

Vergaderjaar 1996–1997

**25 088**

**Marktwerving in het regionaal openbaar vervoer**

**Nr. 16**

**VERSLAG VAN EEN NOTAOVERLEG**

Vastgesteld 20 mei 1997

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft op 14 mei 1997 overleg gevoerd met de minister van Verkeer en Waterstaat over de **nota Marktwerving regionaal openbaar vervoer (25 088) en het wetsvoorstel Wijziging van de Wet personenvervoer (24 686)**.

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,  
Coenen

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Blaauw (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), Assen (CDA).

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



# Stenografisch verslag van een notaoverleg van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat

Woensdag 14 mei 1997

Aanvang 9.30 uur

## Voorzitter: Biesheuvel

Aanwezig zijn 10 leden der Kamer, te weten:

Biesheuvel, Remkes, Stellingwerf, Van 't Riet, Reitsma, Van Gijzel, M.B. Vos, Van den Berg, Aiking-van Wageningen en Poppe,

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

Aan de orde is de behandeling van:

- **de nota Marktwerking regionaal openbaar vervoer (25088);**
- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wet personenvervoer (24686).**

De **voorzitter**: Ik heropen het notaoverleg van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat.

Aan de orde is de tweede termijn van het notaoverleg van 17 maart 1997 met de minister van Verkeer en Waterstaat. Ik heet haar en haar ambtenaren overigens van harte welkom.

De leden van de Kamer zijn op de hoogte van de hun toegedeelde spreektijd, waar wij ons uiteraard strikt aan zullen houden.

## Tweede termijn van de zijde van de commissie

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! Wij spreken vandaag in tweede termijn over de nota marktwerking. In eerste termijn heeft de Kamer haar opvatting gegeven en moest ik constateren dat er grote twijfels bestonden over het voorstel

van de minister met betrekking tot een verplichte marktwerking in het Nederlandse openbaar vervoer.

Een ding moet mij daarbij wel van het hart. Het antwoord van de minister op de eerste termijn van de Kamer was al geschreven voordat de Kamer haar eerste termijn had uitgesproken. Ik heb de journalisten mee zien bladeren. Ik vind dat voor een open gedachtewisseling niet altijd even fantastisch. Daar komt bij dat wij de toegezegde schriftelijke antwoorden tot op dit moment nog niet ontvangen hebben. Dat maakt het allemaal bij elkaar toch wel wat lastig, temeer omdat wij de minister gevraagd hebben om helderheid te verschaffen over het financiële beeld en de inzet van het kabinet met betrekking tot het meerjaren-perspectief. Er ligt 200 mln. aan bezuinigingen op de plank. Er moet per jaar 75 mln. op het openbaar vervoer worden bezuinigd. Wij hebben daar een briefje over gehad. Ik moet de collega's uitleggen dat ik de bewuste brief hier in mijn handen heb. Naar aanleiding van de dialoog over het OV is door het kabinet als voorwaarde aan het terugdraaien van de bezuiniging verbonden dat er perspectief moet blijven bestaan op de dubbeldoelstelling en de bereidheid om additionele middelen beschikbaar te stellen.

## Minister Jorritsma-Lebbink:

Voorzitter! Een en ander drong niet direct tot mij door, maar de heer Van Gijzel heeft gezegd dat ik schriftelijke antwoorden schuldig ben. Ik heb echter op 29 april een aantal antwoorden aan de Kamer gegeven. Voorzover ik weet, ben ik daarbij compleet geweest.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik heb de antwoorden niet gezien.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik ook niet.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik wel.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik heb een brief gezien waarin de heer Mesker aan ons meldt dat er nog antwoorden komen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb op 29 april een brief aan de Kamer gestuurd inzake de implementatienota marktwerking regionaal vervoer. Die brief is door mij ondertekend. In die brief wordt ingegaan op een aantal van de onderwerpen.

De **voorzitter**: Ik constateer dat een aantal collega's de brief niet hebben en een aantal collega's wel. Dat is dus een zaak van interne verspreiding binnen de Kamer. De minister heeft in ieder geval de antwoorden gegeven.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat laat onverlet dat het voor ons lastig is in dit opzicht, ook omdat wij geen duidelijkheid hebben gekregen over de financiële kant van de zaak. Ik weet dus niet wat het kabinet op dit punt precies te bieden heeft. Wij hebben er de vorige keer over gesproken. Ik heb toen gezegd dat wij willen decentraliseren. Ik heb toen ook gezegd dat daarvoor een goede financiële grondslag nodig is. Ik heb ook gezegd dat als de minister bereid is om de bezuiniging van 200 mln. terug te draaien en, zoals eerder is aangekondigd, de 75 mln. tot een niveau van 35 mln. per jaar terug te brengen, waarbij een gelijksoortig bedrag opnieuw geïnvesteerd kan worden, er voor ons een redelijke

grondslag bestaat voor een fatsoenlijke decentralisatie. Tot op de dag van vandaag heb ik echter niet gehoord hoe het hiermee concreet staat. Ik zou dat graag van de minister willen horen.

Met betrekking tot de bekostiging is het wel heel erg ingewikkeld. Wij hebben daar gisteren uitvoerig over gesproken. Het blijft een ingewikkeld systeem. Dat is overigens niet onoverkomelijk, als het maar wel past bij het mobiliteitsbeleid dat wij nastreven. Een vraag blijft daarbij overeind. Hoe verhouden deze cijfers zich tot de doelstellingen in het SVV om met name in de steden het openbaar vervoer verder te laten groeien?

Het punt van het betonnen plafond heeft bij de eerdere debatten een nogal belangrijke rol gespeeld. Ook dat punt is niet opgelost. Er is weliswaar een voorziening getroffen voor de komende jaren om iets aan groei te kunnen financieren, maar als wij serieus met elkaar 7% aan groei van het openbaar vervoer willen realiseren, zijn de middelen op de langere termijn daarvoor onvoldoende. Deze groei hebben wij met elkaar afgesproken in het SVV. Wij proberen elkaar daar nog steeds aan te houden.

Over de BOS-gemeenten heb ik naar aanleiding van gisteren een opmerking. Op dit punt zijn met name vervoerskundige criteria gehanteerd in plaats van bestuurlijke. Het is jammer dat een groot aantal BOS-gemeenten die zelf het risico willen nemen voor de tekorten daartoe niet in de gelegenheid worden gesteld. Ik heb hier geconstateerd dat er een ruime meerderheid is om in ieder geval een aantal BOS-gemeenten die mogelijk alsnog te verschaffen. Ik heb de gemeenten Lelystad, Middelburg en Vlissingen gehoord. Wat mij betreft zijn het er zes. Ik hoor graag van de minister wat zij daarmee wil doen.

Over het CVV hebben wij in het verleden een forse discussie gehad. Daar is veel onduidelijkheid over geweest. Na het debat van vorige keer heeft de vaste Kamercommissie een brief naar de minister gestuurd. Ik citeer uit een brief van de minister: "Daar waar de bevoegdheden en verantwoordelijkheden bij mij berusten, zal deze voorzover betrekking hebbend op het CVV op basis van een uitgewerkt plan van de betreffende provincies in nauw overleg met de betrokken overheden

worden uitgevoerd." Ik doel dan op het stuk dat wij hier in juni 1995 hebben besproken. Op basis van de briefwisseling en de voorliggende nota moet ik concluderen dat de minister in haar handelen deze weg zonder medeweten van de Kamer heeft afgesloten. Zij heeft zelf voor een andere weg gekozen. De minister heeft het CVV-project in de Achterhoek laten vallen, mogelijk-erwijs om de Kamer onder druk te zetten. Ik moet constateren dat een en ander daar bewust is verspreid. CDA en PvdA hebben daarvan de schuld gekregen. Ik vind dat, alles overziend, weinig correct.

