkeer af te romen. Het zal dus per saldo een nadeliger concurrentieverhouding met de automobilititeit met zich meebrengen. Ik ben dus heel benieuwd hoe de minister deze twee zaken, waarbij aan de ene kant het mobiliteitsbeleid en aan de andere kant de bedrijfsexploitatie als uitgangspunt gekozen wordt, met elkaar weet te verenigen, want deze zaken staan diametraal tegenover elkaar. Hier hoort een geïntegreerd kaartstelsel bij, want het slechtste wat een klant kan overkomen is dat hij voor elke bus een ander kaartje nodig heeft.

Voorts denk ik dat bij faillissement of slechte prestaties uiteindelijk niet de klant de dupe zou moeten worden. Deze mogelijkheid is in het huidige model wel degelijk aanwezig en deze vrees is ook door de Consumentenbond uitgesproken. Er dient helderheid te komen over de verhoudingen tussen de optimalisatie van de maatschappelijke functie en de winstmaximalisatie van het bedrijf. Ik heb hier al eerder iets over gezegd.

Vele elementen hebben zowel betrekking op stads- als op streekvervoer. Het voorstel draagt dan ook volgens de fractie van de PvdA grote risico's. Ik heb dat al eerder verwoord in de vijf bezwaren. Wie bedenkt dat concurrentie een middel is en geen doel, moet zich afvragen of deze vorm van concurrentie de beste weg is naar het doel, namelijk het bewerkstelligen dat het aandeel van het openbaar vervoer toeneemt.

Uitgaande van de stelling dat privatisering helpt en marktwerking zich verdraagt met de openbare taak van het openbaar vervoer, is mijn vraag of er modaliteiten mogelijk zijn waarbij de gedachte voordelen van een andere taakverdeling overeind blijven, maar de nadelen zoals ik heb opgesomd, kunnen worden voorkomen? Ik ga er hierbij van uit dat de vragen die ik in eerste instantie gesteld heb met "ja" te beantwoorden zouden zijn, maar dat hoor ik graag van de minister. Zo'n voorstel is er misschien. Tegelijkertijd ben ik echter van mening dat er een onderzoek naar zou moeten

plaatsvinden en dat de overige voorwaarden die ik heb beschreven, net zo belangrijk zijn.

Het voorstel zou kunnen zijn dat de beleidsontwikkeling wordt neergelegd bij een vervoersautoriteit die decentraal werkt, waarbij het nog een probleem is wat dat dan is, gelet op het feit dat er geen vervoerregio's zijn. Die autoriteit dient gebaseerd te zijn op een regionaal verkeers- en vervoersplan dat is getoetst aan het SVV, en op een vergoedings-systeem waarvan de inhoud en de financiën voldoen aan de voorwaarden die ik eerder heb genoemd.

De heer **Remkes** (VVD): Voorzitter! Als de heer Van Gijssel spreekt over een regionale vervoersautoriteit, stelt hij dan voor om terug te komen op het besluit dat impliciet al is genomen over de uitvoering van het IPO/VNG-akkoord?

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Die discussie hebben wij dus gehad en ik wacht met spanning de uitkomst van het nader overleg tussen VNG en IPO af. Ook zal ik afwachten hoe de uitwerking zal plaatsvinden.

De heer **Remkes** (VVD): De heer Van Gijssel suggereert nu dat er dus iets anders moet komen dan in dat verband is afgesproken.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Dat was niet mijn bedoeling. Het was mijn bedoeling, te zeggen dat er een gedecentraliseerd vervoersautoriteit zou moeten komen. Mijn opvatting daarover is bekend, maar de weg via VNG en IPO is ingezet en wat daar uitkomt, vind ik acceptabel, omdat ik niet zie dat een weg terug naar vervoerregio's voor de hand ligt. Het gaat dus om de verantwoordelijkheid van een gedecentraliseerde vervoersautoriteit: provincies, BON en voor een deel zelfs ook BOV en BOS in de tussenliggende periode. Dat zal dus nader uitgewerkt moeten worden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De afspraak is dat het naar provincies en gemeenten gaat. Provincies normaal en gemeenten vooralsnog BOV en BOS. De kaderwetgebieden zijn wat mij betreft provincies zolang niet het tegendeel is bewezen.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Langs die logica der dingen loopt dus deze

lijn. Het beleid gaat daar naartoe en op basis van de inhoud en de financieringsconstructie kan de regionale overheid bedrijven interesseren om op basis van een nota van uitgangspunten en een programma van eisen, in te schrijven voor het ontwikkelen van een vervoersmodel. Tot zover loopt het nog een beetje mee met Brokx. Het betekent wel dat de klant heel direct betrokken zou moeten worden bij het opstellen van beleid, de nota van uitgangspunten en het programma van eisen.

Op basis van die vraag worden er drie of vier offertes uitgebracht en de gedecentraliseerde vervoersautoriteit kiest daaruit de beste.

Minister Jorritsma-Lebbink: In samenspraak met wie dienen zaken als het opstellen van beleid en het programma van eisen te worden ontwikkeld?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Met de reizigersorganisaties.

Minister Jorritsma-Lebbink: Is dat geen zaak van provinciale staten of de gemeenteraad?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Jawel, maar nu wij deze verantwoordelijkheid decentraliseren en allerlei dingen voorschrijven voor de manier van aanbesteding, voorwaarden en afstemming, is het naar mijn mening ook belangrijk om erop te wijzen dat de positie van de klant hierbij centraal staat. Het begint met de klant en het eindigt met de klant. Ik vind het dus van wezenlijk belang dat wij, als wij zeggen dat het gedecentraliseerd moet worden, de positie van de klant overeind weten te houden.

Voorzitter! Op basis van de offertes wordt de beste uitgekozen en die beoordeling vindt opnieuw plaats met de reizigersorganisaties. Het bedrijf dat de beste offerte heeft uitgebracht en dus wint, wordt het management gegund en krijgt daar ook het ondernemersrisico bij. Vervolgens kan zo'n bedrijf met management alleen niet rondrijden, dus er moet ook personeel en materieel toegevoegd worden. Een oplossing daarvoor zou kunnen zijn dat er naar een verzelfstandigde en door een sector beheerste holding gezocht wordt, zowel een voor het streekvervoer als een voor het stadsvervoer. Op die manier wordt

een groot aantal problemen voorkomen.

De heer **Remkes** (VVD): Zou de ondernemer in spe Van Gijzel onder die conditie verantwoordelijk willen zijn voor het resultaat?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ja hoor. Het gaat er alleen om of van tevoren redelijk ingeschat kan worden wat de kosten daarvan zijn. Als je weet welke personeelslasten je hebt en wat je voor het materieel kwijt bent, kan het zelfs heel interessant zijn. Daaraan zitten niet de extreem hoge kapitaalinvesteringen vast die wel aan het andere model vastzitten. Er zit ook geen extra risico-afdekking aan vast, die het landelijke model wel kent. Deze vorm heeft dus een groot aantal voordelen. Tegelijkertijd kun je door de totalen op te tellen en af te trekken, uitrekenen of je op een redelijke prijs uitkomt. Je weet immers wat het materieel en personeel kosten. Op basis daarvan wordt, mede gelet op het lijnennet dat moet worden gerealiseerd, de prijs bepaald. Daarvan vindt de vergoeding plaats.

Het tegendeel – het personeel gaat zomaar elke vijf jaar op straat, alle onrust die daarmee gepaard gaat en de daaraan verbonden onrechtvaardigheid – wil ik helemaal niet, maar dat heb ik genoeg betoogd. Wat ik ook niet wil, is de prijsopdrijvende werking van materieel.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik vraag mij af wat dit aan de huidige situatie verandert. De heer Van Gijzel zegt dat het bedrijf, het personeel en het materieel in stand blijven. In feite verandert hij dus alleen het management. Hoe ziet de heer Van Gijzel die concessie?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Misschien ben ik niet helemaal duidelijk geweest.

Er zijn drie niveaus: het beleid, de ontwikkeling en de uitvoering. Bij de uitvoering zet ik een management neer dat ondernemersrisico kan dragen. De ontwikkelingsfunctie ligt nu niet bij de bedrijven. Op veel plaatsen wordt de ontwikkeling mede bepaald door overheden. Die functie haal ik daar weg. Dat betekent, dat de bedrijven kunnen offreren op basis van aantrekkelijkheid van het ontwikkelingsmodel. De minister zegt het zelf in haar stuk: de creativiteit, de vernieuwing, de aantrekkelijkheid

en de service zitten vooral in de ontwikkelingsfase. En die fase houd ik voluit overeind. Daaruit kan de vervoersautoriteit samen met de klant de beste uitzoeken.

De heer **Reitsma** (CDA): Collega Van Gijzel wil die ontwikkelingsfunctie eigenlijk niet bij de vervoerbedrijven plaatsen. Die blijft dus bij de overheden.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Nee, dat zeg ik niet. Ik zeg juist het tegendeel.

De heer **Reitsma** (CDA): Die functie gaat dus wel naar de vervoerbedrijven. Maar dan kom ik terug op de vraag die mevrouw Van 't Riet stelt. Dan maak je toch een splitsing tussen de uitvoering en de ontwikkeling. Ik kom dan tot de conclusie dat de heer Van Gijzel het management wel aan marktwerking onderhevig wil laten zijn, en de rest in feite niet.

Als het anders is, moet de heer Van Gijzel dat duidelijker zeggen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dan moet ik het herhalen. Misschien ligt het aan mij.

Uit de offertes die worden uitgebracht – dat zijn er drie of vier – wordt de beste gekozen. Degene die gekozen wordt, krijgt de gunning voor het management. Misschien moet ik geen bedrijven noemen, maar laat ik het toch maar doen. Offertes worden gedaan door Vancom, NZH en De Beuk. Zij stellen dat zij in Noord-Holland bepaalde routes op een prachtige manier kunnen rijden. Daarin zit dan het weekend, de afstemming met de rest, dienstregelingen, frequenties etcetera. Daarin zit dus van alles. De beste van de drie wordt gekozen door de provincie Noord-Holland of een vervoersautoriteit daar. Zij kiest dan De Beuk. Laten wij daar maar van uitgaan, dan ben ik in ieder geval even van Vancom en NZH af. De Beuk krijg vervolgens het management. Zij hebben dan zelf een plan gemaakt. Zij kunnen dan bepaalde routes rijden op basis van die uitgangspunten, die prijs en die kwaliteit. Het aardige daarvan is dat de creativiteit, die ontzettend belangrijk is, in het ontwikkelingsmodel terugkomt. Ik vind het management ook ontzettend belangrijk. Als ik in Amsterdam in de bus stap, blijkt dat een chagrijnige tronie achter het stuur zit. Dat gaat er bij mij niet in; dat zeg ik maar klip en

klaar. Die man of die vrouw is niet chagrijnig geboren. Sterker nog, toen hij of zij bij het GVB in dienst kwam, was hij of zij waarschijnlijk ook niet chagrijnig. Het is dus gebeurd in het bedrijf, in dat management, in de cultuur zelf. Er is dus alles aan gelegen om het management zo aan te sturen, dat weer service wordt verleend en er enige vrolijkheid is. Je kunt niet zomaar simpel zeggen dat het aan de personen ligt die binnen het GVB in de bus en tram achter het stuur zitten. Daar zit het hem niet in. Dat moet dus aangestuurd worden. De kwaliteit wordt dan geboden door het management. Daar ben ik absoluut van overtuigd en daar moet dus een hoop aan gebeuren.

De **voorzitter**: Ik sta nog een heel korte vraag en een heel korte reactie toe, en dan moeten wij de buschauffeur van Amsterdam maar laten rusten.

De heer **Reitsma** (CDA): Wat wil de heer Van Gijzel nu? Wil hij niet insteken op het door Brokx neergelegde model, dat de minister in grote lijnen heeft overgenomen? Wil hij een nieuw model? Dat is mij niet voldoende duidelijk. Of wil hij alleen iets wijzigen in het management, waarbij de rest moet blijven zoals het nu is?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Beleid en ontwikkelingsfunctie zitten nu vooral bij de overheid. Dat geldt zeker voor het stadsvervoer. De uitvoering ligt ook voor een deel bij de overheid, al is het dan in dienstverband. Bij het streekvervoer is dat anders; dat is voor een deel verzelfstandigd in een structuur-NV. Ik wil nu dat de beleidsfunctie blijft bij de overheid. De overheid formuleert welk beleid zij wil. Op basis van dat beleid, over modal-split-verhoudingen etcetera, maakt zij inzichtelijk welk openbaar vervoer gewenst is.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat wil Brokx ook.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ja, dat wil Brokx ook. Vervolgens wordt de ontwikkelingsfunctie uitbesteed. Dat wil Brokx ook en daar ben ik het mee eens. Vervolgens komt de uitvoering. Daarvan zegt Brokx: geef aan degene die de ontwikkelingsfunctie heeft, ook de hele uitvoering. Dat vind ik te ver gaan, omdat daarmee een paar forse nadelen worden binnenge-

haald, die te voorkomen zouden zijn. Omdat de aansturing en de vitaliteit van het bedrijf uiteindelijk bij het management zitten, gun ik het daaraan. Ik breng personeel en materieel onder in een aparte, verzelfstandigde structuur, die weliswaar door de sector wordt beheerd, maar waarbij het personeel terug kan vallen in die pool, omdat het daaraan verbonden is. Daar kan dan ook de opleiding en dergelijke worden geregeld.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): De heer Van Gijzel heeft aangegeven dat hij hart heeft voor het personeel. Maar wat doet het personeel, dat een management krijgt dat in vliegende vaart met een prachtig plan de boel op zijn kop komt zetten? Dat zegt: over drie tot vijf jaar is die club weer weg, bekijk het maar. Ik vind dit het Franse model, waar ik in mijn verhaal ook op terugkom. Hoe heeft het daar gewerkt? Heeft het überhaupt gewerkt? Wat zijn de consequenties daarvan?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dit is heel aardig. U roept: dit is het Franse model, heeft het daar gewerkt en hoe heeft het gewerkt.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Niet dus.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Nee, maar ik propageer het Franse model ook niet. Bij het Franse model is er contractmanagement, maar het management is op basis van een vaste vergoeding uitbesteed. Daarover bent u ook door anderen geïnformeerd. Wat ik doe, is op basis van ondernemingsrisico het management aanbesteden. Tegelijkertijd leg ik bij diezelfde managers ook de verantwoordelijkheid voor het ontwikkelingsconcept. Dat is volstrekt anders dan het Franse model. Ik ben heel benieuwd waar u mee komt.

Het voordeel is dat er geen hogere prijzen voor het materieel komen, geen onzekerheid over banen, volksverhuizingen of uitstoot op leeftijd. Het solvabiliteitsprobleem voor de stad is daarmee heel anders geworden. Er wordt nu gezegd dat het in Amsterdam en Rotterdam pas over tien tot vijftien jaar kan. Bij deze verhoudingen zijn geen grote kapitaalinvesteringen nodig, omdat het min of meer om een leaseconstructie gaat. De solvabiliteitsproblemen zijn dus veel minder

groot. Via de ontwikkelingsrol is er wel degelijk sprake van vernieuwing en creativiteit.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Veel van wat de heer Van Gijzel zegt, is mij helder, maar ik wil graag weten waar het materiële eigendom van de holding ligt en wie de pool van het personeel bestuurt. Wie betaalt het vervolgens, ook als er over is? Dat vind ik een interessante vraag.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat vind ik ook een interessante vraag. Ik heb daar opvattingen over. Je kunt het op twee manieren doen. Je kunt het zo dicht mogelijk bij de huidige vervoersautoriteit laten. Daar heeft Brokx ook weleens wat over gezegd. Ik zou er zelf voor pleiten om het op een grotere afstand te zetten. Ik heb gezegd: verzelfstandigd met beheer van de vervoerbedrijven. Maar er zijn meerdere modaliteiten mogelijk.

Toen ik hierover begon, heb ik letterlijk gezegd dat het nog verder bekeken moet worden. Nader onderzoek is wenselijk. Geconfronteerd met de voorgelegde stukken en de grote problemen die zich hierbij voordoen, vind ik dat nader uitgewerkt moet worden wat de optimale manier is.

Ik geef het volgende mee. Wij hebben hier een hoorzitting gehad, waarbij ik die prijsopdriving van het materieel voorlegde aan de president-directeur van de VSN-groep. Toen zei hij: luister, daar hebt u een punt en daarom ga ik dus een leasebedrijf oprichten. Daarop werd de BOVAG weer boos, want die zag dat de markt verstoord werd, maar aan het principe wordt dus gedacht en zij zullen dat zelf doen of misschien samen met anderen. Het zou verstandig zijn om te bekijken of dat samen met anderen kan, maar op zichzelf heeft men open oren voor die gevoelens over een dergelijke holding, die ik ook wel heb ervaren en die ik heb getoetst bij directeuren en bedrijven. Ik zou willen zeggen: gooi dat niet meteen weg en probeer eens te kijken of dat een aantal fundamentele problemen die nu in het voorstel zitten, zou kunnen oplossen.

Voorzitter! Ook bij faillissement zijn er geen onoverkomelijke rampen, omdat de kapitaalinvestering – zeg maar de kapitaalgoederen – niet onmiddellijk terugvalt via de bank die de lening heeft gegarandeerd en weer op de markt verkocht

wordt. Zij blijven gewoon bij de holding en met een nieuw management kun je dan de grootste rampen opvangen. Het leidt ook tot een substantiële rol voor de klanten. Ook in mijn model blijft het eerder vermelde probleem van de financieringssysteem met betrekking tot het betonnen plafond – de tariefopbouw en de winstmaximalisatie versus overheidssubsidie – maar het heeft in mijn ogen veel minder bezwaren dan het kabinetsvoorstel en het biedt wel dezelfde mogelijkheden.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): U hebt het over de substantiële rol van de klant. Hoe ziet u die dan?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Daar heb ik een paar keer wat over gezegd. Daar heb ik iets over gezegd bij het ontwikkelingsmodel: de klanten zouden directer betrokken moeten worden bij de beleidsontwikkeling en bij de aanbesteding en je zou ten slotte ook bij de uitvoering een regeling in het contract kunnen opnemen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Maar dat verschilt niet met het voorstel van het kabinet.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het kabinet heeft daar niets over gezegd.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat wij zo min mogelijk interromperen. De heer Van Gijzel is bijna een uur aan het woord en daarvan is een half uur interruptie. Ik moet de tijd een beetje bewaken. Nog een heel korte interruptie van mevrouw Vos, maar dan ook graag een heel kort antwoord.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Ik vind het voorstel van de heer Van Gijzel zeker de moeite waard, maar ik zie toch nog een paar problemen en die wil ik heel kort aanduiden. Ook nu speelt het probleem dat er geen enkele praktijkervaring is met dit type aanbesteding. Hoe ziet u dat probleem, namelijk dat wij ook met dit model te maken hebben met de hele lappendeken van allerlei bestuurlijke vervoersautoriteiten? Ik heb nog een andere vraag. Aan de ene kant kan dit leiden tot monopolies – die kunnen nog steeds blijven bestaan – en aan de andere kant tot een zeer sterk wisselend manage-

ment. Daar zou ik graag uw visie op willen horen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat wisselend management heb je natuurlijk ook gewoon bij de normale concessies. Ik geloof dus niet dat dat hier een groter bezwaar zou zijn dan in het voorstel van het kabinet. Een wisselend management heeft overigens ook wel eens voordelen. Ik moet constateren – dat moet ik de minister wel nageven – dat het openbaar-vervoerbedrijf in zijn management vaak inert is, zeker bij de stadsbedrijven. Het is helemaal niet zo slecht als daar meer dynamiek zou komen. Daar ben ik absoluut niet op tegen en die dynamiek komt heus niet van onderaf. Van een chauffeur die geen verantwoordelijkheden draagt, kun je niet verwachten dat hij daar even de hele tent gaat regelen. Die dynamiek moet dus echt uit het management komen en in dat opzicht is wisseling daarvan, hoewel dat niet moet leiden tot een grote mate van discontinuïteit, bij tijd en wijle helemaal niet zo slecht.

Ook ik erken een aantal door mevrouw Vos genoemde nadelen. Die zie ook ik en vandaar mijn heel kritische houding ten opzichte van de marktwerking in brede zin. De door mevrouw Vos genoemde punten kunnen misschien nog wel ondervangen worden, hoewel dat niet zo eenvoudig zal zijn. Bijvoorbeeld: je moet er heel goed naar kijken om monopolisten uit de markt te houden. Het grote voordeel van mijn model is echter dat je niet zulke grote kapitaalinvesteringen hoeft te doen. Kapitaalinvesteringen leiden meestal tot een selectie van bedrijven die daar werkelijk toe in staat zijn. In dat opzicht geeft mijn model eerder mogelijkheden tot daadwerkelijke concurrentie tussen bedrijven dan een model waarin je die grote kapitaalinvesteringen uit eigen vermogen moet genereren dan wel moet lenen met een weerbaarheidsfonds erachter.

Voorzitter! De conclusie is dat de PvdA-fractie geen steun kan verlenen aan deze uitwerking van het rapport-Broxx met betrekking tot de marktwerking. Wij zouden graag van de minister een beoordeling hebben van überhaupt de marktwerking in het openbaar vervoer en van het voorstel van de PvdA en wij zouden graag hebben dat zij dat voorstel eventueel zal bespreken met alle

direct betrokken partijen in het veld. Het lijkt mij de hoogste tijd voor KitKat. Ik zeg dit voor de doordenkers die wel eens naar de televisie-reclame kijken.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Dat komt niet over.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Daar was ik al bang voor. De tekst begint met: waar zijn wij nou helemaal mee bezig?

De heer **Reitsma** (CDA): Is, gezien de vijf vrij harde bezwaren die de heer Van Gijzel naar voren heeft gebracht, de politieke conclusie van de PvdA-fractie dat het voorstel van de minister moet worden afgewezen en dat de minister opnieuw aan het werk moet om het alternatief van de PvdA-fractie te onderzoeken, een alternatief overigens dat mij nog niet duidelijk voor ogen staat, en dat, als de minister dat niet wil, de conclusie moet worden getrokken dat marktwerking en concurrentie in het openbaar vervoer niet geïntroduceerd moeten worden? Ik herhaal een eerder gestelde vraag: denkt collega Van Gijzel dat met het door dit kabinet voorgestane prijsbeleid, parkeerbeleid en locatiebeleid werkelijk een omslag is te realiseren in het verbeteren van het openbaar vervoer in die zin dat meer reizigers van dat vervoer gebruik zullen maken?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat is een vraag die ik pas volgend jaar kan beantwoorden. U hebt gelijk met de veronderstelling in het eerste deel van uw vraag. Ik verzoek de minister ons voorstel serieus te bekijken. Ik dien geen voorstellen in die niet serieus genomen kunnen worden, in tegenstelling tot de CDA-fractie die destijds een motie indiende waarin werd gevraagd om een onderzoek en vervolgens riep: ongeacht de uitkomst van dat onderzoek, wij zijn sowieso tegen.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat is de bekende tactiek van de heer Van Gijzel: je elke keer afzetten tegen een andere partij en de zaken verdraaid naar voren brengen. Maar goed, daar moet je tegen kunnen. Wat wilt u nou precies? Spijt u uw betoog daar eens op toe. Dat is constructief.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik wil dat de minister ons voorstel serieus

onderzoekt en nagaat welke voor- en nadelen eraan kleven ten opzichte van haar eigen voorstel. Ik begrijp best dat zij vandaag geen definitief oordeel kan geven. Dat is ook een beetje afhankelijk van de wijze waarop de betrokken partijen ernaar kijken. Als haar reactie voorhanden is, kunnen wij verder praten. Ik heb gezegd dat ik tamelijk grote bezwaren zie in het kabinetstandpunt met betrekking tot het rapport van de commissie-Brocx.

De heer **Stellingwerf** (RPF): De heer Van Gijssel heeft een gloedvol betoog gehouden over een eigen model, kun je zeggen. Ik herken daarin een aantal positieve dingen. Mijn vraag is: hoe moeten wij dat zien in het kader van het mobiliteitsbeleid? Dat model komt ook niet hoger uit dan 3,8% wat de bijdrage betreft aan het vervoersproduct.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Mijn conclusie is: op dit ogenblik geen steun voor de marktwerking zoals die door de commissie-Brocx uitgewerkt is en graag een beoordeling of marktwerking überhaupt voor het openbaar vervoer werkt, waarbij aangegeven wordt hoe het in Europa is gegaan. Mede in dat licht bezien, wil ik graag een beoordeling van het voorstel van de PvdA-fractie.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Mijn vraag is welke bijdrage uw voorstel levert aan de oplossing van de mobiliteitsproblematiek.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Laten wij dat eens voorleggen aan het CPB of een ander instituut dat berekeningen in die sfeer maakt. Ik weet het namelijk niet. De commissie-Brocx is drie jaar bezig geweest met het ontwikkelen van een model en komt met een verhaal dat de minister enigszins heeft aangepast en aan de Kamer heeft voorgelegd. Ik ben vorige week met een tegenvoorstel gekomen, waarin ik grote voordelen zie en veel minder nadelen. Het is toch niet vreemd dat ik dat niet helemaal door heb geëxerceerd? Als de commissie-Brocx haar voorstel nog niet eens helemaal door heeft geëxerceerd, moet ik dan precies weten wat de effecten van mijn voorstel zijn? Ik heb gepoogd serieus te kijken naar voor- en nadelen en wat je aan creativiteit en innovatie zou kunnen toestaan. Ik heb gezien hoe je ondernemerschap zou kunnen

inbrengen. Ik heb geprobeerd een en ander in mijn voorstel neer te leggen en een aantal nadelen weg te halen. Het is een oprechte poging om te bekijken wat wij nog wel kunnen doen. Ik vraag dus om er serieus naar te kijken. Uw vraag wat dit precies voor de ontwikkeling van de mobiliteit betekent, die ook de commissie-Brocx niet heeft beantwoord, hoort daar natuurlijk bij. Ook ik ben daar heel benieuwd naar. Een aantal vragen van de commissie-Brocx zie ik verdwijnen, maar de vraag wat het voor de ontwikkeling van de mobiliteit betekent, blijft ook in mijn verhaal relevant.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat u overgaat naar het rapport van de commissie-De Boer. Ik vraag de leden, aanzienlijk minder te interrumperen. Anders moet ik vervelende maatregelen nemen door zelfs geen interrupties meer toe te staan. Het kost anders te veel tijd.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): De oorsprong van het rapport van de commissie-De Boer was een verhaal over een kostendekkendheid van 50% dat was opgenomen in de Voorjaarsnota voor de begroting voor 1994; dat was dus in 1993. Het betekende een additionele bezuiniging van 50 mln. per jaar. Met name de fractie van de Partij van de Arbeid heeft zich in de Kamer zeer sterk hiertegen verzet. Uiteindelijk heeft minister Maij toen toegezegd dat er onderzoek gedaan zou worden en dat in afwachting hiervan die 50 mln. bezuiniging op de exploitatie tijdelijk gesteld zou worden. Dat onderzoek werd gedaan door de commissie-De Boer.

Minister Maij heeft inderdaad voor de begroting voor 1994 die bezuiniging van 50 mln. op de exploitatie tijdelijk bij het infrafonds ondergebracht. Voor 1995 is in het regeerakkoord afgesproken dat die 50 mln. door intensivering afgedekt zou worden. Waarom is dat twee keer afgedekt? Dat is gebeurd omdat wij het er politiek met elkaar over eens waren dat op basis van de huidige grondslag deze extra bezuinigingen niet mogelijk waren.

De commissie-De Boer schrijft op pagina 5 nog steeds dat het eigenlijk niet kan. Zij schrijft wel dat de oploop naar 50% kostendekkendheid en daarmee 50 mln. per jaar aan exploitatiereductie mogelijk is indien een groot aantal aanvullende

maatregelen getroffen wordt. Het produkt zou moeten verbeteren. Er zouden infrastructurele maatregelen getroffen moeten worden die de reisduur verkorten. Het tarief zou niet meer mogen stijgen dan de kosten van levensonderhoud. Er zou een ontmoedigingsbeleid voor de auto moeten worden gevoerd, vooral door parkeertarieven en brandstofaccijns en in brede zin in de ruimtelijke ordening. Er zou in de jaren daarna absoluut geen enkele verdere korting op de exploitatie mogen plaatsvinden, omdat die de onzekerheid alleen maar vergroot. Ik heb al iets over de exploitatiekortingen gezegd met het oog op de systematiek die wij nu hanteren voor de reizigerskilometers. Toch vindt er iedere keer zo'n reductie plaats, zij het sluipend. De commissie vindt dat de maatregelen ondeelbaar zijn en dat in de komende vijf jaar 2 mld. extra geïnvesteerd moet worden, ervan uitgaande dat reeds 1,3 mld. geïnvesteerd wordt in de normale uitbreiding van het openbaar vervoer. Dan pas, zo staat op pagina 7 van het rapport, wordt geleidelijk aan het rendement op de exploitatie zichtbaar.

Desalniettemin heeft de minister gemeend nu al, voor 1996, die 50 mln. korting op de exploitatielasten in te boeken. Het lijkt er een beetje op dat de baat voor de kost uitgaat. Dat is een principe dat Nederlanders al eeuwen zoeken, een economisch ei van Columbus. Het is nog nooit gevonden, behalve nu voor het openbaar vervoer. Klaarblijkelijk kunnen wij daar eerst geld verdienen voordat wij investeren.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wij hebben in het regeerakkoord afgesproken om die 50 mln. stilletjes af te boeken, maar niet om de oude taakstelling van de Tussenbalans terug te boeken.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Het gaat om 75 mln., 25 mln. als doorloop van de Tussenbalans en 50 mln. uit de Voorjaarsnota 1993. Ik zeg nu dat er in de systematiek om tot een kostendekkendheid van 50% te komen, een fout zit. De redenering is: als ik investeringen genereer, met als gevolg een hogere bezettingsgraad, dus een grotere kostendekkendheid en dus gunstigere exploitatiereningen, kan er 50 mln. aan de rijksoverheid worden afgedragen. Dat is de redenering en dat is

volgtijdelijk. Je kunt nu niet zeggen: levert u even 50 mln. en we beginnen komend jaar met de investeringen. Immers, dan gaat de baat voor de kost uit. Dat is een economisch beginsel, waarvan nog nooit gevonden is dat het werkt. Als het zou lukken, zou ik het prachtig vinden, maar het werkt nergens, ook niet hier.

Minister Jorritsma-Lebbink: Helaas is ter zake in het regeerakkoord geen afspraak gemaakt. Ik houd mij dus aan de oude taakstelling, zoals afgesproken. Eerlijk gezegd heb ik ook geen ruimte op de begroting om die oude taakstelling elders af te dekken, tenzij u vindt dat er minder geïnvesteerd moet worden.

De heer Van Gijzel (PvdA): Ik zie hier een groot probleem, een groot financieel probleem, waarvoor wij een financiële oplossing moeten zien te vinden; dat ben ik met u eens. Maar als wij het met elkaar eens zijn over de gedachte – dat merk ik een beetje – dat investeren uiteindelijk leidt tot een betere exploitatie-rekening, dan vind ik dit op zichzelf een solide gedachte. Maar nu wordt ervoor gekozen om eerst de exploitatierekening af te bouwen en dan te kijken of de investering iets oplevert. Van die laatste gedachte vind ik, dat dit niet zou kunnen: dat zou mijns inziens niet een logische lijn der dingen zijn. Waardoor ik mij in dit verband aangesproken voel, is het volgende. Ik heb die 50 mln. destijds niet bedacht en de minister ook niet, maar dit is des te meer reden om te proberen er samen uit te komen. Wij hebben het bij het regeerakkoord voor elkaar gekregen om via intensivering voor dit jaar die 50 mln. af te dekken. Ik vind dat wij moeten kijken of wij dat niet voor een aantal jaren zouden kunnen doen, middels een kasschuif-systematiek of anderszins. Wij weten immers dat uiteindelijk het geld terugkomt. Het zou alleen wat vreemd zijn om het geld al te incasseren, terwijl het nog niet verdiend is.

De heer Reitsma (CDA): Voorzitter! De commissie-De Boer zegt: investeer 2 mld. en dan kunnen de taakstellingen gerealiseerd worden. Beluister ik collega Van Gijzel nu zo, dat hij, nu de minister onvoldoende investeringsmiddelen uittrekt, problemen ziet aankomen ten

aanzien van de taakstelling, die voor de jaren 1996 t/m 1999 een bezuiniging op het stads- en streekvervoer inhoudt van 275 mln.? Ik heb hier voor mij het antwoord op vraag 70, waar de minister keurig op rijtje zet wat taakstellingen voor de komende vier jaar zijn.

De heer Van Gijzel (PvdA): Het is 300 mln. tot het einde van deze periode.

De heer Reitsma (CDA): Maar zegt u dat u, als er onvoldoende prioriteit voor de investeringen is, de taakstelling ziet vastlopen?

De heer Van Gijzel (PvdA): Daar kom ik zo meteen op.

De heer Reitsma (CDA): Wat betoogde u dan zoëven?

De heer Van Gijzel (PvdA): Wat ik betoogde, was het volgende. De minister zegt dat zij 1 mld. extra gaat investeren, hetgeen tot een betere bezettingsgraad leidt, terwijl een betere bezettingsgraad tot een beter kostenbeeld leidt. Het kostenbeeld drukt op exploitatierekening: daar zie je een gunstiger exploitatie. Nu zegt minister: als ik investeer, kan ik daar aan het eind geld uithalen, want ik haal een betere exploitatierekening. Dat vind ik een logische redenering. Wat ik nu betoog, is dat de minister begint met het geld weg te halen bij de exploitatierekening en dat dan ongeveer tegelijkertijd weliswaar die investeringen beginnen, maar dat de uitwerking van die investeringen – als ik er nu geld in stop – niet onmiddellijk in de exploitatierekening terug te vinden is. Dat heeft aanlooptijd nodig. Ook de commissie-De Boer zegt, op pagina 7, dat het rendement van de impuls pas geleidelijkaan zichtbaar zal worden en dat pas op langere termijn vrijvallende exploitatiemiddelen gebruikt zullen kunnen worden voor de afdekking van de investeringen op middellange termijn. Met andere woorden, zo zegt De Boer: je verdient de gelden die je investeert wel terug in je exploitatie, zij het niet onmiddellijk, maar pas na een aantal jaren.

De heer Reitsma (CDA): Nee, maar, bepalend is...

De voorzitter: Nu grijp ik in. Het is nu vijf voor half een. Er zijn

ontzettend veel interrupties geweest en de heer Van Gijzel heeft nog een half uur zuivere spreektijd. Als ik vóór de lunchpauze ook nog de CDA-fractie het woord wil geven, gaan wij vrij laat lunchen. Ik stel voor dat de heer Van Gijzel nog kort reageert en dat ik daarna geen interrupties meer toesta. Het spijt mij bijzonder, maar ik ontkom er niet aan om deze onsympathieke maatregel te nemen.

De heer Van Gijzel (PvdA): Het betekent dat ik het volgende zeg. Kijk nu eens goed naar het ritme van het incasseren van de exploitatiewinsten, in verhouding tot de investeringen die je doet. Daar zijn twee mogelijkheden voor. Je kunt eens kijken of je middels een meerjarige verschuiving in de exploitatie-opbrengst iets kunt regelen, eenmalig of tweemaal. Immers, uiteindelijk komen die revenuen er wel, uiteindelijk werkt dat systeem ook wel, maar pas over één of twee jaar. Kijk dus eens of je die één of twee jaar nog zou kunnen overbruggen.

De heer Reitsma (CDA): Maar nu zegt u nog niets!

De voorzitter: Neen, mijnheer Reitsma!

De heer Reitsma (CDA): Neen, mijnheer de voorzitter. Het gaat om de politieke conclusies, die mijn collega niet trekt. Hij gebruikt veel woorden, maar wat zijn de politieke conclusies?

De heer Van Gijzel (PvdA): De politieke conclusies zijn heel simpel. Voor het komende jaar kunnen wij die 50 mln. niet op de voorgestane manier incasseren. Daar zou geen logica in zitten. Dan ontstaat een probleem in de dekking, maar wat het slechtste antwoord zou zijn, is om het openbaar vervoer om zeep te helpen omdat wij geen dekking hebben. Dat werkt dus niet. Aan mij, en aan ieder ander die enig hart heeft voor het openbaar vervoer, de noodzaak om te kijken of wij die 50 mln. over één, anderhalf of twee jaar kunnen vinden. Bij de begrotingsbehandeling komen wij daar uiteraard over te spreken.

De commissie is van mening dat ruim 3 mld. beschikbaar moet zijn: 1,3 mld. aan normale investeringen en 2 mld. additioneel. Nu moet een andere cijferreeks beschikbaar zijn.

Er is niet 1,3 mld. autonome ontwikkeling maar 0,8 mld. Tegelijkertijd is de 2 mld. extra teruggebracht tot 1 mld., hetgeen leidt tot een totaal ander investeringsbeeld. Waar de commissie-De Boer uitsprak, dat die 3 mld. kon leiden tot 50% kostendekkendheid om en bij 2000 – met 50 mln. per jaar vanaf 1988 – zegt het kabinet met de helft van de investering in staat te zijn tot, weliswaar iets later, 50% kostendekkendheid met een afroming van 50 mln. exploitatie vanaf 1996. Het bedrag wordt wat dat betreft gehandhaafd en dat nu lijkt mij optimistisch. De Boer stelt dus voor om 2 mld. te investeren om die 50 mln. te verdienen en de minister spreekt over 1 mld. Het lijkt mij, dat daar niet veel meer van te halen zou zijn dan 25 mln. per jaar. De minister bevestigt dat ook wel een beetje op pagina 25 van haar reactie, waar zij zegt dat de kostendekkendheid aan het einde van deze eeuw oloopt niet tot 47% – zoals De Boer wil – maar tot 42,5%. Dat betekent dat in wezen de exploitatie-afdracht van 50 mln. niet op die manier kan worden geïncasseerd. Ik ben dus heel erg benieuwd naar die onderlinge samenhang.

Voorzitter! De eigen bijdragen zijn bedoeld om wat betreft de investeringen een terughoudend en selectief beleid tot stand te brengen. Deze eigen bijdragen zijn ook te honoreren, omdat deze door schaalvergroting van de investeringen zijn terug te verdienen. Hier nu wordt een remgeld geïntroduceerd. Het Belgische woord voor eigen bijdrage is het remmen van investeringen. Remgeld bij openbaarvervoerprojecten lijkt mij onder de huidige omstandigheden vergelijkbaar met een boete op nieuwe arbeidsplaatsen. Als er dus ergens behoefte aan is, is het aan investeringen in het openbaar vervoer. En als er ergens geen behoefte aan is, is het aan remgeld.

De aard van de projecten is met name gericht op snelheidsverbetering. Dat leidt dus niet tot het schaalvoordeel, dat door de investeringen in de overige projecten tot stand is gebracht. Het leidt misschien wel tot het exploitatievoordeel door een hogere bezettingsgraad. Dat wil ik de minister gunnen, maar dat exploitatievoordeel wordt juist wegbezuinigd door de taakstelling van 50 mln. Zo gezien, zal de eigen bijdrage genereerd

moeten worden uit de gemeentebegroting. Dat zal echter niet snel gebeuren. Daarmee komt ook de investeringsimpuls opnieuw ter discussie.

De PvdA is op zichzelf positief over de beleidsinsteek, die de minister conform het advies van de commissie-De Boer heeft gekozen. Daarover geen twijfel. Ook wij zien dat de verkorting van de reisdur profijt oplevert. Ook Rover zegt dat. De ketenbenadering – behoud van kwaliteit in voor- en natransport – levert voordelen op. Investeringsopkansrijke afstanden, namelijk op 35 km, zijn belangrijk en een verbetering in de samenhang van het lijnennet komt het openbaar vervoer ten goede. Onze problemen liggen bij de financiële uitwerking. Het Rijk rekent zich in onze ogen drie keer rijk ten koste van het openbaar vervoer, namelijk bij het principe "de baat gaat voor de kosten uit", door minder investeringen te doen, maar een gelijke exploitatie-opbrengst in te boeken en door 10% van de kosten niet zelf te financieren, maar via een eigen bijdrage, terwijl de exploitatievoordelen voor 100% naar het Rijk toevloeien. Wie heeft zo iets bedacht en waarom wordt dit bedacht? Want hiermee worden toch in wezen bij het openbaar vervoer ten onrechte de schroeven aangedraaid, waardoor de nederwaartse spiraal zich alleen maar verder doorzet? Graag een toelichting op een en ander. Ik overweeg in tweede termijn daarover een motie in te dienen. Ook hiervoor geldt dat een betonnen plafond wel omlaag kan, maar niet omhoog, wat ik al eerder heb uitgelegd.

Kortom, wij staan positief tegenover de gedachte, maar vragen ons af waarom die zo is uitgewerkt. Want op deze manier mag er door de financieringsgrondslag toch niet echt veel van verwacht worden. Ik heb daar een paar vragen over gesteld, namelijk wat het voor het openbaar vervoer in kwalitatieve en in kwantitatieve zin doet en wat voor de exploitatie. Hierbij staan bezuinigingen centraal en komt uiteindelijk het produkt op de tweede plaats.

De grondslag van de discussie over het collectief vraagafhankelijk vervoer lag eveneens bij de begroting voor 1993. Zoals ik vanmorgen al heb opgemerkt, kwamen wij in 1990 op het uitgangspunt dat het openbaar vervoer fors

moest groeien. In 1993 zagen collega Wolffensperger en ik zelf dat er met name aan de onderkant een forse krimp plaatsvond. Wij wilden, en met ons een groot deel van de Kamer, een efficiënter openbaar vervoer. Niet vanuit de bezuinigingstaakstelling, want die leidde bij een additionele bezuiniging alleen maar tot krimp, maar vanuit de systematiek zijn wij in staat om het openbaar vervoer zo in te richten, dat wij efficiënter aan de gang kunnen, terwijl wij een zelfde kwaliteit kunnen bieden. De gedachte toen was: maak de onderkant van het openbaarvervoernet gedeeltelijk vrij en zet er een vraagafhankelijk systeem voor in de plaats. Combineer het met gehandicapten-, zieken- en scholieren/leerlingen-vervoer. En lever de vrijvallende middelen dan in, maar houdt ze voor de sector gereserveerd, zodat ze terugverdiend kunnen worden voor de exploitatie van nieuwe lijnen die op het punt van kostendekkendheid beter scoren dan het gemiddelde. Op die manier zou er een verbeteringsperspectief kunnen ontstaan, om in de toekomst ook de onderkant van het openbaarvervoernet verder mogelijk te maken.

Dat heeft geleid tot een motie die de heer Wolffensperger en ik samen met verschillende woordvoerders hebben ingediend, inclusief mevrouw Jorritsma, die toen nog lid van deze Kamer was.

Nu, anderhalf jaar later, komt de uitwerking, waarin de onderkant van het net wordt beschreven. Wat is eigenlijk de onderkant van het net? Op zichzelf is het tamelijk flexibel. Laten wij zeggen dat het de onderste 10% is op basis van kostendekkendheid en bezettingsgraad. De onderkant van het net is de afgelopen jaren wel fors verschoven. Wat tien jaar geleden de onderkant van het net was, is nu weg. En wat toen een redelijke lijn was, is nu dun. Hoe komt dat? Daarvoor zijn een aantal bewegingen te onderkennen. Ten eerste besluiten de mensen de auto te nemen, omdat er in hun ogen geen goed openbaar vervoer is. Maar het komt veel vaker voor dat er geen goed openbaar vervoer meer is, omdat de mensen ondanks het goede openbare vervoer toch de auto hebben genomen, waardoor uiteindelijk de spiraal omlaag is ingezet, omdat via de plaatskilometervergoeding, die overigens nu is opgeheven, de lagere bezettingsgraad ertoe leidde dat er

een steeds hogere exploitatiebijdrage moest komen.

Overigens is het nog wel belangrijk om te bedenken dat ondanks goed openbaar vervoer toch veel mensen de auto nemen. Ik heb het dan over het mobiliteitsbeleid in brede zin en het flankerend beleid als specifiek element.

Een andere oorzaak is dat vanaf 1990 in de Tussenbalans van het SVV gekozen is voor meer nadruk op het openbaar vervoer en minder op het autovervoer. Op zichzelf is dat prima, maar dan wel met de nadruk op de spits. Op dit punt hebben wij, zoals ik vandaag al eerder aangaf, te maken met twee congesties, één in het openbaar vervoer en één in het autovervoer. De openbaar-vervoerspits is hartstikke duur. Uitbreiding daarvan – ik denk daarbij aan de filosofie van het SVV dat wij de automobiliteit in het woon-werkverkeer moeten aanpakken – leidt tot een duurder openbaar vervoer. Tegelijkertijd hebben wij daar een fors bezuinigingsprogramma op gezet. Uiteindelijk zal het uit de lengte of de breedte moeten komen. En het komt dus uit de diepte. Het komt uit de onderkant van het net. Daar worden wel degelijk lijnen geschrapt en daardoor wordt het voorzieningenniveau gereduceerd. Om wille van de kostendekkendheid werden een aantal jaren achtereenvolgende tarieven fors verhoogd, zelfs zo veel dat de prijselasticiteit voor sommige delen van het OV-net opliep. Dat bedroeg bij elke procentpunt tariefstijging 8%. Bij een tariefstijging van 6% lopen er 5% klanten weg. Dat heeft met name bij de dunne lijnen enorme effecten gesorteerd. Minister Maij kwam in 1993 tot de conclusie dat de kostendekkendheid niet meer verhoogd kon worden noch op basis van bezettingsgraad noch op basis van de tarieven noch op basis van de bedrijfsvoering. De commissie-De Boer moest de oplossing brengen. Wij hebben daarover reeds gesproken. De commissie stelt voor, te investeren in het midden en in de bovenkant van het net om op die manier een kostendekkendheid van 50% te bereiken. Ook hier is dus geen perspectief voor de onderkant van het net, voor de landelijke gebieden. De autonome vraaguitval, de nadruk op de spits, de vraaguitval, de tariefstijgingen en onvoldoende perspectief op andere oplossingen, maken de onderkant

steeds kwetsbaarder en schraler. De spiraal omlaag zet zich steeds verder door. Marktwerking zal dit niet zonder meer keren, juist niet op dit onrendabele deel.

Wat is het antwoord? Bundeling van krachten! Dat beoogden wij destijds ook. Het is geen juichverhaal over collectief vraagafhankelijk vervoer. Het is een poging om van een gezamenlijk zwakte kracht te maken. Op zichzelf zijn er grote en kwalitatief goede kansen. Overigens vallen daarbij niet alle vormen van kleinschalig collectief vervoer met elkaar te combineren. Wat is er voor nodig? Bereidheid van betrokken instellingen en bedrijven. De wet moet worden aangepast. Er moet geld komen. Het openbaar vervoer kan de aanbodaafhankelijke grens van 12 opschuiven naar 18; dus drie slagen bij 18 passagiers in plaats van drie slagen bij 12 passagiers. Dat onderste stuk kan vervangen worden door een vraagafhankelijk systeem. Vervolgens is de exploitatie-systematiek van doorslaggevend belang voor het succes van een dergelijk systeem. Op zichzelf is een vraagafhankelijk systeem goedkoper en wel om vier redenen:

- een deel van de kosten wordt gedeeld met andere systemen;
- er zal vaak sprake zijn van een iets hoger tarief;
- een meer gerichte inzet van personeel en materieel geeft de mogelijkheid tot grotere efficiency;
- er zal een hogere bezettingsgraad zijn.

Er is echter ook een andere kant: het wordt op een paar punten duurder. Per saldo zal er echter sprake zijn van forse besparingen. De voordelen kunnen onmiddellijk teruggesluisd worden naar de subsidiegever door een ander bekostigingssysteem. Ik geloof dat de minister daarop wenst uit te komen. Naar mijn mening wordt dan elke incentive en elke dynamiek uit het systeem gehaald. Het levert de exploitant geen enkel voordeel voor, terwijl het wel coördinatieproblemen veroorzaakt. En de klant krijgt ongevraagd een hoger tarief. Dat is geen creatieve en inspirerende manier om tegen de problematiek van het openbaar vervoer en met name tegen de onderkant van het lijnennet aan te kijken. Elke mogelijke financiële ruimte die ontstaat om extra openbaar vervoer te genereren, wordt wegbekostigd. Zo krijgen wij

nooit een uitbreiding van het openbaar vervoer.

Misschien kan de minister eens aangeven, waarom een op zichzelf goedkopere werkwijze belegd moet worden met een extra kostendekkendheidsquotering van 66%?

Voorts wordt er gedacht aan een maximale bijdrage per reizigersrit gedurende de eerste twee jaar. Dit laatste lijkt mij geen correlerende norm die te maken heeft met de exploitatiekosten. Het wordt ook zeer nadelig voor de meer landelijke gebieden waar het systeem juist soelaas zou moeten bieden. Eerder valt te denken aan een genormeerde reizigerskilometervergoeding. Het nationaal tariefsysteem kan van toepassing blijven of zijn, met daarbij een toeslag van één of twee basisstrippen voor deur-tot-deur-faciliteiten. Wie dat niet wil betalen, dient naar een verzamelpunt te gaan, een halte waar de gestrekte lijn hem ophaalt.

De centrale vraag is, of er wel voldoende is nagedacht over de positie van de klant. De stukken zijn doorspekt met woorden als "decentralisatie", "bekostiging", "wetgeving", "aanbesteding", etcetera. Als uitgangspunt is echter niet genomen: welk produkt bieden wij de klant in relatie tot de overige openbaar-vervoerdiensten? Vervolgens zou men zich kunnen afvragen, welk systeem daarbij hoort en hoe dat gefinancierd en georganiseerd kan worden. Wat betekent het voorstel voor de huidige openbaar-vervoerreiziger? Het betekent een hoger tarief en een dubbel kaartstelsel. Abonnementhouders moeten dubbel gaan betalen, want hun abonnement is niet meer van toepassing op dat vraagafhankelijke collectief vervoer. Zij zullen dat deel dus zelf moeten gaan betalen. Dat betekent dat het dus exclusief het abonnement is en dat het voor een klant misschien nog wel eens interessant kan zijn om geen abonnement meer te nemen, maar gewoon de gecumuleerde kosten voor zijn rekening te nemen. Verder is het minder punctueel. De omrijfactor is onbekend. Het systeem is ook afhankelijk van de bestelmijn. Er kunnen zich problemen voordoen bij het bestellen. Ik denk hierbij aan de taal en de beschikbaarheid van telefoon, hetzij thuis, hetzij op straat. Afgemeten tegen het alternatief, namelijk in de toekomst een verdergaande spiraal omlaag en

geen openbaar vervoer of een verder afkalvend net, is dit op zichzelf een goede oplossing. Ook hier geldt evenwel dat er wel goede voorwaarden onder moeten liggen.

In de ogen van de PvdA-fractie behoeft het de overheid geen extra geld op te leveren. Het geld dat beschikbaar is voor de exploitatie, kan hiervoor ingezet worden.

De heer **Remkes** (VVD): Dat lijkt mij Chinees rekenen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik zou niet weten waarom.

De **voorzitter**: Gaat u maar gewoon door met uw betoog.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik wil hier toch even op reageren. De onderkant van het net is het meest onrendabele deel dat wij nu hebben. Wanneer je dat koppelt aan andere vormen van vervoer, zijn er vier redenen waarom het goedkoper wordt en is er één reden waarom het duurder wordt. Het ontgaat mij waarom dit nu in één keer het meest kostendekkende deel van het openbaar-vervoernet zou moeten worden met een taakstelling van 66% kostendekkendheid. Waarom wordt niet gewoon aangesloten bij de kostendekkendheid op een gemiddeld niveau van het streekvervoer, namelijk 40%.

De heer **Remkes** (VVD): En dus kost het meer.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Neen, want de kostendekkendheid ligt voor sommige delen nu zelfs beneden de 15%. Het gaat hier om lijnen met een bezettingsgraad van 12 tot 18 mensen bij drie slagen per dag. Het gaat om absoluut het meest onrendabele deel van het net met een kostendekkendheid tussen de 10% en 20%. Als je de kostendekkendheid ophoogt naar 40%, doordat je met anderen gaat samenwerken, dan heb je al een fors voordeel. Waarom moet dat 66% worden? Dit is al een enorme sprong voorwaarts.

Je moet het integreren in het nationale tariefsysteem. Het is bedoeld voor de onderkant van het net. Geprobeerd moet worden om wacht- en besteltijden zo kort mogelijk te maken: liever minuten dan uren. Met deze grondslag moet het volgens mij mogelijk zijn om het systeem zo succesvol mogelijk te

laten zijn en kan het een eerste stap zijn voor het weer opbouwen van een fijnmazig OV-systeem, ook in de landelijke gebieden.

Voorzitter! Ik kom nog kort op twee laatste punten. Ik maak een enkele opmerking over de evaluatie van de Wet personenvervoer en de tarieven. Wat de Wet personenvervoer betreft, wil ik graag opheldering hebben van de minister over de koppeling van chauffeur en vergunninghouder. Er wordt nu een document verstrekt door het STO aan de hand waarvan de CAO-naleving wordt uitgevoerd. Hierdoor is het zwartwerken volledig teruggedrongen. Ik wil van de minister weten wat haar overwegingen zijn om de artikel 56 van de Wet personenvervoer te schrappen en welk alternatief zij heeft om toch de naleving van de CAO en het tegengaan van zwartwerken te realiseren.

Over de openbaar-vervoertarieven merk ik nog het volgende op. Deze minister heeft gekozen voor een gematigd tarievenbeleid. Daarvoor heb ik alleen maar lof. Uitgangspunt is: gelijk blijven met de kosten van het levensonderhoud. De minister stelt voor om die op 2% reëel te bepalen. In de Miljoenennota staat echter dat voor 1996 een inflatie van 1,25% in de boeken zal komen te staan. Wat doet de minister daarmee? Dit betekent namelijk dat er toch een fors verschil is. Wat doet de minister hier dus mee in verband met de tarieven? Wat doet zij met de opbrengst van de exploitatieverbetering die hierdoor tot stand komt? De tarieven stijgen immers meer dan de reële kosten.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! De mobiliteit in Nederland neemt fors toe. Iedereen ziet dat en de meeste mensen ervaren dat ook. Het aantal personenkilometers stijgt jaarlijks behoorlijk. De afgelopen acht jaar is er een enorme toename geweest. Dit leidt tot forse congestieproblemen. Hier staat tegenover dat het aantal reizigerskilometers per trein gedaald is. Voor tram, bus en metro blijft dat aantal steken op het niveau van 1993. Relatief is daar dus ook sprake van een daling. Bij ongewijzigd beleid zal het aandeel van het stads- en streekvervoer volgens de minister dalen met enkele procenten, terwijl de congestie in met name de Randstad en de dichtbevolkte agglomeraties

groeiende is. Kortom, een weinig hoopvolle ontwikkeling. We moeten dit echt onder ogen zien en er dienen maatregelen genomen te worden om deze neerwaartse spiraal om te buigen, zeker wanneer het kabinet pas spreekt van een succes voor het stads- en streekvervoer wanneer een toename van 8% valt te constateren in de periode 1995-1999. Mijn fractie steunt de lijn om maatregelen te nemen om die toename te bevorderen. En dat alles onder de voorwaarde van verhoging van de kostendekkingsgraad tot ten minste 50% rondom de eeuwwisseling. Er wordt thans gesproken over het jaar 2004.

Voorzitter! De CDA-fractie maakt zich ernstige zorgen over de vermindering van het aandeel van het stads- en streekvervoer in de totale mobiliteit, gecombineerd met een forse toename van het aantal files in Nederland. Het OV-marktaandeel is in de loop der jaren enorm gedaald, namelijk van 35% naar 12%. De rapporten zijn hier helder over. Dat is terecht verontrustend te noemen. Alles moet daarom gericht zijn op omzetting van die dalende lijn in een stijgende lijn. Die uitdaging mag wat ons betreft niet mislukken, omdat het mobiliteitsvraagstuk in Nederland dat vereist.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De heer Reitsma zegt dat "alles" erop gericht moet zijn om dat om te zetten. Wat bedoelt hij met het woordje "alles"?

De heer **Reitsma** (CDA): Ik bedoel dat er een aantal maatregelen genomen dient te worden, waar ik in mijn betoog nog op terugkom, zonder de ogen te sluiten.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat is niet alles.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik heb de indruk dat u een aantal maatregelen op heel korte termijn erdoor wilt jassen, maar dan liefst met de ogen dicht en te weinig kijkend naar de bijkomende effecten. Wij willen met de bijkomende effecten rekening houden, want anders loopt het ook in het honderd.

Voorzitter! Het OV dient fors opgekrikt te worden door de nadruk te leggen op de ontwikkeling van een kwalitatief hoogwaardig OV-systeem. Dat kan niet vaak genoeg gezegd worden. Dat is de enige manier om de reiziger in de trein te krijgen. Dat

vereist in de eerste plaats aanzienlijke investeringen in de infrastructuur en verder ook een meer bedrijfsmatig werkend OV-systeem. Mijn fractie vond het dan ook teleurstellend, zoals we hier al eerder naar voren hebben gebracht, dat het kabinet in het regeerakkoord aanzienlijk bezuinigingen op de investeringen in met name het OV-systeem in de stedelijke gebieden heeft doorgevoerd. Dat leek ons toen geen verstandige keus en dat lijkt ons vandaag nog geen verstandige keus. Lubbers-III had een behoorlijke aanzet gegeven tot een investeringsimpuls. Het kabinet heeft een greep in de kas gedaan en zit nu met problemen. Ik kom daar zo nog op terug bij de invulling van de voorstellen van de commissie-De Boer. Wat ons betreft vereist dat de komende jaren – ik wil niet naar een jaar kijken – toch een andere prioriteitenstelling binnen de totale rijksbegroting.

Het vorige kabinet heeft de commissie-Brocx en de commissie-De Boer opdracht gegeven te kijken naar de positie van het OV. Beide commissies hebben hun huiswerk uitstekend gedaan. Een dankwoord naar genoemde commissies voor het vele werk en de goede voorstellen die zij hebben gedaan, is op zijn plaats. Het komt er nu op aan welke conclusies het kabinet hieruit trekt. Daar praten we vandaag over. Hoe komen we tot een meer innovatief en klantgericht OV? Is het verstandig om marktwerking en concurrentie te introduceren in het stads- en streekvervoer? Welke investeringsimpuls brengt het kabinet tot stand? Hoe komt het collectief vraagafhankelijk vervoer van de grond? Dat zijn voor de CDA-fractie de essentiële vragen in dit debat.

Wat het introduceren van meer marktwerking en concurrentie in het OV betreft, wordt de ingezette lijn van Lubbers-III doorgetrokken. De minister is in die zin consistent. De CDA-fractie is in beginsel voorstander van de introductie van dergelijke instrumenten, als dat leidt tot verbetering van het openbaar vervoer. Daar zijn natuurlijk best veel kritische vragen over te stellen, zoals collega Van Gijssel al deed. Ik denk dat het in het debat van vandaag ook hoort om daar kritische vragen over te stellen, want het gaat ons om de vraag hoe wij meer mensen in het openbaar vervoer krijgen. Het gaat

ons er niet om dat een bepaald instrument heilig is.

Er moeten meer mensen in trein, tram, bus en metro. Daarom staan wij in beginsel positief tegenover het gedachtengoed van zowel de voorstellen van Brocx als de voorstellen van de commissie-De Boer. Nogmaals: investeren is dus een eerste vereiste. Marktwerking en concurrentie is een middel, maar geen doel op zichzelf. De vraag dient centraal te staan hoe wij een beter openbaar vervoer realiseren: hoe kunnen wij de SVV-doelstellingen dichterbij brengen? Concurrentie mag er niet toe leiden dat de sociaal-maatschappelijke functie uit het openbaar vervoer verdwijnt. Ook dat moet vandaag helder zijn.

Mevrouw Van 't Riet (D66): De heer Reitsma spreekt weer over de investeringen. Hij keurt de bezuinigingen af; de discussie daarover hebben wij bij de begrotingsbehandeling van het afgelopen jaar gehad. De minister heeft heel duidelijk aangegeven dat de bezuinigingen ongedaan kunnen worden gemaakt als er voldoende projecten zijn en dat zij wil bekijken of zij daarvoor onderuitputting wil gebruiken. Komt de heer Reitsma bij de komende begrotingsbehandeling met projecten die wel degelijk dat gat kunnen opvullen, naast het bedrag dat er staat?

De heer Reitsma (CDA): De CDA-fractie zal bij de komende begroting van Verkeer en Waterstaat met heel heldere en concrete voorstellen komen, maar die verklap ik thans nog niet. Het is natuurlijk prachtig om de CDA-fractie te hulp te roepen om de investeringspolitiek bij te stellen waar het kabinet in het regeerakkoord te weinig prioriteit aan heeft gegeven, maar eigenlijk zou mevrouw Van 't Riet consequenter moeten zijn. Als zij van mening is dat dit kabinet te weinig prioriteit geeft aan investeringspolitiek, dan moet zij dat oordeel uitspreken. En als zij dan samen met ons een beter beleid wil voeren, zijn wij daarvoor in. Maar de geheimen die wij bij de begrotingsbehandeling naar voren zullen brengen, zal ik nu niet verklappen.