De heer **Remkes** (VVD): De heer Van Gijssel was zojuist een brief kwijt en nu kan ik mij niet helemaal aan de indruk onttrekken dat hij deze brief niet goed heeft gelezen.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ik heb de brief heel goed gelezen. Overigens moet ik zeggen dat de taal in de brief zo wollig was, dat hij twee keer om lezing vroeg. Ik heb de brief dus heel goed gelezen. De minister schrijft daarin dat het niet meer kan omdat daarvoor een wetswijziging van de Wet personenvervoer nodig is. Deze moet gedecentraliseerd worden. Ik heb echter ook gekeken wat de minister hier in het verleden over heeft gezegd. Toen heeft zij gezegd de bevoegdheid te hebben en een en ander te kunnen doen in overleg met de provincies. Ook kon het geld beschikbaar worden gesteld. Dat heeft de minister dus gezegd. Vervolgens heeft een meerderheid van de Kamer gezegd dat er geen goed financieel draagvlak is voor decentralisatie. Toen heeft de minister gezegd haar handen van de Achterhoek af te trekken. Ik kan niet anders dan constateren dat dit mede om politieke redenen is ingegeven.

Over de marktwerking is de vorige keer uitvoerig gesproken. De heer Van den Berg heeft mij vervolgens op het volgende gewezen. In een van de aanvullende stukken, een volgens de minister goed advies van de Raad voor de financiële verhoudingen, staat op pagina 5 een heel vilein zinnetje. Daar staat dat een van de mogelijke risico's van de introductie van marktwerking is dat de sociale functie van het openbaar vervoer in de knel komt. Dit advies geven zij ongevraagd. Dit is een aanvullend punt dat de raad zelf naar voren brengt.

Over marktwerking heb ik de vorige keer gezegd dat de internationale ervaringen geen succesverhalen zijn. Ik wil op basis daarvan niet zeggen dat wij het niet moeten doen. Misschien kunnen wij het beter doen en op een andere manier. Er is echter geen bewijs voor het een of het ander. Er is dus geen bewijs dat marktwerking binnen het openbaar vervoer goed werkt. Internationaal noch nationaal bestaat er op dit punt bewijs. Marktwerking moet zich bewijzen. Daarom blijft mijn fractie afkerig van een verplichting. De vorige keer hebben wij hier uitvoerig over gesproken. De minister heeft toen min of meer herhaald wat er in de nota stond. Ik wil daarom graag van de minister horen welk oordeel zij heeft op basis van de politieke beoordeling van een meerderheid van de Kamer dat een verplichting niet wenselijk is.

Daar komt bij dat marktwerking op basis van vrijwilligheid moet gebeuren. In overleg met IPO en BOS kan onderzocht worden waar het moet gebeuren en in welke omvang. Ik ben mij er wel van bewust dat marktwerking goed kan werken. Zekerheid bestaat er niet op dit punt. Het kan ook heel slecht uitwerken. De huidige experimenten zijn te klein van omvang. Dat zie ik ook. Neem daarom een experimentgebied dat groot genoeg is om tot een goede afweging te komen. Het moet echter niet zo groot zijn dat het uiteindelijk niet terug te draaien valt als het allemaal tegenvalt. Dit moet in een convenant worden vastgelegd. Er moeten criteria komen op basis waarvan getoetst kan worden of het experiment voor de klant een waarneembare verbetering van het voorzieningenniveau met zich brengt. Die toetsing moet er komen in het jaar 2003. En als het goed gaat, zal ik de eerste zijn om ermee in te stemmen, die marktwerking verder uit te breiden. Ik heb de vorige keer al gezegd dat het openbaar vervoer mij wel zo lief is dat ik alles wat het zou kunnen verbeteren, met beide handen aangrijp. De minister heeft er volstrekt gelijk in dat het verleden jaar niet goed is gegaan, en niet alleen met de marktwerking.

Verder zou ik er bij de aanbesteding in dat beperkte aantal gebieden een voorstander van zijn, zoveel mogelijk accent te leggen op de ontwikkeling, omdat daarvan het meest verwacht kan worden voor de verbetering van de kwaliteit van het

openbaar vervoer. De minister zegt dat bij de uitvoering innovatie, flexibiliteit en vraaggerichtheid zelfs kan afnemen.

Wat de reciprociteit betreft vind ik het nog steeds een rare stellingname om Nederlandse bedrijven uit te sluiten van deelname op de Nederlandse markt, een bedrijf uit het buitenland het dan kan overnemen. Laten wij bij marktwerking gewoon proberen het beste bedrijf het beste te geven en dus niemand uit te sluiten.

Voor de VSN houd ik nog steeds vast aan een omgekeerde structuur.

De minister heeft eigenlijk drie keer gekozen voor marktwerking in gevallen waarin het ten koste gaat van de kwaliteit van het vervoer. Dat zegt eigenlijk wel iets over de experimenten.

De **voorzitter**: Als u nog een motie wil indienen, dan zou u dat nu zo langzamerhand moeten doen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat zal ik niet doen, voorzitter. Ik ga even verder.

Een langere contractsduur zou beter zijn, maar de minister geeft de voorkeur aan een korte termijn. Dat gaat ten koste van de herkenbaarheid voor de klant en van de investeringen, het levert meer overheadkosten op en in het buitenland is er dan ook een tendens in de richting van langere termijnen. Verder zou de omvang van de gebieden groter moeten zijn, maar de minister geeft de voorkeur aan kleine gebieden. Verder noem ik het horizontaal knippen in de steden. Al met al denk ik dat er in de hele opzet gekozen is voor veel incentives voor de markt en dat er weinig aandacht aan vervoer wordt gegeven.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Ik hoor nu een hele riedel dingen die ik zou willen, maar er is in ieder geval één ding dat ik niet gezegd heb, namelijk dat het kleine gebieden zouden moeten zijn. Dat staat nergens.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): U heeft gezegd dat het provincies zouden moeten zijn en dat het aan te besteden gebied een deel daarvan zouden moeten zijn, niet de gehele provincie. Er zou dus telkens een stukje worden aanbesteed.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat

hangt af van de omvang van de provincie, het aantal inwoners en het vervoersgebied.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): U heeft er zelf in de nota over aangegeven dat de systematiek al zodanig is dat het stapsgewijs gaat en u heeft eraan toegevoegd dat er elk jaar opnieuw een stukje moet worden aanbesteed, ook om de kennis in huis te houden. Ik weet ook dat de heer Reitsma daar toen fel op reageerde, omdat hij dat geen goede gedachte vond. Ik ben het met hem eens.

Met betrekking tot de BOV-gemeenten zou ik gewoon het pad van de oorspronkelijke motie daarover willen volgen: fors stimuleren van het verzelfstandigingsproces en als dat er uiteindelijk toe leidt dat dit te weinig oplevert, dan bekijken of er met marktwerking meer voortgang te boeken is. Maar ik heb er het volste vertrouwen in dat het verzelfstandigingsproces – je ziet het ook bij de HTM – op zichzelf heel goed zou zijn.

Mijn conclusie. De minister zei de vorige keer dat wij niet achterover moeten leunen; dat ben ik van harte met haar eens. Dit betekent dat uit de meerjarencijfers moet blijken dat er een goede financiële exploitatie mogelijk is, dat er op zichzelf gedecentraliseerd kan worden, dat er geld voor groei moet zijn, maar ook dat er geïnvesteerd moet worden. Ik vind Karlsruhe en Bazel lichtende voorbeelden voor het doen van investeringen en van nieuwe omgangsvormen met de klant, waarbij zonder marktwerking heel snel resultaat behaald kan worden. En ik zeg er nog maar één ding bij, net als de vorige keer. Als het "rotste" bedrijf in Nederland erin slaagt om groei te bewerkstelligen omdat er flankerend beleid is, dan zou dat instrument in ieder geval ontzettend goed ondersteund moeten worden. Mijn conclusie is dat het stuk weliswaar redelijk uitgekristalliseerd is, dat er heel veel besproken is, maar dat niet alles is opgelost. Het verloop van de gedachteswisseling en het ontbreken van aanvullende stukken maakt het eigenlijk niet goed mogelijk, tot een definitief oordeel te komen. Ik wil eerst graag de reactie van de minister horen over de brede gevoelens in de commissie over verplichte marktwerking. Daarna zal

ik de Kamer eventueel pas om een uitspraak vragen, voorzitter.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Ik meen toch dat dit de tweede termijn van dit overleg is. Het is dan toch gebruikelijk dat de fracties hun mening geven? Je kunt wel eindeloos heen en weer blijven praten, maar ik denk dat de heer Van Gijzel uiteindelijk toch zijn opvatting eens moet neerleggen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat heb ik al gedaan. Ik wil geen verplichte marktwerking en u heeft de vorige keer voor een belangrijk deel herhaald wat al in de nota staat. Dat is uw goed recht, maar daardoor was het geen open gedachteswisseling. Ik ben dus eigenlijk heel benieuwd, wat u ervan vindt dat de commissie met uitzondering van de VVD-fractie geen verplichte marktwerking wil, terwijl u daaraan vasthoudt.

De **voorzitter**: Nu lokt u toch wel een heleboel uit.

De heer **Remkes** (VVD): Inderdaad, voorzitter. Tegen dit soort vestzakbroekzak-redeneringen van de heer Van Gijzel maak ik ernstig bezwaar.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Dit is inderdaad al de tweede termijn, voorzitter, dus als de heer Van Gijzel het niet met de minister eens is, dan zal hij de Kamer nu toch om een uitspraak moeten vragen. Ik vind dat hij een zeer onduidelijke koers vaart.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het gaat niet om niks, dus ik wil graag nog iets van de minister horen. Ik heb aangegeven, waarom ik vind dat de gedachteswisseling tot nu toe onvoldoende is geweest. Er is een grote meerderheid die dat verplichtende karakter van marktwerking niet wil. De minister heeft de vorige keer gezegd dat het niets wordt als het niet verplicht wordt gesteld, omdat de provincies het dan niet zullen doen, terwijl het volgens haar integraal moet, omdat het anders niet werkt. En het overgrote deel van de Kamer wil dat niet, omdat het de risico's te groot vindt. Ik laat me niet verleiden tot uitspraken, ik vind dat wij er verder over moeten exerceren of de minister er gelet op de opvatting van de meerderheid van de Kamer iets in ziet om een deel van het openbaar vervoer aan te

besteden, om significante ervaring op te doen.

De **voorzitter**: Ik dring aan op korte interrupties.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Voorzitter! Ik vind dat de heer Van Gijzel verstoppertje speelt. Het antwoord van de minister in eerste termijn was glashelder: zij wil verplichte marktwerking. Het is nu dus aan hem om duidelijk te maken wat zijn standpunt is. Hij moet er niet op deze manier omheen draaien.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Misschien overweeg ik wel gewoon om volgende week plenair hierop door te gaan.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Ik vind dat de heer Van Gijzel de zaak te zeer zwart/wit neerzet. In ieder geval annexeert hij al een aantal fracties, terwijl het nog helemaal niet echt duidelijk is of zij voor een deel en onder strikte voorwaarden verplichte marktwerking zouden accepteren. Ik denk dat hij daar dus nog even voorzichtig mee moet zijn.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Sorry, ik had behalve de fractie van de VVD ook uw fractie moeten noemen.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Ik zou nog een ander punt verhelderd willen zien. De heer Van Gijzel heeft gezegd dat wat hem betreft decentralisatie zou mogen. Nu moet de wijziging van de Wet personenvervoer ook nog steeds behandeld worden en de minister heeft die duidelijk gekoppeld aan verplichte marktwerking. De heer Van Gijzel wil wel decentralisatie, maar wat zegt hij als de minister de koppeling van decentralisatie en verplichte marktwerking in stand houdt? Wil hij dan nog steeds decentralisatie of stapt hij daar dan van af?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Tot nu toe heeft de minister gewezen op de bekostiging van het openbaar vervoer in de meerjarencijfers. Zij heeft gezegd dat de Kamer dan wel bereid moet zijn tot daadwerkelijke decentralisatie. Die koppeling snap ik ook wel, die hebben wij ook aangebracht. Ook wij vinden dat decentralisatie een goede financiële grondslag moet hebben, maar de

minister zegt: als ik nu een goede financiële grondslag heb gevonden, moet de Kamer wel bereid zijn tot decentralisatie. Daar heb ik van gezegd: gelijk oversteken. Nu heb ik een beetje de indruk dat de minister dat geld twee keer probeert te gebruiken door te zeggen dat er decentralisatie nodig is en daaraan toe te voegen dat er dan ook marktwerking moet komen. En over verplichte marktwerking ben ik klip en klaar: ik ben er niet van overtuigd dat het een goede weg zou zijn en ik hoor graag nog van de minister, wat zij vindt van het standpunt terzake van de meerderheid van de Kamer. Ik zou het ook niet verstandig vinden om het terugdraaien van de bezuinigingen op het openbaar vervoer, die al sinds jaar en dag gaande zijn, met alle gevolgen van dien, te koppelen aan marktwerking.

De **voorzitter**: Met alle respect, er is nu net zoveel tijd aan interrupties besteed als uw spreektijd omvatte. Om half één gaan wij stoppen, al was het alleen maar omdat zowel de minister als de leden van de commissie ook plenair nog iets te doen hebben.

De heer **Van den Berg** (SGP): Stemt u in met het voorliggende wetsvoorstel als de minister spreekt over verplichte marktwerking?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik voel niets voor marktwerking. Als dat op die manier eraan gekoppeld is, dan kan het niet. De minister koppelt het echter, maar dat betekent niet dat wij het moeten koppelen.

De **voorzitter**: Ik merk nog op dat eventuele moties in de spreektijd worden ingediend.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik dank de minister voor haar antwoord, maar ik sluit me van harte aan bij de hartenkreet van collega Van Gijzel. Hadden we de eerste termijn niet schriftelijk kunnen houden? Vooraf hadden we dan elkaar de informatie kunnen toezenden. Dan waren we net zo ver als nu.

Hoe is de politieke situatie thans? In november 1995 is er een gedachteswisseling geweest over de voorstellen van de commissie-Brokkx en het regeringsstandpunt. Het debat werd aangescherpt met vier moties. De CDA-fractie heeft in de Kamer

gezegd dat de minister voorlopig geen groen licht kreeg voor de verdere implementatie of het uitvoeren van de voorstellen van de commissie-Brokkx. Wij zouden ons standpunt opschorten tot we kennis hadden genomen van de Implementatienota. De minister is vrij lang met deze nota bezig geweest. De politieke standpunten in eerste termijn van maart jongstleden lijken mij duidelijk. De Kamer zegt ja tegen decentralisatie. De minister moet echter duidelijkheid geven over het meerjarenperspectief van de exploitatiebijdragen. Verzelfstandiging van de gemeentelijke vervoersbedrijven is een goede weg. Er is ook ja gezegd tegen het honoreren van een bepaalde mate van groei in de bekostiging. Ik moet echter concluderen dat een behoorlijke meerderheid in de Kamer meent dat het voordeel van het vastleggen in de wet van een verplichte aanbesteding nog onvoldoende is aangevoerd. Die meerderheid kiest hier dus niet voor, zij het dat twee politieke partijen een bepaalde mate van verplichte aanbesteding aanvaardbaar vinden.