Mevrouw Van 't Riet (D66): Voorzitter! Wij zijn het eens met de heer Reitsma dat de bezuinigingen eigenlijk niet hadden moeten

plaatsvinden. Maar wij hebben geen mogelijkheden gezien om die bezuinigingen met nieuwe projecten ongedaan te maken. Die discussie hebben wij gevoerd en daarom vind ik het oneigenlijk dat de heer Reitsma zegt dat er meer geïnvesteerd moet worden, want als er geen projecten zijn, kan er niet geïnvesteerd worden.

De heer Reitsma (CDA): Ik dank de fractie van D66 ervoor dat zij het met terugwerkende kracht eens is met de lijn die de CDA-fractie vorig jaar bij de begrotingsbehandeling heeft neergezet. Dat de fractie van D66 niet in staat is om werkelijke keuzen in de totale rijksbegroting te maken, stelt mij wat teleur, maar het is wel herkenbaar.

De heer Remkes (VVD): Ik had afgelopen zaterdag onder anderen met de heer Reitsma een buitengewoon boeiende discussie over dit punt. Hij stelde toen in het vooruitzicht dat de CDA-fractie vandaag met alternatieve dekkingsvoorstellen zou komen om dat probleem op te lossen. Ik ben dan ook met een gevoel van nieuwsgierigheid en spanning naar dit overleg gekomen, maar ik ben daar nog steeds niet van afgeholpen.

De heer Reitsma (CDA): Het doet mij deugd dat de heer Remkes het oor te luisteren wil leggen bij de oppositie als het gaat om concrete voorstellen. Dat is winst, want soms wordt er ook wel gelachen en vaak is dat ten onrechte.

Het gaat hier om twee dingen. Allereerst om de discussie over het regeerakkoord en wel over de bezuinigingen van 1 mld., met het grootste aandeel in investeringen in de stedelijke gebieden, terwijl de commissie-De Boer juist zegt dat dit verder geïntensiveerd moet worden. Die discussie zal ik nu niet herhalen, want hierover zijn wij uitgepraat. Men mag er zeker van zijn dat wij hierop bij de begrotingsbehandeling terugkomen, ook met deugdelijke financiering, want het kabinet komt daar niet mee.

In de tweede plaats gaat het er vandaag om dat het kabinet geen invulling geeft aan de voorstellen van de commissie-De Boer. Daar zal ik straks inhoudelijk op ingaan.

De heer Poppe (SP): Heeft de heer Reitsma zijn plannen in de vorige

kabinetsperiode ook geheim gehouden?

De heer **Reitsma** (CDA): Het is jammer dat mijn collega toen niet in het parlement zat. Dat is te merken.

Voorzitter! De specifieke situatie van het openbaar vervoer in Nederland vraagt om een specifieke oplossing. In die zin wil mijn fractie in dit debat een onderscheid maken tussen het streekvervoer en het stadsvervoer. Het kabinet kiest in zijn streven om het openbaar vervoer weer aantrekkelijk te maken, voor een model van beheerste, periodieke concurrentie, toegespitst op de eigen specifieke Nederlandse situatie. Dat lijkt mij op zichzelf een verstandige invalshoek.

Dan ga ik in op de voorstellen die voortvloeien uit het rapport van de commissie-De Boer. Het kabinet heeft daarop bij de Kamer een aantal voorstellen neergelegd. De fractie van het CDA onderschrijft in grote lijnen de conclusies van de commissie-De Boer. Het gaat dan om de zogenaamde dubbeldoelstelling: de groei van het openbaar vervoer bevorderen en tegelijkertijd bekijken of de kostendekkendheid opgetrokken kan worden. Voor ons is niet bepalend of dit nu in het jaar 2000 gebeurt of in het jaar 2004. Het gaat ons vooral om de richting.

De commissie-De Boer acht de volgende maatregelen noodzakelijk: 2 mld. extra investeren in de infrastructuur van het openbaar vervoer, flankerend beleid – dat wordt helder in het rapport genoemd – beperkte tariefstijgingen, efficiencyverbeteringen en produktrealisatie. Het kabinet wil invulling geven aan die dubbeldoelstelling bij het stads- en streekvervoer en stelt een mix van maatregelen voor. Met andere woorden: het kabinet neemt de dubbeldoelstelling over en wil haar de komende jaren realiseren. Die doelstelling was zelfs de opdracht van de commissie-De Boer.

De fractie van het CDA heeft zich verbaasd over die mix, voor zover het de investeringsimpuls betreft. Daar hebben wij hem, collega Remkes! De minister trekt eigenlijk 1 mld. uit. Door een bepaalde benadering, het versnellen van projecten, wordt het bedrag uiteindelijk 1,6 mld. Het kabinet handhaaft echter tegelijkertijd de taakstelling om op middellange termijn een dekkingspercentage van

50 te realiseren. Dat vindt mijn fractie halfslachtig.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Mag ik de heer Reitsma erop wijzen, dat de commissie-De Boer uitging van een kostendekkingsgraad van 50% in het jaar 2000 en dat wij, gezien de omvang van de investeringen, hebben gemeend dat wij dat waarschijnlijk niet halen? Daarom komen wij op een dekkingspercentage van gemiddeld 42 uit in 2000 en zal de 50% later worden gehaald. De dubbeldoelstelling is dus aan twee kanten naar beneden bijgesteld.

De heer **Reitsma** (CDA): Mijn stelling blijft dat de minister de dubbeldoelstelling wil realiseren. Ik erken dat de minister er enige jaren aan vastplakt. Dat heeft vermoedelijk het gevolg dat de minister de forse omslag – mensen uit de auto halen en met het openbaar vervoer laten reizen – niet realiseert. Maar goed, als dat de keuze van de minister is, is zij bewust gedaan. Ik handhaaf mijn stelling dat deze benadering niet goed is.

De groei van het openbaar vervoer en de extra investeringsimpuls van 2 mld. hangen volgens de commissie-De Boer nauw met elkaar samen. De fractie van het CDA omarmt deze benadering. Bovendien is het twijfelachtig of de voorgenoemde taakstelling op de exploitatie bij een lager investeringsbedrag wel haalbaar is zonder een aantasting van het voorzieningenniveau. Leiden deze bezuinigingen niet eerder tot een verdere vraaguitval, zeker in een aantal gebieden waar het openbaarvervoerpakket zwak is? Voor de CDA-fractie blijft het dan de vraag of de minister staande kan houden dat zij beide doelstellingen tegelijk kan realiseren. Uit het betoog van mijn collega Van Gijssel heb ik kunnen vernemen, dat hij twijfels heeft over de forse taakstelling inzake de efficiencykortingen, te meer omdat hij zich in eerste instantie al heeft neergelegd bij een lagere investeringsimpuls. Daar heeft hij gelijk in. Die forse taakstelling is dan niet haalbaar. Zij zal ten koste gaan van het openbaar vervoer.

De minister moet naar het oordeel van de CDA-fractie dan ook kiezen. Of zij kiest voor een investeringsimpuls van 2 mld. en handhaaft de bezuinigingstaakstelling. Of zij kiest voor minder investeren, maar dat heeft als consequentie dat zij de

bezuinigingstaakstelling moet aanpassen, omdat de minister in feite wil realiseren dat het stads- en streekvervoer op termijn sterker wordt.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ik ben heel verheugd met de insteek die de heer Reitsma nu kiest. Hij zegt dat er een relatie is tussen de investeringen aan de ene kant en de opbrengst en de exploitatie aan de andere kant. Hoe verhoudt deze stellingname zich met datgene wat hij in 1993 namens de CDA-fractie naar voren heeft gebracht, namelijk dat er per jaar 50 mln. uit de exploitatie gehaald zou kunnen worden zonder een cent te investeren? Dat was het voorstel waarmee de CDA-fractie in 1993 akkoord ging. Dit kabinet legt er in ieder geval nog 1 mld. bij om dat voor een deel af te dekken. Hoe verhoudt dit zich met het verhaal in het CDA-verkiezingsprogramma dat het openbaar vervoer zonder aanvullende maatregelen 100% kostendekkend kan worden?

De heer **Reitsma** (CDA): De besluiten die het kabinet in het verleden heeft genomen, zijn uiteindelijk gedragen door de CDA-fractie en de PvdA-fractie, zij het dat wij voor de definitieve besluitvorming inhoudelijke discussies hebben gehad. Ik herhaal mijn opmerking dat collega Van Gijssel de neiging heeft om de conclusies te verdraaien die de CDA-fractie uit het debat heeft getrokken. De CDA-fractie heeft in 1993 ingestemd met het voorstel van het kabinet. Zij heeft in 1994 en bij de begroting voor 1995 ingestemd met de voorstellen voor efficiencykortingen en de tariefpolitiek. Ik heb er geen enkele behoefte aan dat hij elke keer een karikatuur wil maken van andere politieke partijen om zichzelf te profileren.

Als hij naar het verkiezingsprogramma van het CDA kijkt, constateert hij dat wij de investeringen willen intensiveren. De investeringsimpuls die het kabinet-Lubbers III had ingezet, met onder andere 600 mln. extra voor het stads- en streekvervoer, is door dit kabinet in het regeerakkoord geschrapt, maar wij willen deze handhaven. Laat hij nu niet bij mijn aankomen met het verhaal dat de CDA-fractie geen prioriteit geeft aan investeringen, maar eindelijk eens de hand in eigen boezem steken.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik ben het volstrekt met de heer Reitsma eens dat de CDA-fractie in 1993 instemde met het kabinetsvoorstel, maar dat is nu juist mijn punt. Het kabinetsvoorstel op basis van de Voorjaarsnota was om 50 mln. te bezuinigen op de exploitatie, zonder dat daarvoor aanvullende maatregelen waren genomen. In 1993 heeft de fractie van de Partij van de Arbeid zich daar bij het debat in de Kamer over de begroting tot tien keer toe tegen verzet. Uiteindelijk is zij niet akkoord gegaan met de voorstellen van het kabinet. Dat heeft geleid tot de instelling van de commissie-De Boer, die de vraagstelling had of de kosten voor 50% gedekt konden worden en hoe dit zich verhiel met de exploitatieregeling.

Ik ben tevreden over wat de heer Reitsma vandaag zegt, maar mijn vraag is hoe dit zich verhoudt met het feit dat hij destijds akkoord ging met een korting van 50 mln. op de exploitatieregeling zonder additionele investeringen. Nu zegt hij dat een exploitatiekorting van 50 mln. eigenlijk niet kan, omdat er maar 1 mld. wordt geïnvesteerd.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik denk dat het niet zo interessant is om vandaag lang in het verleden te blijven hangen. Ik herhaal dat de Partij van de Arbeid en het CDA uiteindelijk de kabinetsvoorstellen bij het vaststellen van de begroting hebben geaccepteerd. U hebt er geen conclusies uit getrokken.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik heb er een motie over ingediend.

De heer **Reitsma** (CDA): De CDA-fractie heeft bij de discussie over efficiencykortingen op het stads- en streekvervoer steeds gezegd dat daaraan een forse injectie in de investeringen in de infrastructuur in de stedelijke gebieden is gekoppeld. Dat is de reden geweest waarom wij het kabinet-Lubbers III hebben aangespoord om met een enorme investeringsimpuls van 5 mld. te komen. Mijn kritiek is dat het kabinet daar voor deze kabinetsperiode 1 mld. van af heeft gehaald.

De **voorzitter**: Twee commissieleden vragen het woord. Ik wijs erop dat de heer Reitsma nog 40 minuten zuivere spreektijd heeft. Men kan dus zelf nagaan wanneer de lunchpauze

ongeveer zal zijn. Nog een heel korte reactie van de heer Van Gijzel.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik krijg geen antwoord van de heer Reitsma. Dat accepteer ik dan maar, maar ik wil nog wel het volgende kwijt. Naar aanleiding van de opmerking dat wij geen consequenties aan die stellingname van destijds zouden hebben verbonden: in de eerste plaats hebben wij een motie ingediend die vervolgens is aangenomen en die er mede toe heeft geleid dat de commissie-De Boer is ingesteld; in de tweede plaats kan men gewoon in de begroting zien dat voor 1994 en 1995 de 50 mln. exploitatiekorting niet is doorgegaan. In 1994 is dat gebeurd omdat wij ons daar in de Kamer tegen verzet hebben. Met steun van anderen heeft de minister daar toen een oplossing voor gevonden. In 1995 hebben wij, met steun van anderen, voorgesteld om de intensivering van 50 mln. op de exploitatierekening in het regeerakkoord weer ongedaan te maken. Als de heer Reitsma zegt dat wij er geen consequenties aan hebben verbonden, lijkt mij dat dus volstrekt onjuist.

De heer **Reitsma** (CDA): Mijn fractie heeft vorig jaar bij de behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat de ombuiging in positieve zin in de richting van stads- en streekvervoer gesteund. U hebt daar van ons ook geen kritische opmerkingen over gehad. Wij hebben gezegd dat dat een goede keuze van de minister is, omdat de investeringspolitiek te langzaam op gang komt. Ik herhaal vandaag dus – ik ben blij dat u het daarmee eens bent – de lijnen voor de toekomst. Laten wij daarover spreken, want die zijn voor het stads- en streekvervoer veel interessanter dan twee of drie jaar terugkijken. Ik herhaal dat er een koppeling moet zijn aan de forse injectie ten aanzien van de investeringspolitiek en het tegelijkertijd kunnen realiseren van de door de minister voorgestelde taakstelling. Als die koppeling er niet is, maakt mijn fractie zich grote zorgen omtrent het vastlopen van dit beleid. Ik heb in de eerste termijn van de heer Van Gijzel heel helder gehoord dat hij eigenlijk principieel diezelfde lijn heeft gekozen.

De heer **Remkes** (VVD): Ik wil niet stilstaan bij het verleden, want dat is

allemaal geweest en daar kun je heel lang over praten. Ik wil naar de toekomst toe. Ik ben zeer onder de indruk van het pleidooi van de heer Reitsma om meer infrastructurele investeringen in deze sfeer te genereren. Ik had dan ook verwacht dat in het plan van aanpak van de CDA-fractie – ik heb dat dan ook met rode oortjes bekeken – voor 1996 een hoge prioriteit aan deze wens zou zijn toegekend. Misschien kan de heer Reitsma mij even aanwijzen waar die wens in dat plan van aanpak is opgenomen. Er staat 100 mln. bezuiniging in, een korting op economische structuurversterking.

De **voorzitter**: Als u weer gaat zitten, zal de heer Reitsma u zeker antwoorden.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat lijkt mij zinvol. Ik heb de indruk dat collega Remkes de indruk heeft dat ik dit plan vandaag voor het eerst zie. Vandaar dat hij het mij overhandigt, maar ik heb het onder mijn bed liggen en ik kan het wel dromen. Ik leg het dus maar weer op zijn kop.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Zullen wij het dan allemaal maar op zijn kop leggen?

De heer **Reitsma** (CDA): Dat recht hebt u en zal ik u ook niet ontzeggen. In die zin kan er deze week bij de algemene financiële beschouwingen een interessant debat komen. Laat de Kamer daar, zoals het altijd gebeurt, haar conclusies maar uit trekken.

De heer **Remkes** (VVD): Uit dit verhaal blijkt dus gewoon hoe goedkoop...

De heer **Reitsma** (CDA): Wacht u mijn betoog nu eens af. Ik roep dit kabinet op om in de periode 1996-2000 – wat dat betreft, kijk ik niet op één jaar; het mag ook 2001 of 2002 zijn – werkelijk te komen met een investeringsimpuls van 2 mld. ten behoeve van het stads- en streekvervoer. Zo nodig kom ik in tweede termijn met een motie op dit punt, want het kabinet laat een kans liggen. Het kabinet wil de mobiliteitsproblematiek aanpakken, maar trekt daaruit niet de consequenties die de commissie-De Boer daaruit trekt. Wat dat betreft, zal de CDA-fractie consistent zijn. Wij zullen bij de behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat met een plan

komen waarin ook voor deze periode werkelijk extra middelen gegeneerd zullen worden, zodat er een extra investeringsimpuls kan komen zowel in het openbaar stads- en streekvervoer als in de hoogwaardige lijnen ten aanzien van het rail- en wegennet. Weest u maar gerust; wij zullen daarmee komen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik word er heel gerust van als u komt met een plan voor meer investeringen.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat is prachtig, maar nu gaat het erom dat de heer Remkes niet de moed heeft om tegen de minister te zeggen dat zij de voorstellen van de commissie-De Boer niet uitvoert. Hij heeft ook niet de moed om bij de algemene beschouwingen voor te stellen substantieel extra middelen uit te trekken. Het is dan een prachtige afleidingsmanoeuvre om te praten over een plan dat de CDA-fractie heeft voorgesteld, en waar overigens nog de investeringspolitiek bij komt bij de behandeling van de begroting voor het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Zo hoeft hij zelf geen werkelijke keuzen te maken.

De heer **Remkes** (VVD): Voorzitter! Met permissie, maar dat kan de heer Reitsma anderen toch niet verwijten? Het is niet de VVD-fractie die met dat verhaal is aangekomen; dat heeft de fractie van het CDA gedaan. En in dat verhaal ontbreekt een hoge prioriteit voor infrastructurele investeringen in deze sfeer. Misschien heeft de heer Reitsma in de discussie daaraan voorafgaand een steekje laten vallen.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik roep mijn collega op tot het bijwonen van de behandeling van de begroting voor het ministerie van Verkeer en Waterstaat. In dit debat roep ik hem vooral op duidelijk te maken of het de VVD-fractie werkelijk ernst is met prioriteiten ten aanzien van de investeringspolitiek in het openbaar vervoer. Durft zij dergelijke prioriteiten te stellen? Is het haar ernst om de forse toename van het openbaar vervoer vooral te realiseren door een hoogwaardiger kwaliteit? Dat kan niet zonder investeringspolitiek. Ik zeg het nog maar eens: in die zin wil de minister van twee walletjes eten. Zij laat hier

echt een kans liggen. De middelen zijn naar ons oordeel noodzakelijk. De versnelde inzet van 600 mln. heeft onze steun, maar al met al is wat het kabinet maakt van de voorstellen voor de investeringspolitiek van de commissie-De Boer, niet fraai. De minister loopt in haar eigen zwaard.

Mijn fractie is het er wel mee eens dat de minister een eigen bijdrage van 10% introduceert voor gemeenten en provincies. In die zin verschillen wij van mening met de fractie van de PvdA. Het is echter de vraag of deze eigen bijdrage zal leiden tot vertraging bij de realisering van openbaar-vervoerprojecten. Ziet de minister dit gevaar ook?

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): De heer Reitsma roept bij voorbaat dat zijn fractie de minister steunt op het punt van de eigen bijdrage van 10%. Tegelijk zegt hij dat het mogelijk een drempel zal opwerpen voor de snelle uitvoering van projecten. De eigen bijdrage zal daarnaast voor de kleinere gemeenten een heel groot probleem vormen. Ik kan deze uitspraken daarom niet rijmen met de eerdere mooie verhalen van de heer Reitsma.

De heer **Reitsma** (CDA): Wij willen in beginsel vasthouden aan de eigen bijdrage van 10%, maar als dat leidt tot forse vertraging moet deze zaak opnieuw worden bezien. Wij kunnen de minister ook aansporen om de planontwikkeling sterker te bevorderen en direct al een stukje mee te financieren, wat thans niet gebeurt. Wij roepen de minister voorts op om de investeringsimpuls niet alleen in de Randstad in te zetten maar in alle gebieden waar een hoge mate van mobiliteit is, dus om de investeringspolitiek meer te spreiden. Ten slotte roepen wij de regering op om bij het uitgeven van investeringsprojecten zeer goed te kijken naar de projecten die al panklaar zijn, want ook mijn fractie wil voorkomen dat vertraging ontstaat.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik ben benieuwd naar de ratio bij de fractie van het CDA voor de introductie van deze eigen bijdrage. Ik heb in mijn betoog aangegeven waarom het bij normale projecten wel zou moeten en waarom er in dit geval geen ratio voor is.

De heer **Reitsma** (CDA): Wij delen

de ratio die de minister eraan geeft; die hoeft ik niet te herhalen. Verder gaan wij er bij de gebundelde doeluitkering van uit dat voor wat kleinere projecten ook de gemeenten en provincies een eigen bijdrage leveren. De gemeenten en provincies hebben er alle belang bij dat de investeringspolitiek snel op gang komt; dan mogen wij ook in financiële zin een eigen verantwoordelijkheid daar neerleggen. Het moet uiteindelijk een gezamenlijke inspanning zijn.

De fractie van het CDA is er verheugd over dat de minister de lijn van een gematigd tariefbeleid heeft overgenomen. Wij hebben vorig jaar tijdens de begrotingsbehandeling al naar voren gebracht dat wij dit een goede lijn vinden. De kosten op microniveau, dus datgene wat de burger voor kaartjes betaalt, en andere kosten waarmee de burger geconfronteerd wordt, stijgen de laatste jaren te veel. In die zin is het goed dat de negatieve spiraal wordt doorbroken van de tariefverhogingen die wij twee, drie jaar hebben doorgevoerd. Wij komen nu tot de conclusie dat je met deze lijn niet kunt doorgaan zonder forse maatregelen te nemen en zonder een gematigd tariefbeleid te voeren, omdat het anders tot vraaguitval leidt. Wij steunen de minister dan ook in deze benadering. Je moet ook lessen durven te trekken uit maatregelen die in het verleden door de fracties van de Partij van de Arbeid en het CDA gesteund zijn.

Wat moet de fractie van het CDA echter verstaan onder een bescheiden reële tariefverhoging voor het stads- en streekvervoer? Houdt dit voor de komende jaren een gemiddelde tariefstijging van 2% in of betekent het dat de minister uitgaat van de inflatie en daar een tariefstijging bovenop doet? Wil de minister hierover helderheid geven in dit debat? In 1995 heeft de minister voor 2% gekozen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Als de inflatie 5% is, ligt een tariefstijging van 2% niet echt voor de hand.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik wil een inhoudelijke reactie over uw beleidslijn, niet alleen voor 1995, maar voor deze totale kabinetsperiode. Mijn concrete vraag is, of u voor de komende jaren kiest voor ongeveer de inflatie of iets daaronder, zoals in 1995, dan wel voor

minimaal de inflatie met een kleine plus. Daarover wil ik graag helderheid van u hebben.

De minister wil meer tariefvrijheid. Mijn fractie is daar in beginsel voor, zij het dat de gemiddelde tarieven binnen een bepaalde bandbreedte behoren te blijven en dat de tariefvrijheid vooral gezocht moet worden op bepaalde tijden en op bepaalde plaatsen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Wat bedoelt u precies met een bepaalde bandbreedte, bepaalde tijden en bepaalde plaatsen?

De heer **Reitsma** (CDA): Hiermee bedoelt mijn fractie wat vooral de commissie-Brocx naar voren gebracht heeft, maar ook gedeeltelijk de commissie-De Boer, namelijk dat vervoerbedrijven de ruimte moeten krijgen om binnen een bepaalde bandbreedte meer flexibiliteit te geven aan de huidige tarieven, op bepaalde tijdstippen van de dag of van het jaar en op bepaalde plaatsen in Nederland.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Wat zijn die tijdstippen dan?

De heer **Reitsma** (CDA): Dat vraagt om een nadere invulling, gezamenlijk met de vervoersautoriteiten, dus de provincies, en de vervoerbedrijven. Dat wacht mijn fractie uiteraard af, omdat wij hier vandaag niet op voorhand moeten zeggen dat de tarieven op dat tijdstip en op die plek in Nederland precies die hoogte moeten hebben. Dat lijkt mij niet wenselijk en ook niet mogelijk. Als u het kunt, hoor ik het graag.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het is ook niet nodig om de kop in het zand te steken. Kijk, je kunt op je vingers natellen, gelet op de bedrijfsvoering, dat het met name om de tarieven in de spits gaat. Er is anders geen enkele logica om de tariefvrijheid, gelet op de bedrijfsvoering, vrij te geven. Het betekent dat in dit opzicht – ik ben dan heel benieuwd naar uw opvatting – de concurrentiepositie met de auto aanzienlijk verslechtert.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik heb gezegd dat ik vandaag geen behoefte heb om dat per tijd, per plek, spits of dal, exact in te vullen. Ik vind dat dit een nadere invulling verdient. Een bepaalde mate van tariefvrijheid mag er, wat de

CDA-fractie betreft, zijn, maar het zal in totaliteit binnen bandbreedtes moeten blijven, omdat wij uiteindelijk per saldo een lijn voorstaan van een gematigde tariefpolitiek en dat heeft zijn beperkingen. Ik zou mij ook voor kunnen stellen dat in bepaalde delen van Nederland de tarieven zelfs enigermate naar beneden zouden gaan en dan heb ik het vooral over de landelijke gebieden.

De heer **Poppe** (SP): Is de heer Reitsma het met mij eens dat, wil je de mensen uit de auto halen – met name in de spits, want dat is het grootste probleem – je de tarieven van het openbaar vervoer zult moeten verlagen? Dat is precies het tegenovergestelde van de marktwerking.

De heer **Reitsma** (CDA): Nu, voorzitter, als je de mensen uit de auto wilt halen, is het de beste invalshoek om de concrete adviezen van de commissie-De Boer over te nemen: investeringspolitiek, zodat een hoogwaardiger openbaarvervoersysteem opgezet wordt.

De heer **Poppe** (SP): Dit vind ik een omzeilend antwoord, want kwalitatief beter is nog niet kwantitatief beter en daar gaat het juist om. Méér mensen is kwantiteit en dat betekent: meer mensen in de bus en meer bussen inzetten – dat zou de investering moeten zijn – maar dan moeten de tarieven omlaag, anders is de keuze voor de mensen toch te makkelijk, namelijk dat zij met de auto blijven gaan, zeker als men, bij voorkeur, met z'n tweeën is.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Een eerste vereiste om de overstap van de automobilist naar het openbaar vervoer te realiseren, is dat er een werkelijk adequaat openbaarvervoersysteem aangeboden wordt, waar de reistijd aanzienlijk beter is dan de huidige reistijd in het openbaar vervoer. Anders zult u, welk prijsbeleid u ook loslaat op de automobilist, geen realisatie krijgen van de overstap van de auto naar het openbaar vervoer. Een tweede invalshoek is dat wij niet door moeten gaan met de forse tariefverhogingen, zoals dat in de periode van Lubbers-III het geval geweest is, en dat er een gematigd tariefbeleid moet komen. Immers, anders is dat een tweede negatieve spiraal, om de

mensen niet in het openbaar vervoer te krijgen.

De heer **Poppe** (SP): U geeft nog steeds geen antwoord op mijn vraag: is het CDA van mening dat, als je met verschillende prijzen gaat werken en de mensen met name in de spits uit de auto wilt halen, het tarief omlaag moet? Natuurlijk, u heeft gelijk: er moet wel een bus rijden, want anders kun je er niet in stappen.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Mijn fractie deelt de lijn van de commissie-De Boer, dat wij op termijn moeten komen tot een kostendekkingsgraad van 50%. Het zou dan onlogisch zijn om nu te zeggen: CDA-fractie komt u vandaag met voorstellen om de tarieven te wijzigen, te verlagen. Als de provincies, in samenspraak met de vervoerbedrijven, tot de conclusie komen de tarieven op bepaalde tijdstippen – bijvoorbeeld in de spits, maar ik zeg dat vandaag niet; betrokkenen zouden echter tot die conclusie kunnen komen – in neerwaartse zin aan te passen en als men aan kan tonen dat de doelstelling van de commissie-De Boer overeind blijft, namelijk dat er aanzienlijk meer reizigers in het openbaar vervoer komen, en als wij op termijn ook komen met een betere kostendekkingsgraad, dan is er wat de CDA-fractie betreft geen enkele modaliteit onbespreekbaar. Maar dat is een kwestie van nader invullen.

De **voorzitter**: Ik verzoek de leden korter te interrumperen en ik verzoek de interrumperant ook korter te antwoorden.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! In een bijzin zei de heer Reitsma wel heel gemakkelijk dat de tarieven dan bijvoorbeeld buiten de Randstad, de niet-stedelijke gebieden, wel lager kunnen zijn. Dan is mijn vraag hoe hij de rentabiliteit beziet en hoe hij kan volhouden dat de 50% exploitatiedekking gehaald wordt.

De heer **Reitsma** (CDA): Nee, u vraagt mij om een aantal signalen te geven van wat er met de tarieven op bepaalde tijdstippen en in bepaalde delen van Nederland zou kunnen gebeuren. Als je kiest voor een bepaalde mate van tariefvrijheid

binnen bandbreedtes moet je de provincies en de vervoerbedrijven ook de ruimte geven om die discussie te voeren. Dan sluit mijn fractie een verlaging van het tarief in bepaalde delen van het land, uiteraard met behoud van de hoofddoelstelling, niet uit. Dat signaal heb ik willen afgeven. Ik sluit een iets hoger tarief in bepaalde delen van het land of op bepaalde tijdstippen niet uit, als zij maar gemiddeld blijven binnen de gematigde tariefpolitiek en binnen de op rijksniveau vastgestelde bandbreedtes.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! Zowel een stijging als een daling van het tarief heeft effect op de kostendekkendheid van het openbaar vervoer, maar niet zomaar lineair. Het is niet zomaar dat een tariefstijging uiteindelijk leidt tot een betere kostendekkendheid of een tariefdaling. De commissie is een paar weken geleden in Bazel geweest en het was toch wel handig geweest als de ervaringen daar hierbij werden gebruikt. Daar heeft namelijk een aanzienlijke tariefdaling geleid tot een aanzienlijke verbetering van de kostendekkendheid.

De heer **Reitsma** (CDA): Nogmaals, als er concrete plannen komen en de provincies en de openbaarvervoerbedrijven in staat zouden zijn om een plan neer te leggen voor een forse toename van het aantal reizigers binnen een paar jaar waardoor er sprake zou zijn van aanzienlijke meeropbrengsten, sluit mijn fractie het in het geheel niet uit om de tarieven in neerwaartse zin aan te passen. Ik wil de openbaarvervoerbedrijven en de provincies die vrijheid ook geven. In Bazel werkt men met overdraagbare maandabonnementen. Ik wil de minister uitnodigen om dat eens serieus te bekijken en dat ook in Nederland te introduceren.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Vindt u dat ik dat moet doen? Vindt u dat niet typisch iets voor de regio?

De heer **Reitsma** (CDA): Ik wil de minister dan uitnodigen om dat mede te initiëren en samen met de provincies en de betrokken bedrijven op te zetten. In Zwitserland heeft het in ieder geval geleid tot een aanzienlijke toename van het aantal mensen in het openbaar vervoer,

waardoor de ritprijs is verlaagd. Als dat de uitkomst van het totaal is, zou dat wat betreft de CDA-fractie uitstekend zijn. Het gaat ons niet om de hoogte van het tarief of dat er marktwerking of concurrentie moet komen. Voor ons is het belangrijkste motief een forse verbetering van de positie van het openbaar vervoer, zodat meer mensen van dat openbaar vervoer gebruik maken. Dan moet je maatregelen op voorhand niet uitsluiten. Ik zal op een drietal punten aankondigen waar wij moties zullen indienen. Ik zal creatief kijken naar elke motie die mij ter medeondertekening onder ogen wordt gelegd.

Voorzitter! Mijn fractie heeft er behoefte aan om hier heel helder neer te zetten, dat het van grote betekenis is dat de sociaal-maatschappelijke functie van het openbaar vervoer gehandhaafd wordt. In vele commentaren op alle voorstellen die hier nu aan de orde zijn, wordt daarover grote zorg uitgesproken. De maatregelen die wij best willen steunen, mogen er echter niet toe leiden dat die sociaal-maatschappelijke functie van het openbaar vervoer geweld wordt aangedaan. Door introductie van marktwerking, concurrentie en de voorziene bezuiniging op de exploitatie mag wat ons betreft het voorzieningenniveau in Nederland en specifiek in de landelijke gebieden en de buitengebieden in de steden niet aangetast worden. Wij willen graag van de minister in dit debat een helder signaal krijgen, een soort garantie, dat bij de uitwerking van een ander systeem van openbaar vervoer de minister deze garantie afgeeft. In de landelijke gebieden zal namelijk een vorm van collectief vervoer overeind moeten blijven. Dat mag het CVV zijn, maar er zou een vorm van openbaar vervoer over moeten blijven. Ook daarvoor moeten prioriteiten gesteld worden op de begroting. De kans is al groot dat door de verhoging van de kostendekkingsgraad die de minister de komende jaren wil introduceren en die zij ook wil gebruiken voor de investeringsimpuls die door de commissie-De Boer is genoemd, meer middelen in de richting van de stad zullen gaan, wat ten koste van het platteland zal gaan. Wij willen daarover zekerheid hebben in dit debat. Ik overweeg in tweede termijn hierover met collega Poppe een motie in te dienen.

Hoe gaat de minister om met het spanningsveld tussen de verbetering van het openbaar vervoer, de lange realisatieduur van investeringen, de lange invoeringsperiode van de marktwerking en het draagvlak voor flankerend beleid?

Overeenkomstig de adviezen in het rapport van de commissie-Brokkx inzake het openbaar vervoer stelt het kabinet voor om concurrentie en marktwerking in het stads- en streekvervoer te introduceren. Mijn fractie staat in beginsel positief tegenover het gedachtengoed van de commissie-Brokkx. Een zekere mate van concurrentie op de openbaarvervoermarkt lijkt ons op zichzelf wenselijk. Er moeten meer prikkels komen, opdat openbaarvervoerbedrijven marktgericht werken. De kwaliteit van het openbaar vervoer en het belang van de reiziger dienen daarbij voorop te staan. De openbaarvervoerbedrijven dienen dan ook voor een bepaald gebied een netwerk aan te bieden van zowel de dikke als de dunne lijnen, om de terminologie van de heer Van Gijzel te gebruiken. Wij vinden dat de sociale functie van die combinatie van dikke en dunne lijnen niet verloren mag gaan. Naar ons oordeel wordt hieraan in de plannen van de minister relatief weinig aandacht besteed.

Mijn fractie nodigt de minister dan ook uit om in dit debat een heldere analyse te geven waaruit blijkt dat die combinatie ook werkelijk in stand zal worden gehouden. Indien in een bepaald gebied het stads- en streekvervoer in de aanbesteding wordt gebracht, zal het totale voorzieningenniveau gewaarborgd moeten blijven. Selectief winkelen, wat sommige bedrijven best zouden willen, dient te worden voorkomen. Ook de dunne lijnen behoren in die concessie te zitten. Zo niet, dan zal er te allen tijde een collectief vraagafhankelijk vervoer aanwezig moeten zijn dat afgestemd is op het honoreren van de concessie en van de afspraken die met de bedrijven gemaakt worden over wat ze wel en wat ze niet gaan doen. Deelt de minister die opvatting?

Naar de mening van de fractie van het CDA dient de eerste jaren de nadruk gelegd te worden op de realisatie van de reorganisatievoorstellen van de commissie-Brokkx en op de infrastructurele verbeteringen van de commissie-De Boer. De verzelfstandiging van de openbaar-

vervoerbedrijven moet wat dat betreft voortvarend worden aangepakt. Zelfstandige vervoerbedrijven zijn een voorwaarde voor concurrentie en aanbesteding. Als wij niet overgaan tot zelfstandige vervoerbedrijven – ik kom straks nog met nadere vragen aan de minister – hoeft de minister ook niet in te gaan op het systeem van de commissie-Broxx, namelijk het introduceren van concurrentie en marktwerking. Er is dus een herpositionering van de openbaar-vervoerbedrijven vereist. Dat betekent dat de gemeentelijke vervoerbedrijven op afstand gezet moeten worden van de gemeenteraad. Ontvlechting en verzakelijking tussen vervoerbedrijven en overheid is een absolute voorwaarde om de voorstellen van de commissie-Broxx te introduceren. Welke nadere uitwerking staat de minister hierbij voor ogen?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Hoe wil de heer Reitsma dit de gemeentelijke overheden opleggen?

De heer **Reitsma** (CDA): Ik kom daarop terug.

Voorzitter! Wij zijn voorstander van marktwerking. Wij zijn echter van mening dat er een onderscheid gemaakt moet worden tussen stads- en streekvervoer. Invoering van marktwerking op korte termijn zal naar het oordeel van mijn fractie bij het stadsvervoer tot zeer grote problemen leiden. De solvabiliteit van die bedrijven is te slecht. De positie van de gemeentelijke vervoerbedrijven is te zorgelijk. Er zijn grote verschillen in omvang, structuur – ik spreek dan over bus, tram en metro – en financiële positie. Er is in het kabinetsstandpunt wat ons betreft onvoldoende aandacht besteed aan met name de positie van tram en metro. Welke afspraken worden er bijvoorbeeld gemaakt over infrastructuur en onderhoud? Daarover moet allereerst helderheid komen alvorens verder kan worden gegaan. Introductie van concurrentie bij het stadsvervoer op korte termijn is voor de fractie van het CDA een stap te ver. Er moet eerst meer aandacht worden besteed aan de financiële positie van deze bedrijven. Die is problematisch. Er moet ook meer aandacht besteed worden aan de harmonisatie van het arbeidsvoorwaardenbeleid. Wat dat betreft sluit ik mij aan bij een aantal concrete vragen van collega Van

Gijzel. Verder wijs ik op de bijzondere positie van de railtechnieken en op de onzekerheid omtrent de bestuurlijke organisatie. Als nu bij het stadsvervoer concurrentie en marktwerking geïntroduceerd zouden worden, wordt het stadsvervoerders onmogelijk gemaakt innovatief te werken en in te spelen op de wensen van de reizigers. Mijn fractie stelt dan ook voor, deze bedrijven de komende jaren eerst op afstand te zetten van de lokale overheid en de instrumenten te geven om op termijn investeerders te interesseren voor hun bedrijf. Daarbij zou de minister kunnen denken aan het nu wel introduceren van een zekere mate van tariefvrijheid zonder dat die verzelfstandigingsoperatie helemaal achter de rug is. Er zouden bijvoorbeeld speciale kaartsoorten uitgegeven kunnen worden.

De heer **Remkes** (VVD): Bedoelt de heer Reitsma te zeggen, dat je ook in de stedelijke gebieden uiteindelijk over de doelstelling marktwerking en concurrentie geen misverstand moet laten bestaan, doch dat het gaat om de vraag, hoe je dat bereikt? Of wil hij dat ook op de lange termijn niet?

De heer **Reitsma** (CDA): Ik doe het in een paar stappen. Ik deel uw conclusie dat als het enigszins kan, ook in het stadsvervoer marktwerking en concurrentie geïntroduceerd moeten worden. Er zal echter eerst tijd genomen moeten worden voor het verzelfstandigen van die bedrijven. Daarbij lopen wij tegen zoveel problemen aan. Die wil ik eerst helder in kaart gebracht hebben. Vervolgens hebben wij bij het streekvervoer mogelijkerwijze een aantal jaren ervaring opgedaan met concurrentie en marktwerking. Uit de dan te houden evaluatie kunnen lessen getrokken worden voor de manier waarop dit in het stadsvervoer geïntroduceerd kan worden. Wat mij betreft, mag dan ook best de vraag aan de orde komen of wij het op dat moment nog in het stadsvervoer willen introduceren. Dat moet een open discussie zijn. Nu is deze weg echter onmogelijk.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): De vraag blijft hoe u de concurrentie in het streekvervoer ziet.

De heer **Reitsma** (CDA): Daar kom ik

nog op terug. Ik wil echter eerst nog iets over het stadsvervoer zeggen.

Ik heb gezegd dat de verzelfstandiging ingezet moet worden. Wij moeten het stadsvervoer in die fase wel enige mate van tariefvrijheid geven. Daarnaast moeten wij creatief nadenken over de vraag of de overheid een stimulerende rol zou kunnen vervullen door naast de door de commissie-Broxx voorgestelde overgangsmaatregelen bijvoorbeeld bedrijven te belonen die erin slagen om een grote aandeel van de mobiliteit te verwerven. Ik heb het nog steeds over de stadsvervoerbedrijven. Dit mis ik evenwel in de voorstellen van de minister. Daarmee zou je de Schwung in de openbaarvervoerbedrijven op gang kunnen krijgen. Het is namelijk wel nodig dat er weer Schwung in die bedrijven komt. Op termijn – ik heb dat zoëven al tegen collega Remkes gezegd – bijvoorbeeld over vijf jaar, kunnen wij dan een discussie voeren over de vraag of wij klaar zijn voor marktwerking bij het stadsvervoer. Eventueel – ik denk dan aan BOS/BOV – zouden wij kunnen beginnen met het inbrengen van enige marktwerking in kleinere delen van het stadsvervoer. Wat dat betreft, zou de minister het voorstel van de BOS-gemeenten kunnen overnemen om daar op korte termijn ook een experiment te doen. Dan heb ik het evenwel weer over het streekvervoer. In dit debat wil ik graag helderheid krijgen over de vraag hoe het staat met de adviezen die van de Nationale investeringsbank zijn gekomen of nog moeten komen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Ik heb net gevraagd hoe de rijksoverheid die verzelfstandiging bij de gemeentelijke overheden moet afdwingen. Zit in het voorstel van de heer Reitsma de vrijheid voor gemeenten, bijvoorbeeld de gemeente Rotterdam, om te kiezen voor een gemeentelijk vervoerbedrijf? Of moeten zij in uw model per se verzelfstandig...

De **voorzitter**: Uw vraag is duidelijk. Ik hoor graag een kort antwoord.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik wil niets afdwingen. Ik heb de minister gevraagd of zij een actie wil voeren om de gemeentelijke vervoerbedrijven binnen een X-aantal jaren op een redelijke afstand van de overheid te krijgen. Wij geven de voorkeur aan

een volledige ontkoppeling tussen de gemeenten en de vervoerbedrijven, als het gaat om het besturen van de bedrijven. Als er evenwel een model gevonden wordt waarin nog enige koppeling blijft bestaan, sluiten wij dat op voorhand niet uit, als maar voorop staat dat er een bedrijfsmatige aanpak komt.

Voorzitter! Ik kom op het streekvervoer. De solvabiliteit van de bedrijven is op dit moment naar ons oordeel voldoende om op eigen benen te staan. Concurrentie met andere aanbieders kan in beginsel gestart worden. De CDA-fractie vindt het wel wenselijk om de marktwerking geleidelijk te introduceren bij het streekvervoer. Waar denkt de minister aan? Wil zij ieder jaar 5% of 10% van het totale pakket onder de marktwerking te brengen?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Waarom wil de heer Reitsma dit zo geleidelijk aan doen?

De heer **Reitsma** (CDA): Ik sluit mij op dit punt aan bij de voorstellen van de commissie-Brokkx. Ik voel er niet voor om morgen ineens te zeggen: wij hebben het systeem uitgediscussieerd; het wettelijk kader is rond; wij hebben afspraken gemaakt met de provincies; minister, gaat u heel Nederland maar in de aanbidding doen. Ik durf te voorspellen dat het dan een chaos wordt. En dat is totaal niet in het belang van de reiziger. Ik wil ook lessen trekken uit de ervaringen die in een paar gebieden opgedaan worden. Mogelijk is er bijstelling nodig. Pleit u ervoor om de handel morgen direct in de aanbidding te gooien?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Neen, u hebt mijn voorstel op dat punt gehoord.

De heer **Reitsma** (CDA): Daarom vind ik de vraag ook een beetje absurd.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Die vraag is niet zo absurd. Als u er net als de minister, de heer Brokkx en leden van de commissie van overtuigd bent dat het allemaal zo goed is voor het openbaar vervoer, dat er zoveel groei door ontstaat en dat het dus perfect is, dan zouden wij wel gek zijn om er tien jaar mee te wachten. Dan moeten wij het gewoon morgen doen; dus niet overmorgen, maar zo snel mogelijk.

Er zijn natuurlijk nog wel problemen, maar die passen wij wel bij. Als het evenwel zoveel beter is dan de huidige situatie, dan moet je er geen dag mee wachten.

De **voorzitter**: Ik wil voorkomen dat wij midden in het verhaal van de heer Reitsma moeten schorsen voor de lunch. Ik stel daarom voor de interrupties aanzienlijk korter te houden. Ik moet anders overgaan tot de onsympathieke maatregel dat ik geen interrupties meer toesta. Graag een korte reactie, mijnheer Reitsma, en vervolgt u daarna uw betoog.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Dit lijkt mij een open deur. De CDA-fractie voelt hier helemaal niets voor. Zij vindt het onwenselijk. Bovendien zal mijn fractie nadere randvoorwaarden stellen, als zij de minister eventueel groen licht geeft voor de introductie van Brokkx. Ik kom daar nog op.

Voorzitter! De taken, bevoegdheden en middelen dienen wat ons betreft zo snel mogelijk aan de provincies te worden overgedragen. Wij wachten concrete voorstellen en een wettelijk kader af. Indien de stadsvervoerders pas later beginnen met aanbesteding is het redelijk dat deze bedrijven in de overgangsfase naar volledige marktwerking niet geconfronteerd worden met wettelijke kaders die daar haaks op staan. Ik neem aan dat de minister dan een nuancering in het wettelijke kader aanbrengt. Concurrentievervalsing dient sowieso voorkomen te worden. Als wij de stadsvervoerbedrijven de ruimte geven om bijvoorbeeld de eerste vijf jaar helemaal niets aan marktwerking en concurrentie te doen omdat zij volop bezig zijn met het verzelfstandigingsproces, dan zullen zij naar mijn oordeel ook niet op de andere markt mogen gaan opereren. Wil de minister daar helderheid over verschaffen?

Voorzitter! Ik kom bij de aanbesteding in het streekvervoer. Het kabinet kiest bij de aanbesteding voor een variant waarbij de productie- en afzetrisico's die aan de realisatie verbonden zijn, voor rekening en risico komen van de onderneming die de concessie wint. Ontwikkeling en uitvoering zijn in één systeem aan elkaar gekoppeld. De CDA-fractie deelt in principe dat uitgangspunt. De voorgestelde concessieperiode kan voor de nieuwe aanbieders een

drempel vormen. De aanloopkosten zijn hoog, zeker als er nieuwe bedrijven bijkomen en als het, anders dan bij de experimenten van de minister in Limburg en Zeeland, om redelijk grote gebieden gaat. De minister stelt dat er bij een effectieve concurrentie sprake dient te zijn van meerdere marktpartijen die in daadwerkelijke concurrentie een concessie betwisten. Komt het de zo gewenste flexibilisering niet ten goede wanneer de overheid, de minister de duur van de concessie aan een maximum verbindt van bijvoorbeeld acht jaar in plaats van vijf jaar? Het kabinet kiest voor vijf jaar om verstarring te voorkomen. Dat is een motief, maar hier staan forse nadelen tegenover. De korte duur kan leiden tot hoge toetredingsdrempels waardoor er minder aanbieders zullen komen en waardoor deze minder zullen investeren in materieel en personeel. Collega Van Gijzel heeft over het aspect van materieel en personeel al indringende vragen gesteld. Ik ben ook benieuwd naar de antwoorden hierop. Ik ben ervan overtuigd dat, als je de periode kort maakt, dit prijsverhogend werkt. Dit heeft niets met de afschrijvingspolitiek te maken maar met de bedrijfsvoering. In die zin deel ik de conclusies van mijn collega.

Te snelle wisseling van concessiehouders en uitvoering door andere concessiehouders leidt tot verwarring en forse onduidelijkheid bij de reiziger. De periode van vijf jaar is zo om en daarna moet men weer wennen aan een nieuwe dienstregeling. Bovendien leidt dit ook tot een te grote onzekerheid bij het personeel.

Voorzitter! De regering streeft naar gelijke kansen voor alle aanbieders. Vervlechting, monopolie, marktdominantie en kartelvorming passen daar volgens de minister niet bij. Een punt van aandacht is de huidige situatie bij het streekvervoer. De VSN-groep is een dominant bedrijf in de markt. Dit zegt de minister zelf ook in de schriftelijke antwoorden. Dat betekent dat de VSN-groep de marktstructuur van het OV in hoge mate bepaalt. Denkt de minister, gegeven de huidige situatie van de marktpartijen, dat er voldoende effectieve concurrentie zal komen, want de minister kiest daarvoor? De VSN-groep zal volgens de minister een werkelijke bijdrage moeten leveren aan de totstandkoming van

concurrentie. Zo zegt de minister het letterlijk. Hoe ziet zij de huidige marktstructuur bij het streekvervoer? Voldoet die aan de voorwaarden die zij zelf heeft geformuleerd en aan de mogelijkheid voor de introductie van concurrentie? Ik hoor graag een nadere visie van de minister hierop.

Indien de huidige marktstructuur daar niet aan voldoet, hoe wil de minister de voorstellen van de commissie-Brocx dan in gang zetten? De minister heeft thans het besluit genomen om de kapitaaldotaties bij de VSN-groep te beëindigen. Gezien de opstelling van de CDA-fractie tijdens de begrotingsbehandeling van vorig jaar zal het de minister niet verbazen dat wij haar lijn steunen. De CDA-fractie dringt er bij haar echter wel op aan, deze middelen ten goede te laten komen aan het openbaar vervoer. Daarom heb ik indertijd ook gezegd dat met deze middelen gestopt kon worden, omdat de solvabiliteit voldoende was. De minister heeft er thans nog onvoldoende helderheid over gegeven wat zij met die middelen gaat doen, want het zijn behoorlijke bedragen. Stopt de minister die in extra investeringen, of voegt zij die toe aan het totale budget van de exploitatie van het openbaar vervoer, zodat zij bijvoorbeeld wat meer speelruimte krijgt waarmee zij kan voorkomen dat dunne lijnen of lijnen in onrendabele gebieden worden opgeheven? Of wil de minister deze middelen gebruiken om het collectief vraagafhankelijk openbaar vervoer te bekostigen? Ik hoor hierop graag een nadere toelichting van de minister.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik vind de vraag eerlijk gezegd nogal overbodig. De heer Reitsma moet hiervoor de begroting lezen. Dan kan hij zien waar dat geld aan besteed is.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik zal er bij de begrotingsbehandeling op terugkomen. Maar omdat het zo samenhangt met onze visie op de verdere ontwikkeling van het openbaar vervoer en de middelen die daarvoor beschikbaar zijn, hoor ik in dit debat toch graag een nadere reactie van de minister.

Voorzitter! De CDA-fractie is met het kabinet van mening dat de schaalgrootte van een concessiegebied zoveel mogelijk moet aansluiten bij de schaal van de vervoersbewegingen, waarbij rekening gehouden moet worden

met mededinging van meerdere aanbieders. Is de minister voornemens, binnen de randvoorwaarden die zullen worden geformuleerd in de implementatienotitie, zelf de gebieden te bepalen, of wordt dit overgelaten aan de "aanbestedende overheden"? Integratie van vervoersvormen is zeer wenselijk. In die zin zullen financiële schotten tussen lijndienstvervoer en het vervoer op maat – ik heb het over CVV – beslecht moeten worden. Naar onze mening zal het concessiegebied een samenhangend netwerk moeten zijn.

Voorzitter! De minister heeft enkele experimenten in Zeeland en Limburg uitgevoerd. De Kamer heeft tot op heden geen uitgebreide rapportage gekregen over de opzet, de aanbestedingsprocedure, de reden waarom deze vervoerbedrijven zijn gekozen, het aantal inschrijvingen en de verschillen in offertes. Wanneer komt die rapportage? Wanneer komt de eerste evaluatie? En dat is wat anders dan de rapportage waarnaar ik vroeg. Opgedane ervaringen zullen naar mijn oordeel betrokken moeten worden bij de verdere discussie over de introductie van een landelijk systeem van marktwerking en concurrentie. Waar is overigens de keuze in Zeeland en Limburg op gebaseerd geweest? Is dat voldoende gebeurd op objectieve grondslagen? Of heeft de minister beslist één bedrijf uit de VSN-groep en één bedrijf van daarbuiten willen kiezen, omdat het experiment anders op voorhand geslaagd zou zijn? Welke objectieve grondslagen heeft zij gehanteerd?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De criteria waarop beoordeeld is, zijn gewoon in de krant gepubliceerd. Niks geen subjectief gedoe van: wij vinden het wel leuk om daar de een te doen en daar de ander, kom nou toch.

De heer **Reitsma** (CDA): Prijs en kwaliteit. Omdat de aanbestedingsprocedure al lang is afgerond, vraag ik de minister om daarover met grote spoed te rapporteren, zodat wij de lessen die daaruit getrokken kunnen worden, in de discussie kunnen betrekken die wij met haar zullen voeren over de introductie van Brocx.

Voorzitter! De financiering van het openbaar vervoer is gebaseerd op de

vergoeding per reizigerskilometer. Collega Van Gijzel heeft daarover een aantal pregnante vragen gesteld. Daarbij sluit ik mij aan. Voorlopig komt dat systeem moeilijk van de grond omdat de minister met bedrijven een aantal afspraken heeft gemaakt over de efficiency-taakstelling, die onvoldoende aansluiten bij de vergoeding per reizigerskilometer. Na de concessieverlening wil de minister wel voor deze systematiek kiezen. Ik ben het met collega Van Gijzel eens dat dit, als wij dit werkelijk introduceren, dus een open-einderegeling is. Hoe gaat de minister daarmee om? Komen er plafonds dan wel betonnen vloeren in de budgetten? Als de minister dit werkelijk introduceert, lopen wij dan niet het risico dat de rekening uiteindelijk wordt gepresenteerd bij de regionale bestuursautoriteiten, terwijl die juist worden opgejaagd om het openbaarvervoersysteem in de hand te krijgen en de groei te bevorderen? Volgens mij zit daar een behoorlijk spanningsveld tussen.

Kan de minister nadere informatie geven over de positie van onder andere het gehandicaptenvervoer, het ouderenvervoer en het leerlingenvervoer? Hoe wordt dit nu geïntegreerd in de plannen die de minister voorstelt? Dat is de fractie niet duidelijk.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wat bedoelt de heer Reitsma hiermee? Ik kom immers noch aan de regeling voor het leerlingenvervoer, noch aan de regeling volgens de WVG.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat is juist. De minister zegt in haar antwoord op schriftelijke vragen dat zij dat wil afstemmen op het collectief vraagafhankelijk openbaar vervoer, zodat zij elkaar niet beconcurreren maar aanvullen. Mijn fractie zegt dat het schot tussen streekvervoer en stadsvervoer enerzijds en het collectief vraagafhankelijk openbaar vervoer anderzijds – ik doel dus op de afstemming op de onderwerpen die ik net heb genoemd – weg moet en dat het een gezamenlijk netwerk, een gezamenlijk pakket moet worden waarin zij op elkaar zijn afgestemd.

In die zin spreekt mij de gedachte van collega Van Gijzel aan. Je moet opnieuw bekijken of de netnormering opgetrokken moet worden en of dat kan worden opgevangen door het collectief vraagafhankelijk vervoer,

maar het totaal moet dan wel afgestemd worden op het niet-collectief vraagafhankelijk vervoer, dat wij thans hebben. En daarover heb ik zorgen.

Minister Jorritsma-Lebbink: De heer Reitsma suggereert volgens mij iets wat niet aan de orde is.

De gemeenten blijven verantwoordelijk voor het leerlingenvervoer. Zij blijven ook verantwoordelijk voor het WVG-vervoer. De gemeenten kunnen ervoor kiezen om samen of onder eigen verantwoordelijkheid een manier te ontwikkelen waardoor beide zaken samen met het openbaar vervoer gerealiseerd kunnen worden. Dat vind ik goed. Een aantal gemeenten kan ook samen met de provincie die integratie tot stand brengen. Ook dat vind ik prachtig, maar dat laat hun eigen verantwoordelijkheid voor het leerlingenvervoer en het gehandicaptenvervoer onverlet. Als mijn brief de suggestie heeft gewekt dat dit niet meer zo is, dan wil ik mij daarvoor excuseren. Dat is niet aan de orde.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik ben het eens met deze analyse van de minister. Mijn concrete vraag blijft echter bestaan en daarom herhaal ik mijn punt. De minister voert voor de eerste jaren toch een beleid waarbij zij middelen uittrekt voor en experimenten op gang wil zetten met het collectief vraagafhankelijk vervoer. Daarbij dient afstemming plaats te vinden. Daarbij dient geen sprake te zijn van concurrentie, maar van een samenhangend geheel van aspecten die nu al een rol spelen. Zo zou ik ook nog de treintaxi kunnen noemen. Daar gaat het om.

Dan maak ik nog een opmerking over de concurrentie met het buitenland. Introduceren wij marktwerking en concurrentie, dan moeten de bedrijven wel in dezelfde situatie worden gebracht. Als het buitenland zich volledig gesloten houdt voor de Nederlandse vervoerbedrijven – de buitenlandse markt introduceert geen concurrentie en marktwerking – en zij kunnen daar in feite geen pakket aanbieden, wat vindt de minister daar dan van? Net als de Spoorwegen zijn wij voor verzelfstandiging en marktwerking, maar wel onder de voorwaarde dat Duitsland, België en Frankrijk daartoe ook overgaan.

Minister Jorritsma-Lebbink: Helemaal niet.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Wat vindt u als België, Frankrijk en Duitsland hun markt niet open gooien?

De heer **Reitsma** (CDA): Dat is mijn concrete vraag aan de minister.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Wat vindt u?

De heer **Reitsma** (CDA): Ik wil er zicht op hebben welke consequenties dat heeft. Ik vind dat je de Nederlandse vervoerbedrijven niet in een ongunstigere positie mag brengen dan de vervoerbedrijven in het buitenland. Daarom is het van grote betekenis dat de minister haar visie geeft of dat zo is.

Dan kom ik bij de personeels- en arbeidsvoorwaarden. De introductie van marktwerking zal voor het personeel verschillende gevolgen hebben. Deze gevolgen bieden volgens het kabinet kansen en mogelijkheden voor verbetering. Dat klinkt nogal optimistisch. Volgens mij deelt het huidige personeel deze optimistische visie niet. De CDA-fractie merkt dan ook op dat de kansen en mogelijkheden voor marktwerking niet mogen leiden tot een koude sanering voor de medewerkers bij het openbaar vervoer. Wij hebben er voorbeelden van gezien bij andere vormen van marktwerking, dat vooral oudere medewerkers de dupe werden.

Mijn fractie wil zekerheid van de minister hebben dat er voldoende inspanningen en garanties zijn, zodat wij dat probleem niet over enige jaren op het bordje van de overheid krijgen. Dat is sociaal onverantwoord tegenover die wat oudere werknemers. Daarom pleit ik ervoor om in de implementatienota meer aandacht te besteden aan de positie van het personeel. Er zullen meer voorwaarden ontwikkeld moeten worden voor de zorg van de werknemers. De continuïteit van werkgelegenheid blijft voor ons belangrijk. Mijn fractie verwacht dan ook een helder hoofdstuk in de implementatienota over de positie van de werknemers. Wij gaan zelfs zo ver dat wij helderheid over de positie van de werknemers willen hebben in de implementatienota, voordat de minister overgaat tot het begin van aanbestedingen in het streekvervoer.

Over de tarieven heb ik bij interruptie al het een en ander gezegd. Volgens ons mag er een grote mate van verantwoordelijkheid voor tarieven en voorwaarden bij de vervoerders komen, maar dan wel binnen de genoemde bandbreedtes.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Misschien kan de heer Reitsma er duidelijkheid over geven of het nu is: Brokx, ja, tenzij of nee, mits?

De heer **Reitsma** (CDA): In mijn conclusie zal ik zeggen dat ik dicht bij de eerste benadering kom.

De **voorzitter**: Ik stel voor, dat wij geen interrupties meer plegen. Wij moeten uiterlijk om kwart over twee stoppen, anders komt de lunchpauze in het gedrang. De heer Reitsma zou zijn eerste termijn dan binnen een minuut of twaalf moeten afronden.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik sla mijn opmerkingen over de tarieven dan maar over, want die zijn voldoende naar voren gekomen. Als wij tariefvrijheid introduceren, moet het voor de reiziger – voor wie wij dit uiteindelijk allemaal doen – wel duidelijk zijn. Er moet een heldere structuur over blijven, zodat men niet met tien of twaalf verschillende kaartjes op zak hoeft te lopen. Wij kunnen hierbij een voorbeeld nemen aan het systeem in Zwitserland. De minister zou meer het voortouw kunnen nemen om de komende jaren creatieve systemen op de rails te krijgen.

De positie van de reiziger is het belangrijkste punt. Het succes van deze operatie hangt af van het gedrag van de reiziger, die bepaalt of hij of zij het openbaar vervoer een aantrekkelijk alternatief voor de auto vindt. Het is dan ook niet meer dan logisch, dat wordt voorzien in een wettelijke basis voor het regelen van de betrokkenheid van de reizigers, zonder dat het leidt tot ellenlange procedures. Ik sluit mij aan bij het verzoek van de heer Van Gijzel om hierop terug te komen in de implementatienota. Onze gedachten gaan uit naar een soort klantenpanel, maar er zijn ook andere vormen denkbaar. Rover heeft hierover ook voorstellen gedaan. Dan de uitwerking van de voorstellen van de commissie-Brokx in de ROL-gebieden. Deze hebben, zoals wij op de hoorzitting hebben vernomen, nog geen middelen. De minister

geeft in de beantwoording van de vragen aan dat thans gewerkt wordt aan de materiële invulling van deze gebieden. Wat is op dit moment de stand van zaken? Tijdens de hoorzitting bleek immers dat er wel een spanningsveld is.

Voorzitter! Een enkele opmerking over het collectief vraagafhankelijk vervoer en de aanvullende OV-contracten. De CDA-fractie steunt het streven om te komen tot meer integraal CVV. Wij hebben destijds niet voor niets de motie-Wolffensperger medeondertekend. Het CVV kan naar ons oordeel een brug slaan naar de onderkant van het openbaar vervoer. Absolute voorwaarde is dat gestreefd moet worden naar een integratie van het openbaar-vervoersysteem in traditionele zin en het CVV. Daarom is het verbazingwekkend dat de minister de kostendekkingsgraad op bijna 67% zet. Daar snapt mijn fractie niets van. Wij begrijpen wel dat zij niet te veel middelen wil uittrekken, maar wij vinden dat geen goede invalshoek. Dat zet de haalbaarheid van het zo noodzakelijke collectief vraagafhankelijke vervoer op het spel. De CDA-fractie pleit ervoor om de kostendekkingsgraad, zeker bij het starten van deze experimenten, op een lager niveau te zetten. Het zou eigenlijk in overeenstemming moeten komen met de huidige onderkant van het openbaar-vervoersysteem. Dat dat op lange termijn naar 50% groeit, spoort met de plannen van de minister en met de conclusies van de commissie-De Boer, maar dat de minister nu met 67% komt, maakt de slaagkans van experimenten op voorhand al bijna onmogelijk. Mijn fractie vindt dit een slecht voorstel van de minister.

Naast het Rijk en de vervoerbedrijven dienen ook de provincies bij de ontwikkeling van projecten betrokken te worden. Waarom moet dat alleen aan het Rijk en de vervoerbedrijven worden overgelaten? Zij zullen te zijner tijd ook de middelen krijgen, die zij later moeten aanbesteden. De CDA-fractie is van oordeel dat bestaande projecten niet doorkruist mogen worden, maar dat de voorgestelde experimenten zoveel mogelijk aan moeten sluiten op de reeds ingezette activiteiten. Daar ben ik zojuist al inhoudelijk op ingegaan. Er moet, zeker voor de korte termijn, wel ruimte blijven voor landelijke produktformules. Deelt de minister die opvatting?

De minister spreekt tevens over aanvullende OV-contracten. Dat is iets anders dan het CVV. Als bij de aanbesteding van een concessie bepaalde voorzieningen ontbreken die maatschappelijk wel noodzakelijk zijn, zullen aanvullende contracten worden toegevoegd. Welke middelen trekt de minister daarvoor uit?

Nog een korte opmerking over de implementatienota. De CDA-fractie heeft behoefte aan een soort plan van aanpak – dat mag wat mij betreft wel via de implementatienota – met periodieke evaluatie van het proces en een periodieke rapportage. De Tweede Kamer moet op de hoogte blijven van de planontwikkeling en van de vorderingen, zodat wij volop de mogelijkheid hebben om het proces, als dat wordt ingezet, bij te stellen en zodat de bakens mogelijk op tijd verzet kunnen worden. Het gaat immers om een goed openbaar-vervoerprodukt. Zegt de minister dit toe?

Het Rijk, de provincies – of stadsprovincies – en gemeenten zijn er in de toekomst gezamenlijk verantwoordelijk voor om het OV-systeem in een betere positie te brengen. De CDA-fractie is van oordeel dat het stads- en streekvervoer qua taken, bevoegdheden, verantwoordelijkheden en financiële middelen in beginsel gedecentraliseerd dient te worden naar de provincies of stadsprovincies. Dat hebben wij in het algemeen overleg ook naar voren gebracht. Door-decentralisatie is wat ons betreft toegestaan. Wij wachten de nadere voorstellen over de uitwerking van het convenant dat de minister gesloten heeft af en komen er te zijner tijd op terug.

Ik sluit mij aan bij de opmerking van collega Van Gijssel over de evaluatie van de Wet personenvervoer. Er heerst onvrede in de taxiwereld en in het besloten busvervoer. Wil de minister daarop reageren? Hoe geeft zij in dat verband invulling aan wijzigingen van de Wet personenvervoer?

Voorzitter! Het gedachtengoed van de commissies-De Boer en -Brokx spreekt de CDA-fractie aan. Het openbaar vervoer dient meer klantgericht te worden en er moeten meer reizigers met het openbaar vervoer. Introductie van marktwerking en concurrentie kan een middel daarvoor zijn. De CDA-fractie is van oordeel, dat de minister de totaal voorgestelde investerings-

impuls van 2 mld. dient te realiseren. Zo niet, dan komt naar ons oordeel de dubbele doelstelling in gevaar. De CDA-fractie zegt voorzichtig "ja" tegen de voorstellen van de commissie-Brokx, maar stelt een aantal harde randvoorwaarden.

Ten eerste mag de sociaal-maatschappelijke functie van het openbaar vervoer niet in gevaar komen; wij willen daar garanties voor hebben.

Ten tweede dient de minister te garanderen dat het openbaar vervoer in de landelijke gebieden in stand gehouden wordt. Om welke vervoersmodaliteit het daarbij gaat, is bespreekbaar.

Ten derde moet marktwerking in het streekvervoer, als de minister daartoe overgaat, in gedeelten geïntroduceerd worden. Evaluatie en bijstelling moeten na enkele jaren mogelijk zijn.

Ten vierde: voorshands geen concurrentie in het stadsvervoer maar nadruk op verzelfstandiging van de openbaar-vervoerbedrijven.

Ten vijfde: de concessieperiode dient wat ons betreft verlengd te worden.

Ten zesde verdient de positie van de medewerkers in het openbaar vervoer meer aandacht en moet ze een helderder kader in de implementatienota krijgen.

Ten zevende: de kostendekkingsgraad van het collectief vraagafhankelijke vervoer dient door de minister te bijgesteld in negatieve zin; dat wil dus zegen: een lagere kostendekkingsgraad.

Voorzitter! Ik wacht met belangstelling de reactie van de minister af.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Begrijp ik goed dat de CDA-fractie het eens is met de voorstellen van de commissie-Brokx als er een ander plan komt?

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik stel niet, zoals collega Van Gijssel, een alternatief plan voor, terwijl wij de totale kostenconsequenties nog niet kunnen overzien en waarvan nog in het geheel niet is onderbouwd dat het een grotere bijdrage levert aan de verbetering van de positie van het openbaar vervoer. Ik geef de minister groen licht voor bepaalde plannen, maar ik vraag garanties voor een aantal bijstellingen.

De vergadering wordt van 14.12 uur tot 15.00 uur geschorst.

De heer **Remkes** (VVD): Voorzitter! Ook na het aanhoren van mijn beide collega's bekruipt mij toch een zeker paradoxaal gevoel. In de eerste plaats heb ik tot dusverre heel veel bezwaren, mitsen en maren van de heer Reitsma gehoord – ik kom daar straks nog op terug – terwijl anderzijds terecht het beeld werd geschetst dat het openbaar vervoer tot dusverre niet geweldig succesvol heeft geopereerd. Dit is paradoxaal, want wij moeten vooral niet het beeld oproepen alsof het openbaar vervoer met het huidige systeem voortreffelijk geregeld zou zijn. Er is dus alle aanleiding om er eens heel kritisch naar te kijken, en dat is ook de waarde van met name het rapport van de commissie-Brokkx, maar ook van dat van de commissie-De Boer. De heer Van Gijzel is er al op ingegaan dat het gaat om het gebruik van het openbaar vervoer in relatie tot de doelstellingen die er steeds voor gehanteerd zijn. Wat mij betreft gaat het ook zeer nadrukkelijk om de produktiviteit in de sector zelf, die met name bij de stadsbedrijven bedroevend laag is. Dat hangt samen met de lage kostendekkingsgraad, eveneens met name bij de stadsbedrijven. Die is in sommige gevallen ook bedroevend laag. De oorzaak daarvan is dat de overheid de vervoerbedrijven tot dusverre veel te dicht op de lip heeft gezeten. Voorzitter! Op basis van deze drie invalshoeken kan mijn fractie de aanbevelingen van de commissie-Brokkx van harte steunen.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! De heer Remkes wijt de slechte produktiviteit van de vervoerbedrijven aan de omstandigheid dat de rijksoverheid ze te dicht op de lip heeft gezeten, maar het is natuurlijk ook mogelijk dat de overheid het volstrekt verkeerd gedaan heeft en in de afgelopen jaren veel te veel bezuinigd heeft.

De heer **Remkes** (VVD): In een aantal gevallen is daar sprake van, de overheid heeft het in sommige gevallen niet goed gedaan. Maar uit een analyse van de oorzaken blijkt dat de overheid de bedrijven veel te dicht op de lip heeft gezeten en dat de flexibiliteit van die bedrijven veel te gering was. Ik kom er straks nog wel even op terug.

Voorzitter! Het rapport van de commissie-Brokkx bevat voor mij nog wel een aantal onduidelijkheden, waarop ik ook nog terugkom, maar misschien komen die voort uit de samenstelling van de commissie, die met name uit belanghebbenden bestond. Ik heb mij wel eens afgevraagd of dit de meest wijze keuze is geweest. Maar goed, het is gebeurd. Een en ander betekent dat de VVD-fractie het uitgangspunt van concurrentie en marktwerking niet als doelstelling beschouwt, maar het als middel om de efficiency te ondersteunen van harte ondersteunt. Verder is er wat ons betreft alle aanleiding om "de tucht van de markt" ook in de sector van het openbaar vervoer z'n zegenrijke arbeid te laten doen. Die houdt mensen en bedrijven scherp en ze kan de flexibiliteit zeer vergroten. En ten slotte is het een uitstekende manier om de klantgerichtheid te bevorderen en zo gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! De heer Remkes zegt dat de bedrijven wat scherper moeten worden gehouden. Nu zijn er in het buitenland voorbeelden van toepassing van de marktwerking te vinden, maar in hoeverre heeft die verscherping dan positief gewerkt?

De heer **Remkes** (VVD): Ik kom natuurlijk gaandeweg tot een onderbouwing van mijn betoog.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat lijkt mij ook wel nodig ja...

De heer **Remkes** (VVD): Als die onderbouwing onvoldoende is, mag u mij er opnieuw op aanspreken.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! Vindt de heer Remkes ook dat de tucht van de marktwerking de maatschappelijke functie, het openbaar vervoer als basisvoorziening, zal stimuleren?

De heer **Remkes** (VVD): Ik kom ook daarop terug.

Met het kabinet en met de commissie-Brokkx kiezen wij primair voor concurrentie om de weg en onderschrijven wij van harte de gedachte van een enkel experiment met concurrentie op de weg. Overigens zal de concurrentiestrijd op de weg primair met de auto

gevoerd worden. Dat lijkt mij een zeer gezond uitgangspunt.

Direct bij het begin van mijn betoog zeg ik ook maar dat in de nieuwe bestuurlijke constellatie de openbaar-vervoerbedrijven natuurlijk niet volledig los komen te staan. In deze discussie moet niet de indruk gewekt worden dat overheden straks helemaal niets meer te zeggen hebben over het produkt dat op de kaart komt te staan. Wij hebben een aantal maanden geleden in deze commissie uitvoerig gediscussieerd over de toekomstige verhoudingen, op basis van het akkoord met IPO en VNG. Toen is de lijn zeer eenduidig, door de een wat hartelijker dan de ander, onderschreven. Ik heb vanmorgen begrepen dat ook de heer Van Gijzel inmiddels tot dat uitgangspunt bekeerd is.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat hebben wij niet gehoord.

De heer **Remkes** (VVD): Het kwam er wat voorzichtig uit, maar het kwam er wel uit.

Die lijn houdt in dat in de toekomst de provincies, de gemeenten en de BON-gebieden aan zet zijn en aan de knoppen draaien. Zo hoort het ook, omdat het in de eerste plaats gaat om een lokale, regionale vervoersmarkt. Naar mijn mening vormen de bestuurlijke onduidelijkheden hiervoor geen vertragende factor, zoals je hier en daar wel hoort. In de gebieden waar de BON-constructie niet doorgaat, val je bijna automatisch terug op de bestaande bestuurlijke voertuigen, provincies en gemeenten. Dat is de logica die erin zit. Zoals ik toen al heb aangegeven, onderschrijft de fractie van de VVD dit zeer nadrukkelijk.

Concurrentie en marktwerking staan wel onder een aantal randvoorwaarden. Voor mij is de belangrijkste dat de marktstructuur daadwerkelijk concurrentie mogelijk maakt. Dat is en blijft een zeer kritische succesfactor. Als je daar niet voor zorgt, verzelfstandig je in feite monopoliebedrijven en wordt het mechanisme van de democratische controle niet vervangen door het mechanisme van de markt. Dan worden de doelstellingen niet bereikt en kan de overheid als klant of de consument als klant van de bedrijven de dupe zijn. Je moet dus dominante marktpartijen voorkomen.

De dominante marktpartij op dit ogenblik is VSN. Ten onrechte is de commissie-Brokkx hieraan voorbijgegaan. Ook vind ik het kabinetsstandpunt in dit opzicht nog te onduidelijk.

De heer **Poppe** (SP): De VVD wil de democratische controle dus vervangen door de markt?

De heer **Remkes** (VVD): Zeker, zo is het precies. Ik wil voorkomen dat je monopoliebedrijven verzelfstandigt. Daar zijn inmiddels te veel voorbeelden van. Denk aan het loodswezen; daarover zijn zeer onverstandige besluiten genomen. Ik noem het nu daarom als een expliciete randvoorwaarde: verzelfstandiging en tegelijkertijd concurrentie. Dan zijn de klant en de overheid niet afhankelijk van één zeer grote monopolist.

De heer **Poppe** (SP): Dit is geen antwoord op mijn vraag. U wilt de democratische controle afschaffen.

De heer **Remkes** (VVD): Nee, ik wil de democratische controle niet afschaffen. Ik heb zojuist al gezegd dat de mensen aan de beleidsmatige knoppen in de toekomst niet meer in Den Haag zitten, maar op gemeentelijk en provinciaal niveau. Zo hoort het naar mijn mening ook. Op de verantwoordelijkheden kom ik in de loop van mijn betoog nog terug.

Wat ik over VSN zeg, bedoel ik niet als verwijt aan dat concern; daar zijn nog wel eens misverstanden over. Als je even terugkijkt, kun je de stelling betrekken dat het bedrijf op grond van de statuten de taken op een redelijk goede wijze heeft verricht in de afgelopen tijd. Het is dus in de eerste plaats een verwijt aan de overheid, die zelf als verwekker heeft gefunctioneerd en zelf het kind een mooie bruidsschat heeft meegegeven. De statuten van VSN hebben dat mogelijk gemaakt en bij mijn weten – ik heb dat nog eens nagezocht – is de Tweede Kamer nooit over die statuten geïnformeerd. Misschien kan de minister straks op dat punt nog eens expliciet een reactie geven.

Ik wil overigens verder niet al te zeer stilstaan bij het verleden. De kernvraag is – ik heb dat zojuist ook al bij wijze van interruptie gezegd – wat mij betreft nu: hoe moet het voor de toekomst zo optimaal mogelijk geregeld worden? Ik wil

daar geen misverstanden over laten bestaan. Wat ons betreft kan de holdingstructuur van VSN niet ongewijzigd in stand blijven. Wij zitten te denken aan een opsplitsing van VSN in negen à tien bedrijven. Ik zeg daarbij dat de onderlinge concurrentie tussen de VSN-bedrijven de kans op succes, op scoren, bij het werven om de concessies aanmerkelijk groter kan maken. Immers, in de bestaande situatie, bij het ongewijzigd in stand laten van de VSN-structuur, is het zo dat er slechts één keer door het totale bedrijf meegedaan kan worden, terwijl dit in de nieuwe situatie in feite voor alle zelfstandige VSN-onderdelen mogelijk zou moeten zijn.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! Dat is een aardige beschouwing die de heer Remkes geeft. Kijk, onder mevrouw Smit-Kroes is VSN tot stand gekomen en de heer Remkes geeft hun een compliment voor de manier waarop zij de afgelopen jaren gewerkt hebben. Het was ook geen verwijt aan VSN; dus, compliment voor de fantastische manier waarop zij hun werk gedaan hebben. Desalniettemin krijgen zij vervolgens de straf dat zij opgeknipt worden. Het zou best kunnen zijn dat je ook kijkt hoe waardevol de suggesties van Smit-Kroes waren en of het allemaal wel nodig is.

Maar wat belangrijker is, mijnheer Remkes, is dat u zegt: het is een voorwaarde, dat er geen monopolist in de markt komt. Ik begrijp dat dit een harde voorwaarde is, in de zin dat als er monopolisten komen, u Brokkx' introductie, de concurrentie, niet accepteert. Hoe denkt u dat de overheid in staat zal zijn te bewerkstelligen, dat deze structuur-NV, die VSN is, opgeknipt wordt?

De heer **Remkes** (VVD): Ik kom daar bijna direct op, voorzitter, want vanzelfsprekend komt die vraag onmiddellijk op tafel te liggen. Overigens is het bij mijn weten zo – ik ben ook even in die politieke geschiedenis gedoken, omdat ik daarin geïnteresseerd was – dat de statuten zijn ondertekend door mevrouw Maij-Weggen...

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Althans de benoeming, zo meen ik.

De heer **Remkes** (VVD): Ik heb daar

een vraag over gesteld en misschien kan de minister, mochten er nog onduidelijkheden over zijn, erop ingaan. Ik vind dit eigenlijk allemaal niet zo belangrijk.

Ik wil wel zeggen dat, toen ik die statuten las, bij mij de vraag boven kwam: hoe heeft in vredesnaam de overheid deze statuten goed kunnen keuren? Dat leg ik in alle helderheid hier maar even op tafel.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Die laatste vraag deelt de CDA-fractie met de VVD-fractie. Ik vind het wel van belang dat de minister daarnaar kijkt.

Maar nu de vraag naar wat het vervolg is, de toekomst. Als mijn collega zegt dat hij het wil opsplitsen in negen à tien bedrijven, omdat dat een voorwaarde is voor marktwerking en concurrentie, dan moet collega Remkes hier ook aangeven of dat met de huidige marktpartijen dwingend is te regelen en of daar het vennootschapsrechtelijke aspect de mogelijkheid toe geeft.

De heer **Remkes** (VVD): Het moet duidelijk zijn, voorzitter, dat ik een expliciete reactie van de minister op dit onderdeel zeer op prijs stel en dat wij, mocht daar een onbevredigende reactie op komen, op dit punt een motie overwegen. Ik verwacht van de minister dat zij in ieder geval in de implementatienota, zoals die zal worden uitgebracht, in dit opzicht de nodige duidelijkheid zal verschaffen.

Vervolgens komt de uitvoeringsvraag aan de orde: hoe had je het willen realiseren? Vennootschapsrechtelijk zijn daar alle mogelijkheden toe. Het Rijk is 100% aandeelhouder en kan dus het initiatief nemen om de statuten aan te passen. Het Rijk zit in de raad van commissarissen en heeft in dat opzicht een belangrijke positie en een belangrijke verantwoordelijkheid. En er zijn natuurlijk – misschien kan de minister daar ook op reageren – eventueel ook wettelijke mogelijkheden. Overigens, zou de enige aandeelhouder van VSN bereid zijn om eventueel mee te werken aan de verkoop van enige VSN-bedrijven aan een nader te bepalen marktpartij als die belangstelling in de markt er is? Daarnaast kan ik mij ook voorstellen, dat deze operatie ook eens beoordeeld wordt langs de meetlat van de operatie marktwerking en deregulering, waarin het ministerie van Economische Zaken

het voortouw heeft genomen. De ene hand moet wel weten waar de andere hand in Den Haag mee bezig is.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! De heer Remkes wil VSN opsplitsen in negen à tien bedrijven, omdat anders de markt niet goed zou werken. Nu zien we juist op de markt, dat bedrijven elkaar opkopen, holdings vormen en bij elkaar kruipen. Als Vancom het merendeel van de concessies zou krijgen, is de VVD dus tegen?

De heer **Remkes** (VVD): De VVD is in allerlei opzichten tegen monopolieposities in onze samenleving en is dus ook van mening, dat de overheid daarin een kernverantwoordelijkheid heeft. Dat geldt in andere sectoren van onze samenleving en dat geldt dus ook in de openbaarvervoersector in onze samenleving.

De heer **Poppe** (SP): Dat is dus niet duidelijk. Als in de praktijk blijkt dat een bedrijf steeds opnieuw het beste aanbod doet en steeds de concessie krijgt, zou dat niet mogen?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Nee, dat mag niet! Haal jij maar een KitKat!

De heer **Remkes** (VVD): Die vooronderstelling lijkt mij te mooi om waar te zijn. Ik kom straks nog even op de kartelvorming terug. De overheid zou de taak hebben om dat te voorkomen.

De heer **Poppe** (SP): Dan nemen we maar een duurdere!

De heer **Remkes** (VVD): Monopolies hebben de neiging om zichzelf om zeep te brengen. Monopolievorming levert de overheid met huid en haar over aan dat ene monopolie! Ik heb dat voorbeeld net gegeven en ik denk niet, dat wij daarover van gedachten verschillen. De opvatting van de VVD ten aanzien van de NS wordt ingegeven door exact dezelfde vrees.

De heer **Reitsma** (CDA): U zegt, dat de minister, omdat zij aandeelhouder is, kan bewerkstelligen dat delen van VSN worden verkocht. Maar dan rijst de principiële vraag of er überhaupt een overheidstaak is om een streekvervoerbedrijf, al dan niet in de vorm van een holding, in de benen te houden als het niet een principiële

taak is van de markt. Zo nee, kun je dan niet beter de conclusie trekken om de VSN qua aandelenpakket voor 100% af te stoten? Dan kan de markt haar werking doen. Dat zou eerder bij de gedachten van de heer Remkes passen. Daarna rijst de vraag of er meer mogelijkheden van de overheid zijn om te voorkomen, dat er één dominante partij is. Kan de heer Remkes daarop ook zijn visie geven?

De heer **Remkes** (VVD): Als de heer Reitsma mij goed had beluisterd, had hij het antwoord zelf kunnen verzinnen. Ik zou ertegen zijn als een privatiseringsoperatie zou worden ondernomen op het niveau van VSN, zoals die op dit moment bestaat. Als je dat doet, moet je een privatiseringsslag maken op een lager niveau, namelijk op het niveau van de werkmaatschappijen, juist om te voorkomen dat een monopoliepositie zelfstandig in de markt wordt gezet.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat begrijp ik. Nu de volgende stap: er zijn particuliere bedrijven, die geen aandelen bij de overheid hebben. Zij zouden in staat zijn de markt op dezelfde manier te verwerven als VSN thans. Dat kan in een systeem van concurrentie en marktwerking. Wat is dan het verhaal van de heer Remkes? Omdat het toevallig een overheidsbedrijf is, moet het opgeknipt worden. Als het een particulier bedrijf geweest was, was het dan: handen ervan afhouden? De heer Remkes moet hierover wel duidelijk zijn. Ik heb daarover zelf nog geen politiek oordeel. Welk recht is er om dat de VSN-groep wel op te leggen en niet...?

De **voorzitter**: De vraag is duidelijk. De heer Remkes vervolgt zijn betoog.

De heer **Remkes** (VVD): Deze vraag heeft een tamelijk hoog theoretisch gehalte. De situatie doet zich op dit moment niet voor. Bovendien verkeren wij in een situatie waarin er vrijwel sprake is van een monopolist, die zeer dominant op de markt aanwezig is met overheidsgeld.

Voorzitter! Als ik goed geïnformeerd ben, is er in de statuten van VSN sprake van het waarborgen van het zelfstandig optreden van de werkmaatschappijen. In het convenant dat in 1989 gesloten is, is ook sprake van twee citaten. "De

feitelijke marktwerking is regionaal" – daarmee ben ik het van harte eens – en "De resultaatgerichte ondernemingen zijn de basis daarvoor". Het gaat daarbij over die zelfstandige werkmaatschappijen. Daar wringt iets met de werkelijkheid. Misschien kan de minister hierop nader ingaan.

Een apart punt hierbij is de vraag, hoe de toekomstige concurrentie wordt ingeschat. Ik had verwacht dat de heer Reitsma hierop wat dieper was ingegaan. Is er sprake van Europese concurrentie? Dat wordt vaak gezegd. Daarbij wordt dan de stelling gedeponereerd dat er een krachtige speler nodig is om in die markt te kunnen concurreren. Gaat die redenering wel op? Er is immers sprake van een lokale regionale markt, aanbesteding en concurrentie vinden op dat niveau plaats. Heb je dan in sterke mate schaalvoordelen nodig om op dat niveau concurrentie met buitenlandse bedrijven aan te kunnen? Bij de kostenstructuur van het openbaar vervoer zien wij dat in het streekvervoer ongeveer 65% van de kosten personeelskosten betreft. Wanneer wij dan spreken over efficiency en concurrentie, gaat het dus om die elementen. Mijn grote bezwaar tegen het model van de heer Van Gijzel is, dat hij dit wil afzonderen in een werkmaatschappij. Politiek gesproken snap ik dat wel allemaal. Het is echter niet juist te denken dat je via contractmanagement en het plaatsen van het personeel in een afgeschermd situatie alle voordelen van efficiency realiseert. Wanneer contractmanagement op die manier gestalte gegeven wordt, loopt men het grote risico te blijven zitten met grote bedrijven. Bij mijn weten bestaat het fenomeen arbeidspools. Ik heb begrepen dat minister Melkert juist bezig is daarnaar in zeer kritische zin te kijken, omdat dit niet functioneert. Zoals de heer Van Gijzel zijn voorstel presenteert, komt het mij voor dat voor het openbaar vervoer een situatie gecreëerd moet worden analoog aan de Rotterdamse haven en dat vervolgens zal blijken dat het niet werkt.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Mijn voorstel in erop gericht een aantal nadelen van het plan van de commissie-Brocx te voorkomen. Als de heer Remkes spreekt over uitgewoende bedrijven, zie ik niet hoe dat precies zal gebeuren. Ik probeer ook op langere termijn

garanties te bieden voor personeel en materieel, waardoor het goedkoper wordt en waardoor de continuïteit in het openbaar vervoer gewaarborgd wordt.

Belangrijker is echter het punt van contractmanagement. Contractmanagement kan op twee manieren worden ingevuld. Management kan ingehuurd worden tegen een vaste betaling. Dat stel ik niet voor. Ik stel voor om de prikkels die beschreven worden, neer te leggen in de bedrijfsvoering. U zegt dat ik in mijn voorstel veel efficiëncywinst laat zitten. Het gaat er bij mij echter niet in dat ik die laat zitten, omdat ik iets niet aan het personeel doe. Wilt u nog eens exact uitleggen hoe de VVD een groot aantal procentpunten efficiëncywinst beoogt te behalen langs de lijn van het personeel, waar wij spreken over één dan wel twee CAO's voor het openbaar vervoer?

De heer **Remkes** (VVD): Als je praat over concurrentie, met name op het personele vlak, praat je in de eerste plaats over de prijs en de arbeidsvoorwaarden. Ik ben het met het kabinet eens dat dit in de eerste plaats de verantwoordelijkheid is van de CAO-partners. Verder praat je over het volume. Nu heb ik de stellige verwachting dat, als die prikkels in het openbaar vervoer worden aangebracht, dit zodanig succesvol kan zijn dat macro gesproken de werkgelegenheid in stand kan blijven of als het echt goed werkt zelfs uitgebreid kan worden. Dus macro zal er zich naar mijn opvatting en mijn inschatting geen probleem voordoen.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Maar dan moet je toch hetzelfde produkt met hetzelfde personeel realiseren? Wat maakt het dan nog uit?

De heer **Remkes** (VVD): Wat ik wil – en daarom vind ik contractmanagement alleen ook te weinig –...

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Maar dat doe ik niet. Dat moet u mij niet in de schoenen schuiven.

De heer **Remkes** (VVD): Neen, u wilt dat niet op basis van een vooraf afgesproken prijs, maar op basis van inschrijving.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): En ondernemersrisico.

De heer **Remkes** (VVD): Ik heb wel in de gaten wat voor systeem u wilt. Daarmee bereik je echter één ding niet en dat is dat op het personeel zelf de nodige concurrentiedruk komt te staan. Het management heeft dit echter nodig als tool om zelf verantwoordelijkheid te kunnen dragen. Beide dingen zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. U schermt het personeel af in een pool. Ik neem aan dat daarbij hoort dat u het management verplicht wilt voorschrijven, dat het de werknemers uit de pool aantrekt en daar contracten mee afsluit. Als u dat niet zou willen, zou het voordeel van die constructie vervallen. En daarin zit een belangrijke belemmering op weg naar concurrentie. Een van de grote tools die de directie van een bedrijf in handen moet hebben, is namelijk ook die tool van het personeel en de druk om dat zo efficiënt mogelijk in te zetten. Ik geef een voorbeeld.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat u dat wel in uw betoog doet.

De heer **Remkes** (VVD): Ik noem dat voorbeeld gewoon als integraal onderdeel van mijn betoog; dan hebt u geen problemen en dan heb ik ook geen problemen. Mijn voorbeeld betreft de situatie bij het Groninger vervoerbedrijf en Vancom. Een halfjaar nadat Vancom een bepaalde samenwerkingsovereenkomst met dat bedrijf is aangegaan, blijkt plotseling dat er nogal wat overtollig personeel in dat bedrijf zit. Ik vind dat de directie van een bedrijf, die verantwoordelijk is voor het resultaat, dat moeten kunnen signaleren en daar ook mee moet kunnen omgaan. Met uw systeem bereikt u dat echter veel en veel minder. Daarmee is overigens ook iets gezegd over de produktiviteit van de stadsvervoerbedrijven.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Over de produktiviteitsverhoging zijn wij het wel eens. Ik denk dat het aansturen van het personeel hier van vitaal belang is. Ik heb vanochtend aangegeven dat de Amsterdamse buschauffeur niet chagrijnig geboren is, maar dat op een gegeven moment wordt. De afgelopen jaren heeft de directie van Vancom gezegd: wij willen het personeel gewoon overnemen; wij gaan daar niet in zitten rommelen; wij voeren zelfs de CAO uit. Ook daar blijkt van vitaal belang te zijn de manier waarop je

met je personeel omgaat en hoe je je personeel aanstuurt. Daarin – dat maak ik ook op uit het betoog van de minister – zitten de grootste en de belangrijkste tools. Er zijn veel voorbeelden te geven. Anders zou het ook onzinnig zijn...

De **voorzitter**: Dit is toch een interruptie?

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ja.

De **voorzitter**: Wilt u het dan kort houden?

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ja, maar het is een beetje een dialoog.

De **voorzitter**: Die moet u bewaren voor de tweede termijn.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): De directies in het bedrijfsleven worden gewoon gewisseld, omdat op die manier de produktiviteit verhoogd kan worden. Kijk eens naar Philips. Daar is gewoon bekeken of je andere incentives in het bedrijf kunt stoppen vanaf het managementniveau.

De heer **Remkes** (VVD): Ik kom straks nog even apart terug op contractmanagement, anders wordt de discussie ook te veel zwart/wit. De discussie is wel in enkele, maar niet in alle opzichten zwart/wit.

De heer **Poppe** (SP): Mijnheer Remkes, ik wil u graag een aanvullende vraag stellen over de situatie voor het personeel. U zegt dat er in Groningen nogal wat overtollig personeel bleek te zijn. Dat weet ik niet. Ik weet wel dat er een TNO-rapport is waarin nogal wat staat over de gezondheidssituatie van het personeel: stress, rugklachten etcetera. Dit zou met name komen door de strenge dienstregelingen die er zijn. U bent van mening dat de concurrentie voornamelijk zal gaan over de lonen en arbeidsvoorwaarden, dus over de rug van de mensen die het werk moeten doen? Want het materiaal heeft meestal zo'n beetje zijn vaste prijs.

De heer **Remkes** (VVD): Ik heb net gezegd dat dat wat mij betreft een verantwoordelijkheid is van de CAO-partners. Die zijn mans genoeg om daar op een fatsoenlijke wijze uit te komen.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Dan kunt

u de stelling niet overeind houden dat u procentpunten winst op efficiency kunt boeken met betrekking tot het personeel, anders dan in het systeem dat wij hebben gehanteerd.

De heer **Remkes** (VVD): Ik werd niet vrolijk van de inbreng van de bonden tijdens onze hoorzitting. Dat heeft mij in mijn eigen standpunten gesterkt. Er mocht niet geconcurrereerd worden op arbeidsvoorwaarden. Die stelling begrijp ik. Maar er mocht zelfs niet in de denkwijze van de bonden kritisch naar de produktiviteit in de bedrijven gekeken worden. Op het moment dat dat soort opvattingen gehuldigd wordt, word ik alleen maar kritischer ten aanzien van voorstellen zoals ze nu op tafel komen te liggen.

Voorzitter! Waar het om de concurrentie gaat, moet denk ik ook nog een element specifiek in het achterhoofd gehouden worden. Als je analyseert waar het om gaat, dan zijn de toetredingsdrempels nogal hoog voor nieuwkomers. Waar het gaat om de discussie over de marktstructuur, moet dat punt ook kritisch aan de orde komen.

De heer **Poppe** (SP): Ik ben niet geheel tevreden met het antwoord. U zegt dat de verantwoordelijkheid bij de CAO-partners ligt. Dat betekent dat een bedrijf, als het inschrijft op een concessie, bijvoorbeeld gaat beknibbelen op de dienstregeling. Deze wordt zo strak dat de mensen er gestoord van raken. Of er komen gebroken diensten, kortom al dat soort zaken waarvoor de laatste tijd door de mensen gestaakt is bij het openbaar vervoer. Dat kan zo'n bedrijf doen voordat er überhaupt sprake is van CAO-onderhandelingen. Daar schrijft het bedrijf op in. Zij krijgen dan de concessie en dan is het gebeurd. Mijn vraag is hoe de heer Remkes in het systeem zoals hij dat wil, kan voorkomen dat er geconcurrereerd wordt op arbeidsvoorwaarden over de rug van de mensen?

De heer **Remkes** (VVD): Dat kan ik absoluut niet voorkomen. Ik heb alleen zoveel vertrouwen in bonden en overigens ook in werkgevers dat daar in een redelijke samenspraak uit te komen valt. Maar ik kan natuurlijk geen absolute garanties geven dat dat niet van enige invloed zal zijn in de toekomst, zeker in het licht van de tendens om minder algemeen

verbindend te verklaren. Ik wil dat ook niet, omdat ik vind dat de overheid daar niet in de eerste plaats voor verantwoordelijk moet willen zijn.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat de heer Remkes nu deze gedachtenwisseling beëindigt en zijn betoog vervolgt.

De heer **Remkes** (VVD): Voorzitter! Ik kom bij de kapitaaldotatie. De VVD-fractie is het van harte eens met de minister. Zij heeft aangekondigd hier een streep onder te zetten, gelet op de solvabiliteit die al bereikt is en ook gelet op het feit dat er sprake is van zeer dominante posities op de markt waarin minder eisen aan het eigen vermogen worden gesteld dan in andere situaties. Het is overigens wel aardig om het resultaat op eigen vermogen van VSN te vergelijken met andere bedrijven. VSN zit dan op 36%, Akzo op 18,5% en Shell op 11,4%. Ik heb tegen die achtergrond absoluut niet begrepen dat er enige oorzakelijk verband wordt gelegd tussen het schrappen van de kapitaaldotatie en het ontslaan van 1800 mensen, zoals vrij recentelijk in een landelijk ochtendblad te lezen viel. Naar mijn opvatting is die relatie er niet en zou dit kunnen vallen onder het hoofdstuk "stemmingmakerij".

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Mijnheer Remkes, voor mij is het ook niet helemaal duidelijk. U bent in de structuur van VSN gedoken. Misschien kunt u mij zeggen welke afspraak er nu precies gemaakt is, die ten grondslag ligt aan de kapitaaldotatie bij VSN.

De heer **Remkes** (VVD): Het op peil brengen, zoals toen ook heel logisch was...

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Uit welke middelen is dat gefinancierd en welke afspraak is gemaakt over het beëindigen daarvan?

De heer **Remkes** (VVD): Dat is gefinancierd uit middelen van Verkeer en Waterstaat, zoals de heer Van Gijssel weet.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ja, uit de exploitatie van VSN, liever gezegd uit de exploitatiemiddelen die VSN tot dan toe tot haar beschikking kreeg. Daar komt het dus vandaan, maar

wat is er afgesproken over de beëindiging? Daar ben ik gewoon benieuwd naar.

De **voorzitter**: De vraag is of wij daar onze tijd aan moeten besteden. Wellicht kan de minister hierover dadelijk feitelijke informatie geven.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Als de heer Remkes er zo stellig van overtuigd is dat iets beëindigd zou moeten worden, moet hij zich wel rekenschap geven van de manier waarop dat tot stand is gekomen.

De heer **Remkes** (VVD): De vraag is natuurlijk wat indertijd de aanleiding was om die afspraak te maken, wat de situatie is op dit ogenblik, en of het, gegeven die situatie, redelijk is om daar een streep door te halen. Ik zeg dan: ja.

De **voorzitter**: Ik constateer dat de heer Remkes nu langer geïnterrumpereerd is en geantwoord heeft dan de spreektijd die hij ter beschikking heeft. Hij kan zijn betoog vervolgen.

De heer **Remkes** (VVD): Voorzitter! Een discussie die ook vaak in de samenleving wordt gevoerd, gaat over de nevenactiviteiten en het aankoopbeleid van VSN, die mede mogelijk zijn gemaakt door de kapitaaldotatie. Langs die weg is immers de leencapaciteit van VSN vrij aanmerkelijk gestegen. Bepaalde verhalen en geruchten die te horen zijn, zullen waar zijn. Ik heb echter soms ook wel eens de indruk dat bepaalde verhalen en geruchten uit de lucht gegrepen zijn. Het totale beeld zal dus wel redelijk genuanceerd zijn. Kan de minister iets zeggen over het desbetreffende onderzoek dat loopt? Wanneer kunnen wij de resultaten daarvan verwachten? Zou er bij die gelegenheid ook een overzicht kunnen komen van de acquisities die gepleegd zijn, met daarbij graag ook een overzicht van de bijdrage aan de winstgevendheid van het VSN-concern? Ook daarin zijn wij zeer geïnteresseerd.

In de antwoorden op de vragen wordt iets gezegd over de relevantie van de Wet economische mededinging. Nu kan het zijn dat de minister doelt op de nieuwe wet die eraan komt, maar volgens mij is de bestaande wet niet van toepassing op VSN. Het gaat immers niet om een kartel, maar om een holding-

structuur. In deze situatie hebben wij dus nog niet zo verschrikkelijk veel aan dat instrumentarium.

Op het terrein van het energiebeleid loopt overigens een soortgelijke discussie: welke activiteiten zijn nog "eigenlijk" en welke activiteiten moeten samengevat worden onder de kop "oneigenlijke concurrentie". Ook daar gaat het om geld van de overheid en ook daar is sprake van een sterk monopolioïde situatie. Wordt die relatie in de discussie ook gelegd? Wordt overwogen, zoals daar het geval is, om ook in dit opzicht een aantal wettelijke randvoorwaarden te introduceren? Kortom, wat is in meer brede zin het beleid van de overheid? Dit geldt overigens niet alleen bij VSN-bedrijven, maar ook voor stadsvervoerbedrijven. Ik ken er een paar die de schijn op zich laden dat er subsidies plaatsvinden; ik noem het voorbeeld van het stadsvervoerbedrijf in Groningen. Als nevenactiviteit geeft dit bedrijf rijlessen. Op geen enkele wijze is er via een dochterconstructie afgeschermd en op de stadsbussen mag gratis reclame worden gemaakt. Dit soort constructies kunnen naar mijn mening niet. Ik vind dat de overheid daar klip en klaar over moet zijn, in deze en de nieuwe situatie.

Een andere randvoorwaarde heeft betrekking op de banden tussen de aanbestedende overheid en de bedrijven – ik praat ook over de stadsvervoerbedrijven – die naar mijn opvatting absoluut moeten worden doorgesneden, zowel bestuurlijk als financieel. Ik ben het met de heer Reitsma eens dat concurrentie theorie is als dat niet gebeurt. Gaat de minister dat de stadsvervoerbedrijven voorschrijven? Dat heeft mijn sterke voorkeur. Ik ben een groot voorstander van autonome provincies en gemeenten, maar hierbij dient men zich af te vragen wat de nationale marktordening dient te zijn en die moet naar mijn opvatting nationaal worden bepaald. Dit zou als spelregel in de toekomstige discussie moeten worden betrokken.

Ik maak deze opmerking vooral omdat sommige gemeenten nog niet echt enthousiast zijn over deze gedachte. Amsterdam lijkt op weg te zijn. De kostendekking van 30% geeft daar ook alle aanleiding voor. Maar Rotterdam heeft laten weten dat zij het niet wil. Dat is vanmorgen al

eerder aan de orde geweest. Ik meen dat dit niet kan.

Hierbij doet zich natuurlijk een aantal complicaties voor. Zij werden vanmorgen al eerder gemeld. Ik noem bijvoorbeeld de solvabiliteit. Wanneer kan het desbetreffende onderzoek worden afgerond? Is de minister bereid op dit gebied de helpende hand te bieden als de situatie en de oorzaken daartoe aanleiding geven? Ik meen dat de gemeenten de primaire verantwoordelijkheid hebben. Daarover wil ik geen enkel misverstand laten bestaan. Men heeft de bestaande situatie immers zelf medeveroorzaakt. Afhankelijk van de locatie kan ik mij echter omstandigheden voorstellen waarbij het Rijk ook een zekere verantwoordelijkheid heeft. De vraag hoe rechtvaardig de uitkeringsystematiek de afgelopen jaren is geweest, speelt daarbij natuurlijk ook een rol. Houdt en hield die uitkeringsystematiek wel voldoende rekening met lokale omstandigheden? Ik houd het voorbeeld van Amsterdam en Rotterdam nog maar even aan. Rotterdam was na de oorlog in de gelegenheid een bepaalde stadsstructuur te creëren. Daarmee kan het openbaar vervoer makkelijker en beter uit de voeten dan bijvoorbeeld in Amsterdam. Daar moet het vervoer zich door de historische binnenstad wurmen. Dat levert voor de exploitatie verschillende situaties op. Ik kan mij voorstellen dat met dit soort lokale omstandigheden op heel genuanceerde wijze – kijken naar de oorzaken en de gevolgen – rekening wordt gehouden.

Voorts kunnen zich bij de metro en tram complicaties voordoen bij de drie bedrijven. Ook bij mijn fractie leeft de vraag hoe daar concurrentie kan worden geïntroduceerd. Wordt er bijvoorbeeld aan gedacht een scheiding aan te brengen in de verantwoordelijkheid voor de infrastructuur en de exploitatie? Als je die zaken splitst – dat heb ik ook wel eens gehoord – en er komt een busbedrijf en een trambedrijf, loop je dan niet het grote risico van sub-optimale besluitvorming? Die vraag is in de brief van Rotterdam ook terug te vinden. Misschien kan de minister ook daarop nader ingaan.

Dat ik dit zeg, betekent ook dat wij de genuanceerdheid van die situaties onderkennen en dat de weg van de uitvoering naar mijn mening best

wat langer mag zijn dan bijvoorbeeld bij het streekvervoer. Als je over de doelstelling, de eindsituatie, maar geen misverstand laat bestaan. In dat opzicht wil ik een nuance aanbrenge op het verhaal van collega Reitsma. Laat je de eindsituatie teveel in het midden, dan is voor de bedrijven de drijfveer om die eindsituatie vlot te bereiken, aanmerkelijk geringer. Ik meen daarom dat de politiek nu moet zeggen waar zij op uit wil komen. Dan mag je met elkaar de bestuurlijke afspraak maken dat de weg daar naartoe best een paar jaar langer mag duren. Dat is ook niet het grote probleem. In de tussenperiode kun je gebruik maken van managementcontracten. Verder kun je gebruik maken van het instrument van geleidelijke uitgifte van concessies. In die overgangssituatie kan in de stad zelf niet om die concessies worden gestreden. Dat moet natuurlijk wel betekenen dat de stadsvervoerbedrijven ook niet de ruimte krijgen om de vleugels uit te slaan. Ik meen dat collega Reitsma daarop ook heeft aangedrongen. Er zal sprake moeten zijn van wederkerigheid: concurreren en beconcurrereerd worden.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Is uw doelstelling dat de stadsvervoerbedrijven ook de kant van marktwerking op moeten gaan door concessieverlening en aanbesteding? Of laat u de lokale overheden vrij om die keuze zelf te maken?

De heer **Remkes** (VVD): Ik heb daar al antwoord op gegeven. Ik vind dat die vrijheid niet moet bestaan. De marktstructuur is een nationale verantwoordelijkheid. Daarover moeten nationale uitspraken worden gedaan, met alle permissie voor wat gemeentebesturen wel of niet willen. Dit is even van een andere orde, denk ik.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Maar waarom vindt u dit van een andere orde? Als de afstemming maar geregeld is.

De heer **Remkes** (VVD): Het gaat mij niet om afstemming, maar om de vraag aan welke eisen van marktstructuur moet worden voldaan om daadwerkelijk concurrentie te organiseren. Wanneer de stadsvervoerbedrijven daarvan

uitgesloten zijn, opereer je haaks op je uitgangspunten.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Maar als je tegen gedecentraliseerde overheden zegt dat het hun verantwoordelijkheid is, dan is het ook hun verantwoordelijkheid geworden. Zij kunnen ervoor kiezen om differentiatie aan te brengen, waar ik op zichzelf niet voor zou zijn. Zij kunnen ook kiezen voor verzelfstandiging zonder privatisering, of voor een gunning aan een geprivatiseerd bedrijf, niet voor vijf jaar, maar voor 25 jaar, voor een langdurige relatie, of bijvoorbeeld voor vijf keer vijf jaar. Wat kun je daaraan doen?

De heer **Remkes** (VVD): Daar kun je natuurlijk van alles aan doen. Dat kun je vastleggen in de wet.

Dat brengt mij op de derde randvoorwaarde, de concessieduur. Ik wil daar zo helder mogelijk over te zijn: wat mij betreft niet te lang, want anders wordt marktwerking een farce. Het voorstel is vier à vijf jaar. De VVD-fractie kan zich daar heel behoorlijk in vinden. Ik zou vast willen houden aan maximaal vijf jaar. Volgens mij moet dat hard worden vastgelegd. In het kader van die marktstructuur dient er sprake te zijn van een zekere doorzichtigheid en een zekere uniformiteit. Als je dat niet hebt, creëer je heel scheve situaties in het land, en dat lijkt mij zeer slecht. Het is mij bekend dat er al sprake is van concessietermijnen van tien jaar. Daar zijn voorbeelden van. Ik vind dat dit niet kan. Misschien kan de minister haar licht daarover laten schijnen.

Dat brengt mij op een enkele specifieke opmerking over de positie van werknemers. Degenen die zeggen dat de positie van werknemers in dat systeem minder zeker wordt, hebben gelijk, daar wil ik niet omheen draaien. Als je verstandig omspringt met de uitvoering, door een zekere spreiding in de tijd bij de uitgifte van concessies, dan is er naar mijn opvatting geen echt principieel verschil met bepaalde onderdelen uit het normale particuliere bedrijfsleven, bijvoorbeeld in de sfeer van een machinefabriek of de scheepsbouw, waar langere tijd aan grote orders wordt gewerkt.

De heer **Poppe** (SP): Nu is er een probleem met de Partij van de Arbeid, die zegt dat je het openbaar

vervoer met zijn maatschappelijke functie niet kunt vergelijken met de productie van koelkasten. Daar ben ik het overigens mee eens, maar ik zeg straks met chocola. Daar is een groot verschil tussen. Je kunt het toch niet vergelijken met productiebedrijven, hoewel ik vind dat de positie van de werknemers daar ook beter geregeld moet zijn dan zij is?

De heer **Remkes** (VVD): Je kunt praten over een verschil in produkt, dat is evident.

De heer **Poppe** (SP): Ik heb het erover dat wij geen chagrijnige chauffeurs moeten hebben.

De heer **Remkes** (VVD): Je spreekt over een systeem, waarbij de regionale overheden een beleid over een produkt definiëren en tegen een bedrijf of tegen meerdere bedrijven zeggen: dit is wat wij willen, zegt u het maar, wat is voor ons op basis van prijs/kwaliteit het meest aantrekkelijk. In die zin is er geen essentieel verschil met het normale particuliere bedrijfsleven.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat ben ik niet met u eens. Normaal ga je naar de winkel, je koopt een bepaald produkt en als het produkt goed is, koop je het nog een keer. Hierbij gaan de rijksoverheid en de regionale overheid marktverstrend optreden door concessies van vijf jaar, door allerlei voorwaarden te stellen en door subsidieverlening. Als de heer Remkes zegt – dat is volgens mij de crux van zijn betoog – dat met spreiding in de tijd het op zichzelf door hem erkende probleem van de opvang van het personeel kan worden opgevangen, ben ik heel benieuwd hoe dat dan gaat. Spreiding in de tijd van de aanbesteding betekent immers dat je elk jaar een stukje van het netwerk moet aanbesteden, maar dan...

De **voorzitter**: Ik denk dat uw vraag nu duidelijk is.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Nee.

De **voorzitter**: Dan verzoek ik u om korter te interrumperen, want dit zijn bijna halve betogen. Wilt u heel snel tot uw vraag komen?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dan, als de heer Remkes "ja" knikt, is de vraag hoe dat zich verhoudt tot een

ontwikkelingsmodel. Een ontwikkelingsmodel geldt voor vijf jaar. De uitvoering – een stukje daarvan – wordt per jaar aanbesteed, maar het heeft wel een looptijd van vijf jaar. Dat betekent dus dat je een stukje van het net aanbesteedt in 1999 en dat dit doorloopt tot 2004, terwijl het ontwikkelingsconcept op basis waarvan de aanbesteding plaatsvindt, bijvoorbeeld in 2000 stopt.

De heer **Remkes** (VVD): Ik heb straks nog een enkele specifieke opmerking over hoe het wat mij betreft in de praktijk zou kunnen werken, maar ik heb de indruk dat de heer Van Gijzel uitgaat van verkeerde veronderstellingen en dat als gevolg daarvan bij hem een verkeerd beeld bestaat over hoe het systeem in werkelijkheid zal gaan functioneren. Ik geef daarmee aan – want ik onderken het probleem natuurlijk wel – dat in feite in heel veel sectoren van onze samenleving "lifetime" zekerheid in termen van werkgelegenheid natuurlijk überhaupt niet aan de orde is. Als het gaat om wat meer flexibiliteit en wat minder zekerheid in het openbaar vervoer, praten wij dus niet over een nieuw maatschappelijk fenomeen. Dat is één. Ten tweede zijn de bedrijven er natuurlijk ook zelf bij. Zij kunnen door een grote efficiency en een grotere produktiviteit van het personeel optimale condities scheppen om op basis van een goede prijs/kwaliteit-verhouding concessies te verwerven. Dat is de essentie van het concurrentiemodel.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter...

De **voorzitter**: Ik stel voor dat er nu niet meer geïnterrumpeerd wordt, want ik heb al een paar keer...

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat moet u tegen de heer Van Gijzel zeggen.

De **voorzitter**: Pardon, ik leid de vergadering. Wij zijn alweer bijna een uur bezig en de heer Remkes heeft nog zoveel zuivere spreektijd dat ik me echt afvraag of wij op deze manier verder kunnen gaan. Ik stel voor dat de heer Remkes zijn betoog vervolgt.

De heer **Remkes** (VVD): Daarnaast bestaat de mogelijkheid dat het personeel met de concessie van

werkgever wisselt. Het voorbeeld van Vancom in Zuid-Limburg is daar een goed voorbeeld van. Over de macro-effecten heb ik zojuist bij wijze van interruptie al iets gezegd.

Ik kom bij de vierde randvoorwaarde, de concessie-omvang. Wat ons betreft, op dat punt geen blauwdrukken. Dat zal afhankelijk moeten zijn van de regionale en lokale omstandigheden en is in belangrijke mate de verantwoordelijkheid van de decentrale overheid. Uit een oogpunt van wenselijke marktstructuur geef ik een indicatie. Concessies mogen niet te groot van omvang zijn, in de eerste plaats omdat dan de drempels voor toetreding en daadwerkelijke concurrentie te hoog zijn en in de tweede plaats vanwege de personele consequenties. Aan de andere kant mogen concessies ook weer niet te klein zijn, omdat dat een samenhangend netwerk in het openbaar vervoer in de weg kan staan.

Waar de VVD-fractie de grootste vraagtekens bij plaatst en in feite qua afweging het grootste probleem mee heeft, is de verdeling van de verantwoordelijkheden. Over de beleidsverantwoordelijkheid is zeer eenduidig geen twijfel: lokaal en regionaal. Ook op het punt van de uitvoerende verantwoordelijkheid bestaat geen twijfel: het bedrijf. De ontwikkelingsfunctie ligt verreweg het moeilijkst. De bedrijven moeten aan de ene kant volledig resultaatverantwoordelijk zijn. Zij kennen de markt ook het beste en de overheden moeten de neiging hebben om op de stoel van de bedrijven te willen gaan zitten. Wat mij betreft, zal er ook sprake moeten zijn van een zekere tariefvrijheid binnen bandbreedtes. Het antwoord op vraag 117 is in dit verband onduidelijk. Misschien kan de minister daar in haar beantwoording op ingaan. Ook de opvattingen van collega Reitsma waren mij in dat verband niet al te helder. Wat wil hij nou? Tot waar moet die vrijheid gaan en tot waar niet? Ik vind dat er zeker in de nieuwe situatie geen sprake meer kan zijn van dictaten uit Den Haag over de tarieven, terwijl die suggestie een beetje klonk uit zijn woorden.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Voor de duidelijkheid, mijn fractie vindt...

De **voorzitter**: Vindt u het goed om dat in uw tweede termijn te

beantwoorden? Ik sta geen interrupties meer toe, anders is voor de avondpauze nog niet eens de eerste termijn van de Kamer afgerond. Dat wil ik in ieder geval voor elkaar krijgen. De heer Remkes vervolgt zijn betoog.

De heer **Remkes** (VVD): Ik realiseer mij dat ik het soms uitlok.

Voorzitter! De ene kant van de medaille heb ik net aangegeven. De andere kant van de medaille is dat de aanbestedende overheden wel door de burgers worden aangesproken op het produkt, en dat levert een bepaald spanningsveld op. Daar zal wat mijn fractie betreft op een evenwichtige manier mee omgesprongen moeten worden vanuit het uitgangspunt: de primaire verantwoordelijkheid bij de bedrijven. Misschien is in de toekomst een aantal procedure-afspraken in de concessievoorwaarden onder te brengen, bijvoorbeeld waar het gaat om wijzigingen van dienstregelingen.

Hetzelfde geldt – en dat raakt heel nauw aan deze discussie – voor de sociale functie van het openbaar vervoer, en dan vanzelfsprekend met name waar het gaat om de dun bezette lijnen. Mijn fractie zou het op prijs stellen als de minister hierover een signaal geeft. Maar ook voor dit onderwerp geldt dat de primaire verantwoordelijkheid in de toekomst gewoon ligt bij de provincies en de gemeenten. Wij moeten niet de indruk willen wekken alsof in de nieuwe situatie alles uit Den Haag gegarandeerd kan worden. Dat is onmogelijk. Ik heb er ook voldoende vertrouwen in dat het provinciaal bestuur, veel dichterbij de burgers staand, als eerste dat probleem zal onderkennen en zal zoeken naar allerlei alternatieve, kleinschaliger vormen om daaraan daadwerkelijk handen en voeten te geven. Op dat niveau ligt wat ons betreft dus de primaire verantwoordelijkheid.

Het voorgaande geldt ook voor een goede afstemming tussen concessies van verschillende vervoersgebieden en tussen kaartsoorten en tarieven. Straks zal ik daarover nog enkele voorbeelden geven. Misschien wil de minister straks wat explicieter ingaan op de stelling: de markt zorgt er wel voor. In een aantal situaties kan ik mij daar iets bij voorstellen. Maar er zijn ook situaties waarin de markt daar niet automatisch voor zorgt en waarin de

overheid daarvoor de condities moet creëren.

In de nieuwe situatie moet in sommige opzichten sprake zijn van samenwerking tussen bedrijven. Dat is op zichzelf helemaal niets nieuws, dat gebeurt tussen normale, particuliere bedrijven in sommige opzichten ook. Waarom zou het dus in het openbaar vervoer niet kunnen opgaan? Dat kan bijvoorbeeld betrekking hebben op de ontwikkeling van de chipcard, de inkoop van bepaalde zaken, CAO-onderhandelingen en de ontwikkeling van bepaalde landelijke produkten. In de stukken kwam ik de zeer uitstekende gedachte tegen om een initiatief te nemen voor het forum voor vernieuwing in het openbaar vervoer, en dat is ook zo'n voorbeeld van een landelijk samenwerkingsverband. Met andere woorden, deze nieuwe beleidskoers hoeft samenwerking op deelreinen helemaal niet in de weg te staan. Ik ga ervan uit dat particulier functionerende bedrijven ook best de meerwaarde van sommige samenwerkingsvormen onderkennen.

Over het bekostigingssysteem is vanochtend al veel gesproken. De reizigerskilometers vormen nu de basis. Hoe staat het met de ontwikkeling van een nieuw systeem? Hoe serieus wordt de lump sum daarbij betrokken? Het hele systeem bevat immers bepaalde contradicties; ik hoef niet te herhalen wat daarover vanochtend al is gezegd. Het zou goed zijn als de minister daarop ingaat.

Over de consumenteninvloed heeft collega Van Gijzel al veel gezegd. Een aantal van de suggesties die hij heeft gedaan wil ik nadrukkelijk onderstrepen. Er is ook in het nieuwe systeem sprake van tijdelijke monopolieposities. Ik wil niet zo ver gaan, te stellen dat de provincie of de gemeente in samspraak met de consumentenorganisaties het beleid ontwikkelt. Ik vind dat verkeerd, want de provincies en de gemeenten dragen de eindverantwoordelijkheid. Het is logisch dat daarbij normale, fatsoenlijke procedures bestaan om een aantal organisaties bij de ontwikkeling van dat beleid te betrekken, maar uiteindelijk zijn de desbetreffende overheidsorganisaties verantwoordelijk. Ik kan mij wel een hele hoop voorstellen in de sfeer van klantenpanels, klachtenregelingen en dergelijke.

Samenvattend kan ik naar aanleiding van de conclusies van de commissie-Brocx zeggen dat wij uiteindelijk een systeem zien ontstaan voor de uitgifte van qua omvang evenwichtige concessiegebieden door provincies en gemeenten. Inschrijving is dan mogelijk voor bijvoorbeeld zelfstandige gemeentelijke vervoerbedrijven, onafhankelijke streekvervoerbedrijven en een enkele buitenlandse onderneming, zoals Linjebus uit Zweden. Hoe staat het in dat opzicht overigens met de wederkerigheid? De heer Reitsma sprak hier ook al over. Wij zijn natuurlijk niet "gekke Henkie", het kan niet zo zijn dat buitenlandse bedrijven hier wel mogen concurreren, terwijl onze bedrijven dat niet in het buitenland zouden mogen doen. Graag een beschouwing van de minister hierover. Verder denk ik aan inschrijving door particuliere busmaatschappijen, touringcarbedrijven. Terzijde, mij bereiken klachten dat met name touringcarbedrijven veel problemen hebben om hun vergunning voor groepsvervoer om te laten zetten in een vergunning voor openbaar vervoer. Ik zou mij ook nog kunnen voorstellen dat zich nieuwe marktpartijen aandienen in de vorm van managementcontracten, maar ook in de vorm van volledige bedrijven die bijvoorbeeld gebruik maken van leasebussen. Dat kan allemaal. En ook de afschrijvingstermijn in relatie tot de concessieperiode is wat mij betreft in de praktijk helemaal geen belemmering.