De VVD-fractie heeft dit debat aangescherpt. Zij vindt dat er een vierde randvoorwaarde gesteld moet worden. Er moet namelijk zicht blijven op marktwerking over de brede linie. Collega Remkes zei: verplicht, anders gaat de taakstelling van de bezuiniging er niet af. Dat is een vrij harde opstelling. Ik vraag me af of de VVD-fractie daarmee het openbaar vervoer dient. Aan het eind van deze kabinetsperiode valt in de exploitatie van het openbaar vervoer een gat van 300 mln. Met deze stellingname plaats je het openbaar vervoer in een uiterst kwetsbare situatie. Ik zie in de Kamer nog geen meerderheid voor die verplichting en daarmee zegt de VVD dat het openbaar vervoer dat gat van 300 mln. maar moet slikken. Ik vind dat een onverantwoorde opstelling van de VVD-fractie. Daarmee geef je aan dat je het openbaar vervoer afbreekt.

De VVD-fractie heeft in eerste termijn per interruptie gezegd: wat ons betreft mag de concurrentie zo ver gaan dat het over de ruggen van het personeel in het openbaar vervoer gaat. Ik vind dat een opstelling die niet te volgen is.

De heer **Remkes** (VVD): Kan de heer Reitsma mij nu letterlijk citeren?

De heer **Reitsma** (CDA): Dat wil ik wel opzoeken.

De heer **Remkes** (VVD): Zoek dat nu maar even op. Letterlijk citeren graag. Als dit soort zware beschuldigingen wordt geuit, moet dit gebaseerd zijn op letterlijke citaten.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat kost me nu te veel tijd, maar u houdt het te goed.

De heer **Remkes** (VVD): "Concurrentie over de ruggen van de werknemers." Waar staat dat?

De heer **Reitsma** (CDA): In dat interruptiedebat vroeg ik: bent u van oordeel dat de concurrentie over de rug van de arbeidsvoorwaarden, dus het personeel, moet plaatsvinden? U zei: dat moet gebeuren, want dat is echte marktwerking.

De heer **Remkes** (VVD): Het letterlijke citaat graag. Ik kom hier ook nog op terug en dan hebt u de tijd om het op te zoeken.

De heer **Reitsma** (CDA): Prima, dan wachten we dat af. Los van de exacte bewoordingen is de lijn van de VVD duidelijk uitgezet. Hieruit blijkt dat het marktdenken van de VVD zo ver doorslaat dat daardoor het gehele openbaar vervoer in de waagschaal wordt gesteld.

De conclusie is dat er sprake is van weerstand in de Kamer tegen een verplichte aanbesteding. Mijn partij kan die verplichte aanbesteding dan ook niet steunen.

In eerste termijn zei mijn fractie dat de minister duidelijkheid moet geven over het meerjarenperspectief inzake de exploitatiebijdragen. De minister schrijft in haar korte brief naar aanleiding van het advies van de Raad voor financiële verhoudingen dat zij bereid is additionele middelen beschikbaar te stellen voor de exploitatie van het openbaar vervoer. Dat beschouw ik als een eerste stap in een lang proces waarin we de minister moeilijk over de streep konden trekken. Zij moet echter nog wat meer duidelijkheid geven. Om hoeveel additionele middelen gaat het? Op welk moment worden ze verstrekt?

Gisteren hebben we de bekostiging besproken. Mijn fractie kan in beginsel instemmen met decentralisatie, maar wel dienen de gevraagde duidelijkheid alsmede de middelen te

worden verstrekt. De discussie over de koppeling aan de marktwerking heeft hiermee niets te maken. Ik hoor graag hierover de reactie van de minister. Gisteren zei ik al dat het wenselijk is dat er niet te veel regio's komen. De minister heeft via het VERDI-convenant een afspraak gemaakt over voorlopig 19 regio's met een aantal BOS-gemeenten erbij. Mijn fractie kan hiermee voor de korte termijn instemmen. Ik roep haar echter op om op lange termijn definitief te kiezen voor 19 regio's. Dit aantal sluit beter aan bij een samenhangend netwerk van openbaar vervoer. Bovendien geeft de Raad voor financiële verhoudingen ook het advies om het aantal regio's te beperken.

Wij gaan akkoord met de systematiek van de bekostiging. Het is verstandig dat de minister nader overleg voert en de adviezen van de raad zal verwerken. Wij wachten het resultaat met belangstelling af. Ik neem aan dat de minister over de overgangsregeling, het groeifonds en de Vinex-problematiek de Kamer nader informeert.

Ik kom bij de opvattingen van de minister over de introductie van de marktwerking. Zij vindt de introductie van verplichte marktwerking een onmisbaar element in een samenhangend pakket van decentralisatie, zelfstandiging en concurrentie. De CDA-fractie is het op dit punt met de minister oneens. Met decentralisatie en zelfstandiging kan de nodige verbetering in het openbaar vervoer worden gerealiseerd. Verplichte aanbesteding hoort in onze ogen niet thuis in dat rijtje. De voordelen van de verplichte aanbesteding zijn nationaal en internationaal onvoldoende aangetoond. De aanbesteding dient wat ons betreft een vrijwillig, eventueel experimenteel karakter en geen verplicht karakter te krijgen. Het zal uiteindelijk in een wettelijk kader neergelegd moeten worden en mijn fractie is van mening dat de minister het verplichte karakter voorshands niet in de wet moet vastleggen. Laat de keuze maar over aan de decentrale overheid die het moet uitvoeren.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik denk dat iedereen het wel eens is met uw opmerking over experimenten, de omvang ervan even daargelaten. Binnen zo'n experiment moet je echter ook het woord verplichting in de mond willen nemen, ten minste

voor een deel om enige vergelijking te krijgen. Waarom sluit u zelfs bij een experiment een verplichting uit?

De heer **Reitsma** (CDA): Ik heb in het begin van mijn betoog al gezegd dat er twee politieke partijen in deze Kamer waren, de VVD en de RPF, een aardige combinatie trouwens, die het woord verplichting in de mond namen. Ik zal dat niet doen. Ik heb dit in eerste termijn uitvoerig betoogd en wil het wel herhalen, maar ik neem aan dat de voorzitter liefst geen herhalingen hoort.

De **voorzitter**: Zeker niet in interruptiedebatten.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik denk dat de argumentatie in eerste termijn voldoende gegeven is. Het is een open deur.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Dit vind ik wel erg gemakkelijk. Ik stel een heel duidelijke vraag. Als je een experiment houdt, moet je ertoe bereid zijn, alle opties te onderzoeken. U sluit een belangrijke optie uit. Ook ik ben er helemaal geen voorstander van om alles maar te verplichten, maar binnen een experiment moet het mogelijk zijn. Ik vind het heel zwak dat u dit om politieke redenen bij voorbaat uitsluit.

De heer **Reitsma** (CDA): Wij gaan het openbaar vervoer decentraliseren omdat wij er vertrouwen in hebben dat de provincies een openbaarvervoersbeleid kunnen voeren waardoor het aantal reizigers zal toenemen. Als je zoveel vertrouwen in de provincies hebt, geef ze dan de keuze. Als zij zelf vinden dat door openbare aanbesteding het product openbaar vervoer in hun regio nog beter kan worden, is dat prima. Ik wil echter niet aan de provincies voorschrijven dat zij dit moeten doen. Als wij een of twee experimenten in Nederland houden, kan ik mij wel een bepaald verplicht karakter erbij voorstellen. Ik geef er echter de voorkeur aan dat wij de keuze aan de provincies geven. Daarom dien ik de volgende motie in.

---

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat bij de introductie van marktwerking de sociale functie van het openbaar vervoer in de knel kan komen;

overwegende, dat tot heden de introductie van marktwerking onvoldoende heeft aangetoond dat dit positieve resultaten oplevert;

van oordeel, dat de sociale functie van het openbaar vervoer gehandhaafd dient te blijven;

verzoekt de regering over te gaan tot vrijwillige introductie van marktwerking op basis van nader te bepalen regels,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 5 (25088).

U hebt nog dertig seconden.

**De heer Reitsma (CDA):** Mijn fractie stemt in met de lijn die is ingezet voor de verzelfstandiging van gemeentelijke vervoersbedrijven. Mijn fractie houdt het bezwaar dat ik in eerste termijn genoemd heb tegen decentralisatie van de Interliner en dat soort producten.

Ik maak mij er grote zorgen over hoe het bij vergaande decentralisatie zonder landelijke aansturing en verplichte aanbesteding zal gaan met de OV-studentenkaart. De onderhandelingen hierover zullen dan nog veel moeilijker zijn dan thans. Wij moeten ervoor zorgen dat de OV-studentenkaart overeind blijft.

Ik sluit mij aan bij de opmerking over het CVV van de heer Van Gijzel; ik heb daar niets aan toe te voegen.

Het valt mij op dat ondanks de gedachteswisseling in eerste termijn de FNV-bond opnieuw in een brief aan de Tweede Kamer schrijft dat de minister zich niet houdt aan de toezeggingen van 29 november 1995. Ik vraag de minister, nog eens op de twee punten uit de brief in te gaan.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Als ik de punten ken, wil ik het wel doen, maar ik heb de brief niet.

**De heer Reitsma (CDA):** Het gaat om de CAO na expiratie van de lopende CAO. Men schrijft dat de minister hierover meer toezeggingen heeft

gedaan dan in de stukken staat. Verder gaat het om de positie van het indirecte personeel.

**De voorzitter:** Uw tijd is om.

**De heer Reitsma (CDA):** Dan rond ik af met de woorden: geen verplichte marktwerking, doorgaan met de verzelfstandiging van gemeentelijke vervoersbedrijven, op korte termijn meer cijfermatige helderheid over het meerjarenperspectief voor de exploitatiebijdragen aan het openbaar vervoer, en geen koppeling van verzelfstandiging, decentralisatie en verplichte marktwerking.

**De voorzitter:** Mijnheer Remkes, de volgende negen minuten zijn voor u.

**De heer Remkes (VVD):** Voorzitter! In feite is dit een tussenwedstrijd, want de echte wedstrijd wordt gespeeld op het moment dat de wetgeving aan de orde is. De vraag is nu welke signalen er aan de minister worden gegeven als piketpaaltjes voor de wetgeving, welke signalen er aan de mede-overheden en de sector worden gegeven en wat de financiële implicaties van een en ander zijn.

Wat mij aan dit debat en de bijdrage van sommige collega's absoluut niet bevalt, is de zwartwittekening die op het bord wordt gezet. Daarom begin ik mijn betoog met het wegnemen van de zweem dat de overheid bij marktwerking absoluut geen rol meer speelt. Dat is de saus die over dit debat wordt gegooid. Ook bij marktwerking zijn er naar mijn opvatting vijf essentiële rollen die overheid heeft te vervullen.

De eerste rol is die van inkoper op de markt. Deze rol dient zowel de sociale functie als de mobiliteitsdoelstelling. Hierbij hoort de regierol van de overheid, na decentralisatie weliswaar niet meer de rijksoverheid, maar de medeoverheden. Hierbij hoort ook de rol van consumentenbeschermer. Het is hierbij de vraag waar de ontwikkelingsfunctie moet worden ondergebracht. Ook voor mijn fractie is dit een dilemma. Aan de ene kant wil je dat de bedrijven verantwoordelijk zijn voor het resultaat en dus ook voor de innovatie die bij de ontwikkelingsfunctie hoort. Aan de andere kant moet je erkennen dat de overheid een zorgfunctie heeft en door burgers hierop wordt aangesproken. Ik vind daarom de lijn van de minister om

het de eerste jaren allebei mogelijk te houden, wijs. In die tijd zal het zich moeten uitkristalliseren; ik neem aan dat het ergens middenin eindigt.

De tweede rol is het flankerende beleid, op alle drie de niveaus, Rijk, provincie en gemeente. De derde is de infrastructurele rol. De vierde is de naar mijn opvatting niet onbelangrijke rol van verantwoordelijkheid voor de marktordening. De overheid moet monopolievorming voorkomen. Dit raakt aan de reciprociteitsvraag. Over de marktordening dien ik de volgende motie in, mede namens mevrouw Van 't Riet en de heer Van Gijzel. Zo blijft er toch een verbindende schakel.

---

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

gelet op de dominante positie van de VSN op de zogenaamde relevante markt van het streekvervoer en de daarvoor in de implementatienota aangegeven randvoorwaarden;

van oordeel, dat verdere verzelfstandiging van de VSN-dochterondernemingen een bijdrage kan leveren aan de gewenste marktordening en de werkgelegenheid bij die bedrijven;

verzoekt de regering een zodanige wijziging van de statuten en aandelenparticipatie door te voeren, dat de VSN-dochters aandeelhouders worden van de VSN-holding en de rijksoverheid, die voorsnog optreedt als aandeelhouder van de VSN-dochters, te betrekken bij de gesprekken met de VSN over privatisering en internationalisatie, zodanig dat ook derden de mogelijkheid krijgen aandeelhouders van de VSN-holding te worden,

en gaat over tot de orde van de dag.

**De voorzitter:** Deze motie is voorgesteld door de leden Remkes, Van 't Riet en Van Gijzel. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 6 (25088).

**De heer Remkes (VVD):** Voorzitter! Sommigen in dit debat zeggen: verzelfstandiging van de bedrijven is



al een hele stap. Op zichzelf is dat ook juist. Dat is in wezen gebeurd met VSN en dat is in wezen gebeurd met sommige stadsvervoersbedrijven – sommige wel en andere niet. Waar het gaat om VSN, is collega Reitsma in zijn eerste termijn zelfs zover gegaan met te zeggen, dat er gesproken wordt over privatisering. Zover is de VVD-fractie op dit moment nog niet. Dat zeg ik er voor alle helderheid bij. Wij vinden dat je dat pas moet doen in een situatie van redelijk volledige mededinging. De belangrijkste reden daarvoor is gelegen in de "als, niet"-vraag. Als je niet overgaat tot vormen van marktwerking, wat gebeurt er dan in een verzelfstandigingsstrategie? Dan is het eindresultaat van die operatie dat je een aantal monopolisten op de markt hebt gezet, waar de overheid volstrekt geen greep meer op heeft. Ik ben nog niet vergeten dat in deze Kamer een zeer opgewonden discussie werd gevoerd over de gouden handdrukken bij VSN. Ik ben nog niet vergeten dat de minister daar door sommigen – naar mijn opvatting was dit zeer onterechte – op haar verantwoordelijkheid werd aangesproken. Ik wijs ook op de opwinding die hier, in deze Kamer, zeer regelmatig ontstaat over oneigenlijke concurrentie en concurrentievervalsende activiteiten van VSN, waarop je geen enkele invloed hebt in een situatie waarin er een structuurvennootschap is ontstaan.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Naar die concurrentievervalsing is onderzoek gedaan. Dat kun je zelfs privaatrechtelijk tegengaan, maar je kunt het ook publiekrechtelijk benaderen: het is gewoonweg misbruik maken van de overheidsregels. Als daar misbruik van gemaakt wordt, moet je dat bestrijden. Daar heb je alle mogelijkheden voor.

Wat betreft het andere element merk ik het volgende op. De HTM, hier in Den Haag, is verzelfstandigd. Dat wordt als voorbeeld gegeven voor het stedelijk openbaar vervoer, omdat wij daar zo tevreden over zijn met elkaar. Er zijn heel veel verzelfstandigde bedrijven. Ik hoor u nooit over Schiphol. U zegt zelf dat Schiphol zou moeten privatiseren. Als wij het hebben over verzelfstandigen en invloed van de overheid, kunt u daar ook genuanceerder over zijn.

De heer **Remkes** (VVD): Nee, voorzitter. Schiphol kan inderdaad naar mijn opvatting in een bepaalde vorm geprivatiseerd worden, omdat wij daar spreken over een internationale markt, waar internationale concurrentie is.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dan moet u het KLM en Martinair maar eens vragen; het is een monopolie.