Het tweede punt: geleidelijke invoering in verband met het opbouwen van know-how bij provincies en gemeenten, in verband met een vloeiende overgang van het personeel, in verband met de geleidelijke uitgifte van concessies en in relatie tot de problematiek bij de vervoerbedrijven in de grote steden. Dus tot de heer Van Gijzel zeg ik: niet de hele bups ineens, maar geleidelijkaan. Ik zeg er wel bij dat er op korte termijn begonnen moet worden. Ik kan mij bijvoorbeeld heel goed voorstellen dat Noord-Nederland in dit verband een soort proeftuin wordt. Er is daar ook al wat langer over nagedacht. Ook Twente zou erbij betrokken kunnen worden, want daar heeft men een aantal concrete voorstellen gedaan. Het zijn gebieden die zich er uitstekend voor

lenen en ik spoor de minister aan, hierbij ruimhartig te opereren.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! Mag ik nu nog een vraag stellen? Mijn spreektijd is daar namelijk veel te kort voor.

De **voorzitter**: Nee, het woord is aan de heer Remkes.

De heer **Poppe** (SP): Dan is het een discussie "van flut".

De **voorzitter**: Daar bent u zelf bij. Als een ieder zich wat meer beperkt had, zou er nu meer tijd geweest zijn voor interrupties.

De heer **Remkes** (VVD): Voorzitter! Een enkele opmerking over het rapport van de commissie-De Boer. Ik heb met veel verbazing het betoog van collega Van Gijzel en met iets minder verbazing de bijdrage van collega Reitsma op dit punt beluisterd. De heer Van Gijzel heeft vier onbetaalde rekeningen neergelegd. Het door de minister voorgestelde systeem om op voorhand de winst in te boeken acht hij verkeerd. Wel, als je dat wilt veranderen, kost dat geld. In de tweede plaats heeft hij signaleerd dat er een gat in de investeringen zit: 1,6 mld. versus 2 mld. In de derde plaats mag de eigen bijdrage van 10% niet doorgaan. Ik neem aan dat dit in de zienswijze van de heer Van Gijzel niet mag leiden tot een verlaging van het investeringsniveau, dus tel uit je winst. In de vierde plaats deugt die twee derde kostendekkingsgraad van het vraagafhankelijk vervoer niet. Ik kom er straks overigens apart op terug. Ik vind het tamelijk goedkoop zoals de PvdA het probleem benadert. Als je dat signaleert, heb je de politieke verplichting om in ieder geval aan te geven in welke richting je dat politiek-financiële probleem denkt op te lossen.

De **voorzitter**: Wilt u het de voorzitter niet extra moeilijk maken door op deze manier te discussiëren? Ik wijs erop dat wij op deze manier echt niet voor de dinerpauze zelfs maar met de eerste termijn van de commissie klaar komen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik word er expliciet op aangesproken dat ik geen dekking gegeven zou hebben.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Daar kunt u in tweede termijn op reageren. De voorzitter moet consequent zijn.

De **voorzitter**: De heer Remkes vervolgt zijn betoog en ik verzoek hem, niet meer zulke uitdagende uitspraken te doen.

De heer **Remkes** (VVD): Een bijdrage mag toch wel iets meer zijn dan het uitsluitend oplepelen van je eigen verhaaltje?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! Als u geen interrupties toestaat, moet u er wel op toezien dat er juist geciteerd wordt. Anders hebben wij echt een probleem.

De **voorzitter**: Daarom vraag ik de heer Remkes ook, in het vervolg niet meer op deze prikkelende manier interrupties uit te lokken.

De heer **Poppe** (SP): Zo gaat het dualisme helemaal naar de knoppen.

De **voorzitter**: De heer Remkes heeft het woord.

De heer **Remkes** (VVD): Over het gat tussen de aanbevelingen van de commissie-De Boer en het kabinetstandpunt, 400 mln., staat in de beantwoording van de vragen dat er waarschijnlijk niet meer weggezet kan worden dan een bedrag van 1,6 mld. Tegelijkertijd wordt heel voorzichtig de suggestie gedaan dat, mocht in de praktijk blijken dat de provincies en gemeenten toch meer dan die 1,6 mld. kunnen wegzetten, de bereidheid bestaat om het positief te bekijken. Misschien kan de minister wat nader hierop ingaan. Een definitieve conclusie van mijn fractie op dit punt hangt mede af van de mate van serieusheid waarmee dat wordt bekeken.

De heer **Reitsma** (CDA): Over onbetaalde rekeningen gesproken!

De **voorzitter**: Mijn opmerkingen gelden ook voor de heer Reitsma.

Mijnheer Remkes, denkt u aan uw tijd? U zit bijna aan uw tijd voor de tweede termijn.

De heer **Remkes** (VVD): Ik ben bijna klaar.

Ik hoor wel eens het verhaal dat de planningsmethodiek voor de uitgifte van projecten sub-optimale

besluiten in de hand werkt vanuit de gedachte dat het geld op moet. Ik ken er geen concrete voorbeelden van, maar hoor geluiden hierover uit het veld. Als die juist zijn, zou ik dat buitengewoon slecht vinden en zou er gezocht moeten worden naar een andere planningsmethodiek. Ik neem aan dat de minister onze ongerustheid kan wegnemen.

Voor ons ligt de prioriteit bij maatregelen die de reïssnelheid vergroten en die de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer vergroten. In dit verband kan er nog veel geïnvesteerd worden. Flankerend beleid is natuurlijk wel belangrijk, maar wij moeten niet de suggestie in de wereld roepen dat dit een gigantische invloed kan hebben op het gebruik van het openbaar vervoer. Ik heb wel eens de indruk dat de verwachtingen daaromtrent veel en veel te positief zijn, ook al zet je het forser in dan de afgelopen jaren gebeurd is.

Over de richting van de investeringen heb ik nog een opmerking. Het valt mij op dat er zeker in regio's die nog niet over volwaardig openbaar vervoer beschikken, nog wel eens geïnvesteerd wordt in voorzieningen zoals vrije busbanen, waar één keer per 15 minuten een bus over rijdt, terwijl de auto's in de file staan. Ik vraag de minister uitermate kritisch te zijn tegenover die situaties.

Ik heb impliciet aangegeven – zo zeg ik in de richting van de heren Van Gijssel en Reitsma; ik ben het in dit opzicht overigens met de heer Reitsma eens – dat ik het eens ben met de eigen bijdrage van 10%. Daar is niets mis mee. Gemeenten en provincies zien ook zelf wel het nut van infrastructurele voorzieningen in. Het kan een gezonde eigen verantwoordelijkheid benadrukken, om van gemeenten en provincies daar dan ook een eigen bijdrage voor te vragen van 10%. Dat is helemaal niet slecht en daar heb ik absoluut geen problemen mee.

Een slotopmerking, voorzitter, over het collectief vraagafhankelijk vervoer. Graag verkrijg ik een nadere toelichting – dat is in de stukken niet terug te vinden – hoe de minister is gekomen tot een kostendekkingsgraad van twee derde. Ik kan dat niet herleiden, maar als de minister daar een goede onderbouwing voor heeft, heb ik er niet zoveel problemen mee. Ik ga er op voorhand niet van uit dat die twee derde niet deugt, maar ik wil wel weten waar ik "ja" tegen zeg

en welke onderbouwing daaraan ten grondslag ligt.

Ik heb, voorzitter, als het gaat om deze problematiek, nogal wat zorgen gehoord vanuit de taxisector. Nu is dit op zichzelf verklaarbaar en hoeft helemaal niet tot onrust aanleiding te geven, maar de suggestie is daar gedaan dat, wil de normale taxi van dit moment zijn positie op de markt handhaven, het dan een discussie waard zou zijn om na te gaan of het niet wenselijk is het begrip "taxi", met name in de zin van maximaal acht personen, op te rekken tot ook wat meer mensen in de taxi dan acht personen. Graag verkrijg ik op dit punt een reactie van de minister.

Waar het gaat om de evaluatie van de Wet personenvervoer, merk ik het volgende op. Hoe stelt de minister zich nu precies het schema voor? Ik ga ervan uit dat haar streven is gericht op een integrale wijziging van de Wet personenvervoer. Hoe zou dat in de tijd gezien handen en voeten moeten krijgen? Immers, er spelen op dit moment een groot aantal deelonderwerpen, te weten deze discussie en straks de discussie over de liberalisering van het taxivervoer en voorts zijn er nog een aantal andere onderwerpen. Hoe stelt de minister zich het tijdschema voor om tot een integrale herziening van de Wet personenvervoer te komen?

Mevrouw Van 't Riet (D66): Voorzitter! Om te beginnen merk ik op dat ik het betreurd dat wij nu aan de sector monologen toe zijn. Als wij wat beter waren omgegaan met de tijd van de eerste sprekers, hadden wij een wat betere spreiding kunnen hebben.

De voorzitter: Die opmerking kunt u zo niet maken. Ten eerste is de indeling van de spreektijden een zaak van de Kamer; die worden van tevoren zo vastgelegd. Voorts bent u er zelf bij, als het gaat om de interrupties. Ik heb een paar keer gewaarschuwd en op een bepaald moment is er een grens. Dat ik bij de heer Remkes de interrupties op een bepaald moment heb gestopt, opdat hij zijn betoog kon afmaken, wil overigens niet zeggen dat u nu een betoog houdt waarbij niet geïnterumped hoeft te worden. Echter, op een bepaald moment grijp ik toch weer in. Wij moeten vóór de dinerpauze klaar zijn met de eerste termijn van de Kamer, want anders

zitten wij hier midden in de nacht nog. Ik hoop dat u nu verder opmerkingen over de interne organisatie voor u houdt, want daar was u zelf bij.

Mevrouw Van 't Riet (D66): Ik heb alle begrip voor uw moeilijke rol, voorzitter, maar ik geef alleen maar aan dat wij er ook zelf misschien beter op hadden kunnen letten.

Voorzitter! De heer Remkes gaf al aan dat het stuk dat nu voorligt, wemelt van de paradoxen. Hoofddoelstelling van de hele discussie over de inrichting van het openbaar vervoer is namelijk de terugdringing van de auto ten gunste van het openbaar vervoer. Dat er wat moet gebeuren, is duidelijk. Was het aandeel van het openbaar vervoer in de jaren zestig nog 35%, inmiddels is dit percentage teruggelopen naar 12 en lijkt het nog steeds te dalen. Toch lijkt het in deze discussie niet zozeer te gaan over de concurrentie met de auto, maar meer over die tussen de vervoermaatschappijen onderling: de slag om het veld, het netwerk. De consument, waar het allemaal om ging, lijkt helemaal buitenspel te staan. Zijn of haar invloed is nauwelijks zichtbaar. Kan de consument nu verhaal halen bij het democratisch gekozen bestuur, de huidige situatie, in de toekomst kan deze zijn invloed alleen laten gelden in de concessieperiode en zelfs dat is niet geregeld. De grootste kritiek die D66 dan ook op dit complexe verhaal heeft, is de afwezigheid in deze discussie van zowel de auto als de consument en vooral het laatste weegt voor ons zwaar. Verder wil of kan een groot deel van de stedelijke vervoersmarkt niet mee doen en het streekvervoer wordt beheerst door de monopoliepositie van VSN. Ik kom hier later op terug. Al deze factoren maken het voor D66 erg moeilijk, zo niet onmogelijk, om met dit model door te gaan.

Voorzitter! De markt moet het gaan doen. Via marktwerking zal een prikkel ontstaan om het openbaar vervoer efficiënter en kwalitatief beter te laten werken. Sneeuwwitje moet wakker worden gekust en de prins is Vancom, een Amerikaans bedrijf met een visie en veel geld achter de hand. En vooral het geld ontbreekt. De vervoerbedrijven van de drie grote steden hebben nauwelijks een reservepositie en volgens het hoofdstrategie van het Haagse vervoerbedrijf is, uitgaande

van een redelijk solvabiliteitspercentage voor het eigen vermogen van de vervoerbedrijven van de drie grote steden gezamenlijk, ongeveer 1,5 mld. nodig. Hoe denkt de minister dit te kunnen dekken? Wellicht is een dekking te vinden via een kapitaaldotatie van VSN, zo fluistert de heer Remkes mij in.

De heer **Remkes** (VVD): Voorzitter! Mevrouw Van 't Riet is toch niet serieus van mening, dat die rekening automatisch bij de rijksoverheid terecht behoort te komen, waar de gemeenten altijd verantwoordelijk zijn geweest?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Uiteraard. Ik kom hier uiteraard nog op terug, maar wil je Brokx laten werken, dan zijn die verzelfstandigingen een noodzaak. Zoals het er nu voorstaat, wordt het heel moeilijk omdat de situatie en de solvabiliteit van de gemeentelijke overheden ook bekend zijn. Bij de hoorzitting bleek dat de BOV-gemeenten, de gemeenten met een eigen vervoerbedrijf, het hele Brokx-verhaal niet zo erg zagen zitten. Rotterdam wil helemaal niet meedoen, Amsterdam heeft te grote tekorten om te kunnen verzelfstandigen en Utrecht heeft haar vervoerbedrijf een concessie gegeven van tien jaar en houdt haar verzelfstandiging op vanwege de onzekerheid die nu is ontstaan. Als deze gemeenten nu niet meedoen, vallen de grote stedelijke gebieden buiten deze marktwerking. Kan het hele Brokx-verhaal dan wel doorgaan? Is het meedoen van deze stedelijke gebieden geen voorwaarde?

Naast de positie van de stedelijke vervoerbedrijven wordt het streekvervoer beheerst door één bedrijf, namelijk VSN. VSN heeft een monopoliepositie en doet er alles aan om deze positie te versterken. De enige bedreiging die VSN nu beheerst, is Vancom hoewel deze te vergelijken is met een prikje van een mug in een olifant. Echte concurrenten, uit het buitenland bijvoorbeeld, hebben zich bij de eerste experimenten niet vertoond. Dat lag waarschijnlijk aan de schaal. Misschien is wel degelijk concurrentie te verwachten als er een grotere schaal is. Dan moet je inderdaad kijken naar de wederkerigheid. Ik wijs in dit verband op de luchtvaart: als een buitenlandse vervoermaatschappij hier haar zegeningen wil laten

merken, moeten wij dat ook in die landen kunnen doen.

Enigszins lachwekkend was de laatste brief van VSN over het aanbod van Vancom om dochters van VSN tegen een klein bedrag over te laten nemen, omdat zij ervoor gezorgd hadden dat de dochters van VSN beter zijn gaan presteren. Hoe wil de minister de monopoliepositie van VSN doorbreken en ziet zij perspectief op concurrentie in de toekomst? Is het mogelijk het bedrijf op te splitsen en is de invloed die de rijksoverheid hierop kan hebben niet marginaal, zo niet afwezig? En dan de centrale vraag: is het gewenst marktwerking te introduceren met een monopolist? Behoort het inderdaad nu tot onze mogelijkheden om met terugwerkende kracht deze opsplitsing te realiseren. De vermogenspositie was 300 mln. en is verdubbeld naar bijna 600 mln. Hoe is besloten tot die kapitaaldotatie?

Uit de evaluatie van Vancom van het experiment in Limburg blijkt dat de reizigers tevreden zijn en dat er wel zeker een prikkel uitgaat van de markt. Wij willen echter graag de objectieve evaluatie van de experimenten in Limburg en Zeeland afwachten tot we een definitief besluit nemen over de voorstellen van Brokx.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat betekent dus, dat mevrouw Van 't Riet vandaag geen oordeel over Brokx geeft, omdat zij eerst de evaluatie uit Limburg en Zeeland wil hebben?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Het lijkt mij niet meer dan logisch.

De heer **Reitsma** (CDA): U geeft vandaag politiek geen oordeel over de voorstellen?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik ga een stapje verder en dat heb ik al heel in het begin gezegd. Ik wijs de voorliggende situatie zelfs af, omdat niet wordt voldaan aan de randvoorwaarden.

De heer **Reitsma** (CDA): Dan wacht ik met grote belangstelling af wat de randvoorwaarden zijn. Ik constateer dat u nu op voorhand de voorstellen van de commissie-Brokx afwijst, welke voorstellen de minister heeft overgenomen. Dat vind ik politiek gezien een helder signaal.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): U kunt mij plaatsen in de sector "nee, tenzij". Maar daar kom ik aan het eind van mijn betoog nog op terug.

De visie van D66 op de markt is dat wij niet tegen marktwerking zijn, maar daar markt willen waar markt kan. Dat er een prikkel van de markt kan uitgaan, willen ook wij niet ontkennen. Maar de markt wil winst maken en de rendabele delen uitbouwen en het onrendabele deel zoveel mogelijk afbouwen. De markt heeft geen sociale opdracht. Openbaar vervoer is in onze ogen een nutsfunctie en in tegenstelling tot energiemaatschappijen en de PTT (die vergelijking wordt vaak gemaakt) een sector die nooit winstgevend zal zijn.

Gestreefd wordt nu naar een kostendekkingspercentage van nu gemiddeld 36 naar 42,5 in 1999. In de komende drie jaar is een taakstelling voorzien van 75 mln. per jaar, 300 mln. in het totaal. Er zal dus flink bezuinigd moeten worden. De vraag is of bij deze operatie waarbij efficiëntie centraal staat, de effectiviteit van het openbaar vervoer niet teveel aangetast wordt.

De visie van het kabinet is dat er een verschuiving moet komen van exploitatiesubsidies naar versterking van de infrastructuur. 1 mld. is gepland voor deze versterking, de helft van wat de commissie-De Boer adviseerde. Daarom is ook temporering aangebracht in de doelstelling van het kostendekkingspercentage, namelijk niet in het jaar 2000 50% kostendekkend, maar in 2004.

De vraag is of dit ook niet te snel gaat. Signalen uit het veld geven aan dat dit proces uiterst moeizaam verloopt. Er is nog geen gemeente die of bedrijf dat dit percentage al in 1994 heeft bereikt. Alleen de NZH, in Noord-Holland weer, zit er met 49% dichtbij. Het gaat om een gemiddelde. En vele maatschappijen zitten ver onder de 50%. Ik zou de minister willen adviseren in 1998 dit proces te evalueren en eventueel bij te stellen. Ik zal hierover waarschijnlijk een motie indienen.

Er zal dus altijd geld bij moeten. Bij de aanbesteding en concessieverlening is het dan ook de vraag of het bedrijf dat de concessie krijgt, haar winsten moet laten terugvloeien naar de aanbestedende overheid, of deze zelf mag houden.

Als volgend knelpunt signaleren wij dat bij de aanleg van nieuwe infrastructuur, met name de grote

projecten, 10% eigen bijdrage voor decentrale overheden een groot probleem kan zijn. Ook de heer Reitsma sprak hierover.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: U spreekt nu van "grote projecten", maar de commissie-De Boer heeft zich uitsluitend gericht op zeer kleine projecten.

De heer **Poppe** (SP): Mevrouw Van 't Riet zegt dat er altijd geld bij zal moeten vanwege het maatschappelijke, sociale karakter van het openbaar vervoer. De vraag is of de bedrijven dan de winst mogen behouden. Maar als dat het geval is, ben je bezig winst te subsidiëren. Dus mijn vraag aan mevrouw Van 't Riet is: kan, als je dat niet wilt, de markt werken zoals de VVD dat wil?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Daar heb ik grote twijfel over. Want aan de ene kant moeten bedrijven winst maken, willen ze goed kunnen functioneren en concurreren en aan de andere kant betaalt het Rijk voor 50% mee. Is dat geen monstrem? Dat is weer zo'n paradox, waarover wij al hebben gesproken.

De heer **Poppe** (SP): Maar wat vindt u daarvan?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik denk dat het niet kan.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Mevrouw Van 't Riet noemde zoëven die bezuinigingen van 75 mln. per jaar en wil blijkbaar duidelijk horen wat daarmee moet gebeuren. Ik ben benieuwd te horen wat de inzet van D66 in dit debat daarop zal zijn. De heer Van Gijzel heeft toch duidelijk aangegeven dat hij vindt dat het zo niet kan. En een ander punt is die 1 mld. van mevrouw De Boer die nu op tafel komt in plaats van de 2 mld. Mevrouw Van 't Riet heeft gezegd dat er in 1998 een evaluatie zal moeten worden gehouden. Gaat het volgens haar dan om een versnelling, om een extra impuls, als het niet lukt de doelstellingen te realiseren? Of denkt zij aan andere zaken.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Bij een evaluatie kijk je naar de situatie van het moment, als er een versnelling heeft plaatsgevonden waarbij de exploitatiebijdrage versneld verhoogd is. Daar kan je twijfel over

hebben, maar dat moet je evalueren. Ik denk dat er in 1998 een ijkmoment moet zijn. Als dat niet het geval is, zullen wij moeten bezien wat daarvan de consequenties zijn. Dan moet onder andere bezien worden of wij dan wel die exploitatiesubsidie in die termijn kunnen afbouwen. Daar kan ik nu nog niets over zeggen, nu er nog geen evaluatie heeft plaatsgevonden. Wij hebben erg veel moeite met de bezuinigingen. Daarvoor moeten natuurlijk alternatieven worden bedacht en die heb ik van de heer Van Gijzel niet gehoord. U misschien wel.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik heb daarvoor twee voorstellen gedaan.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Het gaat om een politiek signaal. Willen wij het openbaar vervoer niet om zeep helpen, is het dan geen zaak nu te zeggen dat de bezuiniging op de exploitatiesubsidie niet moet doorgaan? Vervolgens komt de vraag aan de orde, waar we dat geld vandaan halen. Waar staat D66? Kiest mevrouw Van 't Riet ervoor dat de bezuiniging niet doorgaat of staat het begrotingsplaatje voorop?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik vind dit meer een zaak voor de begroting. Dan komen wij daarop terug. Op zichzelf is een stijging van de exploitatiebijdrage geen slechte manier. Ik vraag mij af, hoe hoog het realiteitsgehalte is. Dan komt ook de vraag aan de orde, in hoeverre je lijnen die onder de 20% zitten, moet gaan schrappen. Wij moeten daarover een aparte discussie voeren. Ik vind die vraag niet eenduidig te beantwoorden. Ik heb moeite met de bezuiniging. Ik denk dat uit de praktijk zal blijken dat die getemporeerd moet worden. Ik kom daarop bij de begroting terug. Je moet dan namelijk ook de dekking aangeven en dat kan ik nu niet. Dan moeten er dingen geschrapt worden, de investering van de heer Reitsma bijvoorbeeld.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik vind de opvatting van D66 niet helder. Deelt de fractie van D66 de conclusies van het rapport van de commissie-De Boer, dat het, wil er een hogere kostendekkendheid bereikt worden, een absoluut vereiste is dat de door de commissie voorgestelde investeringsimpuls er komt? Als de minister deze investeringsimpuls niet

realiseert, is de fractie van D66 dan van mening dat de taakstelling ten aanzien van de efficiencykortingen naar beneden moet worden bijgesteld?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Ik zit natuurlijk wel aan het regeerakkoord gebonden, net zoals de heer Van Gijzel. Ik moet mij daaraan houden.

De heer **Remkes** (VVD): Daar hebben wij tot nu toe niet veel gemerkt!

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Binnen de marges van het regeerakkoord probeer ik het maximale eruit te halen. In het regeerakkoord staat heel specifiek dat wij die taakstelling voor 1995 met 50 mln. hebben verminderd. Dat is echter niet structureel.

De heer **Reitsma** (CDA): De minister handhaaft de huidige taakstelling. En mevrouw Van 't Riet zegt, dat zij niet ziet hoe in het jaar 2004 een kostendekkingsgraad van 50% gerealiseerd kan worden. Zij geeft niet aan of zij akkoord is met de forse verlaging van de investeringsimpuls die de minister voorstelt en die een gat schiet in het plaatje van de commissie-De Boer.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik ben gebonden aan het regeerakkoord.

De heer **Reitsma** (CDA): Is dat heilig voor u? Wilt u de zaak maar in de soep laten lopen?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Niks is heilig. Als je echter afspraken gemaakt hebt, moet je je daaraan houden, of je dat nu leuk vindt of niet. Misschien kun je twijfelen aan het realiteitsgehalte van die afspraak. Daarom wil ik in 1998 bekijken of die afspraak reëel is. Ik wacht het antwoord van de minister af. Zo nodig dien ik in tweede termijn een motie in om zo'n ijkmoment te vragen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Wat staat er eigenlijk in het regeerakkoord over die bezuiniging? Volgens mij staat er alleen, dat wij het in 1995 niet doen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Maar daarna wel!

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Vervolgens loopt het op. Daarbij

staan twee dingen centraal. Die hebben alles te maken met de voorstellen van de commissie-De Boer en de commissie-Brokkx, maar met name van de commissie-De Boer. Wij gaan investeren in het openbaar vervoer en op basis daarvan kunnen wij exploitatiemiddelen terugverdienen. Als het voorstel van de commissie-De Boer een jaar later geïmplementeerd wordt, is de logische consequentie daarvan dat de opbrengst daarvan een jaar later gegenereerd wordt.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik onderschrijf de realiteit die de minister aangeeft. Dat is jammer en vervelend. Het is echter wel zo, dat de projecten die er zijn het gefourneerde bedrag niet halen. Als er 2 mld. wordt uitgetrokken, wordt er waarschijnlijk met moeite 1 mld. uitgegeven. De minister is best reëel als zij zegt, dat alle uitgewerkte projecten die een voldoende realiteitsgehalte hebben, mogen doorgaan. Dat heeft zij ook bij de begroting gezegd. Wij doen dan het maximale wat de investering betreft. De heer Reitsma wil het bedrag verdubbelen. Ik vraag hem te komen met een begroting en met de projecten die daarin verschoven kunnen worden. Als die reëel zijn, zal ik hem van harte ondersteunen.

De heer **Reitsma** (CDA): Het gaat om het volgende. Of u zegt dat de voorstellen van de commissie-De Boer – de huidige minister van VROM – domme voorstellen zijn en dat de dubbeldoelstelling die De Boer wil realiseren langs de door haar aangegeven weg, niet realistisch is. Of u zegt tegen de minister van Verkeer en Waterstaat dat zij, als zij niet het totale pakket van De Boer overneemt, in onoverkomelijke problemen terechtkomt ten aanzien van de taakstelling voor de exploitatietekorten van het stads- en streekvervoer. U kunt echter niet over beide dingen zwijgen. U moet een keuze maken.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik dacht dat ik redelijk duidelijk was. Ik zal nooit zeggen dat mevrouw De Boer dom is. Integendeel.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik vond het ook een wijs rapport.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik vind dat de dubbeldoelstelling wel

degelijk door het kabinet in stand wordt gehouden, ook met de huidige voorstellen. Het is waar dat die 2 mld. gehalveerd is tot 1 mld. Dat is jammer. Ik heb net echter aangegeven waarom dat is gebeurd.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik wil van u een politiek oordeel horen. Bent u met de minister van Verkeer en Waterstaat van mening dat zij met de door haar voorgestelde maatregelen bij de dubbeldoelstelling van De Boer komt? Als u ja zegt, is De Boer toch enigszins gek geweest. Ik geloof daar niet in.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik verval in herhaling.

De **voorzitter**: Dat is niet de bedoeling.

De heer **Remkes** (VVD): Wat ik een beetje vreemd vind, is dat in de discussie gedaan wordt – mevrouw Van 't Riet doet dat nu ook – alsof De Boer en de inverdieneffecten die in haar advies zitten, los staan van de maatregelen, zoals die bepleit worden in het rapport van de commissie-Brokkx. Ik heb het steeds zo verstaan dat daar een zekere samenhang in zit. Mevrouw Van 't Riet heeft zojuist de voorstellen van de commissie-Brokkx afgeschoten, waardoor zij een mogelijkheid om in te verdienen, heeft weggenomen. Vervolgens begint zij echter te klagen over het feit dat door De Boer exploitatiesubsidies worden geschrapt. En dat is buitengewoon inconsistent. Het is het één of het ander.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Je moet er altijd voor oppassen dat je bij zo'n complexe materie de boel niet gaat versimpelen. Het is een ander verhaal. Ik denk wel dat het met elkaar te maken heeft, in die zin dat je met forse exploitatiebijdragen en de marktwerking van Brokkx met een paradox zit. Dat ben ik met u eens.

De heer **Remkes** (VVD): En dus moet je "ja" zeggen tegen die marktwerking.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): De exploitatiebijdragen vormen een aparte discussie. Wij proberen die vanuit de rijksoverheid te minimaliseren en vanuit de sector te maximaliseren. Ook op die manier willen wij een prikkel aanbrengen om

via meer investeringen minder exploitatie te realiseren. Dat is het verhaal van De Boer. Dat heeft echter wel degelijk effect op Brokkx.

De heer **Remkes** (VVD): Neen, het is andersom.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ja, of andersom.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Ik vind dat de heer Remkes nu iets vreemds op tafel legt. In de voorstellen van De Boer gaat het echt om de korte termijn. De heer Remkes heeft het over Brokkx en doet alsof wij zijn voorstellen volgend jaar kunnen invoeren en dan al kunnen gaan incasseren. Het lijkt mij uiterst gevaarlijk om de heer Remkes daar zijn gang in te laten gaan. Ik denk dat het dan een grote puinhoop wordt.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat mevrouw Van 't Riet haar betoog vervolgt.

Wij komen dicht bij het moment dat ik ook moet voorstellen om mevrouw Van 't Riet niet meer te interrumperen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik zou de heer Remkes als gevaar op de weg niet willen missen.

Ik geef nog even een rekenvoorbeeld voor de grote projecten. Ik dacht dat het wel degelijk de bedoeling was dat voor de grote projecten ook een eigen bijdrage van 10% zou gelden. Hiermee kom ik weer op de investeringen en de projecten. Als voorbeeld noem ik de noord-zuidlijn in Amsterdam voor 1,6 mld. De gemeente Amsterdam moet 75 mln. bijdragen. Ik denk dat dat een knelpunt is. Ik wil dit alleen even signaleren.

Het kabinet maakt een functioneel onderscheid tussen beleids-, ontwikkelings- en uitvoeringsfunctie. Het beleid blijft bij...

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ik wil nog even een vraag stellen over uw vorige punt. Als het in uw ogen een knelpunt is, wat doet D66 daar dan mee?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Als we nu een pot met goud hadden, waren we er. Het is natuurlijk de vraag of je dit kunt handhaven, als je de investeringen die je nu aangeeft in het MIT wilt realiseren, dus de belangrijke projecten waarvan de

noord-zuidlijn er een is. Als je merkt dat de gemeentelijke overheden niet in de positie zijn om die eigen bijdrage op te hoesten, bijvoorbeeld omdat zij artikel-12-gemeente zijn, dan kan zo'n heel project niet doorgaan. Ik heb daar zelf ook mee te maken gehad in de gemeente bij het hoogwaardig openbaar vervoer. Ik denk dat dat niet kan.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Wij zijn er als Kamer mee akkoord gegaan, ook uw fractie, bij de grote projecten een eigen bijdrage te realiseren. Wij hebben daar een heel punt van gemaakt. Wij zijn er echter mee akkoord gegaan vanuit de gedachte dat het schaalvoordeel het uiteindelijk in de exploitatierkening mogelijk maakt om die eigen bijdrage te financieren. Overigens is het 5% en geen 10% bij de grote projecten. Het punt bij de De Boer-projecten is dat het schaalvoordeel terugvalt naar de rijksoverheid en niet bij de gemeenten terecht komt, waardoor zij het kunnen financieren.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dit komt terug bij de begroting.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Even een vraagje aan mevrouw Van 't Riet. Begrijp ik nu dat zij bij de begroting ook weer wil terugkomen op de 95% financiering van de grote projecten? Ik zou dan toch met haar willen meegeven dat, voor zover ik weet, de gemeente Amsterdam behoorlijk zal gaan verdienen aan waardevermeerdering van de grond, als de noord-zuidlijn werkelijk wordt aangelegd. Dit gebeurt dankzij het feit dat men ook een betere openbaar-vervoervoorziening heeft. Ook dat soort zaken moet mevrouw Van 't Riet dan natuurlijk wel meenemen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik kom hier bij de begroting op terug. Ik zie het als een knelpunt.

Het kabinet maakt dus een onderscheid tussen beleidsontwikkelings- en uitvoeringsfunctie. Het beleid blijft bij de overheid, de ontwikkelingsfunctie en de uitvoering gaan naar de bedrijven. De vraag is of de ontwikkelingsfunctie wel bij de bedrijven hoort. Volgens het kabinet ontbreekt de expertise bij de overheid. Is de beleidsfunctie wel van de ontwikkelingsfunctie te scheiden? Wij hebben daar de nodige twijfels over.

Wij hebben het Engelse schrikbeeld voor ogen. Bestaat het gevaar niet dat er straks alleen nog maar interliners rijden zoals in Engeland en Frankrijk op het platteland en het fijnmazig netwerk dat er nu is, verdwenen is?

De Labour Party in Engeland heeft zich inmiddels verbonden om als toekomstige regeringspartij het vervoer weer terug te brengen onder de hoede van de overheid, nadat gebleken is dat onder het strakke regime van Thatcher, waarin de markt volledig zijn gang kon gaan – ook de ontwikkelingsfunctie – het aantal reizigerskilometers daalde met 40% en de tarieven gemiddeld 13% hoger lagen dan de inflatietrend. Dit maakt ons nieuwsgierig naar het standpunt van de PvdA. Wij hebben dat dus net gehoord. Ik begreep dat zij flirt met het Franse model. De heer Van Gijzel ontkent dit, maar ik herken er elementen uit.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat komt omdat u dat twee weken geleden gehoord heeft en daar nog steeds aan vastzit.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik zal even aangeven waar ik de overeenkomsten in zie. Dit model wordt ook aangehangen door de partij-ideoloog Roel in 't Veld.

Het Franse model gaat uit van concurrentie op managementniveau. Geconstateerd moet wel worden dat het nog maar een keer is voorgekomen dat de directie van een vervoerbedrijf werd vervangen door de managers van een concurrent. Het voordeel van het Franse model is dat het gemakkelijker is in te voeren dan concurrentie waarbij bedrijven hun eigen materieel meebrengen. Het brengt bovendien meer zekerheid voor het personeel. Dat spreekt de PvdA aan.

Het nadeel is echter dat de ondernemer die de exploitatie overneemt, wordt beperkt door de gebrekkige kwaliteit van het bestaande materieel en personeel.

Het Rotterdamse vervoerbedrijf de RET reageert op dit model zeer afwijzend. Dat is in zijn positie begrijpelijk. De gemiddelde leeftijd in het bedrijf is 45 jaar. Je kunt dus op je klompen aanvoelen wat er dan met het personeel gaat gebeuren, is de reactie. Vancom wijst het ook af en dit verbaast ons enigszins omdat zij werken met een vervoersconcept en geen materieel en mensen

bezitten. Je kunt als nieuwe manager niet veel meer doen dan nieuw elan inblazen in het bedrijf. Het is de vraag of je dat in vijf jaar lukt. In Frankrijk werkt concurrentie op managementniveau niet goed omdat het aantal aanbieders beperkt is. In Nederland lijkt de situatie met de positie van VSN niet veel anders. Wij staan dus niet onverdeeld positief tegenover het Franse model, maar wij zullen er serieus naar kijken, aldus de heer In 't Veld.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): U kijkt mij iedere keer aan, maar ik heb dat helemaal niet voorgesteld. Dat u dit zo in uw tekst heeft staan, wil niet zeggen dat u, nadat ik vanmorgen een ander voorstel heb gedaan, uw tekst zo voor moet lezen en vervolgens zeggen dat het mijn model is. Ik heb de hele ontwikkelingsfunctie aanbesteed, terwijl u ervan uitgaat dat deze niet wordt aanbesteed. Dat is een heel fundamenteel onderdeel in het geheel.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat is het enige verschil met het Franse model.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het enige verschil. Daar zakt je broek toch van af?

De **voorzitter**: Mevrouw Van 't Riet, u kunt uw betoog vervolgen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik kom met een ander model. Ik zou graag willen dat de minister, evenals naar het voorstel dat de PvdA heeft gedaan, hier ook naar keek. Het gaat om Zweden. Daar zijn de aanbestedingsprocedures niet verplicht gesteld. De vervoersautoriteiten kunnen dus zelf rechtstreeks onderhandelen met ondernemingen van hun keuze, of zelf de productie ter hand nemen. Netwerken worden geleidelijk uitbesteed en daarbij wordt meestal gebruik gemaakt van aanbestedingsprocedures. Hierbij wordt elk jaar een deel van het netwerk aanbesteed. De aan te besteden diensten worden door de vervoersautoriteit voorafgaand aan de aanbesteding vastgesteld. Daar ligt dus de ontwikkelingsfunctie. Hiervoor laat de vervoersautoriteit zich soms helpen door derden en dat kan een vervoerbedrijf zijn. Als gevolg van het gebruik van aanbestedingen in het busvervoer

heeft een kostenminimalisatie plaatsgevonden van ongeveer 25%.

Er zijn twee voordelen aan dit geheel. In de eerste plaats blijft de ontwikkelingsfunctie bij de overheid. In de tweede plaats behoudt de decentrale overheid de verantwoordelijkheid voor de vraag of zij wel of niet de markt op wil gaan, aanbestedingen wil doen, of een eigen vervoerbedrijf wil exploiteren, zoals in Rotterdam gebeurt. Dan ben je eerlijker bezig dan wanneer je een blauwdruk als Brokx over Nederland legt waar iedereen het mee moet doen. Naar mijn mening werkt dat niet.

Voorzitter! De bonden zijn niet onverdeeld gelukkig met dit voorstel van de commissie-Brokx, zoals vandaag tijdens de lunch bleek. Er bestaat te veel onzekerheid voor de werknemers. Wat gebeurt er met een bedrijf dat geen concessie krijgt? Moet de ECO komen? Ik vind dat de minister hier echt duidelijk over moet zijn, want deze onzekerheid kan niet voortbestaan.

De commissie-De Boer adviseerde om Nederland te verdelen in 25 vervoerregio's. Decentraal is men voortvarend aan de slag gegaan en vele regionale verkeers- en vervoersplannen zijn inmiddels door de regio's vastgesteld. Het probleem bij deze vervoerregio's was de democratische controle: een democratische paraplu ontbrak. Dat was de reden waarom de minister met goedkeuring van de Kamer het beleid heeft bijgesteld en de verantwoordelijkheid voor het openbaar vervoer heeft gelegd bij de provincies en de BON-gebieden. Afgesproken is wel dat de regionale vervoersplannen door de provincie zouden worden overgenomen.

Het proces van decentralisatie is inmiddels gestart. Het proces van aanbesteding en concessieverlening komt ook onder de verantwoordelijkheid van deze overheden als het gaat om het streekvervoer. Het stadsvervoer blijft bij de BOV- en BOS-gemeenten. Ook hier zal de aanbesteding en concessieverlening een plaats moeten vinden. In totaal zullen de twaalf provincies, zeven BON-gebieden, acht BOV- en 47 BOS-gemeenten gaan aanbesteden. Geen van deze overheden heeft ervaring met deze complexe materie. Is dit niet wat veel overheid en hoe worden versnippering en chaos voorkomen? Hoe denkt de minister dit op te lossen? Is er nog sprake van

centrale regie, of wordt alles overgelaten aan het vrije spel van de markt?

Het kabinet is voor gematigde tariefontwikkeling, waarbij tariefvrijheid voor de aanbestedende overheden in de toekomst gewenst is. Wat lastig is, is het werken met verschillende normkostenvergoedingen en kaartsystemen. Een chipkaart voor het openbaar vervoer waar alle modaliteiten in kunnen worden verwerkt, lijkt ons onontbeerlijk. Het spoor wordt straks voor 100% kostendekkend, het streek- en stadsvervoer voor 50% en het collectief vraagafhankelijk vervoer voor twee derde. Voorlopig zal het huidige tarief- en kaartsysteem worden gehandhaafd, omdat de verwachting is dat een elektronisch kaartsysteem niet vóór de eeuwwisseling wordt ingevoerd. Bij regionaal gedifferentieerde tarieven en geïntegreerde modaliteiten wordt dit voor de klant wel erg complex.

Zowel in Karlsruhe als in Bazel is er sprake van geïntegreerde kaartsystemen. Het gebruik van het openbaar vervoer is hierdoor fors toegenomen; er is meer duidelijkheid voor de klant. D66 vindt dat een geïntegreerd kaartsysteem voorwaarde moet zijn om te kunnen werken met een geïntegreerd vervoersnetwerk.

Minister **Jorritsma-Lebbink:**

Mevrouw Van 't Riet heeft al een paar keer het voorbeeld genoemd van geïntegreerde kaartsystemen. Daar ben ik het van harte mee eens, maar mag ik haar dan toch vragen waarom dat in Nederland voor het gehele land moet gelden, terwijl het in Duitsland alleen voor Karlsruhe of Bazel geldt. Ik kan mij voorstellen dat ook in Nederland in bepaalde regio's een geïntegreerd kaartsysteem geldt, waar de strippenkaart gewoon naast kan bestaan.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Daarom noem ik Bazel en Karlsruhe. Ik vind dat het wel degelijk op regionaal niveau moet en kan.

Tarieven worden decentraal ingevuld en bedrijven zijn in grote mate vrij in de bepaling van hun tarieven. Het lijkt ons in ieder geval nodig dat er een bandbreedte wordt vastgesteld waarbinnen de tarieven moeten vallen, om regionale verschillen te beheersen.

Voorzitter! In reactie op de motie-Wolffensperger, waarin wordt

gevraagd het aanvullend vervoer een meer structurele plaats te geven in het collectieve personenvervoer, erkent het kabinet dat er een gat ontstaat tussen collectief en individueel openbaar vervoer, de taxi. Dit gat kan gedicht worden door aanvullend vervoer, zoals treintaxi, deeltaxi en teletaxi. Het gaat om een complexe materie, waarbij een groot aantal decentrale overheden en marktpartijen betrokken is. Een experimentele periode van twee jaar wordt voorgesteld.

Het collectief vraagafhankelijk vervoer moet de wegvallende lijnen in het bus- en treinvervoer opvangen. De kosten voor de consument moeten daarom niet veel hoger liggen dan die voor het overige openbaar vervoer. Het moet voor de consument aantrekkelijk zijn om van deze voorziening gebruik te maken. De twee derde kostendekkingsgraad – ja, mijnheer Remkes, dat is weer een gat – is hiermee in tegenspraak. De prijs voor de consument wordt hierdoor te hoog. Daardoor zal het gebruik teruglopen. Uiteindelijk zal de onderkant van de markt niet meer bediend worden. De hogere prijs voor de consument is ook in tegenspraak met de werkelijke kosten van het vervoer in vergelijking met het gewone busvervoer. Er wordt immers gebruik gemaakt van kleinere bussen en minder chauffeurs. Het kostendekkingspercentage vinden wij in feite te hoog.

Wat betekent de invoering van het collectief vraagafhankelijk vervoer voor de treintaxi? Concurreren zij op dezelfde markt? De treintaxi is nu ingevoerd en bekend bij de consument. Verdwijnt deze herkenbaarheid, en daarmee het succes, door dit voorstel?

De verhouding van het collectief vraagafhankelijk vervoer tot de taxi met een standplaats en de afstemming met de WVG en het leerlingenvervoer moeten goed worden geregeld. Wij stemmen in met de experimentele fase, maar behouden ons het recht voor wijzigingen aan te brengen.

De heer **Reitsma** (CDA): In het begin heb ik mijn collega gevraagd wat zijn politiek oordeel is over de voorstellen van de commissie-Brokx. Daarop heeft hij met "afwijzen" geantwoord. Wij hebben van mevrouw Van 't Riet geen alternatief gehoord. Moet ik daaruit de conclusie trekken dat D66 alles bij het oude wil laten? De Partij

van de Arbeid heeft de voorstellen ook afgewezen, maar zij heeft een alternatief op tafel gelegd. Welke opvatting heeft mevrouw Van 't Riet? Wil zij alles bij het oude laten en maar doormodderen met het openbaar vervoer? Daarop komt het dan immers neer.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Ik kom tot het eindoordeel.

De heer **Reitsma** (CDA): Nee.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Maar daar zit het antwoord in.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik vind het een politiek relevante vraag. Daarna hoor ik graag het eindoordeel over het totaal.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Het eindoordeel omvat het totaal. Ik zal specifiek ingaan op de vraag van de heer Reitsma als hij dat nodig acht.

Ik kom tot het eindoordeel. Wij hebben vandaag te maken met een complexe materie. Daarbij heb ik af en toe het gevoel dat mijn hoofd barst. De hoofdvraag is echter of het openbaar vervoer er beter van wordt als marktwerking wordt toegestaan. Zoals ik al eerder aangaf, ben ik helemaal niet tegen marktwerking. Het is echter de vraag of zij een beter vervoersprodukt oplevert. Wordt de concurrentie met de auto daadwerkelijk aangegaan en wordt de consument er beter van? Hoe sympathiek de voorstellen ook zijn, het is voor mijn fractie niet mogelijk om met deze voorstellen akkoord te gaan. Te veel vragen zijn onbeantwoord, er zijn te veel onzekerheden. Hoe gaat het met de ontwikkeling van de verzelfstandiging van de vervoerbedrijven, met name in de grote steden? In hoeverre is daarbij marktwerking gewenst en haalbaar? Is het niet verstandig aan deze steden zelf over te laten hoe zij met het vervoerbedrijf willen omgaan? Bij de verzelfstandiging dient dan wel de output te worden gecontroleerd en daarop dient men beoordeeld te worden.

Al deze vragen blijven liggen. Hoe kan de monopoliepositie van VSN worden doorbroken? Hoe kan concurrentie worden ingevoerd? Zijn de belangen van de consument geregeld? Dat is het belangrijkste punt. In dit verhaal is de consument volstrekt onzichtbaar.

Als laatste wil ik aangeven dat het om de concurrentie met de auto gaat en niet om de concurrentie tussen de vervoerbedrijven.

Voorzitter! Ik meen dat dit een antwoord is op de vraag van de heer Reitsma.

De heer **Reitsma** (CDA): Nee.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Wij hebben een voorstel van het kabinet gekregen. Het is aan ons, een oordeel te geven over het voorstel van het kabinet. Ik zeg dat het zo niet kan. De minister moet teruggaan naar haar ministerie en in ieder geval deze vragen beantwoorden. Dan willen wij daar serieus naar kijken. Daarbij geef ik heel duidelijk aan dat marktwerking voor ons niet ongewenst is. Wij willen die echter op een zorgvuldige en behoorlijke manier uitgewerkt zien en dat is in dit geval niet gebeurd.

De heer **Reitsma** (CDA): En toch is dit geen politieke conclusie. Mevrouw Van 't Riet wijst de voorstellen van de commissie-Brokk af. Zij heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister. De antwoorden daarop wacht zij af. Als die redelijk zijn, is zij zelfs bereid de voorstellen te accepteren. Zij accepteert het dus, maar stelt nog een aantal randvoorwaarden. Dat is een politieke conclusie. Zij kan ook zeggen dat zij het voorstel niet accepteert, dat zij geen alternatief heeft en doorgaat met het bestaande modderscenario. Volgens mij kiest zij voor het laatste.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik kies natuurlijk niet voor een modderscenario. Daarvoor is de sector te belangrijk.

Ik meen dat de nu geschetste weg niet gevolgd kan worden. De bezwaren heb ik aangegeven. Het proces om het openbaar vervoer te verbeteren is wel in gang gezet. Dat proces wil ik wel degelijk volgen. Misschien kan deze weg wel ingeslagen worden als aan de randvoorwaarden wordt voldaan. Daar heb ik twijfels over. Ik meen dat het zo niet kan. Daarom wijs ik het voorstel op dit moment af.

Voorzitter! Ik wil hier nog een opmerking aan toevoegen. Ik vind dat er nogal wat economische aspecten zitten aan dit verhaal, zoals de marktwerking, de deregulering en onder andere de Wet op de

mededinging. Ik vind het gewenst om de economische sector erbij te betrekken, wanneer wij hierover nader zullen spreken, wat ik wel verwacht.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Mevrouw Van 't Riet heeft volgens mij wel een alternatief op tafel gelegd. Zij noemde het Zweedse model, waarin de ontwikkelingsfunctie bij de overheid blijft en de exploitatie wordt aanbesteed. Wil zij nu precies het omgekeerde als de heer Van Gijssel? Als de exploitatie wordt aanbesteed, wat betekent dat dan voor de positie van de bedrijven en van de werknemers in de bedrijven? Het is heel onzeker wat daarmee zal gebeuren. Zij zegt dat de klant nu onzichtbaar is, maar welke positie geeft zij die in dit geheel?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik heb het Zweedse model als mogelijkheid genoemd, maar u moet de paraplu zien. Ik geloof niet in de marktwerking zoals zij nu is voorgesteld, maar als je meedenkt over die marktwerking, zou je aan het Zweedse model kunnen denken. Dan doe je meer recht aan de decentrale overheden, die daarop afgerekend kunnen worden. De heer Remkes had het ook over de betrokkenheid en de korte afstand tussen de provincie en de lokale overheid en de burger. Daar kan de burgerij aangeven dat zij wel of geen marktwerking wil en in welke hoedanigheid. Als je aan een concessie of aanbesteding denkt, houd je altijd een monopoliepositie over een bepaalde periode. Bij de aanbesteding of concessieverlening moet de consument een centrale rol vervullen. Dat moet op een behoorlijke manier ingevuld worden. Zij moeten bijvoorbeeld inspraak hebben over het voorliggende contract.

De heer **Remkes** (VVD): De politieke positie van D66 blijft voor mij ook onhelder. Onderschrijft zij de uitgangspunten die op tafel liggen, en stelt zij daarbij een aantal vragen? Wij scheppen deze onduidelijkheid niet, zij laat deze zelf bestaan. Zij geeft de minister de ruimte, doordat zij voor zichzelf ruimte houdt om afhankelijk van de antwoorden te zeggen dat deze route in de implementatienota uitgewerkt kan worden. Aan het eindresultaat worden dan die en die randvoor-

waarden gesteld. Probeert zij dat te zeggen?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik heb gezegd dat alles in elkaar grijpt: de monopoliepositie, de nog niet gerealiseerde verzelfstandiging en de financiële solvabiliteit. Dat geeft voor mij zoveel onzekerheden dat dit model zo niet kan werken. Ik wil best meedenken in dit proces, als over deze dingen die ik nu niet zie zitten, duidelijkheid bestaat.

De heer **Remkes** (VVD): U zegt dus niet categorisch en dogmatisch "nee".

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik geloof best in marktwerking, maar dan op een behoorlijke manier. Dat ligt nu niet voor.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik heb goed geluisterd naar mevrouw Van 't Riet. Het probleem van de positie van de klant spreekt mij zeer aan. Daarnaast wijst zij op de problemen van personeel, solvabiliteit en materieel. Vervolgens komt zij met het Zweedse model. Mag ik weten hoe die problemen van personeel, solvabiliteit en materieel in het Zweedse model worden opgelost?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): In het Zweedse model is het zo: als die solvabiliteit niet bestaat, de consument er niet genoeg bij betrokken is en het gewoon niet kan werken, dan gebeurt het gewoon niet.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het Zweedse model is om het gewoon niet te doen?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Het Zweedse model is facultatief. Ik zie best dat die marktwerking in de toekomst kan plaatsvinden, maar dan niet direct in de stedelijke gebieden of in de Randstad, maar bijvoorbeeld wel in de bosgemeenten. Als die monopoliepositie doorbroken is, kan het streekvervoer in die gebieden wat meer de ruimte krijgen, met aanvullend openbaar vervoer. Daar zijn best mogelijkheden, waarover ik wel wil meedenken. Het aantrekkelijke van het Zweedse model is dat het facultatief is voor de locatie die ermee bezig is. Het wordt niet als een blauwdruk vanuit de rijksoverheid opgelegd.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik ga ervan uit dat u met facultatief niet bedoelt dat wij het niet uitvoeren. U wilt de ontwikkelings- en beleidsfunctie in één hand houden. Het Zweedse model moet er dus toe leiden dat de uitvoering aanbesteed wordt, maar dat is op zichzelf facultatief. Dan kunnen wij zeggen: weet je wat, wij doen het niet. Als het Zweedse model is om de uitvoering helemaal niet aan te besteden, dan levert het ook geen problemen op met personeel, solvabiliteit en materieel. De heer Reitsma heeft gelijk dat wij dan precies hetzelfde doen als wat wij nu doen, namelijk beleid en ontwikkeling bij de overheid en de uitvoering onder toezicht van de overheid. Dat is toch geen alternatief voor de huidige situatie? De andere kant is: als je wel aanbesteedt, welke oplossing heb je dan voor personeel, materieel en solvabiliteit?

De **voorzitter**: Als laatsten nog de heren Poppe en Schutte.

De heer **Poppe** (SP): Ik dacht even: hé, D66 is helder en duidelijk. Daarna werd het echter weer wat ingepakt. Daarom vraag ik om dat te herhalen om het heldere er weer uit te krijgen, want dat is intussen weer wat verstopt. Op een gegeven moment zei mevrouw Van 't Riet in antwoord op vragen van de heer Reitsma: "De hoofdlijn is of het openbaar vervoer al dan niet beter wordt met de markt. Dat is niet zeker." Daarbij heeft mevrouw Van 't Riet allerlei onzekerheden opgesomd. Daar ben ik het overigens mee eens en als het moet, heb ik er nog wel meer, maar daar heb ik geen tijd voor. Toen heeft zij gezegd: "Voor D66 is het niet mogelijk om akkoord te gaan".

De **voorzitter**: Wilt u de vraag stellen? Wij hebben allemaal het verhaal van mevrouw Van 't Riet gehoord.

De heer **Poppe** (SP): Ik vraag mevrouw Van 't Riet om dat te herhalen, want dat betekent nee.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik heb gezegd: nee, mits.

De heer **Poppe** (SP): Nee, dat hebt u niet gezegd. U hebt zojuist gezegd dat het voor D66 niet mogelijk is om akkoord te gaan. Punt. Dat is dus nee.

De **voorzitter**: Het lijkt mij weinig zinvol om elkaars betoog te herhalen. Mijnheer Schutte had nog een vraag.

De heer **Schutte** (GPV): Naar mijn idee is een belangrijke functie van dit debat of aan de minister het signaal kan worden gegeven dat zij in de lijn van het regeringsstandpunt kan voortwerken of niet. Daarna komt natuurlijk de Kamer aan de beurt als het gaat om de implementatie, de wetgeving en dergelijke. Ook D66 moet die vraag beantwoorden: kan de minister, met kennisgeving van de kritiek van de Kamer, doorgaan of kan de minister niet zo doorgaan?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Niet.

De **voorzitter**: Dan is nu het woord aan mevrouw Vos.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Voorzitter! Na al deze ja's en nee's kunnen wij met z'n allen ja zeggen op de vraag of er iets moet gebeuren in het stads- en streekvervoer. Dat staat natuurlijk buiten kijf. Mevrouw Van 't Riet heeft het zojuist al gezegd: de daling die sinds 1960 is opgetreden in het aandeel van het openbaar vervoer in de mobiliteitsmarkt – van 35% naar 12% – is natuurlijk schrikbarend. Die trend zullen wij moeten ombuigen als wij het openbaar vervoer niet tot een soort schijnvertoning willen maken door vol te houden dat het een maatschappelijke functie heeft, terwijl wij dan natuurlijk weten dat in een aantal gebieden nauwelijks meer een bus rijdt en dat ook de bijdrage aan de milieuproblematiek van deze belangrijke sector eigenlijk niets meer voorstelt. De auto heeft het tot nu toe immers natuurlijk gewonnen van het openbaar vervoer en daar moet iets aan gebeuren.

Het is overigens goed om te zeggen dat het openbaar vervoer in Nederland, ondanks alle tegenwerking die het heeft ondervonden – om maar even iets te noemen: de tariefverhogingen, de korting op de exploitatiesubsidies en een tekortschietend afremmend beleid wat betreft het autoverkeer – het niet eens zo slecht doet. Het is goed om ook dat hier eens op tafel te leggen. In vergelijking met andere landen is het openbaar vervoer, qua kwaliteit, zelfs aantoonbaar beter. Kortom: het is juist zaak om de kwaliteit die er al is te versterken en om grote

impulsen te geven, want – zoals gezegd – er is natuurlijk wel het een en ander aan de hand. Als wij nu niet snel met versterking van het openbaar vervoer komen, gaat het de concurrentie met de auto verliezen en gaat zijn sociale functie verloren, met name voor de mensen die geen auto willen of kunnen rijden. Er is, wat dat betreft, helaas veel tijd verloren gegaan. De ideeën en de eerste adviezen van Brokx zijn al jaren geleden op tafel gekomen. Naar mijn smaak heeft het nieuwste rapport daar niet eens zo wezenlijk veel aan toegevoegd. Ook het kabinetsstandpunt over het advies van de commissie-De Boer is er al een tijdje, maar moest wachten totdat Brokx hier op tafel ligt. Er is te veel tijd verloren en het is nu de hoogste tijd om snel iets te doen aan de verbetering van de concurrentiepositie van het openbaar vervoer.

Erop of eronder, dat heeft ex-minister Brokx vanochtend nog voor de radio geroepen. Wat hem betreft, komt het er nu op aan. Hij komt dan ook met het middel van meer marktwerking en meer concurrentie. Dat zou ertoe moeten leiden dat het allemaal beter gaat, maar de grote vraag is of dat middel van marktwerking en concurrentieversterking eigenlijk niet tot doel is gemaakt, zonder dat wij ons nog afvragen waar het uiteindelijk om gaat, namelijk dat wij meer reizigers in de bussen willen krijgen en dat wij een beter op de cliënt afgestemd openbaar vervoer willen, dat daarnaast natuurlijk nog wel enigszins doelmatig en efficiënt opereert. Het Koninklijk Nederlands vervoer heeft al aangegeven, er sterk aan te twijfelen of er door deze plannen meer reizigers in de bussen terecht komen. Mijn fractie deelt die twijfel. Een onderzoeker die in opdracht van het Koninklijk Nederlands vervoer onderzoek heeft gedaan naar deze voorstellen, de heer Van Waarden, zei al dat het model van Brokx in kringen van beleidsonderzoekers wel eens het "vuilnisbakmodel" wordt genoemd; men gaat graaien in de vuilnisbak en het eerste dat men tegenkomt, het meest trendgevoelige en modieuze, wordt eruit gepakt. Het is duidelijk dat dat de laatste vijf jaar in Nederland de woorden "marktwerking" en "concurrentie" zijn. Wij weten in ieder geval zeker dat, als bedrijven op deze manier worden verzelfstandigd en de markt opgaan,

de kans heel groot is dat met name de winstgevende activiteiten en de kapitaalkrachtige klanten de nadruk krijgen. De bedrijven zullen in eerste instantie hun winsten optimaliseren, en dat is in die visie ook vrij logisch.

Wij zijn blij met de zeer kritische houding van de heer Van Gijzel tegenover de voorstellen, maar ook zijn model bevat de aanbesteding van de ontwikkelingsfunctie en de managementfunctie. Bergt ook dat model niet het gevaar in zich dat in de eerste plaats winstmaximalisatie zal worden nagestreefd? Mijn fractie is bang dat als wij de weg van Brokx inslaan, wij een van de belangrijkste instrumenten voor het mobiliteitsbeleid uit handen geven, en dat vindt mijn fractie niet acceptabel. Wij zijn dan ook blij dat er hier in ieder geval zeer kritische betogen zijn gehouden door de fracties van D66 en de PvdA. Zelfs van de VVD-fractie hebben wij een aantal kritische vragen gehoord, en ook de CDA-fractie stelt keiharde randvoorwaarden, wat dat ook moge betekenen. Misschien komen wij daar in tweede termijn nog uitvoeriger op terug.

Er nog van afgezien of je voor of tegen het model van de commissie-Brokx bent, vind ik het een groot probleem dat het natuurlijk een puur theoretisch model is. Op dit moment is er geen enkele praktijkervaring met een dergelijke aanbesteding van netwerken. De stelling dat deze netwerkaanbesteding zou verzekeren dat ook niet-rendabele lijnen blijven bestaan, is ten hoogste maar gedeeltelijk waar. Ik zei al dat alle offerende bedrijven hoe dan ook zullen proberen om de minst rendabele lijnen weg te laten. De overheid kan daar natuurlijk iets aan doen. Zij kan randvoorwaarden stellen, maar dan moet zij wellicht zelf aanvullend gaan inkopen, en dan is het maar de vraag of het kostenplaatje met dit nieuwe systeem wel zo gunstig uitpakt. Belangrijk is ook dat de praktische uitwerking van de wijze van aanbesteding nog volledig ontbreekt. De doeltreffendheid van de bestuurlijke aansturing ten slotte is absoluut onduidelijk. Er is op dit moment een lappendeken van bestuurlijke instanties: provincies, kaderwetgebieden, BOV- en BOS-gemeenten. Kortom, er kunnen straks wel eens 55 aanbesteders op de markt treden.

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik hoor

mevrouw Vos zeggen dat bij het aanbesteden de bedrijven alleen nog de rendabele lijnen willen rijden, en de onrendabele niet meer. Wat bedoelt mevrouw Vos in dit geval met rendabele lijnen?

Mevrouw Vos (GroenLinks): Daar kunnen wij een lange discussie over voeren. Wij kunnen uitgaan van de voorstellen die de commissie-De Boer heeft gedaan om te werken met bepaalde kostendekkendheidsgraden.