De heer **Remkes** (VVD): Die zijn daar tegen – ik hoor daar trouwens wat wisselende verhalen over – omdat men vreest dat de concurrentiepositie een iets andere wordt. Men opereert op zichzelf in een concurrerende markt en dat is wat mij betreft ook het kernpunt van deze discussie. Om geïllustreerd te krijgen dat je niet eens hoeft te kijken naar een bedrijf in de vorm van een structuurvennootschap om tot de conclusie te komen dat ook onder de rechtstreekse vlag van een gemeente een bedrijf buitengewoon onbeheersbaar kan zijn, zou u het onderzoeksrapport inzake het gemeentelijk vervoerbedrijf te Amsterdam eens moeten lezen – ik heb dat voor de aardigheid gedaan – en dan de "als, niet"-vraag moeten stellen. Je moet je afvragen wat, als je het niet doet en het eindresultaat bestaat uit een aantal onafhankelijke bedrijven, dan de greep daarop en de mogelijkheden van de overheid zijn om die zaken te regelen, waarvoor hier gevreesd wordt als zijnde resultaat van marktwerking. Ik noem bijvoorbeeld kaartintegratie en onvoldoende coördinatie. Het betreft dat type bezwaren, die ik op zichzelf wel zie en waarop mijn antwoord is, dat de overheid het op een goede wijze kan reguleren en dat de markt zelf ook in enige mate disciplinerend werkt. Maar mijn stelling is dat een aantal van die bezwaren zich ook kunnen voordoen bij de verzelfstandigingsstrategie.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat is iets genuanceerder.

De heer **Remkes** (VVD): Voorzitter! Ik was zeer geïnspireerd door een artikel van een collega van ons in het Algemeen Dagblad van 22 maart 1997. Ik geef hieruit drie citaten:

1. Het zou goed zijn, als VSN met andere particuliere vervoerders gaat concurreren om subsidie van de overheid te krijgen;

2. Door aanbesteding dalen de kosten van busvervoer en wordt beter ingespeeld op de wensen van de klant.

3. Nederland moet daarom voortmaken met aanbesteding van het bus-, tram- en metrovervoer, zonder te korten op de subsidies.

Voorzitter! Die citaten waren mij uit het hart gegrepen. Zij zijn niet van een partijgenoot. De citaten zijn van collega Van der Ploeg, fractiegenoot van de heer Van Gijzel. Ik kom tot de conclusie dat er niet slechts een streep licht zit tussen de opvattingen die de heer Van Gijzel hier debiteert en de buitengewoon voortreffelijke opvattingen van zijn collega Van der Ploeg.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik snap dat u daardoor geïnspireerd raakt. Wij hebben die opvattingen van de heer Van der Ploeg gisteren nog eens in de fractie besproken. Mijn fractie is daar niet door geïnspireerd geraakt. Ik kan u in die zin geruststellen, dat ik namens de grootst mogelijke meerderheid van mijn fractie hier het woord voer.

De heer **Reitsma** (CDA): Bovendien is het bij de PvdA een beetje de gewoonte om op persoonlijke titel dingen te zeggen. Dat hebben wij gisteren ook weer gemerkt.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Daar is niets op tegen; dat kan de geest scherpen. Wij hebben daar een interessant debat over gehad, waarbij de heer Van der Ploeg precies de argumenten die u nu citeert, gewisseld heeft. Dat heeft hij al eens eerder gedaan. Mijn fractie raakt daar niet van overtuigd en ik denk dat dit terecht is.

De heer **Remkes** (VVD): Ik wilde daarmee onderstrepen, voorzitter, dat ook in partijpolitieke zin de zaken nog wel eens wat genuanceerder liggen dan uit dit debat zo af en toe blijkt.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Daarom heeft de heer Van der Ploeg wel eens een artikel geschreven over het onderwerp: waarom stem ik geen VVD?

De heer **Remkes** (VVD): Ik vond de argumenten in dat artikel, zoals de heer Van Gijzel zal begrijpen, wat minder overtuigend dan de argumenten in dit verhaal.

Voorzitter! Een andere suggestie die in dit debat wel gedaan wordt, is de suggestie dat er sprake zou zijn van een soort wildwestsituatie, terwijl wij spreken – de minister neemt dat ook terecht tot uitgangspunt – over vormen van beheerste en zeer geleidelijke introductie van marktwerking. Beheerst, omdat er gekozen wordt voor concurrentie om de weg, via concessies van zes jaar. En geleidelijk, omdat wij spreken over een invoeringstraject van veertien jaar. In de derde plaats hebben wij allerlei randvoorwaarden gesteld, bijvoorbeeld betrekking hebbend op de personele omstandigheden.

Voorzitter! Collega Van den Berg is zo vriendelijk geweest om mij het debatje van de vorige keer op dit punt met collega Reitsma, onder de aandacht te brengen. Deze heeft mij overigens nog steeds dat citaat niet geleverd. Maar ik kan nu wel even zeggen hoe het gegaan is. Collega Reitsma heeft toen al exact hetzelfde verwijt gericht aan het adres van de VVD-fractie. Ik ben daar toen niet op ingegaan. Het waren dus zijn eigen woorden die hij citeerde. Ik wens daarvan verschoond te blijven, als het gaat om dit soort zware verwijten.

De heer **Reitsma** (CDA): Het is wel aardig dat u nu probeert verstopper-tje te spelen. Waar het in essentie om gaat, is het volgende. De VVD-fractie heeft in november 1995 en in maart 1997 heel helder aangegeven dat, als je de arbeidsvoorwaarden bevriest en de voorstellen van de commissie-Laan integraal overneemt, je dan een groot stuk van de marktwerking en de efficiencyprikkel eruit hebt gehaald. Ik kan daar geen andere conclusie uit trekken dan dat u van oordeel bent, dat de concurrentie ook over de rug van de medewerkers in het openbaar vervoer gevoerd mag worden. Een andere conclusie kan ik niet trekken.

De heer **Remkes** (VVD): Voorzitter! Eén vraag in de richting van collega Reitsma: geeft hij toe dat hij mij zeer ten onrechte geciteerd heeft?

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik wil elke uitdrukking die ik ten onrechte citeer – ik heb gezegd dat ik het zal opzoeken, maar het is een dikke stapel – best terugtrekken, als dat inderdaad ten onrechte is

geweest. Maar laten wij niet muggenziften over het woord, maar laten wij helder aangeven wat de essentie is. En spreekt u, mijnheer Remkes, hier in het openbaar uit dat de VVD-fractie van oordeel is dat marktwerking, ook verplicht, absoluut niet over de rug van de medewerkers mag. Dat zou ik de winst, de helderheid van dit debat vinden. En dan hoort u mij er niet meer over. Maar spreekt u dat dan eens helder uit!

De heer **Remkes** (VVD): Ik heb vorige keer kanttekeningen geplaatst bij de optelsom: als je 80% van de kosten van het openbaar vervoer buiten haken plaatst, beperk je de concurrentie en de marktwerking aanzienlijk. Waar is die 80% op gebaseerd? Het gaat mij dus om de combinatie der dingen. En het gaat mij in dat verband met name om het indirecte personeel. Dat is inderdaad niet nieuw. Het gaat mij ook minder om het directe personeel. Ik heb dus kanttekeningen gezet bij de verplichting dat ook het volle pond van het indirecte personeel moet worden overgenomen. Het is niet juist en zeer onterecht om daarop het predikaat te plakken dat u er zojuist op plakte en dat u er al een aantal keren op heeft geplakt, mijnheer Reitsma. Dat lijkt mij alleszins misplaatst. Ik wil aantonen dat datgene wat u en collega Van Gijzel suggereren – namelijk dat er straks sprake zal zijn van zeer wilde toestanden – zeker niet het geval is. Een en ander gaat namelijk vergezeld van een aantal zeer zorgvuldige randvoorwaarden.

De heer **Reitsma** (CDA): De commissie-Laan is ingesteld naar aanleiding van toezeggingen. Er werd namelijk gedreigd met een staking in het openbaar vervoer. De minister heeft toen toezeggingen gedaan, waardoor de staking niet is doorgegaan. De commissie-Laan heeft twee kernpunten aangegeven. Het eerste kernpunt is dat bestaande CAO's gerespecteerd moeten worden en het tweede kernpunt is dat het indirecte personeel bij openbare aanbesteding moet worden overgedaan aan de volgende partij. Als je daarvan afstand neemt, wordt de winst die mogelijk bij marktwerking wordt behaald afgewenteld op de mensen die werken in het openbaar vervoer. Ook vandaag neemt u daar niet volledig afstand

van, mijnheer Remkes. U bent eigenlijk tegen de voorstellen van de commissie-Laan.

De heer **Remkes** (VVD): Dat is mij allemaal veel te zwart-wit. Er zitten buitengewoon waardevolle voorstellen bij, die de minister ook terecht overneemt. Ik vind ook dat er in de richting van het personeel op een beheerste, zorgvuldige wijze geopereerd moet worden. Maar op onderdelen plaats ik er inderdaad kanttekeningen bij. Dat is ook niet van vandaag. Dat heb ik gisteren en eergisteren ook al gedaan. Ik probeer de consequenties van mijn eigen opvattingen in allerlei opzichten goed voor ogen te krijgen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! De heer Remkes sprak ook mij aan. Hij stelde dat ik een beeld heb gegeven van wilde toestanden. Dat was het oorspronkelijke debat. Dat heeft ertoe geleid dat wij een proces in zijn gegaan met de commissie-Laan en dat er van die wilde toestanden niet zoveel overgebleven is. Dat heb ik vorige keer gewaardeerd. Het gaat nu om het volgende. Ik heb het citaat wél voor mij liggen. Op pagina 66 van het stenogram stelt u, mijnheer Remkes: "De productiviteit kan maar voor een deel doorwerken, eveneens door de bepaling van verplichte overname." Daarna stelt u: "Vooralsnog zie ik hierin een ernstige beperking van het thema 'markt' als instrument om de efficiency te verbeteren." De heer Reitsma voegde daaraan toe: over de rug van het personeel. Maar het gaat er in essentie om dat u zegt: ik neem afstand van de commissie-Laan, ik voel daar niks voor, ik wil de bescherming van de arbeidsvoorwaarden niet op die manier. Wij hebben er toen een debat met de minister over gevoerd. En de minister heeft toen aanbevelingen overgenomen van de commissie-Laan. Daarmee kunnen wij instemmen. Dus geen wilde toestanden wat mij betreft!

De heer **Remkes** (VVD): Voorzitter! Dan moet wij toch even terug. De afgelopen twee jaar is ook een proces van compromisvorming aan de orde geweest. De heer Van Gijzel heeft in het debat in het najaar van 1995 met name vanuit de personele invalshoek grote zorgen naar voren gebracht. Daarop is toen het

antwoord van de commissie-Laan gekomen. De minister heeft terecht geprobeerd om de fractie van de PvdA en andere fracties die deze zorgen hadden toch mee te krijgen. Zij heeft gezegd: ik neem dat zeer serieus. Dat had zij misschien anders ook wel gedaan, maar het zal voor haar ongetwijfeld een extra aansporing zijn geweest nadat de heer Van Gijzel zo indringend hierop wees. Maar dat proces van compromisvorming heeft dus plaatsgevonden. Dat heeft geleid tot de beheerste en zorgvuldige aanpak, zoals terug te vinden in de implementatienota. Ik heb ernstige politieke problemen met wat collega Van Gijzel nu doet. Op grond van het compromis dat er lag, zegt hij: nu wil ik de marktwerking niet meer. Als dat de houding is van de PvdA, ontstaat er een buitengewoon moeilijke politieke situatie. Ik verzoek collega Van Gijzel indringend, daar nog eens even – met het verleden in het achterhoofd – heel zorgvuldig naar te kijken.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): U bent er heel goed in om voor anderen de maat der zorgvuldigheid te hanteren. U heeft gezegd dat ik te veel een zwartwitbeeld schilder en dat ik tegen marktwerking ben. Ik heb destijds in het debat – ik zeg het uit het hoofd – drie essentiële voorwaarden genoemd: de financiering, het personeel en het materieel én de kwaliteit van het openbaar vervoer. Dat laatste is de kern van de discussie. Daar doen wij het allemaal voor. De heer Remkes kan nu zeggen: ik ben daar niet van overtuigd, ik wil wel doorgaan met marktwerking en trachten om de kwaliteit langs die lijn te versterken. Maar dan kan hij niet simpel zeggen dat ik daartegen ben. Hij polariseert daarmee zelf. En dat spijt mij. En wat het zwartwitbeeld betreft wijs ik erop dat ik vorige keer zelf over zwart-wit heb gesproken en wel in de richting van de heer Poppe. Daarbij citeerde ik Deng Xiao Ping. Of een kat zwart of wit is, dat maakt mij niet uit. Ik heb dus helemaal geen zwartwitbeeld. Het gaat erom dat er muizen worden gevangen. Het maakt mij niet uit hoe het openbaar vervoer wordt aangestuurd. Dat zal de klant ook een rotzorg zijn. Als het maar goed openbaar vervoer is! En daarover verschil ik van mening met de heer Poppe en klaarblijkelijk ook

met u, mijnheer Remkes. U wilt per se verplichte marktwerking.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! Mijn zwarte kat is helaas vorige week overleden!

De heer **Remkes** (VVD): Wat de kwaliteit van het openbaar vervoer als centrale doelstelling betreft hebben collega Van Gijzel en ondergetekende helemaal geen verschil van mening. Ik heb geprobeerd aan te geven dat ook de verzelfstandigingsstrategie die collega Van Gijzel neerzet, in wezen uit een oogpunt van de invloed van de overheid daarop exact dezelfde risico's kent als de strategie van de marktwerking. Dát is mijn stelling. De kwaliteit van het openbaar vervoer wordt terecht als maat der dingen genomen. En die is niet echt in het geding.

Waar het gaat om geleidelijkheid en beheerste vormen wil ik nog wel een poging doen om tot een compromis te komen. Dat sluit aan bij een gedachte die collega Van 't Riet vorige keer in het midden heeft gebracht. In de implementatienota staat: minimaal 35% in het jaar 2003. Stel dat wij ertoe zouden kunnen besluiten dat er in het jaar 2003 gespreid over Nederland 35% is aanbesteed. Het maakt mij niet uit of de minister dat regelt via wetgeving of in het decentralisatieproces, als het maar geregeld wordt. Die 35% voldoet aan de norm van een substantiële marktwerking. Anders kun je geen conclusies trekken. In het jaar 2003 zouden wij, via een evaluatiebepaling in de wet, zorgvuldig moeten evalueren en met elkaar moeten bezien of er sprake moet zijn van voortzetting of niet. Dat is niet wild. Dat is een zeer beheerst en zorgvuldig proces. Die 35% in het jaar 2003 is ongeveer 10% van het totale openbare vervoer. En dan praat ik nog niet over het spoorvervoer. Dan gaat het alleen om het BOS- en het streekvervoer. De BOV-gemeenten staan er dan nog buiten. Ik zou collega Van Gijzel willen vragen om er nog eens zeer indringend over na te denken, teneinde te proberen met elkaar tot overeenstemming te komen.

De heer **Reitsma** (CDA): De VVD-fractie sluit zich eigenlijk nu een beetje aan bij het voorstel dat de fractie van D66 in eerste termijn heeft gedaan.