Minister Jorritsma-Lebbink: U zegt zo nadrukkelijk dat de bedrijven straks alleen nog willen rijden op de lijnen die rendabel zijn. Als er een rijksbijdrage is, ook via de aanbesteding, van rond 50% – op het ogenblik bedraagt die zelfs iets meer – kan mevrouw Vos toch niet stellen dat men liever een rendabele lijn dan op een onrendabele lijn zal rijden? Dan is er toch altijd sprake van een mix, als wij het over een net hebben? En dat zal toch ook worden vastgelegd in het contract?

Mevrouw Vos (GroenLinks): Natuurlijk is er altijd een mix. Een belangrijk voorstel in het rapport-Brokx is het om netwerken aan te besteden en daarmee degenen die offertes uitbrengen te dwingen om zowel de mooie, dikke lijnen als de dunnere lijnen aan te bieden. Dan nog bestaat de kans dat degenen die offertes maken, zullen proberen om een beetje knabbelen aan de dunnere lijnen. Wellicht zullen alle bedrijven die offertes doen, vinden dat zij geen van alle een bepaalde lijn in stand kunnen houden. Daarmee zou de overheid gedwongen worden om in te springen. Waar komt dan het geld vandaan? Gaan de kosten dan niet omhoog?

Er zal dus een gerichtheid zijn op winstgevendheid, de overheid geeft een heel belangrijk sturingselement uit handen en de sociale en maatschappelijke functie van het openbaar vervoer komt zeer onder druk te staan. Wij vinden de hele uitwerking van het plan ook zo weinig inzichtelijk dat wij de uitkomst van de operatie zeer twijfelachtig vinden. Wij vinden de kans dat het een puinhoop wordt dan ook reëel, en dan is er geen weg terug. Wat mijn fractie betreft moeten wij deze weg dus niet volgen.

Ook de positie van de werknemers is al door verschillenden genoemd. Iedere vijf jaar aanbesteden betekent

risico's, met name voor de oudere, de duurdere of de zieke werknemers. Die zullen wellicht uit de boot vallen en er zal concurrentie op arbeidsvoorwaarden optreden, hoe je het ook wendt of keert. Dit vinden wij niet gewenst. Kwaliteitsverbetering is nodig, maar daarvoor is Brokx niet per se noodzakelijk. Het volledig doorsnijden van de banden tussen overheid en bedrijven lijkt ons niet de goede weg. Nu al blijkt uit experimenten dat er met meer vrijheid in de tarieven het nodige te winnen is. Ik doel bijvoorbeeld op het experiment in Twente met verlaging van de tarieven in de daluren, wat tot een behoorlijke toename van het aantal reizigers en een hogere kostendekkingsgraad heeft geleid. Een dergelijke vrijheid bij het bepalen van de tarieven lijkt ons van groot belang. En verder vind ik dat bedrijven meer ruimte moeten krijgen voor het ontwikkelen van nieuwe producten. Er moeten ook veel directere subsidieprikkels door de overheid gegeven worden; ze zijn op dit moment veel te log, want ze zijn in veel gevallen gebaseerd op resultaten van soms wel twee jaar eerder. De overheid zal zich bij het geven van prikkels op veel recentere gegevens moeten baseren. Zo is er min of meer binnen de huidige structuur, maar in ieder geval zonder het absoluut doorvoeren van marktwerking, een grote verbetering mogelijk. In ieder geval is de voorgestelde aanbestedings-systeematiek daarvoor niet nodig.

Ik deel de opvatting van de heer Van Gijzel dat de koek die de overheid beschikbaar stelt, gelijk blijft, ook al doen de bedrijven het in welke situatie dan ook fantastisch. Er is dus een plafond en de spoeling zal dunner worden per bedrijf. Is de minister dus bereid, meer geld op tafel te leggen als de bedrijven straks werkelijk grote successen boeken? Ik zou zeggen, dan moet de overheid daar ook aan tegemoetkomen door meer geld op tafel te leggen.

Ten slotte nog een aantal opmerkingen over het kabinetsstandpunt over het rapport van de commissie-De Boer. Zij heeft vier soorten maatregelen genoemd: investeringen in de infrastructuur van het openbaar vervoer, rationalisering van het produkt en verbetering van de efficiency, het tarievenbeleid en het flankerend beleid. Allereerst wil ik de lijn onderschrijven die de heer Van Gijzel heeft

uitgezet, dat het niet kan dat het kabinet minder geld uittrekt dan De Boer wilde, maar toch de bezuinigingen op de exploitatiesubsidies doorzet. Men boekt al winsten in terwijl de investeringen nog niet eens gedaan zijn, terwijl er zelfs nog op bezuinigd wordt. Ik denk dat het nodig is om die bezuiniging van 75 mln. van tafel te halen en ik zou er in tweede termijn eventueel een motie over willen indienen, maar wellicht zal bijvoorbeeld de heer Van Gijzel op dit punt al een motie indienen.

De eigen bijdrage van 10% vinden wij ook geen goede zaak. De kans is zeer groot dat er extra drempels worden opgeworpen voor nieuwe plannen en dat juist de kleinere gemeenten hierbij in problemen komen. Ik vind het verhaal van de heer Reitsma op dit punt volkomen onbegrijpelijk, afgezet tegen zijn warme pleidooi voor het juist in stand houden van de investeringsimpuls. Ook op dit punt zal mijn fractie eventueel in navolging van of in samenwerking met anderen een motie indienen.

De heer **Reitsma** (CDA): U doelt nu op de 10%?

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Ja.

De heer **Reitsma** (CDA): Goed, dan weet ik waarover wij een motie kunnen verwachten. Ik ben erg benieuwd naar wat D66 en de PvdA daarvan vinden.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Voorzitter! Dan de kwestie van de rationalisering van het produkt, ofte wel het schrappen van de minst rendabele lijnen. Mevrouw De Boer legt in haar commissie de grens bij een kostendekking van 20%. De consequentie daarvan zou zijn dat er in een voorbeeldgebied voor 21 dorpen geen openbaar vervoer meer zou zijn. Maar, zo zegt zij, daarvoor in de plaats moet collectief vraagafhankelijk vervoer komen. Ik denk dat er heel wat voor te zeggen is, in bepaalde gebieden naar kleinschalige vormen van openbaar vervoer te gaan. Dat de kostendekkingsgraad daarvan boven de 66% moet liggen, terwijl voor de rest van het openbaar vervoer een kostendekkingsgraad van 42% pas in het jaar 2000 wordt gehanteerd, vind ik echter absoluut onbegrijpelijk. Hiermee breng je de sociale functie in gevaar die het openbaar vervoer juist in het

landelijke gebied voor ouderen en voor mensen met lage inkomens moet hebben. Ook dit is een punt waarover mijn fractie in tweede termijn, eventueel met anderen of na anderen, een motie aan de Kamer wil voorleggen.

Het kabinet kiest voor een kleine tariefverhoging, van 2%. Dat lijkt redelijk, maar wij hebben wel te maken met benzineprijzen die de inflatie volgen en met 1,75% stijgen. Ook de heer Van Gijzel heeft hierover gesproken. Kortom, het openbaar vervoer verliest weer wat op de auto. Zo mooi ziet het er dus niet uit.

Vervolgens wordt overwogen, het reizen in de spits duurder te maken. Hiervoor worden bijvoorbeeld de abonnementen duurder gemaakt; die zullen een stijging met 5,5% doormaken. Dit lijkt mij absoluut in strijd met het beleid, de forens uit de auto te krijgen. Het lijkt mij dus niet goed om deze lijn te volgen.

Een belangrijk punt uit het rapport van de commissie-De Boer is het flankerend beleid. Zij noemt vooral het parkeerbeleid. Ik ben van mening dat hiervan veel te weinig terecht komt en dat het kabinet veel te veel aan lagere overheden overlaat. Gemeenten zijn er natuurlijk bang voor om in concurrentieverhoudingen terecht te komen. Ik meen dat de rijksoverheid hierin een veel sterkere functie moet nemen en een sterker beleid moet uitzetten.

Ik sluit af met de constatering dat er snel wat moet gebeuren; dat lijkt geen twijfel. Er moet een forse investeringsimpuls in het openbaar vervoer komen. Bezuinigingen op exploitatiesubsidies zijn voorlopig niet aan de orde. Tegelijkertijd zal het autoverkeer steviger moeten worden afgeremd. In dit geheel vinden wij de voorstellen van de commissie-Brokx niet wenselijk. Wij zien dat het ook binnen de huidige relatie tussen overheid en vervoerbedrijven mogelijk is, veel meer prikkels en meer ruimte in te bouwen en zo het openbaar vervoer een goede concurrentiepositie te geven.

Mevrouw **Nijpels-Hezemans** (groep-Nijpels): Voorzitter! Door de zeer beperkte spreektijd beperk ik mij in mijn betoog tot de sociale functie van het openbaar vervoer, vooral gezien vanuit de klant. Het zal u niet verbazen dat ik het vooral bezie vanuit de wat oudere klant. Het is immers de klant waarvoor wij het

allemaal doen, ook gezien de titels van de diverse rapporten.

Ik heb inmiddels wel geconstateerd dat de chaos binnen de coalitie compleet is. Misschien kunt u een afspraak in het Torentje regelen, zodat zij elkaar weer gaan begrijpen. Ik kan hen in ieder geval niet meer volgen.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik dacht even dat u zich als bemiddelaar aanbod.

Mevrouw **Nijpels-Hezemans** (groep-Nijpels): Daarvoor moet ik eerst een betere naam opbouwen.

Naar de mening van mijn fractie heeft de overheid onder andere tot taak, te zorgen voor goed en betaalbaar openbaar vervoer; het is een van de kerntaken. Omdat het beleid van de overheid er ook op is gericht dat ouderen zo lang mogelijk zelfstandig blijven, opdat zij volwaardig aan de samenleving kunnen deelnemen, is het van essentieel belang dat de oudere mobiel is. Bovendien maken ouderen als bevolkingsgroep naast studenten relatief het meest gebruik van het openbaar vervoer. Als wij dan toch over marktwerking, concurrentie en klantgerichtheid spreken en hierbij in aanmerking nemen dat deze bevolkingsgroep in aantal sterk groeit, meen ik dat zij voor de markt interessant moet kunnen zijn.

Mijn fractie stelt dan ook bij de beleidsvoering, bij de ontwikkeling en de uitvoering van het beleid, een zogenaamde ouderentoets voor. Ik doe het kabinet de suggestie, deze ouderentoets in het openbaar vervoer op zodanige wijze uit te voeren dat hij als richtsnoer voor lagere overheden kan dienen. In dit verband wijzen wij op voor ouderen belangrijke zaken, zoals overzichtelijke informatie over reistijden en aansluitingen, veilige en comfortabele routes naar halteplaatsen, flankerend beleid, verlaagde instap, een goed en fijnmazig openbaarvervoerstelsel om de bereikbaarheid van woonconcentraties en openbare voorzieningen te vergroten en het bevorderen van een vriendelijke en voorkomende behandeling van ouderen in het openbaar vervoer. Als dat allemaal gerealiseerd is, geldt het ook voor anderen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat wilde ik net vragen: waarom geldt het alleen voor ouderen? Het geldt

voor iedereen. Waarom mogen dan alleen ouderen erover meepraten?

Mevrouw **Nijpels-Hezemans** (groep-Nijpels): Nee, nee. Ik zeg alleen maar dat ouderen een vrij grote gebruiker zijn van het openbaar vervoer en dat zij er in toenemende mate gebruik van zullen gaan maken, doordat de groep nu eenmaal groter wordt en groeit. Voorts zullen de mensen langer zelfstandig moeten blijven wonen. Dit brengt met zich dat er dan enige klantvriendelijkheid moet zijn. Maar natuurlijk geldt dat, als het voor ouderen goed is, het voor u ook goed is, want u wordt ook ouder.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ja, dat word ik stellig. Alleen is mijn vraag of dit in uw beeld betekent, dat er dan een soort reizigersorganisatie komt die er in generieke zin over meepraat, en voorts apart eentje voor de ouderen.

Mevrouw **Nijpels-Hezemans** (groep-Nijpels): Nee, dat kan best binnen die reizigersorganisatie geregeld worden. Zo apart wil ik het nu ook weer niet. Ik overweeg wel om er in tweede termijn een motie over in te dienen.

Voorzitter! Senioren 2000 staat een sterk stads- en streekvervoer voor, dat door innovatie en klantgerichtheid bijdraagt aan een duurzame ontwikkeling van de samenleving en aan behoud en verbetering van de sociale mobiliteit van weer met name de ouderen. Een dergelijk stads- en streekvervoer is van belang voor de ouderen van nu, maar, in combinatie met duurzaamheid, tevens voor die van morgen. Mijn fractie is dan ook doordrongen van de noodzaak dat afstemming van vraag en aanbod in het openbaar vervoer verbetering behoeft en ondersteunt daarom in beginsel de introductie van een bepaalde mate van marktwerking. Hierbij onderstreep ik de woorden "in beginsel" en "een bepaalde mate".

Mijn fractie kan zich vinden in het kabinetsstandpunt dat de decentrale overheid zich met de beleidsfunctie dient bezig te houden. Bij de ontwikkelingsfunctie echter dient een grotere rol voor die overheid te zijn weggelegd. Deze ontwikkelingsfunctie kan niet ten principale worden overgelaten aan bedrijven. En alhoewel wij, gelijk het kabinet, van mening zijn dat bedrijven het

meest in staat moeten worden geacht een marktgericht openbaar vervoer te ontwikkelen en af te zetten, vragen wij ons af of bedrijven voldoende in staat zijn de belangen van verschillende groepen reizigers in alle redelijkheid af te wegen. Gaan bedrijven niet teveel tegemoetkomen aan de wensen van een bepaalde groep reizigers en worden tegelijkertijd andere groepen niet veronachtzaamd? Woon-werkverkeer-reizigers zijn gebaat bij snelheid, terwijl bijvoorbeeld ouderen/gehandicapten meer tijd nodig hebben voor het in- en uitstappen en gediend zijn met een fijnmazig vervoersysteem.

Nu belangenafweging ten aanzien van deze problematiek met name plaatsvindt in de ontwikkelingsfunctie en concurrentie zich met name op de ontwikkelingsfunctie zal concentreren, acht mijn fractie het een taak van de overheid om bij deze functie de belangen van zwakkere groepen te waarborgen. Maar ook bijvoorbeeld voor de continuïteit van de dienstregeling – ik sluit hier een beetje aan bij collega Reitsma; hij koppelde dat wel aan de termijn van de concessies, maar ik denk dat het hier ook geldt – is het van belang dat een overheid een vinger in de pap heeft. De sociale functie van het openbaar vervoer dreigt anders in het gedrang te geraken. Graag zou ik vernemen op welke wijze het belang van deze zwakkere groep gewaarborgd kan worden. Eventueel dien ik in tweede termijn op dit punt een motie in.

De zogenoemde realiseringsfunctie kan, met de nodige waarborgen, in zijn geheel aan bedrijven worden toevertrouwd.

In onze visie kan niet worden voorbijgegaan aan de positie van het platteland. De provincies zijn uiteraard zeer wel in staat de belangen van hun inwoners te behartigen en te verdedigen. Zij moeten daartoe echter wel in staat worden gesteld en de ene provincie heeft nu eenmaal meer platteland dan de andere. Om ook bewoners van de dunbevolkte regio's in staat te stellen de auto te laten staan en voor het openbaar vervoer te kiezen, zal extra geld nodig zijn, dan wel een andere verdeling van de middelen. Maar ook een ruime mate van creativiteit met betrekking tot vervoerssystemen en vervoerswijzen is dan geboden, waaronder bijvoorbeeld de treintaxi en de deeltaxi. En wat dacht u, als u ooit in

Turkije bent geweest, van het "dolmoesbusje"? Dat komt overigens nog niet zo, maar ik denk dat wat dat betreft – ik sluit mij aan bij collega Remkes – de herziening van de Wet personenvervoer overwogen zou moeten worden, om het aantal van acht iets te vergroten.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! Mevrouw Nijpels heeft eigenlijk gezegd dat je de ontwikkelingsfunctie bij de overheid zou moeten laten, omdat dat de beste waarborg is om voor een bepaalde groep wat te doen...

Mevrouw **Nijpels-Hezemans** (groep-Nijpels): Ik bedoel: een gedeelte.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Nu goed, dan laat ik dat even rusten; dan moet u dat nog maar eens uitleggen.

Maar tegelijkertijd zei u dat de uitvoering gewoon aan de markt gelaten kan worden. Ik ben benieuwd wat u vanuit uw fractie vindt van de positie van de oudere werknemers in dit opzicht.

Mevrouw **Nijpels-Hezemans** (groep-Nijpels): Daar kom ik nog op, over vijf regels.

Voorzitter! Het kan toch niet zo zijn dat deze hele operatie in gang gezet wordt om, onder het mom van verbetering door middel van verzakelijking, een gewone bezuiniging te realiseren? Daar zijn de gebruikers van het openbaar vervoer, het personeel noch het milieu bij gebaat.

Voorzitter! Mijn fractie plaatst vraagtekens bij de duur van de concessie, namelijk vijf jaar. In de eerste plaats veroorzaakt dit grote onzekerheid onder het personeel, met name onder de ouderen. Daar willen wij in ieder geval garanties en zekerheid over hebben. Of het voorstel van collega Van Gijzel over de pool het goede is, kan ik op dit moment niet beoordelen. Misschien kan hij dat in tweede termijn nog nader uitleggen. In de tweede plaats wordt bij een duur van vijf jaar oud materieel ingezet, dat dan weer niet tegemoetkomt aan de klantgerichtheid en de klantvriendelijkheid. Of het leidt tot kapitaalvernietiging, gezien de levensduur van bussen, als de concessie niet wordt verlengd. Kan de minister uitleggen hoe dit eventueel voorkomen kan worden?

Voorzitter! Mijn fractie is van mening, dat de regie in de sector van het openbaar vervoer daar gevoerd dient te worden waar beschikt wordt over een voldoende democratische legitimatie.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Het is mij niet helemaal duidelijk welke politieke conclusie mevrouw Nijpels nu trekt. Ik heb haar kritische opmerkingen gehoord over Brokx, maar is zij van mening dat de minister door kan gaan op de ingeslagen weg?

Mevrouw **Nijpels-Hezemans** (groep-Nijpels): De minister zal mij een goed antwoord moeten geven op mijn kritische opmerkingen en vragen. Ik ben niet principieel tegen een zekere marktwerking, maar dan moet wel aan een aantal strakke voorwaarden worden voldaan. De voorwaarden die u hebt genoemd, spreken mij wel aan.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Als wij spreken over het openbaar vervoer in Nederland, lijkt het motto soms wel "houden wat je hebt". Immers, je weet wat je hebt en wat je krijgt, moet je nog maar afwachten. Laten we eerlijk zijn: het Nederlandse stads- en streekvervoer oogt goed en vergeleken met het buitenland mogen wij in de meeste gevallen niet klagen. Toch lijkt ons dat niet de juiste opstelling wanneer wij voor de vraag staan of en, zo ja, hoe het openbaar vervoer een maximale bijdrage kan leveren aan de oplossing van de mobiliteitsproblematiek in Nederland. Dat is namelijk volgens de RPF-fractie de centrale vraag, zeker wanneer wij weten dat in de laatste dertig jaar het aandeel van het openbaar vervoer van 35% tot 12% dramatisch is terug gevallen. Wanneer in plaats van die centrale vraag de vraag centraal zou staan hoe wij het huidige systeem van openbaar vervoer op een meer liberale leest zouden kunnen schoeien, peilen wij volstrekt onvoldoende de omvang van de problematiek waar wij over spreken, althans mondiaal gezien. De zich economisch ontwikkelende landen worstelen straks met hetzelfde probleem als wij. Dat doen zij in vele gevallen.

Het is goed dat wij vandaag spreken over een mondiaal probleem van ongekende omvang en met ongekende consequenties. Een

mobiliteitsprobleem, dat meerdere kanten heeft. We verplaatsen ons te veel, te goedkoop en voor het grootste deel ook nog op de verkeerde manier. De gevolgen zullen op termijn desastreus zijn en zijn dat in een aantal gevallen al. Het energieverbruik, het grondstoffenverbruik, de vervuiling van de lucht, verslinding van waardevolle landschappen en het aantal verkeersdoden spreken wat dat betreft boekdelen.

Het zijn ook allerlei symptomen van een in oorsprong verkeerd gekozen mobiliteitspatroon. In landen waar de economie zich gigantisch aan het ontwikkelen is, zullen de fouten zich herhalen. Het gaat dan ook niet te ver om te stellen, dat de aarde aan met name verkeerd gekozen mobiliteit kapot dreigt te gaan.

Mijnheer de voorzitter! Ik meen, dat wij de huidige discussie over het openbaar vervoer in dit kader moeten bezien. Anderen hebben daar eigenlijk ook al op gewezen. Wanneer wij de voorstellen van de commissies-Brokx en -De Boer en het kabinetsstandpunt over beide rapporten op ons laten inwerken, bekruipt ons het gevoel dat er weliswaar veel nuttig werk is verricht en dat de negatieve spiraal met de voorgestelde maatregelen kan worden doorbroken, maar dat de voorstellen niet doorstoten tot het hart van dat probleem dat ik zojuist heb geschetst. Zo is er gekozen voor de dubbeldoelstelling: meer gebruik van het openbaar vervoer en een hogere kostendekking. Dat is misschien begrijpelijk, maar de vraag is of het zoden aan de mobiliteitsdijk zet.

De regering constateert dat vraag en aanbod in het openbaar vervoer onvoldoende op elkaar zijn afgestemd en dat de auto meer kwaliteit biedt, met alle gevolgen vandien. Maar toch gaat die analyse wat ons betreft te zeer voorbij aan het feit dat de gegeven situatie geen noodlot is, maar vooral een gevolg is van politieke keuzes. De analyse dat het openbaar vervoer tengevolge van de individualisering geen gelijke tred heeft gehouden met de maatschappelijke ontwikkelingen, acht ik te lijdelijk. Het gaat teveel voorbij aan het feit dat bij de individualisering ook en vooral sprake is van politieke keuzes. En het is wat mij betreft ook de vraag of individualisering en particulier autogebruik noodzakelijk-

kerwijs zo aan elkaar gekoppeld zijn als nu wordt gesuggereerd in de stukken. In een geïndividualiseerd maatschappelijk bestel moet het heel goed mogelijk zijn, de geïndividualiseerde mobiliteitsbehoefte via een adequaat openbaar vervoersysteem te bevredigen. Het zal er daarbij van afhangen of je werkelijk voor het openbaar vervoer wilt kiezen, of dat je zegt het openbaar vervoer te willen promoten, terwijl je tegelijkertijd het particuliere autoverkeer de hand boven het hoofd wilt houden.

Het lijkt in de aanpak van de mobiliteitsproblematiek tot nog toe te veel op het laatste. De kool en de geit worden gespaard. Dat zal tot gevolg hebben dat het particuliere vervoer zal blijven toenemen en dat het openbaar vervoer een te marginaal aandeel zal blijven leveren in de totale vervoersprestatie. Dat moet anders en dat kan ook anders wanneer daar fundamenteel voor wordt gekozen. Ik wijs in dit verband op de Braziliaanse miljoenenstad Curitiba. Deze stad, die in 1990 de milieuprijs van de VN kreeg, is het schoolvoorbeeld van onder andere een toekomstgericht openbaar vervoersysteem. Die stad heeft dertig jaar geleden wel fundamentele keuzes gemaakt voor een samenhangend, ecologisch beleid op het gebied van ruimtelijke planning en openbaar vervoer. In Curitiba...

De heer **Remkes** (VVD): Een volstrekt onleefbare stad.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik denk dat daar heel verschillend over wordt gedacht, want ik neem aan dat er anders geen prijs van de VN aan het openbaar vervoer in Curitiba zou zijn toegekend.

De heer **Remkes** (VVD): Ga er maar eens naar toe.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik begrijp dat u er geweest bent. Dan kunnen wij daar misschien nog eens over bomen. De rapporten die ik erover heb gelezen, ademen in ieder geval een andere geest dan uw kwalificatie nu. Maar hoe dan ook, in die stad vervullen alleen de bussen al via een uitgekende netwerkbenadering met diverse speciaal daarvoor ontworpen bustypen 80% van het vervoer in die stad. De keuze voor het openbaar vervoer bespaart de mensen daar gemiddeld twee uur reistijd per dag. De keuze heeft

tevens tot een enorme reductie geleid van de luchtvervuiling en het energieverbruik.

De basis van het succes, zo wordt gesteld in de stukken die ik daarop heb nageslagen, is gelegen in het respect voor de reiziger en in de keuze voor het behoud van de bestaande stad. Men baseert zich op een organisch groeimodel waarover ook iets in de adviezen van de commissie-Brocx is terug te vinden. De grote verschillen zijn alleen de groeisnelheid en de aanname ten aanzien van het uiteindelijke groeipotentieel. 80% steekt naar ons oordeel wel erg schril af tegen de door het kabinet beoogde 3,8% voor het stads- en streekvervoer in 2004.

Vandaag staan wij op een tweesprong en staan wij voor de vraag welke weg wij met de mobiliteit in het algemeen en met het openbaar vervoer in het bijzonder hebben te gaan. Wij zouden dan niet op twee gedachten mogen blijven hinken. Zijn de keuzes die het kabinet maakt naar aanleiding van de adviezen van de commissies-Brocx en -De Boer dan verkeerd? In beginsel behoeft dat niet het geval te zijn. De benadering van het kabinet, namelijk beheerste concurrentie als middel en niet als doel, periodieke aanbesteding, concessievoorwaarden en het inbrengen van het bedrijfsbelang ten behoeve van een betere vervoersprestatie waarbij de beleidsvoering in handen van de overheid blijft, kunnen leiden tot een doelmatig openbaar-vervoersysteem en tot een betere verhouding tussen prijs en kwaliteit. Maar er blijven nog wel heel wat vragen over, die ik nu aan de orde wil stellen.

Het is namelijk zeer de vraag of, zoals het kabinet stelt, als gevolg van dit alles het openbaar vervoer in staat zal zijn een werkelijke concurrent van het particuliere vervoer te zijn. Daarvoor zijn niet alleen stimulerende maatregelen nodig voor het openbaar vervoer, maar ook stimulerende maatregelen om een reductie van het particuliere vervoer te bewerkstelligen. Helaas vormt het regeerakkoord nu juist op dit punt een dwangbuis. Toch zal het openbaar vervoer qua prijsstelling en kwaliteit in een gunstiger positie ten opzichte van de auto moeten worden gebracht. De voorstellen van het kabinet zouden stapsgewijs kunnen leiden naar een noodzakelijkerwijs veel groter marktaandeel van het

openbaar vervoer. Vanuit onze optiek is er voor het openbaar vervoer nog een wereld te winnen. Dan denk ik weer aan die 80% die blijkbaar her en der haalbaar is. Er zitten dagelijks nog miljoenen reizigers in de auto die uiteindelijk eigenlijk in het openbaar vervoer behoren te zitten.

Zoals het Overlegorgaan openbaar vervoer stelt, zal er voor iedereen een aantrekkelijk eindbeeld moeten ontstaan, voor de reizigers, voor het personeel, voor de vervoerondernemingen en voor de overheid. Dat kan en dat zal ook moeten. Daarom verdient het aanbeveling in het vervolproces die ijkmomenten in te bouwen, waarvoor ook door anderen gepleit is.

Zo'n volgend ijkmoment lijkt ons de implementatienota die de regering heeft aangekondigd. Voor zover vandaag geen antwoord gegeven kan worden, zal het dan minstens moeten gebeuren. Ook hier is sprake van een groeiproces.

Voorzitter! Fragmentarisering, netwerken die niet op elkaar aansluiten, moet worden voorkomen. Wie verzorgt de coördinatie? De problematiek van het platteland is ook een punt. Het kan niet zo zijn dat dit min of meer aan zijn lot wordt overgelaten en met een veel duurder collectief vraagafhankelijk vervoer wordt opgezaald. Blijvende bereikbaarheid en betaalbaarheid moeten uitgangspunten zijn. Verder is het probleem van de betrokkenheid van de reizigers. Bij concurrentie zal de concessie centraal staan en niet de gunst van de reiziger, zoals her en der wordt geschreven. Er is dus een forum nodig waarin aanbieders en gebruikers dienen te communiceren. Daarin dienen een adviesfunctie en een informatiefunctie vorm te krijgen. Ook een vorm van klachtenbehandeling lijkt ons zeker op zijn plaats.

Ten aanzien van het werkgelegenheidsaspect heeft de overheid, vanuit de historisch gegroeide situatie, een belangrijke verantwoordelijkheid. De overheid heeft namelijk de huidige situatie tot stand gebracht. Naar mijn mening mag het personeel daaraan enige verwachting ontnemen voor hun sociale positie. Nu zal er elke vijf jaar sprake zijn van grote onrust. In een aantal gevallen is er wellicht sprake van ontslag, althans wanneer de markt allesbepalend wordt. In dat licht zijn de suggesties van collega Van Gijzel voor een holding waarin

personeel en materieel kunnen worden ondergebracht, aantrekkelijk om nader bekeken te worden. Ik ben ook heel benieuwd naar de reactie van de minister hierop.

Verder is er het probleem van de relatie tussen bezuinigingen en de kostendekkingsgraad. Wordt er een kostendekking van 50% bereikt door het schrappen van de onrendabele lijnen of door het meer vervoeren van reizigers? In het eerste geval wordt het doel weliswaar bereikt, doch is er sprake van een onaantvaardbare verschraling.

De **voorzitter**: Mijnheer Stellingwerf, denkt u aan uw tijd?

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik heb nog een minuut nodig, voorzitter. Het gevaar voor een "krenten uit de pap"-beleid lijkt dan heel groot. Is het criterium kostendekkingspercentage niet een te eenzijdige benadering van het probleem? Zou het niet veel beter zijn het mobiliteitsprobleem te benaderen vanuit een minimalisering van de maatschappelijke kosten, zoals dat ook gebeurt bij het rioolbeheer? Het is wellicht niet zo'n smakelijke vergelijking, maar toch!

Hier ligt ook een relatie met het tarievenbeleid. Hoe wordt uiteindelijk de tariefvrijheid ingevuld? Welke invloed heeft de overheid daarop? Kostendekkingspercentage en tarievenbeleid kunnen per netwerk totaal verschillend uitwerken. Ook daar lijkt een gebiedsgerichte benadering – ook in de concessievoorwaarden – aan de orde. Wij denken dat een plafond in de tariefstelling een heel goede suggestie is. Ik zou graag van de minister horen, of zij daarover ideeën heeft. Wat zijn de mogelijkheden en de onmogelijkheden op dat punt?

Voorzitter! Wij denken al met al dat er goede mogelijkheden voor de toekomst zijn. Er moeten echter nog veel vragen beantwoord worden. Ik hoop dat de minister dat in eerste termijn ook doet. In tweede termijn kunnen wij dan kijken of wij een wat meer positief oordeel kunnen geven.

De door het kabinet voorgestane beleidsintensivering: daar waar de ruimtelijke ordening het nodig maakt, waar de vervoersvraag die rechtvaardigt of waar de congestie die gewenst maakt, achten wij tot nog toe te volgend. Wij hopen dan ook dat het uiteindelijk voorstel meer

bijdraagt aan het oplossen van de totale mobiliteitsproblematiek.

De heer **Schutte** (GPV): Voorzitter! Meer en vooral beter openbaar vervoer met minder subsidie. Dat is de inzet van een ingrijpende reorganisatie van het stads- en streekvervoer die zich de komende jaren moet gaan voltrekken. En betere waar en 50%, alleen via Brokx en De Boer!

De vraag is echter, of de juiste weg wordt ingeslagen. Een centraal doel van de reorganisatie is het verbeteren van de kwaliteit van het openbaar vervoer, zodat meer reizigers de auto zullen laten staan. Ik denk dat dit een weinig reële doelstelling is zolang een aangescherpt flankerend beleid niet van de grond komt. Als de uitvoerende OV-bedrijven er niet in slagen meer reizigers aan te trekken, dreigt het ambitieniveau van de voorstellen beperkt te blijven tot het bieden van kwalitatief hoogwaardig vervoer aan de reeds aanwezige reizigers. Op welke feiten baseert de minister de verwachte groei van het openbaar vervoer van 8% tot 2000 en van 15% tot 2004? Frappant is dat matige tariefverhogingen een belangrijk instrument worden genoemd in de competitie met de auto. In feite gaat het echter om tariefverhogingen boven de stijging van de kosten van levensonderhoud. Vergelijk dat eens met de benzineprijs die alleen voor de inflatie zal worden gecorrigeerd.

De regering heeft de aanbevelingen van de commissie-De Boer grotendeels overgenomen en stelt een investeringsimpuls van circa 1 mld. in het openbaar vervoer voor. Een dergelijke impuls is dringend nodig. Dat de regering daarbij inzet op congestiegevoelige gebieden is begrijpelijk, maar daarop mogen in het beleid niet alle kaarten worden gezet. De negatieve spiraal die in delen buiten de Randstad zichtbaar is, moet worden omgebogen. Als de kostendekkingsgraad van gemiddeld 50% moet worden gehaald, komen veel lijnen in het landelijk gebied in de gevarenzone. De overheid kan hier niet volstaan met de markt haar werk te laten doen. Als uit de aangeboden offerte blijkt dat het de gemeente of provincie aanzienlijk meer gaat kosten, is de kans reëel dat de sociale functie van de lijn het moet afleggen tegen de budgettaire overwegingen van de overheid. Dat blijkt ook bij de bezuinigingen op de

exploitatie waarbij in toenemende mate het voorzieningenniveau dreigt te worden aangetast. Het kan toch niet de bedoeling zijn eerst af te breken wat in een later stadium via concessieverlening weer moet worden opgebouwd? De introductie van collectief vraagafhankelijk vervoer kan soms, maar niet altijd een goed alternatief zijn.

Het kabinet is van mening dat gemeenten en provincies een eigen bijdrage van 10% moeten inbrengen. Is het wel redelijk om een dergelijke bijdrage te vragen, nu veel lagere overheden de exploitatie-bezuinigingen al met veel moeite moeten opvangen? Zal het bovendien de realisering van OV-projecten niet doen vertragen?

Ook de aanbevelingen van de commissie-Brokx zijn grotendeels door de regering overgenomen. In het algemeen wil ik opmerken dat meer marktwerking, ook in het openbaar vervoer, nuttig is, maar dat wij ervoor moeten oppassen om marktwerking te beschouwen als medicijn tegen alle kwalen. Op zijn minst moeten wij ons realiseren dat het een medicijn is met risico's van bijverschijnselen. Ik denk hierbij vooral aan de sociale functie van het stads- en streekvervoer. Wordt daaraan wel recht gedaan in het voorstel om de verschillende vervoersmodaliteiten met elkaar te laten concurreren? Wat is hier nu de meerwaarde van voor de reiziger? Zal de samenhang van het openbaar vervoer hierdoor juist niet afbrokkelen?

Ik ben er nog niet van overtuigd dat de ontwikkelingsfunctie van regionale netwerken in de toekomst bij de bedrijven moet worden gelegd. Dat ontwikkeling en uitvoering uit elkaar worden gehaald, kan ik mij wel voorstellen. Daarmee kan onder andere worden voorkomen dat grote bedrijven een monopoliepositie verkrijgen en kleine vervoerders geen kans meer krijgen om op de regionale markt hun diensten aan te bieden. Ik betwijfel echter of de beleids- en ontwikkelingsfunctie los van elkaar kunnen worden gezien. De overheid is uiteindelijk verantwoordelijk voor de kwaliteit van het openbaar vervoer. Zal de nu voorgestelde scheiding in de praktijk niet zo gaan werken dat de overheid in haar beleid zo gedetailleerd de voorwaarden formuleert waaraan een regionaal netwerk dient te voldoen,

dat zij zich feitelijk toch met netwerkontwikkeling bezighoudt? Immers, de overheid zal vooral de sociale functie van het netwerk moeten bewaken en kan dat doen door daarvoor voorwaarden te formuleren. Ik wil daarom de vraag stellen of het ontwikkelen van een regionaal netwerk niet door overheid en bedrijven gezamenlijk dient te geschieden, waarbij de overheid de eindverantwoordelijke blijft.

Een kernvraag is of het instrument van de concessieverlening het meest geschikte instrument is om de kwaliteit van het openbaar vervoer te verbeteren. Voordat hiertoe kan worden besloten, zullen heel wat vragen moeten worden beantwoord. De overheid zal als concessieverlener allereerst duidelijkheid moeten bieden over de randvoorwaarden, zoals het flankerend beleid, de exploitatiemogelijkheden, de infrastructuur en dergelijke. Die duidelijkheid is nog niet overal aanwezig. Ook voor de sociale functie van het openbaar vervoer zal de overheid een waarborgfunctie moeten blijven vervullen.

Een concessieperiode van vijf jaar beperkt enerzijds de overheid in haar mogelijkheid om met haar beleid in te haken op nieuwe ontwikkelingen. Aan de andere kant is vijf jaar in relatie tot de levensduur van de gebruikte kapitaalgoederen wel erg kort. Wordt na iedere vijf jaar het regionale netwerk opnieuw onderwerp van discussie? Of zal dit ertoe leiden dat ook na vijf jaar van een reële concurrentie geen sprake is? In ieder geval zit hier een bron van onzekerheid voor het personeel van de bedrijven. Ook op het gebied van de arbeidsvoorwaarden zijn daarom nog veel problemen te overwinnen.

Een ander aandachtspunt betreft de voorgestelde tariefdifferentiatie. De lagere overheid zal de bandbreedte vaststellen waarbinnen de tarieven kunnen fluctueren. Volgens de commissie-Brokkx is een absolute voorwaarde dat de onderneming voldoende tariefvrijheid krijgt. Daarbij zal de overheid moeten aangeven wat maatschappelijk aanvaardbaar is. Dat verschilt volgens de regering per regio. Om enige uniformiteit te kunnen waarborgen, lijkt het mij op zijn minst wenselijk dat de landelijke overheid een maximum aan de tarieven stelt.

Een van de voorstellen van de commissie-Brokkx is produkt-rationalisatie. Dat heeft consequenties voor de frequenties van lijnen met een lage bezettingsgraad en/of kostendekkingsgraad. Daarom zal tijdig een toereikend collectief vraagafhankelijk vervoer beschikbaar moeten zijn om mogelijke negatieve gevolgen voor de sociale functie van het openbaar vervoer te voorkomen. Waarop is het voor de experimenten beschikbaar gestelde bedrag gebaseerd? Bestaat er enige relatie met de lijnen die mogelijk zullen worden opgeheven? Bovendien krijg ik uit antwoord 46 de indruk dat de tarieven voor het CVV aanzienlijk hoger kunnen uitvallen dan voor het reguliere openbaar vervoer. Is dit wel wenselijk en te rechtvaardigen indien er geen ander vervoersalternatief aanwezig is?

Voorzitter! Concluderend: concurrentie is prima, maar wanneer de continuïteit van de dienstverlening in gevaar komt, zal de overheid ordenend moeten optreden. Voor groen licht voor Brokkx en De Boer is het wat mij betreft nog te vroeg. Dat groene licht heeft naar mijn gevoel in dit debat alleen de VVD gegeven. Voor mij is oranje licht voorlopig meer op zijn plaats. Ik hoop dat dat na de beantwoording door de minister groen licht kan worden, uiteraard voorwaardelijk.

De heer **Poppe** (SP): Mijnheer de voorzitter! Het busje komt zo, als je tenminste de mazzel hebt om straks bij een winstgevend lijntje te wonen! Vanaf 1960 is het personenvervoer per openbaar vervoer van 35% teruggevallen naar 12% en het daalt nog steeds. Kortom, het openbaarvervoerbeleid van de overheid deugt niet. In plaats van dat te verbeteren wordt het openbaar vervoer nu overgedaan aan de markt. De heer Van Gijssel heeft vanmorgen een half marktplan gepresenteerd. Ik kan dat niet zo overzien. Ik moet dat echt nakijken. En op de geniale oplossing van het CDA die al jaren geheim is, kan ik uiteraard helemaal niet ingaan.

Vanaf 1992, de periode van het CDA/PvdA-kabinet, zal er tot 1999 een bezuiniging van 1 mld. structureel plaatsvinden. Een eenmalige investering van 1 mld. in plaats van de 2 mld. van De Boer valt hierbij natuurlijk in het niet.

De tarieven zijn met veel meer dan de inflatie gestegen. Er zijn buslijnen

opgeheven. Bussen rijden op vele plaatsen niet meer 's avonds. Er zijn dure interliners gekomen in plaats van gewone sneldiensten. Buschauffeurs hebben moeten staken om gebroken diensten en onrijdbare dienstregelingen voorlopig zoveel mogelijk te voorkomen. Bejaarden en scholieren op het platteland en alle andere groepen die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer, zullen straks met hun grieven naar de directie van het private vervoerbedrijf moeten gaan, als zij daar al welkom zijn en daar natuurlijk met het openbaar vervoer kunnen komen.

Voor de SP is het openbaar vervoer een basisvoorziening. De overheid dient daarvoor volledig verantwoordelijk te zijn. De arbeidsvoorwaarden en de tarieven moeten voor ons ook overal gelijk zijn en de organisatie kan en moet natuurlijk maatwerk zijn. Dat kan, als er een politieke wil is. Waarom zou de overheid dat samen met de uitvoerders in de regio niet kunnen en een samenraapsel van wisselende privé-ondernemingen wel?

De vraag is dus of het voorgestelde kabinetsbeleid een antwoord is op de negatieve ontwikkelingen. Wie de brief van Carlier Touringcarbedrijf BV uit Middelburg heeft gelezen, ziet hoe het kan gaan. Dit soort vervoerders dat mee gaat concurreren op de OV-markt wil alleen zekerheid over de winsten en verder zal het ze een zorg zijn. Moet elke vier of vijf jaar daarvoor alles op de schop, met alle onzekerheid voor personeel en klanten? Is dat efficiënt en maatschappelijk verantwoord? Hoe gaat het dan met de dienstregelingen, lees CAO's, en het materiaal?

Mijnheer de voorzitter! Bij de vrije markt horen ook faillissementen. Zeker voor die bedrijven die met de leasebussen van de heer Remkes rijden, is het niet zo moeilijk om een faillissement aan te vragen. Dan komt het busje niet meer. Wordt straks de een zijn dood de ander zijn brood, ook op de openbaarvervoermarkt? Dit zijn allemaal vragen waar geen eenduidig antwoord op is.

Met een kostendekkingsgraad lager dan 20% of een bezettingsgraad van minder dan 5% mogen lijnen worden opgeheven. Kortom, private ondernemingen zullen de krenten uit de pap halen. Dan nog zitten wij met het probleem dat ook door mevrouw Van 't Riet is aangesneden, namelijk dat de

overheid wel doorgaat met subsidiëren. Zijn we dan niet bezig om mee te werken aan het subsidiëren van de krenten uit de pap en daarmee de winsten? Het is dunkt mij een heel moeilijke constructie om een bedrijf dat winstgevend is te subsidiëren. Wat is dan winst en wat is dan geld van de overheid? Zoek het maar uit.

Lokale overheden moeten zogenaamd collectief vraagafhankelijk vervoer kopen: deeltaxi, bel- of buurtbussen om de gaten op te vullen. De heer Remkes wil al dat de taxi met meer dan acht personen toegestaan wordt. We krijgen dus straks een taxi-CAO voor het streekvervoer. Dit zijn allemaal slechte ontwikkelingen,

Volgens de plannen van de minister krijgen we mogelijk 59 tot 60 verschillende overheden die concessiebevoegdheid krijgen: provincies, BON-, BOV- en BOS-gemeenten. Ik heb het niet zelf verzonnen. Bij elke concessie kunnen verschillende tariefafspraken gemaakt worden. Het aantal verschillende vervoerbedrijven zal mogelijk het veelvoudige gaan bedragen. Door de gigantische versnippering bij het openbaar vervoer die zal kunnen ontstaan en waarschijnlijk ook zal ontstaan, kunnen rendabele delen niet meer de kosten van on- of minder rendabele delen van het land dekken. Ik had het al over de krenten uit de pap. Het openbaar vervoer dreigt zo een rimboe te worden waar de wet van de jungle zal gelden.

Uit een studie van de Technische Universiteit Delft van augustus 1994 is gebleken dat met een dergelijk netwerk van commerciële structuren niet de kwaliteit van het openbaar vervoer, maar de kostendekking centraal zal staan. Dat is net niet wat wij moeten hebben, want het gehele sociale karakter van het openbaar vervoer verdwijnt dan. Uit een rapport van TNO is al gebleken dat buschauffeurs meer slaap- en gezondheidsklachten met ziekteverzuim hebben dan andere beroepsgroepen, als gevolg van zware werkbelasting en stress tijdens het werk. En juist over hun rug zal de concurrentie gaan die het kabinet wil bevorderen. De Algemene Rekenkamer heeft vorig jaar maart een vernietigend rapport uitgebracht waaruit blijkt dat verzelfstandigde bedrijven niet beter voldoen aan hun taken dan overheidsbedrijven, maar wel veel duurder zijn.

Mijnheer de voorzitter! De introductie van concurrentie op een vrije markt waarborgt op geen enkele wijze de effectiviteit van het stads- en streekvervoer.

De heer **Remkes** (VVD): Wil de heer Poppe, als hij citeert, dit volledig doen. In het rapport van de Algemene Rekenkamer werd gesproken over een situatie waarin geen concurrentie ontstond en daarbij werd onder andere het loodswezen als voorbeeld genoemd. Daar ging het over en daarover waren die conclusies getrokken.

De heer **Poppe** (SP): Het ging over de loodsdienst en over de luchtverkeersbegeleidingsdienst. Ik weet precies hoe het gaat. Dat neemt echter niet weg, en de heer Remkes kan dat ook niet voorkomen, dat wij ons afvragen hoe wij kunnen voorkomen dat een concern met allemaal aparte BV'tjes – die concerns met die kerstbomen aan BV's – overal op inschrijft. Daar is niets tegen te doen, en het sterft in Nederland van die kerstboom-BV's.

De introductie van concurrentie op een vrije markt waarborgt op geen enkele wijze de effectiviteit van het stads- en streekvervoer. De functie van het openbaar vervoer als openbare basisvoorziening zal alleen nog meer onder druk komen staan. Niet-winstgevende lijnen gaan naar vraagafhankelijk collectief vervoer, waarvoor plaatselijke overheden en klanten extra moeten betalen. Dat vinden wij onredelijk en ongewenst. Regionale samenwerking en afstemming tussen bedrijven in de verschillende regio's zal een puinhoop worden, omdat de belangen van al die bedrijfjes niet parallel lopen en zelfs tegengesteld kunnen zijn. Misschien willen zij elkaar wel kapot maken om de markt te veroveren. Het personeel en materieel kan elke vier of vijf jaar op straat komen te staan als een ander bedrijf een concessie heeft kunnen bemachtigen. Vervoerbedrijven zullen concurreren door de arbeidsvoorwaarden en lonen te drukken. Dat is haast het enige waarop zij kunnen concurreren. Ik overweeg, hierover een motie in te dienen. De overheid verliest in belangrijke mate zeggenschap over tarieven, dienstregelingen en de uitvoering van het openbaar vervoer.

Mijnheer de voorzitter! De standpunten van het kabinet zijn niet

doordacht; zij deugen niet. Zij zijn in tegenspraak met het met de lippen gevoerde beleid, namelijk het terugdringen van het autogebruik. Zij stemmen niet overeen met ervaringen die er al zijn met de verzelfstandiging van andere overheidsdiensten, ook in het buitenland. Zij miskennen de maatschappelijke functie van het openbaar vervoer door dat hetzelfde te behandelen als de productie van chocola. Maar ik kan van het kabinetsstandpunt geen chocola maken. En ik heb begrepen dat de PvdA er grote problemen mee heeft en nog geen "ja" of "neen" zegt. D66 zegt "neen", heb ik goed gehoord. Alleen met een goed, onder directe verantwoordelijkheid van de overheid georganiseerd, fijnmazig en betaalbaar openbaar vervoer kan het autoverkeer met succes teruggedrongen worden. Waarom zou de rijksoverheid dat niet, samen met de andere overheden, efficiënt kunnen doen? De minister stelt zich nu op als een bestuurder zonder groot rijbewijs.

Mijnheer de voorzitter! "Busje komt zo" kan wel degelijk een andere inhoud krijgen dan het geval is in de nieuwste hit, maar niet op de manier die de minister voorstelt. Wij wijzen de standpunten van het kabinet dan ook af.

De vergadering wordt van 17.55 uur tot 19.25 uur geschorst.

Minister Jorritsma-Lebbink: Voorzitter! Wij spreken vandaag met veel genoegen over het openbaar vervoer. Dat is een onderwerp dat ons allen zeer na aan het hart ligt. Dat heb ik wel gehoord uit de inbrengen van de kamerleden. Bij de schriftelijke beantwoording van de vragen die de leden hebben gesteld, heb ik al gezegd dat ik mij heel gelukkig prijs met de grote betrokkenheid van de Kamer bij dit onderwerp. Dat is heel belangrijk. Die betrokkenheid blijkt ook uit de inbreng in het debat.

Ik meen dat wij het doel allemaal onderschrijven. Wij willen een beter openbaar vervoer, een openbaar vervoer dat beter is afgestemd op de behoefte van de reiziger, dat een groter aandeel van de totale mobiliteit verzorgt en dat een hogere kostendekkingsgraad haalt. Wij willen dus een openbaar vervoer dat de toets aan de hand van de drie criteria die de heer Van Gijssel heeft genoemd, goed kan doorstaan.

Als ik goed luister naar de bijdragen van de leden, hoor ik voor een aantal voorstellen behoorlijke steun. Er is bijvoorbeeld steun – en dan gaat het toch ook over de visie op de huidige situatie – voor het feit dat er iets moet veranderen. De huidige situatie is in ieder geval niet bevredigend. Ik hoor bij een aantal fracties ook steun voor het neerleggen van de ontwikkelingsfunctie bij de bedrijven. Zij hebben immers de expertise om die functie goed te kunnen vervullen. Ik constateer dat dit aspect ook voorkomt in de voorstellen die de heer Van Gijssel heeft gedaan. In het verlengde daarvan steunt een aantal fracties ook de aanbesteding van de ontwikkelingsfunctie. Ik meen dat de heer Van Gijssel terecht heeft gezegd, dat je door het aanbesteden van een ontwikkelingsfunctie meer creativiteit stimuleert bij het management van bedrijven.

De heer Schutte heeft gevraagd of de ontwikkelingsfunctie niet door overheid en bedrijven samen moet worden uitgeoefend. Hierop wil ik toch zeggen dat het nu juist niet de bedoeling is dat de overheid zich met de details van het netwerk gaat bemoeien. Dat houdt immers het risico in – bij een nadere vergelijking met het Zweedse model kom ik daarop terug – dat een netwerk wordt ontworpen dat niet is gebaseerd op de wensen van de klant, maar alleen op de wensen van de overheid. Dat betekent dan weer geen optimale afstemming tussen vraag en aanbod.

Bij een flink aantal fracties proef ik instemming met de ontvlechting en de verzelfstandiging. De relatie tussen de bedrijven en de overheid dient helderder te zijn. Financiële en personele vervlechting is dan niet meer wenselijk, of het nu gaat om onterechte kruissubsidiëring of dubbelfuncties van bedrijf en bestuur. Ook stel ik vast dat een flink aantal fracties verschillende motieven heeft aangedragen waaruit blijkt dat de verzelfstandiging van de gemeentelijke vervoerbedrijven als noodzakelijk wordt ervaren. Verder vind ik het belangrijk – dat is breder dan de steun die ik voor een aantal andere onderwerpen heb genoemd – dat er ook steun is voor de ingezette koers van decentralisatie. Ten slotte is er ook instemming met de hoofdkoers inzake de extra investeringen. Dat acht ik niet onbelangrijk.

Dit is van belang omdat het een belangrijk vertrekpunt is voor de verdere uitwerking van alle voorstellen.

Er zijn echter ook heel veel vragen en aarzelingen bij het invoeren van de marktwerking in het openbaar vervoer. Daar kan ik begrip voor opbrengen. Dat betekent nogal wat. Gelet op de ingrijpendheid van die voorstellen, vind ik dat niet meer dan logisch. Ik hoop overigens wel dat ik nog veel van die aarzelingen kan wegnemen, niet alleen door in eerste termijn te antwoorden, maar ook door aan te geven hoe ik de marktwerking tot stand wil brengen en door meer duidelijkheid te geven.

Laat ik even teruggaan naar het waarom van het introduceren van een beheerste vorm van marktwerking in het openbaar vervoer. Daarna zal ik op de specifieke onderwerpen ingaan.

De heer Van Gijssel heeft gevraagd of marktwerking een middel is of een doel. Laat ik helder zijn: het is een middel. Er zijn landen waar het een doel is geweest. In Engeland was het enige doel dat de markt het moest doen, want de markt deed alles beter. Of dat passagiers opleverde of niet, was niet interessant, want die vraag werd zonder meer met "ja" beantwoord. Bij ons is dat niet aan de orde. Als wij ons tevreden zouden voelen met het huidige systeem, zouden wij er ook niet over nagedacht hebben. Wij zijn er niet tevreden mee. Wij denken dus dat marktwerking wel degelijk ook kan helpen om de doelstelling van het openbaar vervoer te verbeteren.

Het is een middel om de bedrijven meer marktgericht te maken. Marktgericht ondernemen betekent dat vervoerbedrijven worden geprikkeld om meer klanten te krijgen en om klantgerichte, opbrengstverhogende, expansieve activiteiten te ontwikkelen. Dat is marktgericht in onze ogen. Dat is het beter op elkaar afstemmen van vraag en aanbod. De vragenden zijn de consumenten.

Waarom willen wij marktwerking en concurrentie in het openbaar vervoer? De basis voor de introductie van de marktwerking in het openbaar vervoer ligt al in het structuurschema Verkeer en vervoer. Daarin hebben wij met elkaar vastgelegd dat het openbaar vervoer een belangrijke bijdrage moet leveren aan het realiseren van de doelstellingen bereikbaarheid en leefbaarheid. Het

openbaar vervoer moet zich ontwikkelen tot een aantrekkelijk alternatief voor de auto. In dat kader zal het openbaar vervoer ook een belangrijker functie moeten vervullen op de congestiegevoelige verbindingen.

Het zal duidelijk zijn, dat ik wil dat het openbaar vervoer inderdaad een meer belangrijke bijdrage levert aan de doelstellingen van het SVV dan tot nu toe. Het openbaar vervoer is absoluut noodzakelijk om in de toekomst een verantwoorde mobiliteit te kunnen garanderen. Naar mijn mening is de huidige structuur van het openbaar vervoer onvoldoende in staat om deze bijdrage aan de mobiliteit daadwerkelijk te leveren. Daarom alleen al is een fundamentele herstructurering van het openbaar vervoer noodzakelijk. De heer Schutte heeft dit een soort reorganisatie van het openbaar vervoer genoemd. Dat is het veel meer dan een revolutie, zoals sommigen zeggen. Concurrentie is mijns inziens een middel om beter openbaar vervoer te realiseren.

De heer **Poppe** (SP): De minister zegt heel nadrukkelijk dat het openbaar vervoer absoluut noodzakelijk is, enzovoorts, enzovoorts. Maar juist de overheid – en daar hoort zij nu als minister bij – heeft vanaf 1992 al structureel 1 mld. bezuinigd op dit maatschappelijk zo noodzakelijke middel. Hoe verhoudt dit zich tot wat zij zegt? De verdere beperkingen op de financiële rijksbijdrage aan het openbaar vervoer stroken eigenlijk niet met wat zij zegt. Wij hebben net uitgebreid aan de orde gesteld dat uit onderzoeken van de Technische Universiteit in Delft blijkt dat de markt alleen maar naar de winstmarges en de rentabiliteit kijkt, en niet zo naar de sociale functie. Hoe is dat te rijmen met haar opmerkingen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Mag ik erop wijzen dat ik de komende jaren geen cent extra bezuinig op het openbaar vervoer? Geen misverstand erover, ik zit nog wel met een paar erfenissen uit het verleden die afgelost moeten worden. Daarna blijft de omvang van de exploitatiebijdrage en van de gezamenlijke investeringsbijdrage op hoogte, sterker nog, de investeringen kunnen sterk gaan stijgen. Er is dus geen sprake van dat wij structureel verder gaan bezuinigen.

Overigens vind ik wel dat ook de overheid tot taak heeft, zo zuinig mogelijk met belastingcenten om te gaan. Als wij het voor elkaar krijgen om met hetzelfde bedrag beter en meer openbaar vervoer georganiseerd te krijgen, en dat is het doel van de operatie, dan vind ik het absoluut de taak van de overheid om dat ook te doen. De taak van de overheid is niet om te zeggen dat alles prachtig moet zijn en zoveel mag kosten als het wil. Wij hebben ook tot taak om zuinig met belastingcenten om te gaan.

Overigens ben ik niet van mening dat wij dus moeten doen wat bijvoorbeeld in Engeland is gebeurd, waar de markt tot doel was geworden. Of zelfs wat in Zweden is gebeurd, want in Zweden was de enige doelstelling om geld te bezuinigen. Men heeft alleen maar de efficiëncyprikkels gebruikt en niet de groei van het openbaar vervoer bevorderd.

Door bijna iedereen is opgemerkt dat openbaar vervoer niet alleen een functie heeft om de congestie terug te dringen. Openbaar vervoer heeft ook een sociale functie. Er zijn nogal wat mensen in dit land die niet over een alternatief beschikken. Terecht is door een aantal sprekers gewezen op mogelijk negatieve consequenties van overdeven marktwerking. Ik hoop deze te kunnen ondervangen door een geschikte vormgeving van de aanbestedingssystematiek, die vooral gericht dient te zijn op kwaliteit. Laat ik degenen van u die op dit punt zorgen hebben, proberen gerust te stellen. Regionale overheden zullen straks verantwoordelijk zijn voor de sociale functie en zij hebben daarvoor straks ook de nodige middelen en tools in handen. Ik meen dat met de kabinetsvoorstellen zoals die er nu liggen, het openbaar vervoer een bijdrage kan leveren zowel aan de congestieproblematiek als aan de sociale functie van het openbaar vervoer. Voor dat laatste is bijvoorbeeld ook het collectief vraagafhankelijk vervoer een belangrijk instrument. Het biedt de mogelijkheid om veel meer dan nu in ons openbaar vervoersysteem maatwerk te leveren voor het onderste segment in de openbaar-vervoermarkt. Overigens zal ook het normale marktconforme openbaar vervoer een deel van de sociale functie kunnen vervullen, want er blijft natuurlijk veel over.

Mevrouw Nijpels-Hezemans (groep-Nijpels): Mag ik de minister in dit verband vragen waarom zij dan zo'n bezwaar heeft tegen een gezamenlijke verantwoordelijkheid in de ontwikkelingsfunctie voor de overheid en de vervoermaatschappijen?

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik denk dat dit een verkeerd beeld is. Wat de overheid straks moet doen, is het vaststellen van een programma van eisen en een programma van uitgangspunten van wat de overheid gedaan wil zien. Ik moet er echter niet aan denken dat de overheid vervolgens zegt dat men de bus langs straat Y naar straat Z moet laten rijden en dat zij ongeveer de dienstregeling gaat maken. Laten wij er in vredesnaam voor zorgen dat bij het bedrijf neergelegd moet worden hoe men op de meest creatieve wijze en kwalitatief het allerbeste het programma van eisen van de gemeente of de aanbestedende overheid kan invullen. Sterker nog: dat wordt natuurlijk de uitdaging voor de bedrijven om daarop te concurreren; hoe kan men met de gegeven middelen zoveel mogelijk aan de overheid bieden? Op die basis zal men winnen en dan moet je als overheid niet precies voorschrijven wat daarvoor moet worden gedaan. Dan kun je het beter alleen op prijs aanbesteden en dat was nou net niet de bedoeling. Wij wilden juist iets maken wat beter is en waardoor er meer klanten in dat ding komen.

De heer Schutte (GPV): Mag ik dit met een voorbeeld concretiseren? Op het ogenblik komt het wel voor dat met name gemeenten zich wenden tot een vervoeronderneming met de vraag of die het tracé niet zo kan aanpassen dat een bepaald dorp of een bepaalde wijk wordt aangedaan. Zij kunnen dat niet afdwingen, maar zij kunnen het wel vragen. Moet ik hier nu uit afleiden dat dit volgens u in de nieuwe situatie eigenlijk niet meer zou moeten gebeuren?

Minister Jorritsma-Lebbink: Nou, het is veel sterker. In de eerste plaats kan de gemeente dat voor een deel in het programma van eisen opleggen en in de tweede plaats zullen de offertes juist worden beoordeeld op het feit of dorp A, B of C worden aangedaan. Daarbij moeten wij overigens ook vaststellen

dat ook op dit moment niet alle dorpen door het normale openbaar vervoer worden aangedaan. Sterker nog: als wij het goed doen en een fatsoenlijke manier van aanbesteding voor het normale openbaar vervoer krijgen, waardoor de kwaliteit omhoog gaat en de aanbestedende overheden een behoorlijk bedrag hebben afgezonderd om hun sociale functie aan de onderkant van het openbaar vervoer in te vullen, zou het best kunnen dat de passagiers aan het eind meer vervoer hebben dan op dit moment. Dat is natuurlijk het doel van de operatie. Nogmaals: het doel is niet een bezuinigingsoperatie, maar het aantrekkelijker maken van het openbaar vervoer en het krijgen van meer klanten in die bus.

De heer Schutte (GPV): In beleidsmatig opzicht constateer ik dan dat er in ieder geval een – lokale of regionale – overheid is die voor de burgers aanspreekpunt is over de kwaliteit van het openbaar vervoer.

Minister Jorritsma-Lebbink: Zeker. Ik kom straks nog verder te spreken over hoe de klanten er verder bij betrokken moeten zijn, maar de gemeenteraad of provinciale staten – afhankelijk van wie het doet – is natuurlijk aanspreekbaar, bijvoorbeeld op het neergelegde pakket van eisen, waarin natuurlijk ook dingen die de klant aangaan, geregeld moeten worden. Dat is volstrekt waar. Er hoort overigens ook een goede relatie te zijn tussen de uitvoerder – dus de openbaar vervoerder – en zijn klanten, maar als hij het slecht doet, zal hij waarschijnlijk na een aantal jaren zijn concessie verliezen.

Mevrouw Vos (GroenLinks): Toch nog een vraag over wat middel is en wat doel. De minister is heel duidelijk: marktwerking is een middel en geen doel. Het doel is om meer klanten in de bus te krijgen. Dan heb ik tot nu toe in haar betoog geen heel overtuigende argumenten gevonden waarom de marktwerking – en dan op deze manier – het absoluut noodzakelijke middel is en waarom niet via meer prikkels, meer vrijheid en meer ruimte voor de bedrijven binnen de huidige systematiek hetzelfde kan worden bereikt. Daarbij zitten een aantal volgens mij glasharde risico's, bijvoorbeeld het nu aangerode punt: regionale overheden zullen een

heel verantwoordelijke functie op zich nemen. Kunnen zij dat wel? Volgens mij zijn zij daar nog helemaal niet klaar voor. Wij halen dus nogal wat risico's in huis.

Minister Jorritsma-Lebbink:

Voorzitter! Ik proef hieruit dat wij het nu niet zo slecht doen, maar dat wij misschien nog wel een paar prikkeltjes kunnen inbouwen. Mijns inziens gaat het erom dat wij moeten praten over een betwistbare markt. Als men het niet goed doet, als men zijn passagiers niet goed bedient, als men niet meer klanten in de bus weet te krijgen, zal men die markt verliezen, echt verliezen. Dat is wat anders dan op dit moment gebeurt, namelijk dat men de subsidie op enig moment kwijtraakt als het aantal passagiers langzaam daalt en men onder de marges komt. Het is noodzakelijk dat een systeem wordt gehanteerd waarin prikkels zitten om zoveel mogelijk mensen in de bus te krijgen. Ik denk dat wij toe moeten naar een systeem van een betwistbare markt, waarbij men echt z'n best moet doen om de concessie te behouden. Overigens zal men niet automatisch na vijf jaar zijn concessie kwijtraken. Sterker, wij gaan ervan uit dat iedereen zijn best doet om na vijf jaar die concessie te behouden. Dat betekent dat er hard gewerkt moet worden om het goed te doen. Daarvoor is een betwistbare markt nodig. Ik denk niet dat wij op basis van het huidige systeem dergelijke prikkels zo kunnen introduceren dat het werkelijk resultaat oplevert. Anders hadden wij zo'n systeem allang ingevoerd.

De heer **Poppe** (SP): In het verhaal van de minister klopt iets niet, denk ik zo. De rijksoverheid blijft voor een niet onaanzienlijk deel bijdragen. Dit betekent dat de bedrijven die marktgericht gaan werken er vooral voor zullen zorgen, zoals ik in eerste termijn al heb gezegd, de krenten uit de pap te halen en dat de rest zal blijven drijven op de rijksmiddelen. Op die manier wordt het onderscheid tussen winstgevendheid en subsidie wel erg ondoorzichtig. Ik denk dat die zaken niet meer te ontvlechten zullen zijn.

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik begrijp uw stelling, maar die is denk ik onterecht. Als straks aanbesteed wordt, als met een bedrijf een prijs afgesproken wordt die het krijgt voor

de kwaliteit die het levert en als dat bedrijf het ontzettend goed doet en veel meer passagiers uit de markt haalt, krijgt dat bedrijf automatisch al extra geld doordat het meer reizigersopbrengsten heeft. Die reizigersopbrengsten vormen nog steeds een heel belangrijke inkomstenbron. Als een bedrijf er dus in slaagt zijn bussen voller te krijgen, heb ik er niets op tegen als dat bedrijf er een paar centen aan overhoudt. Sterker nog, dat leidt ertoe dat men gaat investeren. Als het echt werkt, is dat een prikkel om het goed te doen op de markt en niet om achterover te leunen. Ik begrijp ook niet goed wat de heer Poppe bedoelt. Wij gaan aanbesteden in een gebied; er wordt een concessie verleent voor een heel netwerk. Dat netwerk zal altijd rendabele en onrendabele delen bevatten. Een bedrijf zal geprikkeld worden om wat in de beginfase onrendabel is zodanig aan te pakken dat meer geld is te verdienen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Waar verdient dat bedrijf meer geld aan?

Minister Jorritsma-Lebbink: Aan het vervoer van meer passagiers.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Maar niet via de subsidiëring, op z'n hoogst via de kaartopbrengst.

Minister Jorritsma-Lebbink: Natuurlijk.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik hoor naast mij iets zeggen over verhoging van tarieven. Dat hoeft niet per se. Men kan met gelijkblijvende tarieven door een hogere bezettingsgraad meer gelden binnen krijgen. Dan gaat het om de marginale kosten. Als er sprake is van dezelfde inzet van het apparaat – personeel en materieel – is er niets aan de hand, maar zodra additionele voorzieningen nodig zijn, komt men in de problemen.

Minister Jorritsma-Lebbink: Dat hangt er maar vanaf.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Je krijgt het niet vergoed volgens de vergoedingssystematiek die nu geldt. In heb in dat verband al gesproken over het betonnen plafond.

Minister Jorritsma-Lebbink: Met

het betonnen plafond waarover u spreekt, doelt u op het plafond van de rijksoverheid richting regio. Ik moet er niet aan denken dat de regionale overheid op dezelfde manier gaat aanbesteden als wij onze vergoedingssystematiek hanteren. Zo werkt het natuurlijk niet.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Nee, maar ik heb al aangeven welke problemen kunnen ontstaan. Je kunt op basis van reizigerskilometers prestatiegericht doorvergoeden naar de regionale overheid. Deze kan op basis van lump sum of ook op basis van reizigerskilometers doorvergoeden naar de vervoerbedrijven, maar er zit in de nationale doorvergoeding naar lagere overheden een maximum. Als een prestatiegerichte beloning aan de vervoermaatschappijen moet plaatsvinden, hangt de gedecentraliseerde vervoersautoriteit aan het verschil tussen wat aan de vervoerbedrijven moet worden betaald en wat van de overheid wordt verkregen. Dat is het nadeel van een betonnen plafond. Daardoor kunnen wij vervoersgroei niet via een prikkel in de financieringssystematiek belonen.

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik kom straks in verband met de financiering nog te spreken over dit onderwerp. Wij hebben overigens maar één betonnen plafond boven ons hoofd. En dat is het uitgavenplafond. Dat zal ook van beton blijven, als het aan mij ligt.

De heer **Reitsma** (CDA): Maar tegelijkertijd roept de minister wel een vraag op. Als zij een uitgavenplafond handhaaft, neem ik aan dat zij dat ook doet voor het totale budget voor de exploitatie-uitgaven. Dan zadelt de minister wel de provincies op met een openeinde-financiering. Zij zitten ermee en de minister geeft niet thuis.

Minister Jorritsma-Lebbink: Hoe komt u erbij dat het een openeinde-financiering voor de gemeenten en de provincies zou moeten zijn?

De heer **Reitsma** (CDA): Als de minister zegt dat zij in het nieuwe systeem een vergoeding wil geven van een bepaald bedrag per reizigerskilometer en tegelijkertijd niet thuis geeft als het boven een

bepaald bedrag uit gaat, zadelts zij de regionale instanties daarmee op.

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik wil daar straks nog wat uitgebreider op terugkomen, als ik nog een heel betoog over de lump sum etcetera houd.

Ik heb al genoeg gezegd dat wat mij betreft marktwerking ook past bij een gesubsidieerde sector. Overigens zijn er tal van bedrijfsmatige activiteiten, waar vervolgens in contractuele zin ook gewerkt wordt met subsidies, omdat de overheid vraagt een functie te vervullen.

De heer **Poppe** (SP): Zoals de scheepsbouw.

Minister Jorritsma-Lebbink: Ja. Daar willen wij graag mee ophouden, met de scheepsbouw. De heer Poppe zou inderdaad nog eens moeten kijken hoe wij het zouden moeten regelen, als wij geen marktwerking willen. Bij de bedrijven die wij verzelfstandigd hebben zonder marktwerking, hebben wij onszelf nogal wat aangedaan. En dat moeten wij maar niet meer zo doen.

De heer **Poppe** (SP): Ook als het een overheidsbedrijf is, het openbaar vervoer als nutsbedrijf, hebben wij met een marktwerking te maken. Het is een kwestie van vraag en aanbod. Dat heeft de overheid ook met de service die zij aan de bevolking biedt. Wat naar mijn mening aan uw verhaal niet deugt, is dat u uitgaat van een niet bestaande rooskleurige voorstelling van zaken. Dat bestaat nog niet in de praktijk. Dat wil ik eerst nog wel eens zien. Ik kan er niet in geloven dat de markt – echt de vrije markt, dus elkaar plat concurreren als het moet – niet gaat over de ruggen van de werknemers en niet over de ruggen van de prijskaartjes, dus van de klant. Als dat niet zo is, kan de overheid het ook. Dan kan ik zelf verzinnen – en u kunt het ook verzinnen – hoe de overheid goed kan functioneren. Dan hoeven niet een aantal ambtenaren in de top van zo'n bedrijf lui achterover te leunen, maar dan gooien wij ze er gewoon uit. Dan zetten wij er iemand neer die wel wil werken. Dat is toch simpel.

Minister Jorritsma-Lebbink: U suggereert een tegenstelling die er helemaal niet is. Als ik zou zeggen dat wij het zo de markt op gooien en

er verder niets aan doen, heeft u volstrekt gelijk. Maar dat doen wij dus ook helemaal niet. U suggereert een tegenstelling die er helemaal niet is. Wij hebben gezegd dat er marktprikkels moeten komen. Er moet marktwerking komen, maar je moet het op een beheerste manier doen, omdat wij het nemen als een middel om beter openbaar vervoer te bereiken en niet als doel op zich, zoals in het Verenigd Koninkrijk is gebeurd, of als een middel enkel en alleen om te bezuinigen, zoals in Zweden is gebeurd.

Mevrouw Vos (GroenLinks): Ik heb een aantal concrete voorstellen gedaan hoe je in de huidige situatie meer prikkels zou kunnen inbouwen. Ik heb bijvoorbeeld gezegd dat je veel meer op recente meetgegevens zou kunnen afgaan en daarop de bedrijven extra zou kunnen prikkelen. Nu gaat het veel meer aan de hand van zaken die twee jaar geleden gebeurd zijn. Dat lijkt een onvoldoende prikkeling in de richting van de bedrijven. Je kunt ook de bedrijven meer vrijheid geven in de tariefstelling. Dat is tot nu toe ook niet het geval. Je kunt ze ook meer vrijheid geven bij het inzetten van de verschillende vervoersmiddelen. Ik denk dat de overheid zelf jarenlang met een veel te star systeem heeft gewerkt. Ik zie daar nog heel wat mogelijkheden om de bedrijven fors op te peppen om wat harder te lopen.

Minister Jorritsma-Lebbink: Laat ik u één ding zeggen. Zolang wij in dit land nog geen sluitend systeem hebben van opbrengstverantwoordelijkheid per bedrijf, ben ik absoluut tegen welke tariefdifferentiatie dan ook. Wij werken op dit moment met een landelijk systeem, met een landelijke meetmethode op basis waarvan men zijn geld krijgt. Dat betekent, zolang je met dat systeem werkt, dat je geen tariefvrijheid kunt geven. Dan zal de sof van de één, die leuke lage tarieven hanteert maar niet meer opbrengsten daardoor heeft, bij de ander worden neergelegd. In de landelijke verdeelsystematiek kan dat absoluut niet. Ik ben een groot voorstander van tariefvrijheid, van veel meer tariefvrijheid dan nu. Want dan kan men inderdaad de markt op en zorgen voor die segmenten die nu nog onderbezet zijn. En die zijn er velen. De dalurenproblematiek is in

het streek- en stadsvervoer een groot probleem. Ik denk dat men veel meer klanten in die uren in de bus of trein kan halen. Dat is bijvoorbeeld ook heel interessant voor ouderen. Maar dan moet ik wel weten waar de opbrengsten gehaald worden. En die zijn op dit moment absoluut nog niet helder toe te schrijven.

Mevrouw Vos (GroenLinks): Dat klopt, maar hetzelfde probleem hebben wij straks bij Brox. Dan zal het ook helder moeten worden. Je kunt ook in de huidige situatie meer helderheid brengen. Je kunt een ander landelijk toedelingssysteem toepassen. Die mogelijkheden zijn er ook nu.

Minister Jorritsma-Lebbink: Dat zal naar mijn idee niet mogelijk zijn, maar het moet overigens wel gebeuren.

De heer **Reitsma** (CDA): De minister zegt dat zij zonder introductie van Brox niet een bepaalde tariefvrijheid aan vervoerbedrijven wil geven. Betekent dit dat de gemeentelijke openbaar-vervoerbedrijven, het stadsvervoer, geen ruimte krijgen voor een tariefpolitiek, zolang zij niet tot concurrentie overgaan? Ik heb vanmorgen gezegd dat dit de eerste vijf jaar absoluut onverantwoord zou zijn.

Minister Jorritsma-Lebbink: Dat zeg ik niet. Wij hebben Brox nodig voor de verzelfstandiging, de decentralisatie en de ontvlechting. Daar beginnen wij al mee. Als wij op weg zijn naar verzelfstandiging, ontvlechting en verzakelijking, kunnen wij al iets gaan doen zo gauw wij de systematiek voor zelfstandige inkomsten geregeld hebben. Tariefvrijheid is niet het enige middel om het openbaar vervoer te optimaliseren.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat is helder, maar het is een ander verhaal dan u net tegen mevrouw Vos hield. Mevrouw Vos wil niets, maar met de gemeentelijke openbaar-vervoerbedrijven gebeurt de eerste vijf jaar ook niets op het punt van de marktwerking. U zegt nu echter dat u daarvoor wel dat instrument inzet. Ik vind het van belang dat u dat wilt, want naar mijn mening is het ook nodig.

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik heb

daar wel het Brokx-proces voor nodig en ik heb mevrouw Vos horen zeggen dat zij helemaal niets van het Brokx-proces wil. Verzelfstandiging, ontvlechting, verzakelijking en decentralisatie zijn absoluut noodzakelijk om zover te komen. Als die niet doorgaan, ben ik niet voor verdere tariefvrijheid.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Opbrengstverantwoordelijkheid en tariefvrijheid hebben niet zoveel te maken met marktwerking alswel met het vergoedingensysteem. Zolang wij met WROOV-plus werken, is zo'n systematiek uitgesloten. Met een andere vergoedingssystematiek dan WROOV-plus kun je ook zonder Brokx tot een dergelijke insteek komen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Die andere systematiek van toerekening kun je alleen introduceren als je ook Brokx invoert.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Nee, als je bedrijfseenheden zelfstandig verantwoordelijk maakt voor de opbrengsten.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat hoeft niet per se via Brokx te gaan.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: En je hebt een ander kaartstelsel nodig.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat is de andere handicap. WROOV-plus moet veranderen en je moet het strippenkaartstelsel bekijken, omdat daar geen goede verreken-eenheid in zit. Dat zou geautomatiseerd trouwens nog een heel eind kunnen komen, hoor.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik kom daarop nog terug.

Overigens is het helder dat er nog veel overheidsbemoeienis zal zijn, zolang het openbaar vervoer voorlopig voor meer dan 50% en straks voor 50% gesubsidieerd wordt. Door de marktwerking kan de overheid als opdrachtgever proberen, de beste waar voor haar geld te krijgen. Ik zie dus niet de tegenstelling tussen het subsidiëren van een sector en het introduceren van marktwerking die door sommigen wordt gesuggereerd. Alleen wordt de rolverdeling tussen overheid en bedrijven anders,

namelijk een aanbestedende overheid en meer ondernemende ondernemingen.

De overheid zal als aanbesteder van vervoersdiensten op basis van het verkeers- en vervoersbeleid een programma van eisen formuleren dat tevens dient als toetsingskader voor offertes van vervoerbedrijven. Dezelfde overheid zal vervolgens opdrachtgever zijn voor collectief vraagafhankelijk vervoer in dezelfde regio. De aansturing door de overheid als aanbesteder of opdrachtgever van vervoersdiensten is een nieuwe rol voor de overheid, met andere instrumenten dan tot nu toe. Het is duidelijk dat het programma van eisen, het aanbestedingsreglement en de concessie-overeenkomst heel belangrijke instrumenten zullen zijn, waarmee die overheid ook het aanbod kan sturen. Zo kan zij in het programma van eisen aangeven welke mix van sterke en zwakke verbindingen zij wil, welke tariefmogelijkheden er voor de vervoerders zijn, welke faciliteiten de aanbestedende overheid ter beschikking stelt en welke eisen zij stelt aan het openbaar vervoer.

Daarnaast zal de overheid, net als nu, vanuit haar beleidsverantwoordelijkheid het flankerend beleid zowel nationaal als regionaal vorm geven. De overheid, nationaal en regionaal, zal de infrastructuur plannen, financieren en ook realiseren. Er zal ook een nationaal marktordenings- en mededingingsbeleid zijn. Een sterke rol voor de overheid dus, zowel op regionaal als op nationaal niveau, ook in de toekomst.

Misschien mag ik dan meteen een opmerking maken over datgene wat de heer Remkes heeft gezegd over het succesvolle bussysteem in Curitiba, in Brazilië. Het boeiende is dat ik er nooit geweest ben, zodat ik niet weet of het er verder een puinhoop is. Ik weet wel dat het een land is, waar het autobezit nog niet sterk ontwikkeld is. Voorts is het zo – dat is op zichzelf interessant – dat men daar precies gedaan heeft wat wij ook gaan doen, namelijk aanbesteding en concessies verlenen. Wat betreft die "puinhoop" heb ik echter het vermoeden dat ook de heer Remkes Curitiba nog niet echt bekeken heeft; ik denk dat hij zich vergiste met Rio de Janeiro en dan heeft hij wel gelijk. Maar het is inderdaad zo dat het openbaar

vervoer daar een eclatant succes is en dat heeft te maken met het feit dat er daar voor gekozen is om de klant centraal te plaatsen en de overheid de beleidsmatige randvoorwaarden te laten stellen. In feite is Curitiba een aardig voorbeeld in het kader van Brokx, een van de weinige. Kamerleden hadden misschien even naar Curitiba moeten gaan, om te kijken hoe het moet!

Ik wil er nu toe overgaan thematisch, op een aantal onderdelen, te antwoorden.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Voordat de minister daartoe overgaat, wil ik het volgende opmerken over het Zweedse model, dat de minister afwees. Daar zit een kostenminimalisatie aan vast en die is ook gerealiseerd, voor 5 tot 20%, zoals ik zoëven heb aangegeven. De bedoeling was dat de reizigerskilometers zouden toenemen, maar die zijn constant gebleven, zo heb ik begrepen uit onderzoeken die er zijn geweest. Het verschil met het model dat er nu ligt, is dat wij zeggen: landelijk moeten wij zorgen dat die marktwerking plaatsheeft, hetgeen betekent dat wij het over de hele linie over het hele land zo willen realiseren zoals het nu wordt voorgesteld in het kader van de commissie-Brokx. In Zweden doet men het anders en zegt men: wij laten het over aan de decentrale overheden of zij wel of niet de marktwerking en de aanbesteding willen. Dat is het verschil. Als nu het resultaat in Zweden is dat de reizigerskilometers constant blijven en de kostenminimalisatie gerealiseerd wordt, wat is dan het succes dat Brokx kan voorstellen, met de toename van reizigerskilometers? Immers, de minister wijst dit af. Ik vind het van belang om te weten of wij dan dit model zouden moeten volgen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik wijs het af, omdat het doel wat mij betreft niet alleen een kostenefficiëntieverbetering is, maar juist meer reizigerskilometers en dat bereik je mijns inziens alleen maar, als je juist de ontwikkelingsfunctie ook bij de bedrijven neerlegt, waardoor men erbij gebaat zal zijn meer reizigerskilometers te genereren. Kijk, als je er alleen maar op uit bent om de kostenkant efficiënter te maken, dan zou je zo'n systeem kunnen kiezen, want dan is er een bestaand netwerk

en zeg je alleen: ik ga gewoon aanbesteden per bus of per lijn of wat dan ook. Dat is een interessante manier. Misschien moet je dat nog eens uitproberen, alhoewel ik mij afvraag of dat de kwaliteit werkelijk verbetert.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Onze doelstelling is wel degelijk de kwaliteit te verhogen en de reizigerskilometers te laten toenemen, maar het punt is, of het haalbaar is in het model van Brokx. U zegt dat het zonder de ontwikkelingsfunctie bij de bedrijven onder te brengen, niet mogelijk is om die reizigerskilometers te laten toenemen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is de conclusie die de commissie-Brokx getrokken heeft en waarvan ik het terecht vind dat men die getrokken heeft. Immers, waar zit nu het probleem op dit moment? Dat is dat op een flink aantal plekken, vooral in de steden, er een grote vermenging is tussen bestuur en bedrijf, juist rond die ontwikkelingsfunctie. Dat is heel logisch, maar dat heeft nog nooit tot grote creativiteit geleid, zo is mijn indruk.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Als je een gemeentelijke overheid bent, dan word je erop aangesproken door de burgerij dat het stadion, het bejaardenhuis, het ziekenhuis en nog veel meer plekken in de stad bediend moeten worden, terwijl er tevens een bepaalde frequentie moet zijn. Daar word je als lokale, provinciale overheid op aangesproken en dus bemoei je je ermee.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, dat gebeurt vooral bij die bedrijven waar het bestuur ongeveer in het bedrijf zit. Daar gebeurt dat het allermeest.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): En anders doe je het via het programma van eisen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja, en dan kun je gaan aanbesteden. Dan kunnen zij misschien nog wel eens wat meer bieden dan nu de gemeentelijke overheid kan bedenken. Ik denk dat dit ook de bedoeling is.

De heer **Remkes** (VVD): Ik denk dat het goed is, voorzitter, als de

minister nog eens met een andere beschouwing zou komen, aangevende waar precies de verantwoordelijkheid van de overheid in dat model ophoudt en waar de verantwoordelijkheid van de bedrijven begint. Immers, er bestaan – dat proef ik ook in deze discussie – geweldige misverstanden over de stelling dat de ontwikkelingsfunctie bij de bedrijven hoort te liggen. Daarmee wordt de suggestie opgeroepen alsof de verantwoordelijke overheden niets meer te zeggen zouden hebben. Daar kun je als een soort harmonika mee omgaan; je kunt er meer en minder ver mee gaan.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik vind het op zichzelf een interessante suggestie om de komende tijd een proeve van een programma van eisen te bedenken en te laten zien. Ik zeg daarmee niet, dat het dat moet worden want uiteindelijk heeft een aanbestedende overheid daarin zelf een verantwoordelijkheid te dragen. In het ene geval zal de overheid alvast meer op tafel leggen en aan de creativiteit van het bedrijfsleven overlaten dan in het andere geval. Of precieze grenzen kunnen worden aangegeven, durf ik te betwijfelen. Er zal best een stukje grijs gebied tussen zitten, maar ik wil bezien wat erin kan worden opgenomen. Dat kan ik alleen niet vanavond doen.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Collega Remkes heeft een zinvolle suggestie gedaan, maar het blijft toch vreemd dat vele instellingen – met name de gemeenten – er zo sterk voor pleiten om de ontwikkelingsfunctie toch niet aan de bedrijven te laten. De rapportage van de commissie-Brokx is toch redelijk helder over de ontwikkelingsfunctie. Hoe komt het toch dat de gemeenten er zo op hameren? Zij kunnen het program van eisen beleidsmatig volledig invullen. Waar ligt het probleem?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik denk dat het een psychologisch probleem is. Men heeft het tot nu toe altijd zo gedaan. Het geldt ook vooral bij de grote stadsbedrijven. Het zijn vooral de vervoerbedrijven in de grote steden, waar men angst heeft om dat los te laten. Waar men dat al wel heeft gedaan, blijkt het goed te werken.

De heer **Remkes** (VVD): Laten wij er ook geen misverstand over laten bestaan: de resultaten in termen van kostendekking e.d. zijn natuurlijk niet geweldig...

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Desastreus!

De heer **Remkes** (VVD): ...als gevolg van die praktijk!

De heer **Reitsma** (CDA): Wij hebben daar geen verschil van mening over! Ik wilde alleen helderheid hebben over de vraag waarom er in het veld zo'n grote angst is. Die angst moet worden weggenomen.

De **voorzitter**: Ik vind dit een uitermate belangrijk onderdeel, maar ik heb ook zo het idee, dat de minister graag verder haar betoog wil opbouwen.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ik wil er nog één punt aan toevoegen, dat relevant is voor de beoordeling van de rol van de overheid. Je moet niet alleen een programma van eisen op basis van je eigen regionale verkeers- en vervoersplan opstellen, maar er moet op basis daarvan ook geoffreerd worden, opdat er een dienstregeling uitkomt waarin de bedrijven helder laten zien wat zij te offereen hebben. Je zit er bovenop op het moment dat je kiest.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Sterker nog: jij bepaalt het!

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Je hebt er uiteindelijk een say in. Er valt misschien ook nog wel over plussen en minnen te onderhandelen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is de ervaring die wij nu ook al hebben opgedaan. Ik ben in ieder geval blij met deze ondersteuning. Ik had het gevoel dat er onduidelijkheid over bestond en voor zover ik duidelijkheid kan scheppen, doe ik dat natuurlijk graag. Ik ben het met de heren Van Gijssel, Remkes en Reitsma eens, dat het van groot belang is dat juist die ontwikkelingsfunctie buiten de overheid komt te staan. De overheid is nog nooit de beste ontwikkelaar geweest.

De heer **Reitsma** (CDA): Maar de conclusie van de minister is wel, dat het Zweedse model wat haar betreft in de prullenmand kan!

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb het gevoel, dat bij mevrouw Van 't Riet twee ideeën over het Zweedse model bestonden. Het ene was dat je zou moeten aanbesteden op uitvoeringsniveau en het tweede was om de gemeenten of de lagere overheden zelf de keuze te geven om dat te doen. Wij spreken hier echter wel over heel hoge bedragen belastinggeld en je moet daarom wel proberen naar een soort markt te gaan. Ik kom dadelijk over de fasering en de verschillende problemen te spreken. Er moet op termijn voor marktpartijen wel helderheid zijn waar ze op kunnen inschrijven, waar ze mee kunnen doen en waar ze niet mee kunnen doen. Als we een ratjetoe aan ideeën krijgen die allemaal verschillend zijn in het gehele land, weet ik niet of wij tot een markt komen. Dan wordt het waarschijnlijk weer alleen maar aantrekkelijk gemaakt voor degene die toevallig al in die regio werkt. En dat was nu net niet de bedoeling. Dan krijgen wij nog geen marktwerking op gang.

Vanuit verkeers- en vervoerskundige optiek is regionale samenwerking wenselijk. In de adviezen speelde de vervoerregio nog een rol. Dat was het juiste niveau van de bestuurlijke verantwoordelijkheid. Zoals bekend heeft het kabinet inmiddels besloten om het idee van de vervoerregio te verlaten en in te zetten op bestaande bestuurlijke kaders met een democratisch gekozen bestuur. Wij moeten ons ook goed realiseren dat in die tijd de vervoerregio ook als een soort voorloper werd gezien van uiteindelijk zo'n 28 provincies die er zouden komen.

De vervoerskundige optimale en regionale afweging kan in die visie ook met de bestaande kaders tot stand komen. In die ontwikkeling past ook het hoofdlijnenakkoord dat wij eind januari met VNG en IPO hebben gesloten en waarover ik u ook heb bericht. Met het hoofdlijnenakkoord is onder meer afgesproken dat de bevoegdheden op het gebied van interlokaal openbaar vervoer aan de provincies worden overgedragen en dat een nader onderzoek plaatsvindt naar de wenselijkheid van handhaving van de BOV- en de BOS-structuur. Er is sprake van meerdere bestuurlijke verantwoordelijkheden, kaderwetgebieden, provincies en BOV- en BOS-steden dan in de adviezen van de

commissie-Brocx is voorzien. Maar zij alle zullen bevoegd en in staat zijn om aan te besteden. Het ligt voor de hand dat aangrenzende gebieden zullen moeten afstemmen. Maar dat was ook al het geval bij vervoerregio's. In het convenant dat nu wordt voorbereid, zal die afstemming juist een belangrijk onderdeel vormen. De provincie zal daarin ook een taak hebben.

In de uitwerking van de optimale bestuurlijke structuur, onder meer met het oog op het verkeers- en vervoersbeleid, past het ook dat aan de bestuurder van de kaderwetgebieden de bevoegdheden voor het interlokale en het lokale openbaar vervoer is overgedragen.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik heb hierover een vraag gesteld, waaraan bij de hoorzitting nogal veel aandacht is besteed. Als een BON-gebied in de ROL-fase zit, is er volgens de bestuurders eigenlijk geen instrument waarmee middelen naar die bestuursautoriteit kunnen stromen. Hoe lost de minister dat op? Want een aantal gebieden kunnen wel eens een aantal jaren in die fase zitten.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ten eerste hebben ze de GDU al gekregen, dus dat is een van de middelen die zij kunnen inzetten, zeker voor het stukje eigen bijdrage dat geleverd moet worden voor projecten in het kader van de aanbevelingen van de commissie-De Boer. Mij dunkt dat dat mogelijk moet zijn. En ten tweede kunnen ze natuurlijk ook altijd, waar ze nog geen zelfstandige inkomsten hebben, wel naar de gemeenten toe stappen in wier grondgebied de projecten gerealiseerd worden. Wij gaan er nog altijd van uit dat die gebieden per saldo ooit een provincie worden. Worden ze dat niet, dan zal op dat moment ook de verantwoordelijkheid worden overgedragen aan de provincie voor zover het het interlokale vervoer betreft, dan wel naar de BOV- of BOS-steden, voor zover het vervoer in die BOV- of BOS-steden betreft. Het gaat hierbij grotendeels alleen om BOV-steden, maar er zit ook een enkele BOS-stad tussen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dordrecht.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee,

Dordrecht valt er helemaal niet onder. Dordrecht is een BOV-stad en verder valt zij interlokaal onder de provincie.

De heer **Reitsma** (CDA): Was het niet helderder geweest als in deze fase een keuze was gemaakt voor de provincie of de gemeente? Dan is er ook een democratisch orgaan dat erop kan worden aangesproken. De essentiële kritiek van de vorige woordvoerder van de fractie van de VVD was dat het, als er ergens middelen heen gingen, onder alle omstandigheden mogelijk moest zijn dat een democratisch gekozen bestuur ter verantwoording werd geroepen. En dat gebeurt nu niet als u middelen geeft aan een bestuur dat in de ROL-fase zit.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat klopt. Maar toevallig was het zodanig in de kaderwet geregeld. In de kaderwet is afgesproken dat de verkeers- en vervoersbevoegdheden naar de BON-gebieden gaan. Ik houd mij aan hetgeen in algemene zin in bestuurlijk Nederland is afgesproken. Als wij aan het eind van de rit tot een andere conclusie komen, zal ik mij ook daaraan weer keurig houden. Wij hebben ons te gedragen conform hetgeen in algemene bestuurstermen geregeld wordt. Ik houd mij precies aan wat in de kaderwet staat. Ik ben het met de heer Reitsma eens dat het misschien ongewenst is, maar het staat er in en dus zal het zo gebeuren.

De heer **Reitsma** (CDA): Het is boeiend te constateren dat de minister een grote loyaliteit heeft ten opzichte van de club waarin zij zit. Ik constateer echter wel dat deze minister toen zij kamerlid was een ander verhaal hield. Ik zal dat respecteren.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ook deze minister heeft te accepteren dat de Kaderwet aangenomen is. Heeft mijn fractie vóór- of tegengestemd? Dat weet ik eigenlijk niet meer.

De heer **Remkes** (VVD): De VVD heeft er net voorgestemd maar wil er nu graag vanaf.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Daar heb ik nu niets mee te maken.

Bij een aangenomen wet hebben zelfs ministers zich neer te leggen, mijnheer Reitsma.

Over de concurrentie met het buitenland zou ik nog willen opmerken, dat het niet allemaal ellende is. Het is een troep geweest in Engeland, maar daar zijn nu interessante ontwikkelingen gaande. Men heeft daar gekozen voor concurrentie op de weg en voor het model van managementconcurrentie. Het boeiende is, dat je daar inmiddels investeringen en ontwikkelingen op gang ziet komen. Wij willen het echter liever niet zo doen. Wij hebben niet gekozen voor concurrentie op de weg, maar voor concurrentie om de weg in de vorm van aanbesteding.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Waarom stelt u dan toch concurreren op de weg voor?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Op een aantal plekken zou je bij wijze van experiment eens kunnen bekijken of het kan werken.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Als u zo stellig zegt dat het desastreuze gevolgen heeft gehad, waarom gaan wij die kant dan op? Wij zitten hier toch niet om te bekijken, welke experimenten wij zouden kunnen doen? Het gaat wel om enige zekerheid over de kwaliteit van het openbaar vervoer.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat er nu een kwartier lang niet geïnterrumped wordt. Er zijn ongelooflijk veel interrupties.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik snap de vraag van de heer Van Gijzel wel. Ik wil het ook niet overal doen. Het belangrijkste is de concurrentie om de weg te realiseren. Dat sluit niet uit dat het in een aantal gevallen, nadat de ontwikkelingsfunctie is aanbesteed, toch interessant kan zijn om bij experiment te bekijken of ook aanbesteding op de weg mogelijk is. Ik neem overigens aan dat ook bedrijven die de ontwikkelingsfunctie hebben gekregen zelf zullen onderaanbesteden. De vraag is dan, of je in alle gevallen die verantwoordelijkheid bij de bedrijven wilt leggen of dat het voor een aanbestedende overheid interessant kan zijn om naast de ontwikkelingsfunctie zelf eens te bekijken of je kunt aanbesteden op de weg. Dan kun je wel op prijs aanbesteden.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat is

geen aanbesteding op de weg. Het rijden op die lijn wordt aan één iemand gegund. Het gaat dan niet om verschillende aanbieders op één lijn.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wellicht is zo'n experiment mogelijk op de grens van twee gebieden. Dan zou het inderdaad zo kunnen zijn dat men over elkaars gebied de klanten ophaalt. Het is echter niet mijn inzet dat tot het grote systeem te verheffen.

De heer Van Gijzel vroeg zich ook af, of er een spanning bestaat tussen winstoptimalisatie en de overheidsbijdrage. Laat ik er het volgende over zeggen. Het rendement dat bedrijven maken, is op zichzelf een beloning voor het lopen van risico's. Het maakt bovendien investeringen in nieuwe producten en diensten mogelijk. Als dat niet uit de winst van een onderneming kan – zo is het vaak geweest – dan wordt de overheid daarop aangesproken. En dat willen wij nu juist niet. Op zichzelf ben ik ook helemaal niet bang voor overmatige winsten, mits wij de concurrentie effectief krijgen. Dat betekent dat bedrijven die te weinig vervoerskwaliteit bieden voor het geld, de concessie niet zullen krijgen. Dat betekent overigens ook dat je verschrikkelijk moet oppassen met te lange concessieperiodes. Juist niet te lange concessieperiodes houden de bedrijven scherp om ook de kwaliteit goed op te drijven. Ik ga er overigens niet van uit dat men aan het einde van elke vijf jaar zijn concessie kwijt zal raken.

De heren Reitsma en Remkes hebben gevraagd wat voor belemeringen er voor Nederlandse vervoerders zijn om bijvoorbeeld op de openbaar-vervoermarkt van het buitenland door te dringen. Dat is het boeiende onderwerp van reciprociteit; een onderwerp waar wij allemaal zeer van houden. Laat ik daar dit van zeggen. Afgezien van het terrein van grensoverschrijdend vervoer en bovenregionaal vervoer per spoor zijn er in de Europese Gemeenschap op zichzelf nog weinig initiatieven om te komen tot het verminderen van de overheidsbemoeyenis met het openbaar vervoer. De Nederlandse vervoerders zijn nog maar heel beperkt in het buitenland actief. Ik constateer echter wel dat bijvoorbeeld Zweedse bedrijven in Denemarken en België opereren. Ik zie ook dat Franse

bedrijven in Duitsland opereren en dat Engelse bedrijven in Portugal opereren. Dan zou je toch zeggen dat dat ook voor Nederlandse bedrijven mogelijk moet zijn. Als zij het goed doen, moeten zij dat kunnen. Het blijkt immers al te kunnen. En dan hebben wij het nog niet over Vietnam en Sjanghai.

De heer Reitsma en anderen hebben vragen gesteld over het tempo waarin wij de marktwerking in het streekvervoer willen invoeren. De heer Reitsma heeft een soort schema gegeven waaruit blijkt dat je ieder jaar 5% of 10% meer op de markt zou moeten zetten. De veranderingen die wij willen, betekenen nogal wat voor zowel de betrokken overheden als de bedrijven. Daar zijn wij het, denk ik, gauw over eens. Dat betekent ook dat helder is dat je zo'n systeem niet van vandaag op morgen of in één jaar kunt introduceren. Alle betrokkenen moeten zich aanpassen aan de nieuwe situatie. Voor de openbaar-vervoersektor geldt daarbij nog dat hij een historie heeft met heel intensieve overheidsbemoeyenis, zelfs met de bedrijfsvoering. Ik ben geenszins van plan om de marktwerking op abrupte wijze in te voeren.

Aan de bestuurlijke kant geldt dat een deel van de betrokken overheden bevoegdheden overgedragen krijgt die helemaal nieuw zijn. Daar moet dus nog een heel leerproces doorgegaan worden. Daar moet kennis overgedragen worden en dat vraagt tijd om aan te passen. Ik denk dat het van belang is dat wij alle partijen de gelegenheid geven om te werken aan en ook te anticiperen op de nieuwe verhoudingen. Daarom kiezen wij ook voor een gefaseerde invoering van de marktwerking. Hoe die fasering er precies zal uitzien, kan ik nu nog niet helemaal overzien. Dat kan de vorm zijn die de heer Reitsma heeft genoemd. Het lijkt mij helemaal niet zo slecht om ieder jaar een bepaald percentage van het openbaar vervoer aan te besteden. Ik wil de fasering overigens ook nader invullen na gesprekken met de andere betrokken partijen. Want laten wij wel zijn: daar zullen de regionale overheden een zeer belangrijke rol in spelen. Ook zal hier met de bedrijven over gesproken moeten worden. Dit is typisch iets wat in de invoeringsnotitie verder uitgewerkt moet worden. Daarin zullen wij hier dan ook op ingaan.

Als ik nog iets over die concessieperiode mag zeggen, dan wil ik nogmaals zeggen dat vijf jaar volgens ons een juiste afweging is tussen bedrijfsmatige stabiliteit en het constant aanwezig zijn binnen die bedrijven van marktprikkels. Een vervoerder die zich verzekerd weet van een concessie gedurende een periode van twaalf jaar, zal zich minder gelegen laten liggen aan de wensen van de klant dan een vervoerder die een kortere horizon heeft. Overigens – ik zei dat net ook al – de nieuwe uitgeving betekent niet automatisch dat iemand zijn concessie verliest. Neen, ik wil juist een optimale prikkel om ervoor te zorgen dat men probeert, de concessie wederom te krijgen.

De heer Van Gijzel heeft nogal uitdrukkelijk gesproken over het probleem van het materieel. Wij moeten er nog eens over nadenken of het wel zo is dat dit door ons geregeld moet worden en dat wij hier al bij voorbaat iets voor moeten bedenken. Zou het niet zo zijn dat het materieel en de manier waarop daarmee omgegaan wordt, gewoon door de markt geregeld kan worden? Dat gebeurt bij bijvoorbeeld het besloten vervoer al lang op grote schaal. Daar wisselt men uit en daar huurt men bij elkaar in. Ik zou, eerlijk gezegd, niet weten waarom dat voor openbaar-vervoerconcessies niet op dezelfde wijze zou kunnen. Ik ben dus niet zo bang dat we daar weer een overheidsregeling voor moeten opzetten. Het zou best eens kunnen zijn dat men dat heel wel ook zelf op de markt kan regelen. Ik zie in het besloten vervoer weinig oude bussen rijden. Je ziet daar het modernste materieel. Zeker bij de wat grotere organisaties, waar ook concurrentie onderling is, zie je dat ze de ene dag met plaatje A en de volgende dag met plaatje B erop rijden. Men huurt van elkaar.

De heer **Poppe** (SP): We weten ook dat de chauffeurs in dat vervoer wel eens behoorlijk afgepeigerd zijn.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Mag ik hier toch een vraag over stellen? De minister koppelt het voorstel dat ik gedaan heb om er bijvoorbeeld acht jaar van te maken aan het voorstel dat collega Van Gijzel hier heeft gedaan. Het gaat me niet precies om die acht jaar. Ik heb alleen de vraag gesteld of die vijf jaar niet te kort is. Als we nu het

materieel en het personeel kunnen uitzonderen van de wisseling om de vijf jaar, dan kan ik met hem meedenken. Ik vind die vijf jaar dan redelijk. Als de minister echter die gedachte afwijst, neem ik aan dat ook mijn collega Van Gijzel dan die vijf jaar te kort vindt, want het knelpunt zit nu juist op het gebied van het materieel en personeel.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik vind het personeel weer een ander hoofdstuk. Ik kom daar dadelijk nog uitgebreid over te spreken. Ik begrijp absoluut niet wat het verschil is tussen acht en vijf jaar zekerheid voor het personeel. In beide gevallen komt er op enig moment weer een concessie-aanbesteding. Ik zie daar geen verschil in. Als het ergens over gaat, zou het over het materieel kunnen gaan. Maar ook daar hebben we tal van marktsectoren. Het is nu juist de bedoeling dat een openbaar-vervoerbedrijf op alle sectoren in de vervoerssector actief is, of beter: een vervoerbedrijf, want het is niet de bedoeling dat er in de toekomst nog dit soort sectoraal georganiseerde bedrijven zijn. We willen juist proberen bedrijven te krijgen die niet afhankelijk zijn van een concessie. Bedrijven A zouden in principe meerdere concessies moeten hebben, maar ook liefst op andere markten actief moeten zijn, bijvoorbeeld de taximarkt maar ook de besloten vervoersmarkt. Besloten vervoerders zouden natuurlijk ook concessies kunnen verwerven waardoor ze de ene keer wat verliezen en er de andere keer wat verkrijgen. Zo is het toch in de normale marktsituatie ook?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Als je dit systeem introduceert, krijg je er in de bedrijfsvoering automatisch de kruisbestuiving van de subsidiëring als probleem bij. Als je nu het ene nadelige effect gaat opvangen met activiteiten elders, ben je dus bezig met echte kruissubsidiëring, misschien niet in strikt formele zin maar wel in bedrijfsvoerende zin. Overigens wat dat materieel zelf betreft, werd naast mij ook al geroepen: ga eens in Engeland kijken wat daar aan tweedehands materiaal op de weg rijdt. Je ziet dus dat een bedrijf op een gegeven moment, waar het gaat om de kapitaalsinvestering, het risico zal minimaliseren en dus op de tweedehandsmarkt lang zal doorrijden met oud

materiaal. Dat zal de kwaliteit van het openbaar vervoer niet verbeteren. Daarom was mijn voorstel om te kijken of daar niet iets voor geregeld zou kunnen worden in de vorm van een soort leaseconstructie. VSN denkt hier overigens ook zelf aan als holding, niet zonder reden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb niets tegen leaseconstructies. De vraag is alleen of dat een grote leasemaatschappij Nederland BV moet zijn. Ik kan mij heel goed voorstellen dat bedrijven gaan leasen. Ik kan u garanderen dat dat op dit moment al op grote schaal gebeurt. Zowel door besloten vervoerders als door openbaar vervoerders wordt er op grote schaal geleased, soms bij individuele bedrijven, soms bij een leasemaatschappij. Ik zou eerlijk gezegd niet zo goed weten waarom de overheid daar iets moet regelen. Als dat op grote schaal gebeurt, is dat toch geen probleem dat wij dienen op te lossen?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Wij moeten daar wel een regeling voor treffen. Wij moeten bij de huidige systematiek zoals we die nu bespreken, namelijk implementatie in het kader van Brokx, iets met elkaar afspreken over materieel en personeel. Ik heb gezegd dat je tot een holding zou kunnen komen met daarin het materieel. Die holding is op zich zelfstandig en onder beheer van de verschillende bedrijfsmanagements ondergebracht. Naar de exacte uitvoering en optimale vormgeving daarvan zou nog eens nader gekeken moeten worden. Maar het hoeft dus geen nationaal inkoopbureau op het gebied van materieel te zijn.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik kom dadelijk nog bij uw hele model. Ik kan mij eerder iets voorstellen bij uw gedachte voor de railbedrijven. Ik zie wel degelijk dat je daar nauwelijks uitwisseling hebt van materieel en zeker in een overgangssituatie zou je daar eens goed naar moeten kijken. Bij bussen heb ik echter mijn aarzelingen. Ik wil er best nog eens naar kijken, maar ik voel eerlijk gezegd nog het minst voor één groot leasebedrijf, want dat zal in elk geval geen prikkels geven om er op een zuinige manier mee om te gaan. Ik vind dat het niet onze taak is om leasebedrijven te organiseren en

bovendien gebeurt dat op de particuliere markt al lang op grote schaal.

Mevrouw **Nijpels-Hezemans** (groep-Nijpels): Voorzitter! Zou de minister er dan voorstander van zijn om zelfs de kwaliteit van het materieel in het programma van eisen op te nemen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat kan zeker. De regionale overheid kan dat zeker doen en kan bijvoorbeeld ook eisen opnemen ten aanzien van toegankelijkheid, wat ik een heel goede eis zou vinden voor de regionale overheden.

De heer **Poppe** (SP): En de arbeidsvoorwaarden ook?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Met de arbeidsvoorwaarden is het heel simpel: ik ga ervan uit dat men zich gewoon aan de CAO zal houden.

De heer **Poppe** (SP): De minister noemde net een bedrijf dat bezig is met alle vormen van vervoer, zoals taxi en touringcar, maar daarbij gaat het om verschillende CAO's en arbeidsvoorwaarden. En dat allemaal in één bedrijf. Ik denk dat dit grote problemen op zal leveren.

De **voorzitter**: Ik constateer dat er sprake is van grote nieuwsgierigheid bij de leden. Ik wijs erop dat de minister nog diverse onderdelen zal behandelen. Ik sluit niet uit dat wij vanavond niet verder komen dan de eerste termijn van Kamer en minister, dus de Kamer moet er rekening mee houden dat ik om ongeveer tien uur een uitwerkingsvoorstel zal doen voor het vervolg.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Er werd gevraagd wie de omvang van de concessiegebieden bepaalt. Dat zijn de aanbestedende overheden. Ik was niet van plan, mij daar zeer mee te bemoeien. De grootte van de concessie zal onder andere afhankelijk zijn van de grootte van een bepaalde regio, de schaal waarop binnen zo'n regio verplaatsingen plaatsvinden en de mate waarin een aanbestedende overheid ook toetreding door kleinere ondernemingen wil stimuleren. Maar uiteindelijk is het aan de aanbestedende overheid om dat te bepalen.

Vervolgens maak ik een paar opmerkingen over de betrokkenheid

van de reizigers, de klanten, waar het immers om ging. Ik ben het met iedereen eens die daarover heeft gesproken dat de belangen van de reiziger op een goede manier geregeld dienen te worden. Laat ik één ding helder stellen: het doel van de operatie is juist om de reiziger meer in beeld te krijgen en niet minder. De reiziger zal ook meer centraal komen te staan. De vervoersondernemer zal het eerste aanspreekpunt zijn voor de reiziger en dat is terecht, want die doet het vervoer. De consumentenorganisatie Rover heeft al samen met ons een onderzoek gedaan naar de mogelijke positie van reizigers en hun inspraak. Vastgesteld is dat reizigers graag mee willen denken en beslissen over de kwaliteit en de kwantiteit van het openbaar vervoer.

Vervolgens hebben wij opdracht gegeven aan de Katholieke Universiteit Brabant om te bezien hoe de medezeggenschap van de reizigers het beste inhoud gegeven kan worden. Ik verwacht in december het advies van de KUB daarover en zal op basis daarvan een nadere invulling geven aan de betrokkenheid van de reizigers. Aan de hand daarvan wil ik ook bezien of het nodig is om daarvoor een wettelijke basis te creëren, maar los van de vraag of dat nodig is, acht ik het zeer voor de hand liggend dat bij de concessieverlening het programma van eisen onderwerp is van inspraak en politieke besluitvorming in gemeenteraden en provinciale staten. En dat zijn ook plekken waar reizigersorganisaties zich toe kunnen wenden als het gaat over de kwaliteit. Dit betekent dat de aanbestedende overheid in elk geval ook nog zaken kan regelen rond bijvoorbeeld het klachtrecht: hoe moet omgegaan worden met klachten van reizigers. Wij zullen bekijken wat wij centraal, dus bij wetgeving, moeten regelen en wat kan worden overgelaten aan de decentrale overheden.

Een aantal leden heeft gevraagd wat er gedaan kan worden als een openbaar-vervoerbedrijf dat de concessie uitvoert, een wanprestatie verricht of zelfs failliet gaat. Allereerst kan de overheid, voor zover de wanprestatie in de richting van de overheid gaat, of de reiziger, voor zover de wanprestatie rechtstreeks in de richting van de reiziger gaat, gewoon een schadevergoeding eisen als het niet goed gaat,

behalve als er sprake is van een overmachtssituatie, want dat kan natuurlijk ook nog het geval zijn. In een uiterste instantie kan men natuurlijk de concessie intrekken. Als de nieuwe wettelijke regeling er is, moet dat ook kunnen. Overigens is het instrument van vergunningverlening er juist op gericht, waarborgen te geven voor de continuïteit van een openbaar-vervoerbedrijf, zodat een grootschalige wanprestatie, bijvoorbeeld een faillissement, zich niet zal voordoen. Ik ben net als de Kamer van mening dat wij moeten voorkomen dat uiteindelijk de reiziger de dupe wordt van wanprestatie of, in het ergste geval, van faillissement. Dat gebeurt overigens nooit van de ene dag op de andere. Het is denkbaar dat wordt gewerkt met financiële sancties, mochten werkelijk wanprestaties worden geleverd. In voorkomende gevallen zal het noodzakelijk zijn dat een andere ondernemer de directe uitvoering overneemt. Ik hoor ook al geluiden uit ondernemersland: er zou nagedacht moeten worden over modellen die bijvoorbeeld in de reiserwereld gebruikelijk zijn. Over dat onderwerp spreek ik graag met hen verder. De ANVR heeft daar een eigen regeling voor. Is er een probleem, dan neemt een ander het onmiddellijk over.

De heer Remkes heeft een vraag gesteld over de afstemming van de dienstregeling met anderen en andere overheden in aanliggende gebieden. Het lijkt mij dat wij een onderscheid moeten maken tussen de huidige situatie zonder marktwerking en de situatie met aanbesteding. In de huidige situatie is afstemming van de dienstregeling tussen aangrenzende competente besturen wenselijk om aansluitingen zo optimaal mogelijk vorm te geven. Hebben beide overheden op dit moment hetzelfde vervoer, dan zal die afstemming in de praktijk waarschijnlijk niet tot al te grote problemen leiden, tenzij er sprake is van grote verschillen in wensen ten aanzien van het voorzieningsniveau. In het toekomstige model is het wenselijk dat de competente overheden overleg voeren omtrent de aanbestedingsvoorwaarden en de afstemming van aan te besteden netwerken. Het is dan ook denkbaar dat in een aantal gevallen zelfs gezamenlijk wordt aanbesteed. Dat kun je je voorstellen voor de grensgebieden waar het vervoer

toevallig ook over die grens plaatsvindt. Dit werken wij overigens verder uit in het IPO- en VNG-akkoord. Daarin moet dit soort afspraken over afstemming ook worden gemaakt.

De heer **Remkes** (VVD): Dat moet in het planningsinstrumentarium geregeld worden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja, sowieso. De heer Remkes wil een planningsinstrumentarium: dat hoor ik goed. Wij zullen dit deel doorsturen naar Binnenlandse Zaken.

Een aantal leden heeft gevraagd wanneer het rapport verschijnt over de opzet, enz., van het aanbestedings-experiment in Zeeland en Limburg. Mevrouw Van 't Riet heeft zelfs gezegd dat het een voorwaarde is. Een aantal momenten van informatie is al lang achter de rug. Op 20 juli 1994 heeft mijn voorgangster de Kamer geïnformeerd over het feit dat zij ging aanbesteden. Daarbij zijn de opzet van de procedure, de gedragsregels en de beoordelingscriteria aangegeven. Ik heb zelf op 24 november 1994 de Kamer geïnformeerd over het aantal inschrijvingen en de motivering van de keuze. De motivering was overigens gebaseerd op een strikte toepassing van de door het ministerie geformuleerde beoordelingscriteria; deze waren daarvoor ook aan de Kamer kenbaar gemaakt. Dit zeg ik ter geruststelling van de heer Reitsma. Van de aanbestedingen in Zeeland en Limburg vindt op dit moment een bestuurskundige evaluatie en een maatschappelijke evaluatie door externe bureaus plaats. De bestuurskundige evaluatie is vrijwel klaar. De resultaten daarvan krijgt de commissie zeer binnenkort toegestuurd. Uiteraard kunnen opgedane ervaringen hun nut bewijzen bij volgende aanbestedingen, ongeacht onder wiens verantwoordelijkheid die verder ook plaatsvinden. De maatschappelijke evaluatie bestaat ook uit een consumentenonderzoek en uit reizigerstellingen. In mei 1995 heeft daarbij een 0-meting plaatsgevonden. Een 1-meting vindt in mei 1996 plaats. Daarna kunnen wij een beeld schetsen van de ervaringen op dat gebied. Dat verslag zal de Kamer dan ook zo gauw mogelijk worden toegezonden.

De heer **Reitsma** (CDA): Het is gelukkig allemaal goed uitpakkt.

Een is naar de VSN-groep gegaan en een is naar een ander gegaan. Dat vind ik wel toevallig. Maar wat had de minister nu gedaan op basis van objectieve criteria als eruit was gekomen dat de VSN-groep beide had gekregen? Had de minister dan ook gezegd dat het experiment was geslaagd?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik denk het wel. Of het echt geslaagd is, zal straks, aan het eind van de rit, moeten blijken. Wij constateren dat de kwaliteit goed is en dat het in zoverre geslaagd is. Het gaat niet alleen om het feit dat Vancom er een heeft gepakt, maar ook om het feit dat 10% meer wordt geleverd voor dezelfde prijs. Er wordt dus een betere kwaliteit geleverd dan daarvoor. In die zin is het experiment sowieso geslaagd.

De heer **Reitsma** (CDA): Met deze uitkomst moet u erg blij zijn.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja, moet ik nu dankbaar omhoog kijken?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Soms vallen dingen mooi, het zij zo. U zegt 10% meer produkt, maar dat is 10% meer voertuigkilometers, en niet 10% meer reizigerskilometers.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: 10% meer voertuigkilometers, maar ook meer en beter. Het is een heel ingewikkelde beoordeling. U moet de criteria nog maar eens nalezen. Het heeft te maken met de kwaliteit van het net. Daar kwamen zij het beste uit. Dat was beter dan wat er daarvoor was. Straks blijkt na de 0- en 1-meting of er werkelijk meer passagiers zijn vervoerd.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Wij moeten die rapportage maar afwachten. Ik constateer dat er vooralsnog alleen wordt gesproken over meer voertuigkilometers, en niet over meer reizigerskilometers. Ik constateer dat er ook meer geld beschikbaar is gesteld voor deze aanbesteding. Dat zou per saldo wel meegerekend moeten worden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Er is absoluut niet meer geld beschikbaar gesteld voor de aanbesteding. Ik weet niet waar u dat vandaan haalt, maar de normale bijdrageregeling heeft hier gegolden.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Er is niet alleen op reizigerskilometers aanbesteed, maar ook op een bedrag. Dat is toch een andere systematiek dan tot nu toe werd gehanteerd.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, dat is niet zo.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): In Engeland is het wat minder goed uitpakkt, maar daar waren ook meer voertuigkilometers en minder reizigerskilometers gerealiseerd. Wij denken dat wij eerst de totale evaluatie moeten afwachten.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: U moet natuurlijk eerst de totale evaluatie afwachten, maar ik ontraad u dringend om geen enkele stap meer te willen zetten, totdat u die evaluatie hebt ontvangen. Natuurlijk zullen wij straks bij de implementatienota verder gaan en wordt daarna nog een heleboel uitgewerkt. Wij moeten ook leren van de manier waarop wij nu aanbesteed hebben. Vooral de regionale overheden zullen daar hun lessen uit moeten trekken. Op basis van het concept-rapport over de bestuurskundige evaluatie, waar ik verder niet op vooruit zal lopen, zijn wij tot nu toe niet tot de conclusie gekomen dat er redenen zijn om niet verder te gaan met de toepassing van marktwerking en aanbestedingen in het openbaar vervoer. Ik vind het dus ook niet nodig om voorlopig helemaal niets meer te doen.

Wij bekijken het initiatief van Twente samen met de betrokken regio om op de genoemde punten tot besluitvorming te kunnen komen. Het voorstel geeft aan dat door de regio op een heel goede manier wordt nagedacht over de mogelijkheden voor het openbaar vervoer in die regio. Er zijn een aantal constructieve afspraken gemaakt om te zien hoe wij die voorstellen praktisch kunnen invullen, voor zover zij niet passen binnen de huidige systematiek. Het is niet heel eenvoudig, maar wij doen ons best om het zo goed mogelijk in te passen.

Er is gevraagd of er een integrale wijziging moet komen van de Wet personenvervoer. Deze heeft vooral betrekking op de invoering van het kabinetsstandpunt Brokx. In de implementatienota worden de hoofdlijnen van de voorgestelde wetswijziging uitgewerkt. Zodra deze

klar is en door de Kamer is behandeld, zullen wij het wetgevingstraject in gaan. Het zal nog enige jaren in beslag nemen, voordat alles is doorgevoerd. Wij willen de decentralisatie bij aparte wetswijziging regelen. Dat zal dus sneller moeten.

De heer **Reitsma** (CDA): Door de fracties van CDA en PvdA is nog een vraag gesteld over de taxiwereld en besloten busvervoer, waarover wij een aantal signalen hebben gekregen. Wijzigt u daar voorlopig niets?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik denk dat wij binnenkort een heleboel grote wijzigingen bij het taxivervoer zullen krijgen. Deze zijn afhankelijk van de uitkomsten van een andere operatie waar wij mee bezig zijn, namelijk de MDW-operatie. Met het taxibedrijfsleven zijn wij volop in overleg over hoe wij dat precies zullen invullen. U kent de voorstellen die de commissie MDW daarover heeft gedaan. Deze kunnen leiden tot een behoorlijke aanpassing van de wet. Dan gaat het niet om de integrale wetswijziging die nodig is om Brox te implementeren, maar om een heel ander soort wet. Dat kan misschien worden gecombineerd met het decentralisatievoorstel. Ik weet niet helemaal zeker of dat helemaal parallel kan lopen. Dat is een beetje afhankelijk van hoe snel wij daaruit komen, want het is geen makkelijke materie.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): De minister geeft aan dat de implementatie van Brox nog vele jaren zal duren. Ziet zij toch mogelijkheden om nu al een aantal zaken beter te gaan regelen voor de openbaarvervoerbedrijven? Daar hebben wij het zojuist al over gehad: toch nu al een prikkelender systematiek van bijdragen, meer tariefvrijheid en produktvrijheid. Ziet zij daar mogelijkheden toe in de vele jaren dat dit nog gaat duren? Het lijkt mij dat wij die tijd eigenlijk niet hebben.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Zo gauw wij de landelijke verdelingsmethode kunnen afschaffen, kan ook tariefvrijheid worden gegeven, maar zolang wij die niet kunnen afschaffen, kan dat dus niet. Op dit moment kan dat nog niet; ik weet niet hoe snel wij daarmee voort kunnen. Het is het verstandigst om een goede

implementatienota te maken, waarbij wij ook kunnen aangeven wat wij snel kunnen doen en waarvoor absoluut wetswijziging noodzakelijk is. Dat lijkt mij verreweg de beste weg. Dan hebt u helderheid hoe snel bepaalde prikkels al gegeven kunnen worden. Dan kunt u ook zeggen: tot hier mag het wat mij betreft wel en verder wil ik het niet. Dat is dan natuurlijk uw zaak. Wees ervan overtuigd dat wij ons best zullen doen om, waar dat mogelijk is, de prikkels die wij willen geven, zo snel mogelijk te laten geven. Op een aantal terreinen kunnen wij natuurlijk ook al bij experiment zaken laten doen. Daarvoor staat in de Wet personenvervoer een kapstokartikel. Je kunt het experimenteel artikel echter niet gebruiken om in feite al afgesproken beleid eerder te implementeren dan nadat wetswijziging geregeld is. Er zijn dus wel enige beperkingen aan verbonden. Ook de decentralisatie en de nieuwe rijksbijdragesystematiek zouden al sneller kunnen, als dat per 1 januari 1997 kan, en wellicht kunnen wij dan al iets bedenken in de sfeer van tariefvrijheid. Daar moeten wij eens goed naar kijken.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik heb op dat punt nog een vraag. Als u streeft naar een nieuwe bekostigingssystematiek op 1 januari 1997, is daarmee dan ook de relatie gezocht met de kaartsystematiek? Zo niet, dan zijn wij met een nieuw bekostigingssysteem bezig dat tamelijk snel daarna weer op de helling moet, omdat wij tot een andere kaartinstek zullen komen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De bekostigingssystematiek heeft op zich nog niets te maken met de kaartsystematiek. Als je werkelijke tariefvrijheid wilt kunnen regelen, zou het wel het handigst zijn om een nationaal kaartsysteem te hebben waar vervolgens gewoon regionale tarieven bij passen. Dat is natuurlijk absoluut waar, maar je kunt je in een overgangssituatie ook heel goed voorstellen dat bedrijven wel bepaalde vormen van tariefvrijheid hebben, maar dat het landelijke kaartje wel degelijk blijft bestaan. Dat kan wel.

De heer **Poppe** (SP): Dan mag er voor de ouderen wel een goede gebruiksaanwijzing komen, want die

worden daar natuurlijk lichtelijk gestoord van.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Niet alleen zij, hoor.

De heer **Poppe** (SP): Dat weet ik wel. Als ik bij zo'n automaat sta, vraag ook ik mij af wat ik moet doen.

Mevrouw **Nijpels-Hezemans** (groep-Nijpels): Mijnheer Poppe, als je ouder wordt, word je niet per definitie dommer, hoor.

De heer **Poppe** (SP): Ik zeg dat ik het zelf heb en ik ben toch niet zo oud?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik vind het op zich allemaal heel interessant wat er gezegd wordt over de grote verworvenheden van het nationale kaartsysteem, maar in de regio's waar de heer Van Gijzel net zelf op bezoek is geweest, is geen sprake van een landelijk kaartsysteem. Al die regio's hebben gewoon gekozen voor regionale kaartsystemen. Wij moeten ook heel goed kijken naar de praktijk in Nederland: 80%, 90% en misschien wel 95% van de reizigers in het stads- en streekvervoer reist voor het grootste deel binnen de eigen regio. Wij moeten dus niet overdrijven hoe belangrijk de nationale kaart is. Ik vind een nationaal kaartsysteem belangrijk, maar als je dat niet heel snel kunt invoeren, kun je desondanks best al een hele hoop doen in de regionale sfeer. Dat soort abonnementen kan, als de bedrijven werkelijk verantwoordelijkheid hebben, heel interessant zijn in een regio, maar dat betekent niet automatisch dat zij in alle regio's van Nederland ingevoerd hoeven te worden.

De heer Remkes heeft gevraagd welke problemen er zijn voor particuliere vervoerders om een openbaar-vervoervergunning te verkrijgen. Dat is inderdaad een probleem. Er ligt op dit moment een aantal verzoeken van particuliere vervoerders om bestaand besloten vervoer om te zetten in openbaar vervoer en om daar een vergunning voor te krijgen. De afgifte van een openbaar-vervoervergunning is in de Wet personenvervoer afhankelijk gesteld van de wenselijkheid van de vervoersvoorziening, het financieel belang van het Rijk en het voldoen door de vervoerder aan een aantal wettelijke vereisten, zoals vakbekwaamheid, betrouwbaarheid en

kredietwaardigheid. De Regeling voorzieningenniveau streekvervoer kent daarom een toets op paralleliteit om inefficiënties in het openbaar vervoer te voorkomen. Die toets wordt op dit moment door het ministerie op de voorzieningen uitgevoerd, evenals de beoordeling van de andere wettelijke vereisten. Afhankelijk van de uitkomst van die beoordeling en van de adviezen van gedeputeerde staten kunnen de voorzieningen als openbaar vervoer worden goedgekeurd en kunnen vergunningen voor het verrichten van openbaar vervoer worden verlicht. Het is mogelijk dat het een probleem is, de vervoersomvang van dit soort nieuwe openbaarvervoervoorzieningen voldoende nauwkeurig vast te stellen, evenals de inpassing ervan in de vigerende rijksbijdragesystematiek. Wij zoeken op dit moment naar een oplossing voor dat probleem, want het is een probleem.

Voorzitter! Ik zie hier iets interessants staan over de brief van Carlier Touringcarbedrijf BV waarover de heer Poppe sprak. Ik heb die brief helaas niet gelezen, maar ik kan mij ongeveer voorstellen hoe die eruit zag. Ik heb begrepen dat deze brief ook naar mijn ministerie is gestuurd en dat daarin is gevraagd om als men samen met Vancom Nederland openbaar vervoer mag verzorgen in Zeeland direct de opbrengsten en de rijksbijdrage, waarop men in dat geval in principe recht meent te hebben, uitgekeerd te krijgen.

De heer **Poppe** (SP): "Kunnen wij even vangen?", is ongeveer de inhoud van de brief.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wij mogen daaruit niet direct opmaken dat Carlier alleen op winst uit is. Ik heb er op zichzelf begrip voor dat een vervoerder, die een bepaalde vervoersprestatie levert waarvoor in principe een rijksbijdrage wordt gegeven, die rijksbijdrage zo mogelijk vanaf de start van de exploitatie wil ontvangen, zeker als het om technische redenen, die voortvloeien uit de toepassing van de WROOV-plus-methodiek, eventueel niet zeker is. Overigens denk ik dat hetzelfde geldt voor deze zaak als voor de omzetting van besloten vervoer in openbaar vervoer, waarover ik zoëven sprak.

Ik kom tot de factor arbeid, waarover veel vragen zijn gesteld. De heer Van Gijzel heeft er een voorstel aan gekoppeld. Ik heb al iets gezegd over zijn ideeën over het leasen. De zorg die spreekt uit het door hem ontwikkelde model deel ik, zeker voor zover het gaat om het personeel. Ik heb al gezegd dat ik het vermoeden heb dat materieel best een andere oplossing te bedenken is. Ik meen dat wij moeten nagaan of de bedrijven het willen. Ik kan mij heel goed voorstellen dat zij het niet op een centraal geregelde manier willen doen, wat het materieel betreft.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het belangrijkste punt is dat het niet prijsopdrijvend werkt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Uit de ontwikkeling van het openbaar vervoer in de afgelopen jaren blijkt dat door de bezuinigingstaakstelling de bedrijven er vaker toe gedwongen zijn om meer in te huren en uit te besteden. Ik heb niet het gevoel dat dit ertoe heeft geleid dat per saldo de kwaliteit slechter is geworden. Ons aller doel is om een efficiënt en effectief vervoer te regelen. Aan een aantal onderdelen van het voorstel kleven dezelfde nadelen als aan het Franse model, dat overigens niet helemaal hetzelfde is. Een en ander betekent dat een deel van het bedrijf afgeschermd wordt van de markt en een soort monopoliepositie behoudt. In dat verband moet de vraag beantwoord worden wat de efficiëncyprikkel is. Het kan zijn dat structurele zwakheden overeind blijven. Er is dan geen dynamiek door onderlinge concurrentie. Ik denk dat de verbetering van het product afhankelijk is van de inzet van personeel en materieel, waarvoor dan een andere partij verantwoordelijk is. Dit lijkt als generieke oplossing tamelijk bezwaarlijk.

Verder laat de vraag zich stellen: is het in een tijdelijke situatie een oplossing, of is het iets om in een overgangssituatie te laten fungeren? Ik kan mij dit niet voor het geheel van het vervoer voorstellen. Voor zover het een materieel probleem is, lost het zich wellicht op een andere manier op. Ik kan mij wel voorstellen dat het bij een aantal stadsvervoerbedrijven, met name waar van railbedrijven sprake is, als onderdeel onderweg een oplossing zou kunnen vormen. Ik kan mij dus ook heel goed voorstellen dat wij in het kader

van de verzelfstandiging en ontvlechting van de GVB's, eerst exploitatie en infrastructuur uit elkaar proberen te halen. Overigens ook exploitatie van bus en rail. Dan zou dit inderdaad, zoals de heer Van Gijzel in zijn eigen bijdrage al zei, kunnen bijdragen aan de oplossing van het vraagstuk van de vermogenspositie. Wij moeten met elkaar nog eens goed nadenken of en zo ja, in welke situaties zo'n model de helpende hand zou kunnen bieden. Ik zou daar ook nog eens met de bedrijven over willen spreken – en dan niet alleen de huidige bedrijven, maar ook met mogelijke nieuwe marktpartijen – om te weten hoe zij over zo'n oplossing denken.

De heer **Poppe** (SP): U heeft net gezegd dat de concessieverlenende overheid een programma van eisen kan opstellen, onder andere voor prijzen, dienstregeling, sociale functie, arbeidsvoorwaarden. Enfin, de overheid houdt een complex van zaken in de hand om het te regelen. Nu zegt u dat het niet de bedoeling is dat een deel van het bedrijf van die marktprikkel gevrijwaard wordt. Nu weet ik niet hoe je een autobus moet prikkelen, materieel. Het personeel, zo hebben wij gehoord, is vaak al geprikkeld genoeg. Het enige dat er na uw verhaal overblijft, is die concessie op een termijn van vijf jaar, die je kwijt kunt raken. De rest regelt de overheid al. Daar moet je als bedrijf aan voldoen, anders krijg je de concessie niet.

Ik vraag mij af hoe het bedrijf dan meer passagiers in de bus kan krijgen. Daar moeten wij toch meer duidelijkheid over krijgen. In 1998 is er structureel 1 mld. bezuinigd ten opzichte van 1992. Dat is een van de redenen dat het prijskaartje zo hoog is geworden, waardoor de mensen zijn weggebleven. Hoe kan dan die ene prikkel die over is, dat je de concessie kwijt kunt raken, ervoor zorgen dat er meer mensen in de bus komen, terwijl het prijskaartje even hoog blijft? De overheid bepaalt zelf alles al, de dienstregeling enzovoort.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik begrijp niet zo goed waar de heer Poppe dat bedrag van 1 mld. vandaan haalt. Vanaf de Tussenbalans is cumulatief, niet eens structureel, zo'n 600 mln. bezuinigd. Dat is een flink bedrag. Dat wil ik niet ontkennen. Maar als je kijkt naar de

totale omvang van de rijksbijdrage, blijft er nog steeds een heel forse rijksbijdrage over.

De heer **Poppe** (SP): Ik zal daarop antwoorden. In het antwoord aan de informateurs staat onder "Feiten en cijfers inzake stads- en streekvervoer" inderdaad voor de Tussenbalans 420 mln. structureel en de Voorjaarsnota 1994 250 mln. Dat is totaal 670 mln. Vanaf 1995 t/m 1998 resteert nog cumulatief 75 mln. per jaar, een reeks die van 1995 t/m 1998 oploopt tot structureel 300 mln. Dan zit je aan 1 mld.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Zo kan ik alles optellen. Mag ik dit even uitleggen? Het laatste wat u noemde, is een invulling van de eerste taakstelling. Die taakstelling van de Tussenbalans is voor een deel nog niet ingevuld. U mag dus alleen de eerste twee bedragen bij elkaar optellen. Dat laatste is een verwerking van een deel van die eerste twee bedragen. Het gaat dus om een bedrag van rond de 600 mln. Dat is een fors bedrag. Dat valt niet te ontkennen.

De heer **Poppe** (SP): Ja, 670 mln. dan. Het loopt door, volgens mij.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, dat is het totaal.

De heer **Poppe** (SP): Het maakt niet zoveel uit. Miljoenen zijn veel geld. Waar het om gaat, is dat de prijskaartjes door die bezuinigingen nogal opgelopen zijn. Dat is een van de redenen. Als er dan alleen maar de concessie overblijft die je kwijt kunt raken, wat kan er dan verder nog voor marktprikkel zijn om klanten in het openbaar vervoer te krijgen? Er is maar één prikkel voor de klant, namelijk een lager prijskaartje. Wat voor andere prikkels moet je in godsnaam verzinnen? Wat is dan nog mogelijk, buiten het feit dat de overheid, de prijzen, de dienstregeling, de sociale functie enzovoort, in haar programma van eisen al regelt?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Mag ik er een paar noemen waarop je kunt concurreren? Ik kijk maar eens naar de gewone commerciële dienstverlening, hoe daarmee wordt omgegaan. Dan gaat het bijvoorbeeld om service en kwaliteit, om de manier waarop je

omgaat met de passagier en om dienstregelingen.

De heer **Poppe** (SP): Dienstregelingen worden door de concessieverlener bepaald!

De **voorzitter**: U hebt een vraag gesteld en u krijgt nu een antwoord. U moet niet tijdens het antwoord interrumperen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De concessieverlener stelt de dienstregeling niet vast. Wij hebben er nu net anderhalf uur over gesproken dat de ontwikkelingsfunctie juist bij de bedrijven moet liggen. Die moeten dus een dienstregeling maken. Niet de concessieverlener, maar de concessie-ontvanger maakt de dienstregeling.

De heer **Poppe** (SP): U zei dat dienstregelingseisen gesteld kunnen worden.

De **voorzitter**: Mijnheer Poppe en overige leden, wilt u alstublieft uw interrupties minderen? Anders las ik weer een afkoelingsperiode van een halfuur in. Ik zie hoeveel antwoorden de minister nog moet geven en ik verzeker u ervan dat dit nog behoorlijk lang duurt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Als wij zo doorgaan, komen wij inderdaad niet aan de tweede termijn toe. Dat durf ik u te garanderen.

Ik heb nog steeds het gevoel dat de heer Poppe niet goed het verschil weet tussen een programma van eisen en datgene wat op basis van een programma van eisen tot stand moet komen. Op dat programma van eisen moeten juist verschillende aanbiedingen komen. Als een gemeente een complete dienstregeling schrijft, heeft een bedrijf er niet veel belang bij om het beter te doen. De bedoeling is dat de gemeente een aantal eisen stelt en dat de bedrijven dan maar eens moeten zeggen wat zij daarvoor het beste kunnen leveren. Dan krijg je verschillende aanbiedingen met verschillende dienstregelingen.

De heer **Poppe** (SP): U hebt net gemeld...

De **voorzitter**: U bent nu wel de kampioen interruptant.

De heer **Poppe** (SP): Dat kan haast niet, in spreektijd gemeten.

De **voorzitter**: Wilt u zich alstublieft inhouden?

De heer **Poppe** (SP): Ik houd mij in, maar de minister heeft mij net iets geantwoord. Zij heeft in antwoord op eerdere vragen gezegd dat je in het programma van eisen van alles kunt regelen, zoals prijzen, minimale eisen aan de dienstregeling, de sociale functie en zelfs arbeidsvoorwaarden. Er kan in een programma van eisen dus wel wat gesteld worden om te voorkomen dat het verder de verkeerde kant opgaat. Dat vind ik op zichzelf niet zo gek, maar dan blijft er zo weinig over voor die zogenaamde prikkel waar zij almaar over praat.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Als het aan u ligt, moeten wij zelfs voorschrijven welke salarissen er precies betaald worden, maar zo is het niet.

Laat ik een paar opmerkingen over de personele gevolgen maken, want daarover heb ik nog nauwelijks een woord kunnen zeggen. Er zijn een heleboel vragen over gesteld, die in de kern tot enkele te bundelen zijn. Onze beleidslijn is dat voor het oplossen van problemen in de sociale sfeer het primaat ligt bij de bedrijfstak, bij werkgevers en werknemers. Uit overleg met sociale partners moeten de oplossingen komen. Daar kan de goede probleemanalyse gemaakt worden en kunnen ook passende oplossingen worden gevonden. Het lijkt mij ook niet juist dat de overheid een complete oplossing parachuteert. Dat lijkt aantrekkelijk, maar lost waarschijnlijk de problemen niet op.

Toch heeft de overheid er een groot belang bij dat de sociale zaken goed worden geregeld; ook daarover mag geen misverstand bestaan. Het openbaar vervoer is absoluut niet gediend met ongemotiveerde werknemers en periodiek optredende sociale problemen, integendeel. Wij willen dan ook juist het omgekeerde bereiken. Daarom ontken ik helemaal niet dat de rijksoverheid hierin een rol zal spelen, initiërend, faciliterend en wellicht uiteindelijk regulerend. Met het laatste moeten wij echter niet beginnen; het kan aan het eind de conclusie zijn dat wij daartoe moeten overgaan. Onder meer in gesprekken die de afgelopen week op het ministerie zijn gehouden, hebben wij gelukkig kunnen

constateren dat zowel de vakbeweging als de werkgevers ertoe bereid zijn, een verkennend gesprek te voeren, zo mogelijk gefaciliteerd door een onafhankelijk voorzitter, waarbij ik denk aan de persoon van de voorzitter van het Overlegorgaan personenvervoer.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): U hebt wat gezegd over mijn voorstel over materieel en personeel. U bent ertoe bereid om te bekijken of er in het materiële deel voordelen zitten en om het personele deel verder met de bedrijven te bespreken. Misschien is het handig en het zou ook mijn verzoek zijn geweest voordat u die mededeling deed, om het ook te bespreken met andere partijen die erbij betrokken zijn. De eerste stap kan zijn dat u het bespreekt met werkgevers en werknemers in het komende overleg. Ik zeg er overigens bij dat er meer elementen een rol spelen dan alleen werkgevers en werknemers betreffen, omdat het gaat om de continuïteit van de openbaar-vervoerfunctie. Het lijkt mij echter heel goed dat u eens nagaat of het voorstel dat ik vanmorgen gedaan heb, bij hen de toets der kritiek kan doorstaan.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dit zal er zeker bij betrokken worden. Overigens vind ik dat oplossingen in eerste instantie behoren te worden aangedragen door werkgevers en werknemers. Daarom sluit ik niet uit wij regels moeten stellen, maar dat gebeurt wel aan het eind van de rit en niet aan het begin. Er zal eerst gekeken moeten worden of het op een andere manier kan.

Laten wij met elkaar vaststellen dat macro gezien de werkgelegenheid niet in het geding is, tenminste als datgene gebeurt waar wij met z'n allen zo hard aan zitten te werken, namelijk dat er groei optreedt, groei die wij met dit beleid willen bereiken. Bovendien moet dan de introductie van concurrentie niet geschieden op een wijze, dat bij verlies van een concessie de continuïteit van het bedrijf aan de orde is. Ook dat misverstand moeten wij uit de weg ruimen. Het kan niet zo zijn dat een bedrijf volledig afhankelijk wordt van een al dan niet te verkrijgen concessie. Dat kan bereikt worden, doordat je niet alles in één keer aanbesteedt, maar wisselend aanbesteedt. In feite is het dan weer

niet zo heel veel verschillend van andere bedrijfstakken.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Dank aan de minister dat zij oog heeft voor dit punt, want dat was een onderbelicht aspect in de hele rapportage van de commissie en in de kabinetsvoorstellen. Mijn fractie heeft vanmorgen gezegd dat wij in de implementatienota, die wij hopelijk op korte termijn krijgen, hier een heel heldere analyse over wensen; de positie van de werknemer moet daarin duidelijk zijn. De minister kan er echter niet te gemakkelijk overheen lopen door te zeggen dat het macro geen probleem zal zijn. Ik erken dat wel, maar op microniveau, daar waar het om de buschauffeur gaat, is het natuurlijk wel een groot probleem. Die zekerheid moet er komen, alvorens de minister deze weg op gaat. Ik beschouw dit door de minister behandelde punt als een toezegging, dat zij in de implementatienota met een uitgebreide analyse en oplossingen, eventueel via regelgeving, aangeeft hoe zij zekerheid voor de werkgelegenheid wil geven.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Kijk, laat het helder zijn dat ik ook vind, dat wij daar de initiatieven toe moeten nemen. Dat hebben wij al gedaan door er een eerste gesprek over te hebben. Ik vind nog steeds dat eerst de oplossingen aangedragen horen te worden door partijen, door werkgevers en werknemers. Ik sluit niet uit dat wij er uiteindelijk ook een soort afspraak met hen over kunnen maken, en dat ook zouden moeten doen, bijvoorbeeld over hoe om te gaan – dat zouden werkgevers en werknemers heel goed kunnen doen – met werving en selectie, met eventueel een beroepsinstantie die daarop toeziet.

Ik denk overigens dat er een systeem zou kunnen worden gemaakt en dan zijn er verschillende opties mogelijk. De eerste is dat je het op zou kunnen nemen als een overheidsvoorschrift, als het erom gaat hoe daarmee om te gaan. Het kan ook zijn dat de aanbestedende overheden samen besluiten de oplossing als een aanbestedingsvoorwaarde te hanteren en een derde zou zijn dat, als alles geregeld is, wij er als rijksoverheid niets aan hoeven te doen. Of dat laatste het geval zou kunnen zijn – daar heb ik zo mijn aarzelingen over. Maar dat

wij daar serieus bij betrokken moeten zijn, is mij helder en daarom vind ik het ook van belang dat wij die gesprekken met elkaar voeren en bekijken op welke wijze wij de zaak opgelost kunnen zien.

Ik kan op dit moment nog niet zeggen wat wijs is, maar ik zeg u wel toe dat ik niet van mijn verantwoordelijkheid weg zal lopen. Het is bepaald niet zo dat overtollig personeel bij voorbaat uitsluitend in de richting zou moeten gaan van de sociale voorzieningen. Dat zou het uiterste zijn en alleen maar in incidentele gevallen voor moeten komen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Ik wil graag duidelijkheid hebben over wat de minister nu wil met het model van de PvdA, het Franse model of hoe u het wilt noemen. Gaat de minister akkoord met een concept, waarin er een holding is waarin personeel en materieel is ondergebracht en waarbij alleen de regie wordt uitbesteed? Ik krijg de indruk dat de minister zegt: in onderhandelingen, gesprekken en dergelijke ga ik daarin wel mee, in ieder geval wel op de korte termijn en misschien incidenteel. Maar ik zou er duidelijkheid over willen hebben, wat de minister nu wil, want de heer Van Gijzel interpreteert het alsof zij het model overneemt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, wat ik heb gezegd, betreft het volgende. De zorg die u allen heeft, wordt door de heer Van Gijzel omgezet in een model dat hem aantrekkelijk lijkt. Ik heb van dat model gezegd wat ik ervan gezegd heb, namelijk dat ik mij dat op een enkele plek, in een overgangssituatie, best kan voorstellen. Maar de zorg die hij op zichzelf heeft, deel ik net zo goed als u, want die hebben wij allemaal. Het betekent dat wij de gesprekken moeten aangaan met werkgevers en werknemers, om te bezien hoe wij daar goede oplossingen voor kunnen bedenken. Daarbij is het mijn opvatting dat in eerste instantie werkgevers en werknemers daar zelf ook verantwoordelijk voor zijn. Vervolgens moeten wij kijken welke overheidsregulering nodig is, om een koude sanering te voorkomen, als u dat zo wilt horen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! Mag ik aan mevrouw Van

't Riet, die de minister hierover be vraagt, vragen of zij, gelet op de vraagstelling die zij de minister voorlegt, vindt dat de minister een dergelijk voorstel niet zou moeten inbrengen bij werkgevers en werknemers?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik ben blij met het antwoord van de minister over de zorg voor het personeel en de relatie tussen werkgevers en werknemers, want dat geeft meer duidelijkheid dan in de voorstellen wordt gegeven. Het gaat erom of het model van de holding een gewenst model is.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Mijn vraag was of u van mening bent dat dit niet ingebracht zou moeten worden in de besprekingen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): In eerste instantie heb ik daar toch wel duidelijkheid over gegeven.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): U vindt dat dit niet moet gebeuren?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik vind dat dit niet moet gebeuren!

De heer **Remkes** (VVD): Voorzitter! Wat mij betreft, kan natuurlijk alles besproken worden. Ik heb daar absoluut geen dogmatische bezwaren tegen. Er zijn in dat opzicht ook meerdere wegen die naar Rome leiden. Ik wil alleen attenderen op één punt, dat wat mij betreft ook in de gesprekken aan de orde behoort te komen. Dat is namelijk de flexibiliteit. Het kan niet zo zijn, dat de zekerheid op één werkplek het uitgangspunt van deze discussie is. Dit zal een cruciaal gegeven in de verdere discussie over efficiency en marktwerking blijken te zijn. Ik maak deze opmerking nu, omdat ik die opstelling niet altijd bij de bonden tegenkom.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Maar met alle respect: ik geloof, dat ik zelfs dat niet bij de heer Van Gijzel heb gehoord. Hij heeft niet gezegd, dat het betekent dat iedere werknemer altijd op dezelfde plek zal werken.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Wat dat betreft, ben ik het dus met de heer Remkes eens. Het is goed, dat hij zegt dat er meer wegen naar Rome leiden. Je moet verkennen wat

binnen die omstandigheden het beste is. De steun van de VVD-fractie voor een dergelijke verkenning stel ik op prijs!

De heer **Reitsma** (CDA): Is dat uw enige binding vandaag?

De heer **Remkes** (VVD): Wij hebben vandaag minder bindingen dan normaal het geval is. Dat is mij ook opgevallen in deze discussie.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik wil overigens afspreken, dat wij dat gesprek ingaan en vervolgens bezien wat wij moeten doen. Wij zullen dat in de implementatienota neerleggen. Aan het adres van onder anderen mevrouw Nijpels merk ik op, dat wij ook specifieke aandacht zullen besteden aan de oudere werknemers.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Misschien zou het handig zijn als wij van de minister op deze onderdelen een nadere verkenning tegemoet mogen zien, voordat wij de implementatienota gaan bespreken. Dat is pas aan het einde van het jaar. Het lijkt mij heel goed, dat wij voor die tijd van de minister een nadere rapportage over die verkenning krijgen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik kan best een eerste verkenning geven, maar echte uitkomsten zullen moeten wachten totdat de gesprekken zijn afgerond. Wij moeten er nog aan beginnen!

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Maar ik zou het jammer vinden als wij blijven wachten op de implementatienota en de minister geen uitkomst kan melden over deze fundamentele elementen. Binnenkort zullen wij de tweede termijn hierover krijgen en dan lijkt het mij handig als wij daarover zijn bijgesproken.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Als wij allen van mening zijn, dat er een goede oplossing moet komen voor de sociale problematiek en dat dit ook het uitgangspunt van het beleid is, en als ik toezeg dat wij daarvoor in de implementatienota voldoende oplossing zullen moeten vinden, moet die afspraak toch voldoende zijn. De Kamer moet beoordelen of zij dat voldoende helder vindt, omdat dit moet leiden tot het werkelijke beleid. Ik wil overigens toezeggen

om na de eerste gesprekken een soort verkenning te geven. Nogmaals, voordat alles is afgerond en voordat wij weten wat er in de implementatienota moet komen te staan, kan ik nooit een eindoordeel geven over wat wij precies moeten doen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het wordt anders een wat rare discussie. Wij krijgen namelijk een tweede termijn en als wij verder willen komen, moeten wij dat ook kunnen gebruiken om die verkenning – voor zover deze is afgerond – mee te laten wegen in de beoordeling. Als wij dat alleen maar doen bij de implementatienota, zijn wij in wezen al een stap verder. Het lijkt mij, gelet op het debat van vandaag, belangrijk om daarin een tussenstap te maken.

De heer **Remkes** (VVD): Voorzitter! De heer Van Gijzel wil volgens mij nu meer dan redelijk is. Ik vind de opvatting en de toezegging van de minister buitengewoon ruimhartig. Wat mij betreft, kan met die toezegging de tweede termijn gewoon plaatsvinden.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Voorzitter! Het lijkt nu of de heer Van Gijzel die tweede termijn pas over een maand wil houden. Dat lijkt mij toch een uitermate vreemde zaak. Ik ben het daar in ieder geval absoluut niet mee eens!

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik zal u precies vertellen, dat u in elk geval waarschijnlijk niet eerder dan over minimaal drie weken de tweede termijn kunt houden, om de doodeenvoudige reden dat ik fysiek niet aanwezig zal zijn de komende twee weken.

De **voorzitter**: Ik heb u gezegd dat ik tegen tien met een voorstel zal komen. Maar als het zo doorgaat, lukt het ons zelfs niet eens het eind van de eerste termijn binnen een redelijke tijd te halen. Dus verzoek ik de leden nogmaals zo min mogelijk te interrumperen, opdat u mij niet tot de onsympathieke maatregel dwingt helemaal geen interrupties meer toe te staan.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ter afronding van dit onderwerp wil ik nog een paar opmerkingen maken over de CAO's, een boeiend onderwerp dat ook steeds aan de

orde is. Ik heb al eerder, ook in de schriftelijke beantwoording, meegedeeld dat ik er niet op uit ben om te zeggen dat er niet volgens de CAO's wordt aanbesteed. De vertreklijn voor mijn beleid is dat het primaat voor het oplossen van de problemen rond de verschillende CAO's bij de bedrijfstak ligt. Uit het overleg binnen de bedrijfstak zullen sociaal aanvaardbare oplossingen moeten komen. De rol van de overheid is ook hierbij weer initiërend, faciliterend en zo nodig regulerend. Maar ik heb geconstateerd dat zowel bij de vakbeweging als bij de werkgevers de bereidheid bestaat om te zoeken naar de mogelijkheden om te komen tot één CAO. Het komt mij voor dat wij die verkenning op dat punt maar eens moesten afwachten.

In die zin vind ik het overigens belangrijk te constateren dat ook bijvoorbeeld volgens het voorstel van de heer Van Gijzel als wordt gekomen tot één CAO ook werknemers van verzelfstandigde GVB's onder diezelfde vervoers-CAO zouden moeten vallen.

De vrees dat een neerwaartse druk ontstaat op de arbeidsvoorwaarden deel ik niet. In de meeste sectoren van het bedrijfsleven is een CAO-onderhandeling sinds jaar en dag aan de orde. Waar sprake is van normale onderlinge concurrentie, wil dat niet zeggen dat dat automatisch betekent dat dit altijd leidt tot een prijsdrukkend effect. De feitelijke ontwikkeling van de arbeidsvoorwaarden is over een lange periode van dien aard geweest, dat de verschillende maatschappelijke krachten elkaar redelijk in evenwicht hebben weten te houden.

De heer **Poppe** (SP): Is het de minister misschien ontgaan dat er vrij langdurig gestaakt is in verband met de verslechtering van de arbeidsvoorwaarden?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Maar dat heeft op zichzelf niet te maken met het komen tot één CAO. Er zal altijd sprake zijn van dat soort spanningen.

De heer **Poppe** (SP): Nee, het ging mij om de druk op de arbeidsvoorwaarden, die wel degelijk het gevolg zal zijn van de ontwikkelingen die u voorstaat.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Maar

dat zal dan wel te maken hebben met het feit dat wij nog altijd te maken hebben met verschillende sectoren. Ook in bijvoorbeeld de tourwagensector is sprake van stevige concurrentie. Maar de afspraken die daar gemaakt zijn, wijken niet af van het algemene beeld. Ik verwacht eigenlijk niet dat zo'n ontwikkeling leidt tot concurrentie op arbeidsvoorwaarden. Bij andere sectoren doet zich die ontwikkeling niet voor en ook niet in de bedrijfstak zelf. Wat vooral wordt beoogd, is concurrentie op efficiëntie en kosten. Daar behoort natuurlijk ook produktiviteit bij: een doelmatige, afgewogen inzet van personeel, beperkte arbeidskosten en bijgevolg ook een versterkte concurrentiepositie van een bedrijf.

Overigens behoort daar ook bij goed omgaan met je personeel. Want hoog ziekteverzuim is vandaag aan de dag voor bedrijven ook een heel kostbare factor. En bovendien leidt het niet tot een hoge produktiviteit. Uit de produktiviteitscijfers van de stedelijke vervoerbedrijven valt te concluderen dat er toch nog steeds alle reden toe is om de efficiëntie te versterken. Dat heeft ook iets te maken met het welgevoelen van mensen.

De heer **Poppe** (SP): Ik wil er alleen op wijzen dat het grote gevaar bestaat dat deze bedrijven om nog te kunnen concurreren – maar volgens mij blijft er niet veel over om te concurreren – met lease-auto's gaan werken en met leasepersoneel. Dat zit er al aan te komen.

De **voorzitter**: Dat hebt u nu al drie keer gezegd.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik kan niets anders zeggen dan dat ik van mening ben dat het op een aantal plekken wel degelijk gelukt is om de produktiviteit te verhogen. Dat wordt vaak mede veroorzaakt door het feit dat men er juist wel in slaagt om ziekteverzuim en stress te voorkomen en het beter te gaan doen. Dat betekent dat er per saldo ook betere cijfers komen. Daarbij is overigens wel een prominente rol weggelegd voor het bedrijfsleven zelf. De overheid komt er dan eigenlijk alleen maar aan te pas als het gaat over een minimumbeschermingsniveau.

De heer Reitsma heeft gezegd dat de introductie van concurrentie bij gemeentelijke vervoerbedrijven echt

een stap te ver is. Ik ben het volstrekt met hem eens dat concurrentie op heel korte termijn moeizaam is, zeker bij de drie grootste GVB's. Maar ook hierbij zou ik niet over alle drie precies hetzelfde willen zeggen. Op dit moment zijn wij bezig met nadere verkenningen op dit punt. Met name de aanwezigheid van railvervoer bij die gemeenten maakt dat ten opzichte van het busvervoer ook andere vormen van aanbestedingen en contracteringen in de rede liggen. Ik stel mij voor dat de relatie opdrachtgever/opdrachtnemer tussen gemeenten en gemeentelijke vervoerbedrijven niet heel abrupt zal kunnen worden doorgesneden. Ik kan mij op zichzelf wel vinden in de opmerking van de heer Reitsma, dat er wellicht een jaar of vijf nodig zal zijn om complete marktwerking tot haar recht te laten komen. Ik maak dan wel onderscheid tussen bus- en railvervoerbedrijven. De mogelijkheden voor het busvervoer zijn eerder te realiseren. Ik wil echter wel vasthouden aan de doelstellingen, omdat de steden wel meer dan de helft van het openbaar vervoer voor hun rekening nemen. Als de steden niet mee doen, kun je je afvragen wat de zin van de operatie is. Sommigen zeggen: doe het maar elders in het land, maar niet in de Randstad. De enige plaatsen waar echt winst te behalen is, zijn echter juist de stedelijke gebieden. Daar moet de concurrentie met de auto zich ontwikkelen. Daarop is de operatie immers gericht!

De verschillende posities waarin de gemeentelijke vervoerbedrijven op dit moment zitten en de verschillende manieren waarop gemeenten tegen de noodzaak van verzelfstandiging aankijken, hebben alles te maken met de mogelijkheden van financiering. Dat wordt als een algemeen knelpunt ervaren. Wij hebben inmiddels NIB-consult gevraagd te onderzoeken, welke financieringsconstructies mogelijk zijn om de verzelfstandiging te bereiken. De NIB heeft inmiddels met alle gemeenten afzonderlijke gesprekken gevoerd. Daaruit is in eerste instantie een soort denkmodel naar voren gekomen dat ambtelijk weer met alle gemeenten is besproken. De conclusie van dat overleg was, dat de gemeenten zich kunnen vinden in de door de NIB voorgestelde denkrichting. Over de specifieke invulling is echter verder overleg nodig. Zodra het overleg

voldoende zicht op oplossingen heeft geboden en hierover met de betrokken ministeries overleg gevoerd is – het is niet alleen een zaak van Verkeer en Waterstaat – zal ik de Kamer mededelingen doen over de voorgestelde oplossingsrichting. Mijn verwachting is dat een en ander meegenomen kan worden in de implementatienota die begin volgend jaar aan de Kamer zal worden gezonden.

De heer **Reitsma** (CDA): Zegt dat de minister dat de adviezen van Nederlandse investeringsbank moeten wachten totdat wij de implementatienota krijgen? Is de minister niet in staat ons een tussenrapportage te zenden als de adviezen van de NIB er zijn? Daarna moet een en ander vertaald worden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Er is nu een aantal denkrichtingen. Daarover kan ik de Kamer natuurlijk wel berichten. Over het eindresultaat kan ik de Kamer nog niet berichten. Dat vergt een tamelijk individuele aanpak. Per bedrijf zal wellicht een andere wijze van werken en een andere oplossing gekozen moeten worden. En dat kan ik pas later doen. Ik ben echter graag bereid de Kamer een idee te geven in welke richting er gedacht wordt.

Mevrouw Van 't Riet en de heer Remkes hebben gesproken over het verplicht verzelfstandigen van de gemeentelijke vervoerbedrijven. Het is op zichzelf niet aan de orde. Maar gelet op de introductie van marktwerking, is het een onontkoombaar proces. Als de gemeentelijke vervoerbedrijven willen meedoen, zullen zij concurrerende offertes moeten kunnen uitbrengen. Zij moeten daarbij ook in concurrentie kunnen treden met onder andere de streekvervoerbedrijven. Ik heb de NIB ook gevraagd, mogelijke financieringsconstructies te onderzoeken die uiteindelijk moeten resulteren in een financiële verzelfstandiging van die gemeentelijke vervoerbedrijven. Mag ik het voorbeeld van Rotterdam noemen? Het is mij overigens gebleken dat men daar wel degelijk verder wil op de weg van verzelfstandiging en ontvlechting. Men had alleen enige aarzelingen over het tempo waarin het gebeurde. Mij is duidelijk geworden dat men wat minder aarzelend is dan ik uit de brief van Rotterdam meende te moeten

opmaken. Ik heb de brief – met u – waarschijnlijk verkeerd gelezen. In Rotterdam verzorgt de RET het vervoer in de stad en voor zover het de metro betreft op een aantal andere plekken. Stel dat de provincie Rotterdam er komt. Ik ga daarvan vooralsnog uit. Het wetsvoorstel is er. Ik geloof zelfs dat er een regeringsbeslissing ligt. Als wij dadelijk marktwerking gaan introduceren, zou het toch heel raar zijn als de RET, aangestuurd door de gemeenteraad van Rotterdam, zou willen meedoen aan aanbestedingen voor het interlokale vervoer in omliggende gemeenten? Ik kan mij er echt niets bij voorstellen dat de gemeenteraad van Rotterdam beleidsachtige invloed zou kunnen houden op het gemeentelijke vervoerbedrijf. Het kan niet anders dan dat men ook daar verder moet met de ontvlechting. Uit het gesprek dat ik met de wethouder en het vervoerbedrijf gevoerd heb, heb ik begrepen dat zij dat ook graag willen. Ik heb de brief dus blijkbaar ook een beetje verkeerd begrepen.

De heer **Reitsma** (CDA): Die brief was helder, maar zij nemen nu blijkbaar een ander standpunt in.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik moet u zeggen dat ik dan altijd maar hoop dat de brief een beetje onduidelijk geschreven was.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): De minister gaf zelf al aan dat, als de drie grote steden niet meedoen aan deze verzelfstandigingsoperatie, het hele Brokx-verhaal niet kan doorgaan. Is het dus niet gewenst of vereist dat wij duidelijkheid hebben over dat proces, voordat wij de marktwerking überhaupt invoeren? De minister zegt zelf dat het om de helft van het vervoersgebied gaat en dat de buitengebieden...

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Als ik u was, zou mijn stelling dan ook zijn: het moet gewoon gebeuren, of het nu linksom of rechtsom is. Als dat niet gebeurt, komt er niets van terecht.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dan zou je het bij wet moeten afdwingen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik kan u melden dat ze in de rij staan. Als mij gemeld wordt dat ook Rotterdam nog steeds wel degelijk het

verzelfstandigingstraject in wil, dan ga ik ervan uit dat wij daar ook goed kunnen samenwerken. U zou hier ook in Amsterdam eens over moeten gaan praten. Nogmaals, in eerste instantie is het natuurlijk een verantwoordelijkheid van de gemeentelijke overheid om te bekijken hoe zij kan bijdragen aan het verzelfstandigingsproces. Ik zeg echter niet dat de rijksoverheid daar op geen enkele manier bij betrokken kan zijn. Overigens, wij hebben de onderzoeken van de NIB geïnitieerd. Wij hebben tot nu toe allerlei trajecten onderzocht. Nu moeten wij proberen om dit gezamenlijk uit te werken. Wat mij betreft, ligt er daarbij wel degelijk een zeer belangrijke verantwoordelijkheid bij de gemeentelijke overheid, al was het maar omdat de situatie per stad zeer verschillend is. De een heeft tot nu toe een veel beter resultaat bereikt dan de ander. Ik wil dus heel helder hebben waar de oorzaken daarvan precies liggen.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ook al zou het alleen maar verzelfstandiging zijn en geen open-marktwerking, dan nog vraag ik mij af of het mogelijk is om het Rotterdamse vervoerbedrijf, de RET, weg te houden van aanbestedingen elders. Ik zou niet weten hoe je dat moet doen. Je zou dan bij wet bepaalde partijen moeten uitsluiten of je moet bij de vervoerbedrijven afdwingen dat zij het proces alleen maar in mogen, wanneer zij niet meedingen naar andere concessies.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Als ik lid van provinciale staten in de nieuwe provincie Rotterdam was, zou ik behoorlijk wat aarzelingen hebben, voordat ik zou zeggen: laat het stadsvervoerbedrijf van Rotterdam, waar de gemeente Rotterdam bepaalt wat er gebeurt, maar meedoen op onze interlokale markt.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ja, maar dat is een politieke afweging. Ik geloof niet dat je dat als zodanig kunt verbieden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Natuurlijk wel, je kunt het in het aanbestedingsreglement vastleggen.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ik zou niet weten hoe je dat moet verbieden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Laten wij nu niet proberen om een probleem te creëren wat er niet is. Ik heb tot nu toe alleen maar begrepen dat ze allemaal wel degelijk op weg willen naar verzelfstandiging en ontvlechting. De enige zorg die er is, betreft het tempo. Welnu, daarover maken wij nadere afspraken.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De contramal van de vraag van mevrouw Van 't Riet is dat zij eigenlijk aan de gemeentelijke vervoerbedrijven wil voorschrijven om dit toch in te zetten. Als haar conclusie is dat Brokx eigenlijk niet uitgevoerd zou moeten worden, is mijn vraag aan haar waarom wij het dan moeten voorschrijven.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat is het omkeren van de werkelijkheid.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat was toch uw conclusie?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Neen, helemaal niet. Een voorwaarde om Brokx te laten werken – ik volg dus de minister die zegt dat Brokx moet werken – is de verzelfstandiging van de vervoerbedrijven. Anders kun je het hele model namelijk niet laten werken.

De **voorzitter**: De minister vervolgt haar betoog. Ik heb begrepen dat zij aan een nieuw hoofdstukje komt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja, wij gaan nu over naar een andere marktpartij, te weten VSN. Daar is een groot aantal vragen over gesteld, vooral door mevrouw Van 't Riet. Zij en de heer Remkes hebben gesproken over de positie van VSN. Ik kom dadelijk nog terug op het concrete voorstel van de heer Remkes. De huidige situatie waarin VSN een dominante partij is op de markt van het openbaar vervoer, is natuurlijk een onderwerp waarover zowel ik zelf als mijn ambtenaren gesproken hebben met de raad van bestuur en de raad van commissarissen van VSN. Ik heb VSN ook duidelijk gemaakt dat de positie van VSN niet zodanig mag zijn dat deze concurrentie in het openbaar vervoer in de weg staat. VSN onderschrijft het beleidsuitgangspunt dat concurrentie op de markt van het openbaar vervoer gewenst is. VSN is van mening dat de huidige VSN-structuur waarbij de huidige

streekvervoerondernemingen zijn samengebracht in één concern, geen beletsel vormt voor het tot stand komen van concurrentie in het openbaar vervoer. Daarbij wordt verwezen naar concurrentie van andere Nederlandse vervoerbedrijven en buitenlandse ondernemingen, maar ook naar ondernemingen buiten de traditionele vervoersbranche die de ontwikkelingsfunctie zouden aankunnen.

Tegelijkertijd acht VSN concurrentie tussen dochters onwelkom en onwenselijk. Overigens heeft VSN mij nog niet kunnen overtuigen. Ik deel dan op zich ook de zorg die door de PvdA en D66 is uitgesproken en ook door de VVD. Ook ik vraag me af of er voldoende andere dan VSN-bedrijven zijn of zullen komen die op schaal kunnen concurreren, met name als het gaat om de ontwikkelingsfunctie in het interlokale openbaar vervoer. Ik wijs er echter tevens op dat het bij concurrentie niet alleen om VSN gaat. Het is ook van belang dat de GVB's op dezelfde markt kunnen concurreren. Ik kan dus ook nog geen definitief oordeel geven over de vraag of de huidige structuur van VSN concurrentie in de weg staat en of de verandering van de structuur werkelijk noodzakelijk is. Ik wil daarover gezamenlijk met VSN uiteindelijk een eindoordeel vormen. Ik kom daar zeker op terug in de implementatienota. Bij het vormen van die mening zal ik ook een zwaar gewicht toekennen aan de concernstrategie van het concern. Over de concretisering daarvan ben ik op dit moment nog in overleg. Mocht ik overigens tot de conclusie komen, ondanks overleg met het VSN-concern, dat de structuur of de concernstrategie van VSN wezenlijke concurrentie in de weg staat, dan zal ik de Kamer daarover in de implementatienota ook verder informeren, want ik vind dat van groot belang.

Voorzitter! De heer Remkes heeft een voorstel gedaan en gevraagd wat voor mogelijkheden de minister op dit terrein heeft. Hij heeft ook bij interruptie gevraagd wat de juridische mogelijkheden zijn die de overheid hierbij heeft. Laat ik proberen wat duidelijkheid te scheppen over de stand van zaken van vandaag. VSN is een structuur-NV. Dat betekent dat de raad van bestuur VSN leidt, daarbij overigens gecontroleerd door de raad van

commissarissen. De mogelijkheden van de overheid als aandeelhouder van een structuur-NV zijn op zich beperkt. Dat weet u allen heel goed.

Wat kunnen wij nu doen op basis van het vennootschapsrecht? Het Burgerlijk Wetboek geeft de mogelijkheid om via de statuten de positie van de aandeelhouder te versterken. Daarvoor staan een aantal middelen open. Wij zouden bijvoorbeeld de statuten kunnen aanscherpen, zodat de zeggenschap van de holding over de dochters verminderd wordt. We zouden ook via de statuten het vergroten van de invloed van de aandeelhouders op de samenstelling van de raad van commissarissen kunnen regelen. We zouden ook andere statutaire wijzigingen kunnen doorvoeren. Door meer commissarissen en de meerderheid te benoemen door de overheid kan de overheid haar zeggenschap over VSN via de raad van commissarissen versterken. Maar daarnaast is er eventueel ook een publiekrechtelijke weg, dat wil zeggen via wijziging van de Wet personenvervoer en dan met name betrekking hebbend op de subsidievoorwaarden. Je zou kunnen overwegen om gericht op de gewenste marktwerking bepaalde condities te verbinden aan de verlening van rijksbijdragen. Dat is overigens niet een gemakkelijk begaanbare weg, want een grotere marktpartij kan niet als zodanig verboden worden om mee te dingen naar een concessie. Gezocht zou dan moeten worden naar condities die participatie door kleinere partijen zouden kunnen bevorderen zonder dat je onbillijkheden introduceert, want dat is natuurlijk de andere kant van de medaille. Dat is op zich interessant en ik wil hier ook best eens naar kijken. Met andere woorden, er zijn een hele serie mogelijkheden te bedenken. Ik heb heel goed uw opvattingen gehoord. Ook ik ben van mening dat het absoluut noodzakelijk is dat er concurrentie op gang moet komen. Ook ik ben nog niet de mening toegedaan dat de structuur die VSN nu lijkt voor te staan, de juiste is. Ik wil mijn eindconclusies graag vastleggen in de implementatienota. Dan zijn er een trits van mogelijkheden waaruit je zou kunnen kiezen om te zorgen dat er wel voldoende concurrentie op gang komt. Ten langen leste zou dat kunnen zijn in

de sfeer van de subsidievoorwaarden.

De heer **Reitsma** (CDA): Mijnheer de voorzitter! De CDA-fractie wacht uiteraard die rapportage af, maar ik moet concluderen dat de minister rijkelijk laat is met het geven van haar visie. Enige tijd geleden deed zij het kabinetsvoorstel om marktwerking en concurrentie te introduceren en daarin concludeerde zij niet dat de marktstructuur daarbij paste. Ik vind dat de minister laat met deze vragen aan de gang gaat en laat eindconclusies trekken, namelijk bij de implementatie. Want als er beleidsvoornemens kenbaar worden gemaakt, moet de Kamer ook het heldere signaal krijgen dat die voornemens, gegeven de huidige marktstructuur, haalbaar zijn. Dat laat de minister nu in de lucht hangen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Er is natuurlijk niet niks gebeurd. Ik mag de heer Reitsma ervan overtuigen dat er vele gesprekken met VSN zijn gevoerd om ook te bekijken hoe de bedrijfsstrategie van het concern zelf zou zijn. Daarover begint nu iets meer duidelijkheid te ontstaan en, ik zeg het nogmaals, ik ben er nog niet van overtuigd dat de huidige concernstrategie, voor zover die mij bekend is, de juiste is om tot voldoende concurrentie te komen.

Voorts is het allemaal nog niet zo helder. Of er voldoende concurrentie zal komen is toch een kwestie van toekomstige onzekere ontwikkelingen. Wie had een jaar geleden gedacht dat Vancom op de markt zou komen, dat dit überhaupt zou gebeuren? De vraag die ten finale beantwoord moet worden, is dan ook of het werkelijk noodzakelijk is om de hele wereld op zijn kop te zetten om de gewenste concurrentie te krijgen, waarbij ik nu al zeg dat ik het gevoel heb dat er wel een aantal dingen zal moeten veranderen. Maar het is natuurlijk niet aan de orde om nu even de wereld op zijn kop te zetten.

Ik ben het daarnaast eens met wat de heer Remkes aan het begin heeft gezegd, namelijk dat wij ons goed moeten realiseren dat VSN in de afgelopen jaren verdraaid goed werk heeft gedaan. Als ik terugdenk aan de situatie van vóór 1988, met de ESO en met de wijze waarop de regionale bedrijven toen hun werk deden, moet ik zeggen dat er verschrikkelijk veel is verbeterd,

ondanks alle kritiek die er kan zijn op de ontwikkeling die heeft plaatsgevonden. In een paar jaar tijd heeft men wel een serie heel sterke bedrijven neergezet en dat vind ik een grote verdienste. Dat betekent niet dat vervolgens niet de vraag gesteld moet worden of diezelfde structuur ook voor de toekomst de meest wenselijke is.

De heer **Remkes** (VVD): Structuren zijn natuurlijk niet heilig en vijf jaar geleden hadden wij ook niet gedacht dat wij hier vandaag of dit jaar over dit onderwerp zouden praten.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het is nog veel sterker. Ik zal enkele opmerkingen maken over de statutenwijziging en het convenant, omdat daarover door enkele leden vragen zijn gesteld. Ik ben nog eens in de geschiedenis gedoken en ik moet eerlijk zeggen dat ik niet helemaal een helder beeld heb gekregen. Begin 1989 is het convenant gesloten en is ook besloten tot statutenwijzigingen. Die zijn aan de Kamer meegedeeld, nog onder mevrouw Smit-Kroes. Daarna zijn er nog een paar keer kleinere statutenwijzigingen geweest, die er allemaal min of meer toe hebben geleid dat er is gebeurd wat er is gebeurd, namelijk dat deze de holding een heel sterke positie hebben gegeven.

In 1990 is de gedachte ontstaan dat de holding veel sterker moest zijn; ik herinner mij nog de gedachten die bij de toenmalige minister aanwezig waren dat streekvervoer Nederland eigenlijk zou moeten uitgroeien tot een soort tweede NS. Al het streek- en stadsvervoer zou daarbij in één grote holding worden ondergebracht. Daar heeft nooit een echte politieke discussie over plaatsgevonden, maar in de hoofden was dit wel de teneur van de ontwikkelingen. Daarop zijn een aantal kleinere wijzigingen gericht geweest. Naar mijn gevoel is het overigens niet helemaal conform datgene wat in het convenant was geregeld. Daarin was wel degelijk een behoorlijke zelfstandigheid voor de dochters geregeld. Als wij het hebben over statutenwijzigingen, is het dus voorstelbaar dat op dit punt teruggedaan zou moeten worden naar het oude convenant.

De heer **Remkes** (VVD): Ik vind het heel wijs dat de minister op dit

moment dit antwoord geeft. Het gaat er mij om – dat is het signaal dat ik heb geprobeerd te geven – dat je niet kunt praten over marktwerking en meer concurrentie als in het streekvervoer zo'n dominante speler op de markt blijft. Of het nu straks linksom of rechtsom is, daar zal iets aan moeten veranderen. Gebeurt dat niet – en dat signaal geef ik ook helder – dan is wat ons betreft de doelstelling van Brokx niet haalbaar. Realisering van meer concurrentie op dat terrein is onlosmakelijk verbonden aan structuurwijziging bij VSN.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het is de vraag of je de wijzigingen waarom de heer Remkes op zichzelf terecht vraagt – hij wil echte concurrenten op de markt – uitsluitend kunt bereiken door wijziging van de statuten van VSN. Die vraag heb ik mij ten finale gesteld. Ik ben er nog niet uit. Ik vind ook dat er marktpartijen moeten komen. Je kunt ook denken aan een aanbestedingssysteem, dus aan een andere weg. Concessies die niet te lang duren, helpen daar overigens ook bij, vooral niet te grote concessies. Dat geeft ook een lagere drempel voor nieuwe toetreders op de markt. Daardoor kun je de structuur ook beïnvloeden en veranderen, maar dan vanuit een andere kant.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik wil toch graag helderheid hebben. Zegt de fractie van de VVD nu dat, als de minister geen concreet voorstel doet om VSN in negen of tien bedrijven op te splitsen, de operatie Brokx wat haar betreft niet uitgevoerd kan worden? Is dat de harde voorwaarde die de heer Remkes hier stelt?

De heer **Remkes** (VVD): In mijn eerste termijn was volgens mij al duidelijk te beluisteren dat de opsplitsing van VSN – het exacte aantal laat ik even in het midden – dus het mogelijk maken van onderlinge concurrentie tussen de VSN-dochters, een onlosmakelijke voorwaarde is voor de realisering van de voorstellen van Brokx.

De heer **Reitsma** (CDA): Dit is helder. Wij krijgen van de minister nog een rapportage. Als de minister dus met huiswerk terugkomt dat niet overeenstemt met de harde uitspraak die heer Remkes hier heeft gedaan,

dan kan de operatie-Brocx voor hem niet slagen of doorgaan. Laten wij een heldere politieke conclusie trekken, want ik wil te zijner tijd ergens op terug kunnen vallen.

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik ben benieuwd hoe de motie eruit ziet.

Voorzitter! Er zijn een paar vragen gesteld over de kapitaaldotatie. Bij interruptie heb ik al gezegd dat de wijze waarop met de kapitaaldotatie is omgegaan, expliciet op de begroting van Verkeer en Waterstaat is vermeld. In technisch opzicht staat op de begroting dat de kapitaaldotatie is overgeboekt van artikel 03.12 naar artikel 03.10. Vanaf 1998 worden de gelden in belangrijke mate ingezet voor de uitvoering van de plannen van de commissie-De Boer.

De heer Remkes heeft nog een vraag gesteld over het onderzoek naar de kapitaaldotatie aan VSN en over de mogelijk ongewenste kruissubsidies. Over dat onderzoek is ook met VSN overleg gevoerd. VSN heeft toegezegd maximaal mee te werken aan het onderzoek naar de ontwikkeling van de solvabiliteit als gevolg van de kapitaaldotaties en de beweringen van oneerlijke concurrentie door het verkeerd besteden van subsidiegelden. Dat onderzoek is gestart. Rond de jaarwisseling wordt het afgerond. Mocht blijken dat sprake is van ongewenst gebruik van subsidiegelden, dan zal de regelgeving, net als in het verleden wel eens is gebeurd, daarop worden aangepast. Overigens is bekend dat de kapitaaldotatie daar geen probleem meer kan zijn, vooral omdat de financiële positie van VSN inmiddels voldoende gezond is.

Dan maak ik een aantal opmerkingen over het collectief vraagafhankelijk vervoer. Dat is een belangrijk onderdeel van de toekomst van het openbaar vervoer. Zeker op het platteland, maar ook elders zal daarmee vooral voor de onderkant van de markt een sociale functie vervuld kunnen worden. Er zijn natuurlijk een heleboel vragen over te stellen. Laat ik vooropstellen dat wij zullen proberen een aantal experimenten op gang te krijgen, waarvoor een groot aantal aanvragen zijn ingediend bij het ministerie. Boeiend genoeg bestaat al heel lang bij heel veel gemeenten belangstelling om een aantal dingen gezamenlijk aan te pakken. Dan gaat het om het leerlingenvervoer en vervoer van

gehandicapten en zieken, waarbij onderdelen van openbaar vervoer worden betrokken. Het boeiende is dat deze experimenten tot stand komen, omdat er in de markt en bij de lokale en regionale overheden zeer veel belangstelling voor bestaat.

Dat was ook de reden om een kostendekkingsgraad van 66%, zeg maar twee derde, neer te leggen. Alle voorstellen die wij tot nu toe hebben gezien, halen die dekkingsgraad heel gemakkelijk. Ik vind dat het geen wet van Meden en Perzen hoeft te zijn dat 66% het absolute minimum behoort te zijn, maar ik zou graag willen dat ik bij dit soort vervoer niet beneden 50% hoeft te duiken, vooral omdat dit soort vervoer gemakkelijk rendabeler te krijgen is, omdat je over vraagafhankelijke systemen praat. Die dingen rijden niet of zijn niet aanwezig, wanneer er geen vraag is.

Mevrouw Vos (GroenLinks): Maar er gaan toch berekeningen over tafel dat voor de kaartjes prijzen van f 6 tot f 9 per rit betaald moeten worden. Dat lijkt mij een absoluut veel te hoge prijs. De sociale functie van het openbaar vervoer wordt daardoor natuurlijk ondermijnd.

Minister Jorritsma-Lebbink: Het enige dat mij dan interesseert, is over welke afstand dat wordt gerekend. Mag ik er dan wel op wijzen dat passagiers daarvoor een prachtig aanbod krijgen? Je wordt namelijk van huis afgehaald. Het is niet te vergelijken met een ander produkt. Laten wij nu eens kijken hoe het gaat met een aantal experimenten en of daarmee werkelijk successen worden geboekt. Als er problemen ontstaan, kunnen wij daarover verder praten, maar als wij niets willen toestaan en er bij voorbaat allerlei regels op willen loslaten, dan komt er niets van terecht.

De heer Van Gijzel (PvdA): In Zevenhuizen is een systeem geïntroduceerd, waar een hoge graad van kostendekkendheid uit moest komen. Dat betekende uiteindelijk dat er een heel hoog tarief uitkwam.

Minister Jorritsma-Lebbink: Dat is geen experiment conform datgene waar wij nu mee bezig zijn.

De heer Van Gijzel (PvdA): Dat is

een combinatie van vraagafhankelijk vervoer. Het resultaat daarvan was in ieder geval dat mensen een heel hoog tarief moesten betalen.

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik denk dat u het nu over een systeem hebt dat 100% kostendekkend is. Wie betaalt dat dan? Wij betalen het in elk geval niet.

De heer Van Gijzel (PvdA): Dat zoek ik nog voor u uit. Dat kan ik zo niet zeggen, maar het gaat mij om de systematiek die daaraan ten grondslag ligt. Ik geef mevrouw Vos gelijk dat het vaak gaat om hoge tarieven. Het gaat om de onderkant van het net en het handhaven van de sociale functie. Dat gaat niet samen met hoge tarieven. Je moet een mix zien te vinden. De kwaliteitsverbetering mag van mij best een hogere prijs opleveren, maar niet een zodanig hoge prijs dat de sociale functie daarmee weer vervalt, want dan saneer je op den duur. Je moet kijken tot welke tariefstelling zo'n kostendekkendheid van 66% leidt. Het kan best zijn dat een kostendekkendheid van 43% meer marktconform werkt.

De heer Remkes (VVD): Ik begrijp nu dat de heer Van Gijzel uitgaat van 66%. Ik vond het eigenlijk winst dat de minister zei: als het bij die experimenten meer is dan 50%, ben ik bereid om dat te accepteren om op basis daarvan later te kunnen beoordelen wat een normaal streefpercentage is. Zo heb ik het verstaan.

De heer Reitsma (CDA): Ik kan mij voorstellen dat de minister zegt dat het op lange termijn op 50% moet zitten. Dat spoort met de filosofie van De Boer. Maar zij zit toch met het probleem dat zij het op korte termijn wil inzetten. Dan moet het concurreren met de problematiek van de onrendabele lijnen, waar de kostendekkendheid heel laag is. Het is een stap te ver, als de minister zegt 66%, ook al doet zij nu de toezegging dat dit getal niet heilig is. De minister zal dichterbij de kostendekkendheid van onrendabele lijnen moeten gaan zitten. Die zit ver onder de 50%.

Minister Jorritsma-Lebbink: Mijnheer Reitsma, u wilt mij toch niet vertellen dat u vandaag de dag nieuw openbaar vervoer wilt

introduceren met een kostendekkingsgraad van 15%? Kom nou toch, mijnheer Reitsma. Wij zijn bezig met een operatie waar wij structureel al het openbaar vervoer naar minimaal 50% kostendekkingsgraad willen brengen en wij spreken hier bovendien over het koppelen en het mengen van vervoer dat voor 100% gefinancierd wordt door de rijksoverheid, weliswaar via de gemeenten, maar het is toevallig wel allemaal belastinggeld. Je probeert juist de voordelen bij elkaar te krijgen. Dan mag je toch ook enige eisen stellen aan de minimale kostendekkingsgraad van dat openbaar vervoer? Ik vind dat ik al een ferme stap vooruit heb gezet door niet te zeggen dat 60% voor mij een absolute eis is, maar dan wil ik wel proberen om in de buurt van dat minimum van 50% te blijven zitten. Dat lijkt mij een prachtig uitgangspunt en daarmee bereiken wij dat wij een aantal experimenten – die er overigens liggen, hoor; er liggen genoeg aanvragen – gewoon gaan opzetten. Een pleidooi voor nog verder naar beneden lijkt mij niet op zijn plaats.

De heer **Reitsma** (CDA): Uw start om uit te gaan van 50% beschouw ik als pure winst. Daarmee komt u eigenlijk ook tegemoet aan de opmerking van de Kamer dat een experiment dat u wilt laten slagen bij 66%, eigenlijk een zeer geringe kans van slagen heeft.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is helemaal niet waar.

De heer **Reitsma** (CDA): Waar het mij om gaat – want ik wil hier geen koehandel over een percentage en dat is ook niet nodig – is het volgende: als de minister werkelijk structureel, op langere termijn, de onderkant van het openbaarvervoerpakket wil omzetten in dit systeem, is het noodzakelijk dat de minister ook ervoor zorgt dat een CVV-systeem werkelijk een reële kans heeft. Dan zal de minister toch enigszins dichterbij de kostendekkingsgraad van die gebieden moeten gaan zitten. Ik heb het getal 15 trouwens niet genoemd; dat noemt u.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Volgens mij zijn wij het nu gewoon met elkaar eens, tenzij u beneden de 50% wilt gaan zitten. Dan ben ik het

weer niet met u eens. Als u bedoelt dat 50% dichterbij de huidige dekkingsgraad zit, is die definitie juist.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik kom hier in tweede termijn wel op terug.

De heer **Poppe** (SP): Ik wil hier een aansluitende vraag over stellen. Ik geloof dat de minister en meerdere discussianten vergeten dat het doel was om de mensen uit de auto te halen, althans niet in de auto te laten stappen. Dit gaat specifiek om het platteland. De mensen moeten naar de trein; als het kaartjes zijn van ongeveer een tientje en je bent met z'n vieren, doe je dat niet en stap je dus in een auto. Dan rijdt je het station voorbij en ga je gelijk naar waar je wilt zijn.

De **voorzitter**: Wilt u uw vraag kort stellen, mijnheer Poppe?

De heer **Poppe** (SP): Dat was één: heeft de minister dat bij haar opmerkingen betrokken? Vraag twee: als het doel is om het openbaar vervoer te stimuleren, ben ik van mening dat juist in die gebieden – de minister noemt het de onderkant van de markt; ik vind: je hebt openbaar vervoer nodig of niet; of je nou aan de onder- of aan de bovenkant van de markt zit, is voor de mensen namelijk hetzelfde – de tarieven niet hoger moeten zijn dan in andere gebieden. Dat zou ik onterecht en ook onredelijk vinden, maar helaas is het gevolg van dit systeem dat je de niet-kostendekkende delen van het land niet kunt compenseren met de kostendekkende delen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Laat ik verder gaan, want ik geloof niet dat mij een vraag werd gesteld.

De heer **Poppe** (SP): Daar vergist u zich dan in. Houdt u er rekening mee dat er wel met auto's gereden gaat worden als met name op het platteland de kosten hoog zijn?

De **voorzitter**: Mijnheer Poppe, met alle respect: wilt u, ook gelet op het tijdstip, wat korter zijn en als u een vraag hebt, die dan kort stellen?

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Zou ik toch nog een vraag mogen stellen over dit onderwerp?

De **voorzitter**: Ja, als u kort wilt zijn.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Naar 50% is winst, maar ik zie nog niet de reden waarom de minister niet gewoon 42% in 2000 hanteert daar waar het gaat om openbaar vervoer in landelijke gebieden, de onderkant van de markt en de sociale functie, juist voor mensen met lage inkomens. Ik zie die reden nog steeds niet.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wij gaan nu een aantal experimenten uitvoeren van collectief vraagafhankelijk vervoer, waarbij ik het volstrekt redelijk vind dat ook de kwaliteit en de service die erbij hoort, wordt betrokken in het prijskaartje dat betaald wordt. Het moge duidelijk zijn dat dat prijskaartje niet te duur mag zijn, want anders zullen er geen mensen gebruik van maken. Daar ben ik het volstrekt mee eens. Wij hebben de Kamer gezegd dat 66% een haalbare kaart leek, ook gelet op de ideeën voor experimenten die wij tot nu toe op ons bureau hebben liggen. Daarbij gaat het namelijk om het voordeel halen uit het feit dat je een aantal soorten vervoer combineert tot één systeem, met als groot voordeel dat het geen traditioneel openbaar vervoer is waarbij je bij de halte moet gaan staan. Nee, je wordt van huis afgehaald, nadat je dat zelf keurig hebt besteld. Dus er zitten ook extra winstpunten in voor mensen die van openbaar vervoer gebruik willen maken. Je kunt je afvragen of daar niet iets extra voor betaald moet worden. Overigens moet dat niet zodanig zijn dat men de mensen uit het openbaar vervoer jaagt, want dan werkt het systeem niet. Dat is typisch iets wat wij via experimenten willen uitzoeken. Het gaat daarbij om plekken waar normaal gesproken heel weinig mensen op de bus stappen.

Dan heeft mevrouw Van 't Riet gevraagd wat het betekent voor de treintaxi. Je zou enig effect daarop mogen verwachten. Ik denk dat de meeste mensen die gebruik maken van de treintaxi, dit soort transport gebruiken als aansluitend natransport. De kaartverkoop is ook gekoppeld aan het treinkaartje. Overwegend opereert men in andere markten. Daarbij gelden nog maximale wachttijden, is er bij de rit vanaf het station sprake van een geconcentreerde stroom reizigers en is er in feite geen sprake van een vooraanmeldingstijd.

Het uitbouwen van een treintaxi-project naar een open systeem in combinatie met doelgroepenvervoer behoort zeker tot de mogelijkheden. Naar mijn gevoel kan dit best gestalte krijgen zonder dat de herkenbaarheid van de treintaxi als produkt behoeft te verdwijnen.

De heer Van Gijzel heeft gevraagd: moet de strippenkaart niet ook gebruikt kunnen worden voor het deur-tot-deur-vervoer, eventueel met een toeslag? Dat heeft heel handige kanten, maar eigenlijk geldt hiervoor een beetje hetzelfde als waarover wij net hebben gesproken. Wij moeten heel behoedzaam opereren in dit marktsegment, omdat anders heel snel normaal taxivervoer als gesubsidieerd vervoer kan worden aangemerkt. Dat is beleidsmatig niet gewenst en financieel niet inpasbaar. Wij moeten er ook voor oppassen dat het gebruik van een strippenkaart voor CVV leidt tot een monopolieachtige situatie voor de bestaande stads- en streekvervoerders. Dat zou namelijk ook nog een consequentie kunnen zijn. Aanbesteding van dat vervoer zal wat mij betreft daarbij een waarborg moeten zijn. Afrekenen op basis van strippenkaarten zou dus nog wel eens wat praktische problemen kunnen opleveren, vooral als het gaat om de aanbesteding aan kleinere bedrijven. Uit de experimenten moet blijken of een apart kaartje een betere oplossing biedt.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik zie dat punt. Over de vorm ervan moet verder nagedacht worden. Op zichzelf zou zoiets het probleem inzake de kostendekkendheid, signaleerd door mevrouw Vos en mij, ondervangen. Wij vrezen dat bij een hoge graad van kostendekkendheid het tarief te hoog wordt. Als je dat via het nationaal strippenkaart-tarief afdekt, kun je op basis daarvan de kostendekkendheid berekenen. Die mag wat mij betreft hoger zijn dan 50% als dit in die systematiek past.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wij moeten goed in de gaten houden waarmee wij bezig zijn. Wij ondernemen een aantal experimenten. Ik wil natuurlijk het CVV niet tot in lengte van jaren onder een deelbudget brengen en dat zelf organiseren. Aan de hand van de uitkomsten van de experimenten kunnen straks de regionale overheden verder op weg. Daarbij kunnen

zij bezien hoe zij een en ander precies inzetten. Overigens hebben wij in het geheel van het openbaar vervoer al gesproken over de vraag: hoe lang wij moeten doorgaan met de strippenkaarten, moeten wij niet gaan in de richting van een éénkaartsysteem? Dat is een proces waarin wij terecht komen.

Voorzitter! Er is gevraagd over het oprekken van het begrip "taxi" tot meer dan acht personen in een auto om de positie van de taxi te kunnen handhaven. De opzet van het collectief vraagafhankelijk vervoer is van dien aard dat ook voor de taxibranche zonder een nieuwe definitie van "taxi" zich nieuwe kansen voordoen. Een heel grote mate van flexibiliteit is juist bij dit soort vervoer noodzakelijk. De mogelijkheid van combinatie van verschillende doelgroepen in één voertuig vraagt om een optimale afstemming van de vervoersvraag en het beschikbare aanbod. Daarom is het voorstel dat een onderneming die CVV biedt zelf de voertuigkeuze moet kunnen maken afhankelijk van de actuele vervoersvraag. Voor de taxibranche betekent dit dat, als zij CVV biedt, de beperking ingevolge de Wet personenvervoer voor taxivervoer dat alleen personenauto's mogen worden ingezet geen dwingende voorwaarde meer is. Op dat moment is het geen taxivervoer meer. Men mag het ook op een andere manier doen. Ik zie geen reden om ook voor het traditionele taxivervoer de eis van een personenauto te laten vervallen, want dan gaat het er toch wat vreemd uit zien in deze wereld. Op het moment dat men CVV uitvoert, is er geen sprake van taxivervoer.

De **voorzitter**: Ik had beloofd, rondom tien uur met een tussenvoorstel te komen. Het is overduidelijk dat wij niet meer aan een tweede termijn toekomen.

Ik stel voor, dat wij de eerste termijn van de minister op hoofdlijnen afronden en dat zij eventuele detailvragen schriftelijk beantwoordt. Ik stel ook voor, uiterlijk 23.00 uur te stoppen met deze vergadering. Ik zal dan aan het eind van de vergadering een voorstel doen voor een vervolgbijeenkomst, waarvan ik nu al zeg dat die niet op korte termijn kan plaatsvinden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Over de bekostiging en

financiering zijn ook een aantal vragen gesteld. Moeten wij naar lump sum toe en in hoeverre wordt met de lokale omstandigheden rekening gehouden?

U weet dat wij bezig zijn met de ontwikkeling van een nieuwe systematiek. Wij denken daarbij aan een prestatiegerichte systematiek. Dat betekent dat een prestatiegerelateerde bekostiging de gelegenheid biedt om enige stimulans vanuit het Rijk te geven aan de marktwerking en de doelstellingen van het SVV. Bovendien past een prestatiegerelateerde bekostiging beter bij de rol die de rijksoverheid gaat spelen, als het gaat om de inzet van middelen in de gebieden die als een speerpunt in het SVV-beleid gelden.

Een lump-sum-benadering heeft wel de nadelen dat middelen worden verdeeld op basis van een momentopname. Dat betekent dat je één keer kiest, op basis van een momentopname, in de subsidieverdeling. Daarbij bestaat toch de verwachting dat in die verdeling ook verandering zal ontstaan, gelet op de in gang gezette structurele verandering, en dat het Rijk niet langer kan sturen in de kostendekkingsgraad. Dat gaan immers anderen doen. In de keuze van de prestatie waaraan de bekostiging wordt gerelateerd, zijn dan weer verschillende opties en mengvormen denkbaar, bijvoorbeeld op basis van het aantal reizigerskilometers en/of op basis van de opbrengsten. Ik vind dat de opbrengsten een grotere rol zouden moeten spelen. Het Rijk kijkt niet naar lokale omstandigheden die historisch gegroeid zijn, wel wordt natuurlijk gekeken naar de wenselijkheid van een overgangsregeling om de verschillen in de bekostiging van dit moment versus de nieuwe systematiek geleidelijk op te vangen.

Wij achten het onze taak dat de inzet van middelen ook aansluit bij bovenregionale verschillen, bijvoorbeeld de speerpuntgebieden in het kader van de SVV-doelstellingen. Een verstedelijkingsfactor biedt mogelijk een meer algemeen toedelingscriterium voor een dergelijke gedifferentieerde inzet van middelen. Bij de ontwikkeling van de bekostigingssystematiek spreken wij overigens met vertegenwoordigers van de lagere overheden en de vervoerders en de uitkomsten van dit overleg geven ook richting aan de verdere uitwerking. Ik hoop u

hierover ook bij de implementatienota definitieve uitkomsten te kunnen melden.

De heer Van Gijzel heeft gevraagd of de financiële plafonnering wel ruimte voor vervoersgroei laat. De heer Reitsma heeft gevraagd of er geen financiële risico's zijn voor de regionale besturen bij vervoersgroei. Voorlopig hebben wij te maken met een streven om geleidelijk te groeien naar 50% kostendekking, gepaard aan een bezuiniging van 75 mln. per jaar. Dat betekent dat de gemeenten en de vervoerbedrijven tot eind 1999, helaas, niet kunnen rekenen op extra middelen in het geval van groei. Het afgesproken tempo van de bezuinigingen laat dat helaas niet toe. Structureel wordt overigens in de meerjarencijfers van Verkeer en Waterstaat wel rekening gehouden met 2% financiële ruimte voor vervoersgroei. Dat zal na 1999 ook weer echt zichtbaar zijn. Die ruimte is dan ook beschikbaar voor groei en/of extra investeringen in het kader van het advies van de commissie-De Boer.

De heer **Poppe** (SP): Kan de minister aangeven hoeveel werkgelegenheid van chauffeurs die 75 mln. structureel per jaar gaat kosten? Het is nog drie jaar lang, dus 300 mln. in totaal.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Als wij in de tussentijd erin slagen weer de groei in het streek- en stadsvervoer te krijgen, behoeft dat minder arbeidsplaatsen te kosten dan wanneer dat niet zo is. Ik kan daar absoluut niet van zeggen hoeveel arbeidsplaatsen het precies kost. Het zou zelfs wel heel jammer zijn, als ik dat kon zeggen.

De heer **Poppe** (SP): Het CNV meent dat er 1800 arbeidsplaatsen zullen verdwijnen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik wijs erop dat wij ook bezig zijn met de voorstellen van de commissie-De Boer. Die heeft aangegeven dat er wel degelijk bezuinigingen in de exploitatievergoedingen gerealiseerd kunnen worden, mits er gelijktijdig geïnvesteerd wordt.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik heb altijd begrepen dat de bezuinigingen plaatsvinden op basis van de efficiëntyaakstelling, de Tussenbalans en voor een deel de Voorjaarsnota 1993. Dat is dus een

gefixeerd bedrag. Het komt mij dan vreemd voor dat de groei die een vervoerbedrijf desalniettemin doormaakt, niet gefinancierd wordt. Daar zit geen logica in. Als je geld inbrengt op basis van de taakstelling, is het logisch dat groei als zodanig in de reizigerskilometers vergoed wordt. Dat gaat u na 2000 wel doen. Wat is nu het principiële verschil tussen na 2000 en voor 2000?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Als wij de bedrijven werkelijk direct afrekenen op de bezuiniging die zij eigenlijk moeten realiseren, wat mevrouw Vos in feite zei, gaat het te hard. Daarom compenseren wij de bedrijven die in problemen zitten. Hierdoor is er geen ruimte over om bedrijven die wel vervoersgroei genereren, extra geld te geven, wat op zich logisch zou zijn. Het heeft iets te maken met het voorkomen van gedwongen ontslagen, met een beetje egaliseren van de ellende.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik denk dat de minister hiermee de situatie enigszins wil verzachten waar het niet meteen lukt. Heb ik het goed begrepen dat de kapitaaldotatie aan VSN die nu geschrapt is, eventueel gebruikt wordt om de pijn te lenigen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee. Ik heb al gezegd wat wij met de kapitaaldotatie doen. Die zit in eerste instantie gewoon in de generieke subsidiëring van het openbaar vervoer. Vanaf 1998 kunnen wij die gebruiken voor de voorstellen van de commissie-De Boer. Als de bezuinigingsstaakstelling in 1999 is afgelopen en wij in de meerjarencijfers weer financiële ruimte voor vervoersgroei genereren, moeten wij overigens kiezen of wij deze gebruiken voor het afdekken van bijdragen voor vervoersgroei dan wel voor investeringen in het kader van de commissie-De Boer. Overigens zie ik bij vervoersgroei naast subsidie een betere bron om de kosten te dekken, namelijk de opbrengsten van de reizigers.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Ik kom nog even terug op die 75 mln. bezuiniging. Ik begrijp van de minister dat die toch moet gebeuren. De commissie-De Boer heeft echter heel duidelijk gezegd dat eerst de infrastructuur vruchten moet opleveren en dat wij dan pas reëel

van vervoerbedrijven mogen verwachten dat zij inderdaad beter uitkomen en minder steun van de overheid nodig hebben. Deze inconsequentie zit nog steeds in uw betoog.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wij zijn langzamerhand stiekempjes helemaal overgegaan naar het rapport van de commissie-De Boer. Ik vind dat prima.

De commissie-De Boer zegt niet dat er helemaal geen andere efficiencyverbeteringen meer te halen zijn. In haar rapport staat dat er wel degelijk efficiencyverbetering te behalen is. Bovendien staat in de analyse van de commissie dat er nog delen van het huidige lijnennet gerationaliseerd kunnen worden zonder dat dit tot grote vraaguitval leidt. Ook die rationalisering leiden tot heel grote kostenbesparingen. Overigens moeten tot die rationalisering niet alleen het snijden in het voorzieningenniveau of het verlagen van frequenties gerekend worden, maar ook het strekken van lijnen, het vergroten van halte-afstanden en het vervangen van een traditionele buslijn door vraagafhankelijke vormen van collectief vervoer. Ook dat soort zaken behoort naar mijn mening tot produktionalisering en wel degelijk ook tot de mogelijkheden.

De heer **Reitsma** (CDA): Toch wringt er iets in het betoog van de minister. Ik kom terug op die 75 mln. De minister zegt eigenlijk dat zij alleen kans ziet om die 75 mln. in 1996 en de jaren daarna vast te houden, als de implementatie van de investeringspolitiek van de commissie-De Boer voldoende effect heeft op de groei, op de omslag in het aantal reizigers. Die lijn kan ik volgen. Ik heb er mijn scepsis al over tot uitdrukking gebracht dat ik de investeringspolitiek ontoereikend vind, maar dat laat ik nu buiten beschouwing. Maar dan moeten wij toch de afspraak met de minister kunnen maken dat, als de minister vasthoudt aan die 75 mln. in 1996, wij eind 1996 ook helder van de minister krijgen voorgelegd welke omslag er nu gerealiseerd is in het openbaar vervoer en welke toename er geweest is conform de investeringsvoorstellen die De Boer heeft gedaan. Als de minister dat niet helder kan maken, moet zij de conclusie trekken, na 1996, dat de

taakstelling van 75 mln. niet reëel is, omdat het dan niet spoort met De Boer.

Minister Jorritsma-Lebbink: Met een dergelijk onzinverhaal kan ik niets aanvangen. Hoe wilt u nu dat het eind volgend jaar, als de gemeenten en provincies net beginnen met de investeringen conform De Boer, al duidelijk moet zijn dat dan de kwaliteit zodanig verbeterd is, dat die 75 mln.... De commissie-De Boer trekt niet de eenduidige conclusie dat het alleen maar afhankelijk is van de investeringen. De commissie-De Boer trekt een veel bredere conclusie, namelijk dat er wel degelijk ook efficiency...

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Die heb ik er niet in gelezen.

Minister Jorritsma-Lebbink: Dan heeft u het rapport niet goed gelezen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat heb ik heel goed gelezen. Misschien kunt u er in de schriftelijke antwoorden nog eens precies naar verwijzen waar de commissie op duidt en welke omvang dit in de exploitatie-bezuinigingen kan hebben.

Minister Jorritsma-Lebbink: Nee, de commissie zegt alleen: wil je structureel – er valt wel degelijk nog een behoorlijke winst te behalen in de efficiencyverbetering – de omslag teweegbrengen dat er, naast het feit dat je minder exploitatie-vergoedingen geeft, ook groei in het openbaar vervoer komt en uit dien hoofde een verbetering van de exploitatieresultaten, dan zul je fors moeten investeren. Nu, die investeringsimpuls gaan wij ook doen.

Ik moet u eerlijk zeggen dat ik rationeel niet kan bedenken waarom je – ik heb het mijnheer Reitsma nu al 200 keer horen zeggen – als je niet 2 mld. investeert maar 1,6 mld., nooit die taakstelling zult kunnen waarmaken, terwijl het met precies 2 mld. wel kan. Ik kan daar rationeel niet bij. Bovendien heb ik gezegd dat het voor mij niet ophoudt met de 1,6 mld. Voor mij houdt het absoluut niet op met de huidige bedragen die vastgesteld zijn. Als wij er namelijk in slagen om die omslag wel te maken en door versnelling en verbetering van de kwaliteit van het openbaar vervoer werkelijk die spiraal omhoog in te zetten, dan is er

op zichzelf niets op tegen om er ook daarna, na de periode waar wij nu over praten, mee door te gaan. Dan zal ook die ruimte vanzelf ontstaan, doordat wij dan inmiddels vervoers-groei hebben en doorgroeien naar een verdere kostendekkingsgraad. Ik kan dan nog veel verder gaan dan hetgeen de heer Reitsma heeft gezegd. Wij hebben nu afgesproken dat wij uitkomen, rond het jaar 2000, op een kostendekkingsgraad van 42%. Alles wat je aan winst binnenhaalt tussen de 42% en de 50%, zou je kunnen gebruiken voor extra investeringen in het openbaar vervoer en dat is een fantastisch bedrag.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! De minister ontloopt mijn vraag, omdat ik al gezegd had dat ik thans, bij de vraagstelling die nu voorligt, niet de discussie wilde voeren over 1,6 mld. of 2 mld. Daar ging het niet om. Dat is een zelfstandige discussie en die wil ik aangaan met de minister, maar deze vraag, die mevrouw Vos naar voren bracht, gaat daar niet over. Het gaat om het volgende. De minister zegt hier keihard – ik zei al dat er in de redenering van de minister iets wringt – dat de 75 mln. op jaarbasis, die taakstelling die cumulatief oploopt, wel haalbaar is, omdat de voorstellen van de commissie-De Boer een dusdanige uitwerking hebben dat dit wel opgevangen kan worden. Ik heb samen met collega Van Gijzel ook in het rapport gelezen dat het speerpunt wel degelijk de investeringspolitiek is. Dan wringt er iets en dan moet de minister niet over een ander onderwerp beginnen, over de 2 mld., want daar hadden wij het nu even niet over. Zij loopt met haar betoog vast ten aanzien van het inzetten van de 75 mln.

Minister Jorritsma-Lebbink: Nee, geenszins. Mag ik er even op wijzen wat er gebeurd is sinds vorig jaar.

1. Wij hebben bij het regeerakkoord 50 mln. structureel meer toegevoegd. Dat geld blijft dus gewoon staan.

2. Wij hebben al vorig jaar de tarieven zeer, zeer matig verhoogd en dat doen wij dit jaar weer. Het is een middel om meer passagiers in de bus te krijgen, hetgeen heel belangrijk is.

3. Conform hetgeen de commissie-De Boer heeft gezegd, zijn er ook nog mogelijkheden om aan

verdere produktionalisatie te doen en aan verdere efficiencyverbetering.

4. Wij gaan nu ook fors investeren in de taakstelling voor de jaren daarna. Deze investeringen moeten natuurlijk ook effect scoren.

Ik dring niet voor niets zo ontzettend aan op die investeringen, maar u moet nu niet net doen of die 75 mln., die voor het volgende jaar zijn ingeboekt, de enige maatregel vormen en er verder helemaal niets gebeurt. Neen, een heel belangrijke methode om een hogere kostendektheid te krijgen en dus een geringere exploitatiebijdrage, is ervoor te zorgen dat er meer passagiers komen. Daar helpt een gematigde tariefstelling ook bij.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik wil best het betoog van de minister volgen als zij conform de vraag van de heer Van Gijzel de uitwerking van de verschillende componenten uit het rapport van de commissie-De Boer op schrift zet en aantoot, dat er met deze taakstelling toch een omslag komt in de toename van het openbaar vervoer. Dan kunnen wij een nadere discussie voeren.

Minister Jorritsma-Lebbink: Maar over welke taakstelling heeft u het dan? Uw eigen oude taakstellingen? Ik wil nu even helderheid. Heeft u het dan alleen over de 75 mln. voor het volgende jaar? Heeft u het over het totaal van de bezuinigingen tot en met 1999? Ik vind het heel interessant als er plotseling andere opvattingen heersen. Ik zal niet ontkennen dat het erg moeilijk is voor het openbaar vervoer om die 75 mln. het komende jaar in te vullen. Dat is hartstikke moeilijk, omdat er ook een aantal heel onaangename dingen bijhoort, zoals veranderingen in het produktaanbod. Ik wil daarover geen misverstand laten bestaan. Wij hebben echter geprobeerd om zodanig te werk te gaan, dat wij ook weer een impuls omhoog kunnen geven. Daarvoor zijn de voorstellen van de commissie-De Boer hartstikke belangrijk!

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Maar het is zo zonde om twee stappen achteruit te doen en vervolgens één stap vooruit!

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik moet helaas één stapje achteruit doen, maar ik probeer tegelijkertijd twee stappen vooruit te doen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ja, maar dat hoor ik de laatste jaren zo vaak!

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik vind het allemaal heel interessant, maar toevallig zijn dit wel oude dingen waar ik mee geconfronteerd word!

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Als u vraagt om welke bedragen het gaat, gaat het, althans wat mij betreft, niet om 75 mln. Die 25 mln. is doorloopproblematiek van de Tussenbalans. Die hebben wij gewoon geaccordeerd. Die zitten in Bakkenist en McKinsey. Daar zit dus ook de produktionalisatie. Het gaat om de 50 mln. die voortkomt uit de Voorjaarsnota 1993 en die dus niet kan worden opgehoest door produktionalisatie. De minister zegt daarover – en naar mijn mening is dat ook correct – dat dit leidt tot een aanzienlijke verslechtering van het produktaanbod. Die baat moet je dus niet voor de kost uit laten gaan. Daar zouden wij een oplossing voor moeten zien te vinden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Maar heeft u zich nooit gecommiteerd aan de 50 mln. bij de kaderbrief?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Nooit!

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Oh, dat is interessant! Ik dacht, dat wij die maar voor één jaar bij het regeerakkoord hadden weggenomen en voor het overige heeft u ze wel laten staan! Die 50 mln. is absoluut niet weggenomen bij het regeerakkoord!

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Bij de begrotingsbehandeling 1994 of 1995 hebben wij gezegd, dat wij deze bezuinigingen niet voor onze rekening zouden nemen. Bij het regeerakkoord is het geïntensiveerd, ervan uitgaande dat dit het lopende jaar geschrapt zou worden en de voorstellen van de commissie-De Boer geïmplementeerd zouden zijn. Dit jaar zou begonnen worden. Het gevolg daarvan is, dat de effecten daarvan vanaf het volgende jaar meetbaar zouden zijn. Wij hebben altijd de relatie gelegd tussen implementatie van de voorstellen van de commissie-De Boer en de opbrengst van de exploitatie. Daarom zijn die meerjarencijfers blijven staan, maar die relatie ligt er gewoon duidelijk. Vertraging in de implementatie van de voorstellen

van De Boer leidt dus tot een vertraging...

De heer **Remkes** (VVD): Dat staat er dus allemaal niet. De minister heeft er volstrekt gelijk in, dat het eenmalig is teruggeraamd. Structureel staat het gewoon in de cijfers. Dat had de heer Van Gijzel ook kunnen weten. Dat is dus volstrekt niet nieuw.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat zeg ik ook: ervan uitgaande, dat de voorstellen van De Boer dit jaar geïmplementeerd zouden worden. Daar zijn wij met z'n allen ook van uitgegaan.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: U kunt dat allemaal wel heel leuk zeggen, maar bij de begrotingsbehandeling 1995 is er geen woord gewijd aan de uitvoering van de voorstellen van de commissie-De Boer! Toen waren er nog helemaal geen voorstellen! Hoe had ik daar nu ooit in 1995 al uitvoering aan kunnen geven? Bij de begroting voor 1995 zijn toch geen middelen gereserveerd voor de uitvoering van De Boer! Ik vind het ontzettend interessant hoor, maar ik zou niet weten hoe ik in 1995 ook maar iets heb kunnen doen zonder dat er bij de begroting ook maar iets van een reservering voor was geregeld en uitvoering aan de orde was.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het regeerakkoord en de meerjarencijfers van het regeerakkoord stammen uit augustus/september 1994. Wij hadden toen de verwachting dat De Boer in 1995 geïmplementeerd zou worden. Dat is uiteindelijk om allerlei redenen niet gebeurd, wat geleid heeft tot een jaar vertraging. Laat ik maar gewoon van het kinnesinne afkomen. Waar het mij om gaat, is het effect. Dat moet u ook een zorg zijn. De Boer was bedoeld om de spiraal omhoog te brengen. Maar de implementatie vindt nu pas een jaar later plaats. Dat moet ons een zorg zijn. Wij zullen moeten bezien wat daar de effecten van zijn. Niet alleen de minister draagt daarvoor de verantwoordelijkheid, maar ook de partijen in de Kamer die zichzelf ten doel gesteld hebben het openbaar vervoer een aardige stimulans te geven. Het is dus niet goed dat met een bezuiniging te laten beginnen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Mag ik

daar ten slotte iets op zeggen? Ik ben het er van harte mee eens dat het prachtig zou zijn geweest als het anders had gekund. Maar ik moet de heer Van Gijzel toch echt terechtwijzen. Op Prinsjesdag 1994 is de begroting voor 1995 gepresenteerd. Daarin kon nog helemaal niet worden opgenomen hoe De Boer precies zou worden uitgevoerd. Ik was toen pas drie weken in functie, dus ik had er nog geen beslissing over kunnen nemen. Er is bij de begroting ook niet over gediscussieerd en er is toen ook niet aangegeven dat De Boer vertraagd zou zijn. De Boer is ook helemaal niet vertraagd. Wij hebben zo snel als maar enigszins mogelijk was...

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het duurt nu al anderhalf jaar.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Mag ik erop wijzen dat er als het rapport van de commissie-De Boer is verschenen nog even tijd nodig is daarover een regeringsstandpunt te formuleren en de daarvoor benodigde middelen te zoeken? Ik vind het erg gemakkelijk om nu te zeggen dat dat vorig jaar had moeten gebeuren. Dan had u daar zelf bij de begrotingsbehandeling initiatieven toe moeten nemen. Daar ben ik niet toe in staat geweest.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Het gaat er toch om dat wij nu vaststellen dat het doorvoeren van die bezuinigingen van 75 mln. of 50 mln. echt zeer ongewenste consequenties heeft voor het openbaar vervoer. Dat hebben nogal wat woordvoerders opgemerkt en dat is waar wij vanavond over praten. Op andere momenten hebben wij het over het CO₂-beleid, dat ook niet al te best loopt. Als wij het daar nu over eens zijn, moet er toch mogelijkheden zijn om onder het regeerakkoord uit te komen. Als de politieke wil er is, moeten wij toch de politieke ruimte kunnen scheppen. Ik hoop dat de heer Van Gijzel zijn pleidooi zal voortzetten. Ik heb ook bij de minister zelf die twijfel beluisterd. Zij heeft al eerder aangegeven dat zij er graag vanaf zou willen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik zal bij de begrotingsbehandeling heel graag verder met de Kamer over dit onderwerp discussiëren. Ik heb tot nu toe binnen mijn begroting en onder het beton van het uitgaven-

plafond geen manier kunnen vinden om op dit moment die 50 mln. niet te behoeven te bezuinigen. Dat wil ik maar eerlijk zeggen; zo is het gewoon. Als u daar wel alternatieven voor kunt aandragen, hoor ik die heel graag.

De **voorzitter**: Ik denk dat op dit punt voldoende van gedachten is gewisseld. Ik verzoek de minister haar betoog te vervolgen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Laat ik nog een enkele opmerking over de eigen bijdrage maken, waarover een aantal vragen zijn gesteld. Overigens hoor ik een beetje de suggestie naar voren komen dat het erop lijkt dat het remgeld zou worden in plaats van dat het zou leiden tot investeringen. Mijn indruk tot nu toe is dat de 10% eigen bijdrage niet tot echt onoverkomelijke problemen zal leiden. Bovendien zullen projecten die nu nog onder de GDU vallen, projecten zijn die vallen in de sfeer van De Boer. Dan mogen ze ook de eigen bijdrage uit de GDU gaan betalen.

Verlaag je het percentage, dan neemt wel het gevaar toe dat de rijksoverheid elk projectje op zichzelf moet gaan beoordelen. Daar voel ik niet zoveel voor. Verlaag je het percentage van de eigen bijdrage, dan neemt ook het gevaar toe dat er ook onvoldoende rendabele projecten worden opgevoerd. Dan dreigt ook het gevaar dat het een rijksinvesteringsprogramma wordt, terwijl het nadrukkelijk gaat om een gezamenlijke krachtsinspanning. Als er al verdragingen dreigen, zal dat naar mijn oordeel niet het gevolg zijn van de eigen bijdrage, maar meer van het niet tijdig bestekklaar zijn van geschikte projecten. Uit de eerste reacties blijkt dat er een grote belangstelling is voor de financiering van projecten onder de door ons op dit moment vermelde condities. Tot op heden hebben mij geen signalen bereikt van gemeenten die niet in staat zullen zijn om die eigen bijdrage op te brengen en om die reden moeten afzien van het indienen van een aanvraag.

De heer **Remkes** (VVD): Er schijnt nog steeds onduidelijkheid te bestaan over een eventuele terugvordering na twee jaar. Volgens mij worden er verkeerde signalen afgegeven. Misschien kan de

minister dat misverstand weg nemen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wij vorderen natuurlijk dat geld niet terug, mits het uitgegeven of verplicht is. Als echter blijkt dat delen van het programma niet worden uitgevoerd, gaat het wel degelijk terug. Het geld moet werkelijk uitgegeven worden aan het project waarvoor het bestemd is. Als na twee jaar blijkt dat delen van dat geld onbesteed zijn, kan er sprake zijn van een herverdeling. Dat lijkt mij ook volstrekt terecht. Het kan niet zo zijn dat het geld bij wijze van spreken opgaat aan bloempotten!

Het is niet zo dat het realiseren van de dubbeldoelstelling alleen afhankelijk is van de hoogte van het investeringsvolume, zoals de heer Reitsma probeert te suggereren. Het eerste deel van de dubbeldoelstelling – een kostendekkingsgraad van ongeveer 50% – verwachten wij rondom het jaar 2004 te realiseren. Het tweede deel van de dubbeldoelstelling betreft de vervoersgroei, naar verwachting minimaal 8% en, afhankelijk van de keuzes die gemaakt worden, mogelijk oplopend tot 15%. Vervoersgroei is overigens geen doel op zichzelf. Het gaat primair om het openbaar vervoer te brengen in een betere positie ten opzichte van de grote concurrent: de auto. Dat is in dit geval heel belangrijk omdat het gaat over versnellingsactiviteiten. Daarop moet de uitvoering van het beleid vooral beoordeeld worden. Resumerend, de dubbeldoelstelling wordt wel degelijk gerealiseerd maar inderdaad in een iets langzamer tempo.

Mevrouw Van 't Riet vroeg of een kostendekkingsgraad van 50% in 2004 niet te ambitieus is, gelet op de relatief slechte uitgangssituatie. Zij vraagt dit proces in 1998 te evalueren. Naar mijn mening moet die kostendekkingsgraad van 50% niet als een statisch eindbeeld worden beschouwd, maar vooral als het resultaat van een in te zetten beleidskoers. Wij denken dat dit tegen het jaar 2004 haalbaar is. Belangrijk is wel dat door overheden en bedrijven geïnvesteerd wordt om ervoor te zorgen dat de kostendekkingsgraad zo snel mogelijk 50% of meer wordt. Met de koers die wij kiezen, is het halen van een kostendekkingsgraad van 50% op afzienbare termijn een zeer reële optie. Daarbij moet worden

aangetekend dat het wel gaat om een gemiddelde kostendekkingsgraad van 50%. Op sommige plekken zal deze hoger uitkomen – misschien krijgen wij zelfs echt rendabel vervoer – en op andere plekken zal het lager zijn. Omdat wij de ontwikkeling van de kostendekkingsgraad nauwkeurig zullen volgen, geloof ik ook niet dat er een aparte evaluatie nodig is. Wij volgen dat per keer. U wordt daarover in de begroting geïnformeerd.

De heer Schutte vroeg naar de groei. Die groei is geen keiharde prognose maar heeft meer het karakter van een verwachting; een verwachting die overigens door vele partijen in de markt gedeeld wordt en die gebaseerd is op een aantal modelberekeningen. Het is de optelsom van een aantal maatregelen waarvan de effecten op grond van ervaringsgegevens redelijk nauwkeurig zijn in te schatten. Dat heeft vooral te maken met een verbetering van de snelheid van het vervoer, waardoor het beter kan concurreren.

Nog een enkele opmerking naar aanleiding van de vraag, waarom het bedrag lager is dan oorspronkelijk in het voorstel van de commissie-De Boer werd voorgesteld. Daarover hebben wij kabinetsbreed overleg gehad. Wij zijn tot de conclusie gekomen dat het realiteitsgehalte van wat men in die tijd kan investeren, eerder in de buurt komt van 1 mld. dan van 2 mld. Dat wijzen de ervaringen – helaas, zeg ik samen met de heer Reitsma – uit. Daarom hebben wij ook gekozen voor een wat langere uitvoeringstermijn. Zelfs het realiseren van de 1 mld. aan extra investeringen bovenop reeds voorziene investeringen, is al een hele klus en zal de grootst mogelijke inspanning van alle betrokken partijen vergen. Het zou mij een groot genoegen doen als de Kamer zich nu achter dit beleidsvoornemen zou scharen, zodat wij zo snel mogelijk de ministeriële regeling kunnen maken en er in 1996 ook werkelijk gebouwd kan worden.

De heer **Reitsma** (CDA): Komt de minister dan tot de conclusie dat mevrouw De Boer de realisatie van haar investeringsprogramma heeft onderschat?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Neen, maar mevrouw De Boer is op een eerder tijdstip begonnen. Zij is dus

ook eerder begonnen met rekenen hoe snel het kon gebeuren. Het enige wat je kunt zeggen, is dat er misschien niet voldoende is stilgestaan bij de vraag in welk jaar je met iets zou kunnen beginnen. Bovendien zijn de overige investeringen ook opgelopen. Ik kijk bijvoorbeeld naar de grotere projecten. Wij moeten natuurlijk wel over dezelfde gebieden praten.

De heer **Reitsma** (CDA): Voor de helderheid wil ik nog een nadere vraag stellen. Het ging om kleinschalige investeringen en daar wil ik mij nu even toe beperken. De minister zegt dat de commissie-De Boer de realisatie niet heeft onderschat. De commissie heeft dus op tijd haar rapport neergelegd. Moet ik dan tot de conclusie komen dat dit kabinet de adviezen van de commissie-De Boer niet snel genoeg omgezet heeft in beleidsvoornemens en dat daardoor dat bedrag niet weg te zetten is? Ik wil graag een oorzaak hebben.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik zal u een oorzaak geven. De commissie-De Boer heeft drie regio's als voorbeeldregio geëxtrapoleerd naar het hele land. Het is natuurlijk altijd de vraag of je dat helemaal kunt doen, ook qua realiteitsgehalte. Verder hebben wij onze eigen de laatste jaren helaas voorkomende begrotingservaringen. De laatste jaren is steeds duidelijker geworden, ook wat de kleine projecten betreft, hoe moeilijk het is om die werkelijk snel te realiseren. Als blijkt dat deze extra investeringen inderdaad het bedoelde effect hebben en als er bovendien nog meer goede projecten beschikbaar zijn die in gelijke mate effectief kunnen zijn, dan ben ik bereid om op deze koers door te gaan. Die bereidheid is overigens niet nieuw. In het kabinetsstandpunt over het advies van de commissie-De Boer heb ik al aangegeven dat de middelen die na 1999 vrijvallen als gevolg van een verbetering van de kostendekkingsgraad, ingezet kunnen worden voor de bekostiging en extra bekostiging van de vervoersgroei dan wel voor investeringen bovenop de al geplande investeringsimpuls. Dat betekent dat het niet afgelopen is in 1999.

De heer **Reitsma** (CDA): Toch blijft de CDA-fractie met een klemmende vraag zitten. De minister zegt dat het

er niet aan ligt dat de commissie-De Boer iets heeft onderschat. Het ligt er ook niet aan dat het kabinet niet op tijd en snel genoeg een kabinetsstandpunt heeft neergelegd. Toch blijft de minister van mening dat niet 2 mld., maar slechts 1,6 mld. weggezet kan worden. Voor mij blijft er dus een zwart gat. Wie heeft er nu in feite gelijk? En wat is er de oorzaak van dat die 400 mln. niet weg te zetten is?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik geloof dat u nu één conclusie fout trekt. Ik denk dat de commissie-De Boer van een eerdere inzet is uitgegaan, namelijk vanaf de datum dat zij begonnen is met rekenen. Dat is overigens helemaal niet erg. Ik constateer echter wel dat het na de uiteindelijke presentatie van het rapport van de commissie-De Boer op 19 april 1994 verdraaid hard gegaan is. Er zijn namelijk weinig beleidsvoornemens die in zo'n korte tijd tot een werkelijke omzetting van een grote investeringsimpuls hebben geleid. Ik heb hier natuurlijk ook uitgebreid over gepraat met mevrouw De Boer. Over de precieze omvang kun je natuurlijk rustig discussiëren. Waar het echter om gaat – dat is ook in haar ogen het belangrijkste – is dat wij heel snel starten met te bekijken of deze investeringen werkelijk de gewenste effecten opleveren, namelijk een grote versnelling. Als dat proces zich eenmaal ingezet heeft, dan is er niets op tegen om daarmee door te gaan, mits er aan het einde van lijn nog steeds projecten zijn die dat effect met zich brengen. Of het nu 1,6 mld., 2 mld., 2,4 mld. of zelfs 2,5 mld. moet zijn, is iets wat je in de loop van het proces moet beoordelen, afhankelijk van wat er nog over is aan versnellingsmogelijkheden. Het is echter niet zo interessant om dat vandaag al te doen.

De **voorzitter**: Wij hebben nog een half uur en ik ga echt om 23.00 uur stoppen. Ik verzoek de minister haar beantwoording te beperken tot hoofdzaken en ik verzoek de leden, zo min mogelijk te interrumpen. Anders komen wij ver over 23.00 uur en dat wil ik zeker niet. Ik wil in ieder geval dat de minister op hoofdlijnen klaar is met haar eerste termijn.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Ik ben dus wat dat betreft niet zo bang voor wat de heer

Stellingwerf zojuist heeft gezegd. Hij zei dat dat betekent dat je wel een hoop geïnvesteerd hebt, maar dat er straks geen bussen meer rijden. De bedoeling van de hele operatie is juist dat dankzij het feit dat je meer investeringen doet, ook de exploitatieresultaten beter worden doordat er namelijk meer mensen gebruik maken van het openbaar vervoer. Maar dat proces zul je voortdurend moeten volgen.

Door een aantal van u zijn opmerkingen gemaakt over de tarieven. Ik zal er niet teveel over zeggen. Het geven van tariefvrijheid zal, als het aan ons ligt, op zich niet leiden tot het einde van de nationale kaartintegratie. Ik heb daar ook al iets over gezegd. We hebben immers gezegd dat op zich de verworvenheid van de nationale kaart heel mooi is, ook bij een systeem van tariefvrijheid. Overigens wordt het overdraagbaar maken van abonnementen op landelijk niveau niet overwogen, omdat de prijsstelling van abonnementen in het openbaar vervoer normaal gesproken op een persoon is afgestemd. Maar op een aantal plekken zijn al dit soort kaarten. De NS heeft de meerreizenkaart. Dat is ook zo'n overdraagbare tariefvorm. Ik vind het overigens meer een zaak van de regio's en de bedrijven in de regio's om dat straks te bedenken dan dat dit nu behoort tot het nationale systeem.

In een model waarin sprake is van tariefvrijheid zal bij de concessieverlening en voor de jaren daarna door de decentrale overheid een programma van eisen worden opgesteld. Een onderdeel daarvan zal naar mijn verwachting ook een globaal tariefniveau zijn. Ik ga ervan uit dat daar overigens ook spitstarieven een onderdeel van zijn. Het is aan de decentrale overheden, daaraan eisen te verbinden die tenminste niet haaks staan op de landelijke beleidsdoelstellingen zoals in het SVV verwoord. Daarover hebben wij in de systematiek van de afspraken die wij met decentrale overheden maken natuurlijk ook een afspraak. Wij gaan dadelijk een systeem van decentralisatie invoeren voor het bredere verkeers- en vervoersbeleid, waarbij een van de toetsingselementen natuurlijk is de landelijke doelstelling ter zake van het SVV-beleid.

De heer Van Gijzel vroeg wat er nu eigenlijk nog voor tariefvrijheid overblijft. Wij hebben bij de NS

jarenlang het systeem gehad dat de NS tariefvrijheid had over het gemiddelde en dat de NS daar volstrekt vrij mee mocht spelen. In die tijd is het gebeurd dat de spitstarieven relatief hoger zijn geworden dan de daltarieven. Overigens heeft dat er nooit toe geleid dat de treinen in de spits veel leger werden, omdat de elasticiteiten in de spits heel andere zijn dan die in de daluren. Ik vind dat we moeten oppassen om elke keer die absolute relatie te leggen tussen de bijdrage die een passagier betaalt en het feit of hij al dan niet uit de auto stapt. Iedereen weet – dat blijkt uit alle onderzoeken, zelfs die van het IOO – dat de allerbelangrijkste reden dat mensen bereid zijn uit hun auto te stappen is of het een werkelijk alternatief is. Het gaat erom dat er qua snelheid, qua serviceverlening en qua kwaliteit een goed produkt geboden wordt. Het gemak waarmee elke keer gezegd wordt dat je in de spits niets zou mogen doen met het tarief, gaat mij een stapje te ver. Maar ik ben het er wel mee eens dat je enige afspraken maakt, juist over de landelijke doelstellingen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Je zult wel rekening moeten houden met elasticiteiten. Die zijn bij de NS toch even wat anders, zeker in de spits, dan bij het stads- en streekvervoer.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik zie dat bij de metro ook niet en bij de tram ook niet altijd.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Toch ben ik er absoluut van overtuigd dat, waar er op zich een gunstige elasticiteit voor de NS is, bij het afdempen van de spitstarieven de treinen voller hadden kunnen zitten. Zij zijn niet minder vol geworden, maar zij hadden voller kunnen zitten. Er had gewoon meer inzet in materieel moeten zijn. Je ziet dus dat er geen groei heeft plaatsgevonden bij de NS.

De **voorzitter**: Blijkbaar is dit een stelling.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik vind het buitengewoon interessant, maar over de werkelijke overloop van auto naar trein door de tarieven moeten wij nog maar eens met elkaar praten. Het is overigens ook heel interessant dat er door de kwaliteit relatief veel mensen in de interliner stappen die

uit de auto komen, terwijl daarvoor een hoog tarief wordt gevraagd. Dat is een heel interessant gegeven, waaruit ook blijkt dat de kwaliteit een heel bepalende factor is.

De heer **Poppe** (SP): Heeft de minister wel eens het openbaarvervoernet van Londen en Parijs op de Randstad gelegd en gezien hoe mager ons net is? In de spits gaat er van Rotterdam naar Den Haag om het halfuur een trein; dat zijn dingen die niet kunnen en daarop zou meer ingezet moeten worden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wij hebben helaas ook niet zo'n centrum als Londen. Dat is heel spijtig, maar dan hadden wij niet moeten kiezen voor het behoud van het Groene Hart en daar ben ik wel voor. Overigens is er een kwartiersdienst tussen Rotterdam en Den Haag.

Ik ben het er wel mee eens – dat is een zeer oude, persoonlijke wens van deze minister – dat wij toe moeten naar een beter stadsgewestelijk openbaarvervoersysteem in de Randstad. Ik ben blij dat daar zo langzamerhand goed omlijnde plannen voor liggen, zonder te zeggen dat dit moet lijken op het net in Londen of Parijs. Dat moet absoluut nooit met elkaar vergeleken worden, want wij spreken hier over een aantal kleinere steden die met elkaar verbonden moeten worden.

De heer **Poppe** (SP): Met uitsluiting van het Groene Hart is de Randstad tussen Amsterdam en Rotterdam een ongeveer even groot gebied als de steden die ik zojuist noemde.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wel in oppervlakte, maar niet qua inwonersaantal. De dichtheid van de bevolking in die steden in de Randstad is helaas aanmerkelijk kleiner.

De heer **Poppe** (SP): Ik zeg niet dat het hetzelfde moet zijn, maar het is zo mager.

De **voorzitter**: Dit punt is voldoende duidelijk. Het woord is aan de minister.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Hoewel ik vind dat er afspraken moeten worden gemaakt over tarieven, vind ik niet dat er een rijksvoorschrift moet komen voor de

maximale hoogte van de tarieven. Ik acht daar decentrale overheden zeer wel toe in staat en zou juist ook willen kijken naar de marktomstandigheden en de mogelijkheden in verschillende regio's. Dus de overheid heeft er wel degelijk invloed op, maar de rijksoverheid wat mij betreft in afnemende mate en liever helemaal niet. Ik vind dit typisch een zaak voor de aanbestedende partij, die straks ook de concessies moet verlenen.

Mevrouw Nijpels heeft de ouderentoets in het openbaar vervoer aan de orde gesteld. Zojuist heb ik al aangegeven dat de consument in den brede erbij betrokken moet worden. Ik ben het op een aantal punten best met haar eens, waarbij ik zeg dat het van groot belang is dat wij ons zorgen maken over de toegankelijkheid en dat geldt niet alleen voor ouderen, maar ook voor andere mensen, bijvoorbeeld mensen met een handicap of vrouwen met kinderen. Ik vind ook dat voor iedereen reisinformatie heel duidelijk moet zijn. Wij zijn overigens ook bezig met initiatieven hiertoe. De bereikbaarheid van haltes, de lage instap en de fijnmazigheid van het openbaarvervoersstelsel zijn heel belangrijk voor de openbaarvervoergebruikers en voor de ouderen in het bijzonder. De oudere is overigens een zeer belangrijke, interessante markt voor het openbaar vervoer en ik ga ervan uit dat het openbaar vervoer die markt ook heel goed zal exploreren, juist nu het door de nieuwe systematiek ertoe gedwongen wordt om de markt beter op te zoeken. Daarom is ook in alles wat wij doen, ervoor gekozen, de reiziger kwalitatief goed vervoer te bieden. Daarom proberen wij ook een optimaal samenspel tussen decentrale overheid en bedrijven te bevorderen.

De decentrale overheid hoort beter zicht te hebben op de vervoersvraag in het gebied en op de benodigde kwaliteitsaspecten dan de centrale overheid. Het is dan ook aan de decentrale overheid om die aspecten mee te nemen. Ik heb er overigens geen enkele reden voor, te denken dat de decentrale overheid in dezen een andere afweging zal maken dan wij. Daarnaast denk ik dat bedrijven ook meer geprikkeld zullen worden. Ik zal mij er overigens voor inspannen dat het beleid dat wij hebben ingezet, bijvoorbeeld ter bevordering van de aanschaf van

lage-vloermaterieel, een vervolg kan krijgen. Dat loopt nu nog in de bekostiging tussen Rijk en regio, en met de voorgestelde aanbestedings-systematiek komt daar op zichzelf geen verandering in, dus er zal best een toegankelijkheidstoets in het aanbestedingsbestek kunnen worden opgenomen. Voor de bereikbaarheid en de fijnmazigheid van het openbaar vervoer verwijs ik naar hetgeen ik al heb gezegd over het CVV. Ik heb al gezegd dat ik zo snel mogelijk zal overgaan tot de decentralisatie van de wettelijke regelingen.

Het lijkt mij dat ik de vragen van de Kamer voor het grootste deel heb beantwoord.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): De commissie-De Boer vindt het flankerend beleid belangrijk voor het laten slagen van deze operatie. Hierover heb ik de minister nog niet gehoord. Over dit punt is toch door verschillende sprekers wat gezegd. Het gaat daarbij zowel om de prijzen van de automobilititeit als bijvoorbeeld om het stringent parkeerbeleid.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het proces van decentralisatie van het openbaar-vervoerbeleid is in gang gezet en dat zetten wij ook snel door. Voor de gebieden waarin dit de grootste rol speelt – de stedelijke regio's, de BON-gebieden – is die het meest urgent. Daar gaan wij de bevoegdheden het snelst decentraliseren. Daar heeft men precies dezelfde bevoegdheden in de sfeer van het flankerend beleid, te weten het parkeerbeleid. Die komen in de BON-gebieden ook op dat niveau te liggen. Dat geldt in elk geval voor de gebieden die ook een stadsprovincie zullen worden. Wij zitten hierbij best met een lastig probleem. Op het moment dat het geen stadsprovincies worden, zal de bevoegdheid overigens teruggaan naar de BOV/BOS-gemeenten en de provincie. In het nieuwe akkoord dat wij gesloten hebben, is ook een afspraak gemaakt over het parkeerbeleid, het verkeers- en vervoersbeleid en de planstructuur die daarbij hoort. Dat betekent dat gemeenten en provincies die verantwoordelijkheid in toenemende mate zullen moeten invullen.

Ik ben overigens van mening dat de gemeenten heel wat gepresteerd hebben op het terrein van het parkeerbeleid. De suggestie dat zij

onvoldoende zouden hebben gedaan, vind ik eerlijk gezegd echt onterecht. Let ik op hetgeen in de grote steden is gebeurd en op het feit dat het nauwelijks meer mogelijk is om te parkeren zonder dat het je iets kost, dan constateer ik dat het heel goed gaat. Ik meen wel dat de situatie in de randgemeenten om versterking roept. Daar hebben nu net het akkoord over gesloten. Dat houdt in dat daarover in de planstructuur wel afspraken worden gemaakt.

De **voorzitter**: Dit is het einde van de eerste termijn. Ik had u al gezegd dat wij niet aan een tweede termijn zullen toekomen. Ik stel u het volgende voor. De antwoorden op de detailvragen die zijn blijven liggen plus de toezeggingen worden nog op schrift gesteld en aan de Kamer kenbaar gemaakt. De eerstvolgende mogelijkheid die de Kamer heeft om hierover verder te praten – de agenda van de minister neem ik er ook bij – is 20 november van 15.00 uur tot 23.00 uur. Het kan niet anders. Dat heeft te maken met het feit dat er nogal wat andere nota-overleggen zijn waar de Stenografische dienst ook bij betrokken is.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Dat vind ik echt een groot probleem. Kunnen wij de tweede termijn niet gewoon plenair houden, bijvoorbeeld deze week?

De **voorzitter**: Dat wil ik de voorzitter van de Kamer best voorstellen, maar dan verzeker ik u dat iedere fractie maar twee minuten spreektijd krijgt.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! U doet nu een voorstel. Het lijkt mij verstandiger dat wij ons op de eerstvolgende procedurevergadering van de commissie voor Verkeer en Waterstaat nader bezinnen over het tijdstip waarop de tweede termijn zal worden gehouden. Dat moet immers ook worden afgestemd op anderen agenda's. Het lijkt mij niet goed om dat hier in het algemeen te bespreken.

De **voorzitter**: Met alle respect, maar wat bedoelt u met "andermans agenda's"?

De heer **Reitsma** (CDA): U doet hier zomaar een voorstel.

De **voorzitter**: Nee, ik heb als voorzitter altijd het recht om een nota-overleg vast te stellen op de datum waarop daarvoor ruimte is. Ik zeg u dat de eerstvolgende mogelijkheid 20 november is.

De heer **Reitsma** (CDA): Het lijkt mij verstandiger dat wij dat in een procedurevergadering bespreken. Als u rekening houdt met de agenda van de minister...

De **voorzitter**: En van de Kamer.

De heer **Reitsma** (CDA): ...heeft de Kamer er ook recht op dat rekening wordt gehouden met de agenda van de leden van de Kamer.

De **voorzitter**: Ik zal het u nog een keer uitleggen. De eerstvolgende mogelijkheid dat u in een nota-overleg hierover kunt praten, is 20 november. Dat is de enige mogelijkheid. Kiest u voor een alternatief, bijvoorbeeld voor een plenaire vergadering, dan verzeker ik u dat u aanzienlijk minder spreektijd krijgt. Dat is uw zaak. Dat bespreken wij dan in een procedurevergadering, maar dan kunnen wij nu geen datum afspreken voor het vervolg van deze vergadering.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! Ik zou het heel slecht vinden als wij dit in een plenair debat met twee minuten spreektijd af zouden moeten raffelen. Bij de beraadslaging die vandaag heeft plaatsgevonden, zijn een groot aantal problemen gesignaleerd. Er moeten dingen uitgewerkt worden door de minister. Ik heb een paar dingen gevraagd over mijn model. De heer Remkes heeft over de monopoliepositie van de VSN de "bom van Remkes", zoals ik het maar noem, neergelegd. Dat moet nader uitgezocht worden. Ik heb er absoluut geen bezwaar tegen dat de minister de mogelijkheid krijgt om daarnaar een zorgvuldige verkenning te doen, daarover in een brief te rapporteren en op 20 november de tweede ronde te laten plaatsvinden. Op basis van die gedachtenwisseling krijgt de minister al dan niet groen licht voor de verdere implementatie.

De heer **Poppe** (SP): In eerste termijn was heel duidelijk dat een meerderheid van de Kamer "nee" zegt, of misschien "ja" met ontzettend veel mitsen, tegen de

twee standpunten van het kabinet. Het kabinet moet dan niet zomaar rustig doorhobbelen. Ondertussen gaan de bezuinigingen bij het openbaar vervoer wel gewoon door. Ik heb ook geen antwoord gekregen op mijn vraag wat er gebeurt bij faillissementen op dit gebied.

De **voorzitter**: Ik heb de discussie gehoord en wij kunnen zo nog heel lang doorgaan, maar als wij nu niet op 20 november uitkomen, bepalen wij geen nieuwe datum. Ik heb de alternatieven geschilderd. Een nota-overleg kan niet eerder, omdat er geen datum meer vrij is. Wij komen erop terug in de eerstvolgende procedurevergadering.

Sluiting 22.50 uur.