De heer **Remkes** (VVD): Dat zeg ik net, ja.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik herinner mij dat u in uw eerste termijn twee belangrijke opmerkingen heeft gemaakt. U heeft gezegd dat voor u de eerste stap verzelfstandiging is en de tweede stap aanbesteding. U heeft gezegd dat die twee onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn en dat er dus sprake is van een verplichting.

De heer **Remkes** (VVD): De tweede randvoorwaarde betrof de centen.

De heer **Reitsma** (CDA): U heeft erbij gezegd dat het verplicht moet zijn, aangezien de taakstelling er anders niet afgaat. Dat ging al verder dan de minister wilde. Neemt u nu bij dit compromis gas terug ten aanzien van de vierde randvoorwaarde die u in eerste termijn gesteld heeft?

De heer **Remkes** (VVD): Neen, voorzitter. In aansluiting op wat er in eerste termijn door de verschillende woordvoerders is gezegd, doe ik nu een poging om er samen met de coalitiegenoten uit te komen. Ik vind namelijk dat dit een verantwoordelijkheid is die elk van de drie partijen in dit debat heeft. Het was steeds heel mooi. In de vorige ronde deed ook het CDA nog mee. Toen heeft de heer Reitsma ook bepaalde verwachtingen gewekt. Wat mij betreft is daar in dit debat een forse streep doorgehaald. Het is mij duidelijk dat wij er dus in coalitieverband uit moeten komen. Vanuit die verantwoordelijkheid doe ik dit voorstel, mij aansluitend bij een gedachte die collega Van 't Riet eerder in dit debat heeft geopperd. Het antwoord op de vraag of verzelfstandiging en aanbesteding nog aan elkaar gekoppeld zijn, is ja. Het antwoord op de vraag of de strategie van marktwerking nog voorwaardelijk is voor de financiële omvang luidt eveneens ja. Ik vind dat namelijk de verplichting in de richting van de belastingbetaler. De Kamer moet enige vorm van zekerheid krijgen dat de centen op een fatsoenlijke, verantwoorde en efficiënte wijze besteed worden als er meer geld in wordt gestopt. Ik heb ook vastgehouden aan de 35%.

De heer **Reitsma** (CDA): De conclusie van uw voorstel is de volgende. Als het verplichtende

karakter vervalt, dus vrijwillig of een experiment, minder dan 35%, dan zal wat betreft de VVD-fractie de taakstelling van 300 mln. niet vervallen.

De heer **Remkes** (VVD): Ik meen op dit punt helder geweest te zijn.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): De heer Remkes wil vasthouden aan de 35%. Wil hij dat dan bij wet gaan vastleggen en op die manier verplichten? Hoe wil hij organiseren dat die 35% totstandkomt? Hoe wil hij dat bij de provincies en de gemeenten neerleggen?

De heer **Stellingwerf** (RPF): In aansluiting hierop het volgende. Ik waardeer de compromispoging van de VVD-fractie. Mijn vraag is dan wel waarom deze fractie zo strak vasthoudt aan de 35%. Ik kan mij voorstellen dat er in dat percentage mogelijkheden liggen om dat compromis met elkaar te bereiken.

De heer **Remkes** (VVD): Wat betreft het percentage heb ik mij aangesloten bij het voorstel van de minister en bij hetgeen collega Van 't Riet daarover de vorige keer heeft gezegd. Je gaat voor jezelf namelijk na op welke manier wij er in dit debat uit kunnen komen. Maar het mag wat mij betreft ook 40% worden.

In feite heb ik al antwoord gegeven op de vraag van collega Vos. Wat mij betreft zou het aldus kunnen, dat de minister in het decentralisatieproces probeert tot convenantachtige afspraken met provincies en betrokken gemeenten te komen. Dat kan een lijn zijn. Dan behoeft je het dus in die zin niet perse in de vorm van een percentage in de wet op te nemen. Dan moet je in de wet overigens wel een aantal andere zaken regelen. Mocht dat niet mogelijk zijn, dan moet je het wel op een bepaalde wijze in de wet regelen. Dat maakt mij dus niet uit. Daarvoor geldt het gezegde van collega Van Gijssel: of de kat nu wit of zwart is, als die maar muizen vangt.

Voorzitter! Ik rond af met het indienen van een motie over de BOS-structuur.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, de wenselijkheid van duidelijke bestuurlijke verhoudingen op termijn met de mogelijkheid van integrale bestuurlijke aansturing;

van oordeel, dat voor de korte termijn in hoofdlijnen de keuze voor te handhaven BOS-gemeenten kan worden onderschreven;

tevens van oordeel, dat op middellange termijn gestreefd moet worden naar het opheffen van de BOS-structuur en naar het aanwijzen van de provincies als ontvangende instanties, waarbij gestreefd moet worden naar de ontwikkeling van criteria voor de mogelijkheid van doordecentralisatie van provincies naar (grotere) steden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Remkes, Van den Berg en Reitsma. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 7 (25088).

De heer **Remkes** (VVD): Voorzitter! Waar het gaat om de BOS-structuur zou voor de korte termijn dat lijstje met steden uitgebreid mogen worden met Lelystad en Den Helder, omdat die heel dicht in de buurt van de criteria van de minister komen en daar zelfs met een bepaalde interpretatie onder kunnen vallen.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Een van de kernpunten van het betoog van de heer Remkes ten aanzien van het vervoersbeleid rondom de grote steden, is dat je niet kunt verzelfstandigen zonder dat je marktwerking in het perspectief stelt. Dan dringt zich bij mij toch de vraag op waarom hij destijds met de heer Reitsma een motie ingediend heeft, waarin onder meer het volgende staat: spreekt uit dat de gemeentelijke vervoersbedrijven op zo kort mogelijke termijn extern verzelfstandigd zullen worden en spreekt uit dat het niet wenselijk is om binnen afzienbare tijd voor alle BOV-gemeenten te komen tot privatisering en tot aanbesteding van het openbaar vervoer. Ik snap niet hoe de heer Remkes die motie kan indienen en hij nu zegt dat het het meest onzinnige zou zijn om tot verzelfstandiging te komen.

De heer **Remkes** (VVD): Collega Van Gijssel vraagt nu naar de bekende weg, want bij de besprekingen over de tekst van die motie was hijzelf betrokken. Toen waren wij het er nog met elkaar over eens, dat je waar het gaat om de BOV-gemeenten...

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ik ben het ook nog steeds met die motie eens.

De heer **Remkes** (VVD): Dat begrijp ik wel. Er lag ook een helder politiek verschil van mening. Dat was dat de VVD-fractie in de motie wilde opnemen dat ook daar een strategie van marktwerking gevolgd zou moeten worden. Collega Van Gijssel bleek daartoe niet bereid. Derhalve hebben wij het in die motie gewoon in het midden gelaten. Als je praat over de strategie van marktwerking, met inachtneming van hetgeen ik zo-even heb gezegd over de evaluatie van het proces in 2003, mede onder verwijzing naar het beheerste proces, dan zul je in principe ook de BOV-gemeenten er niet van mogen uitsluiten. Wij kunnen de zegeningen van marktwerking toch niet onthouden aan de grote steden.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Mijn fractie is voorstander van de invoering van marktwerking in het stads- en streekvervoer, maar eigenlijk is dat nu niet het discussiepunt. Volgens mij zijn alle partijen daar namelijk voor, het gaat nu alleen om het karakter van vrijwilligheid of verplichting. Zoals ik in eerste termijn al heb aangegeven, zal genoemde invoering op een geleidelijke manier moeten plaatsvinden. D66 heeft daarom in eerste termijn het voorstel gedaan om de minister tot 2003 te volgen en daarom de 35% wat betreft de aanbesteding verplicht te stellen. Wij wilden de minister niet volgen in haar voorstel, nu al bij wet 100% verplichting van aanbesteding op de markt in 2005 te regelen. In 2003 zou een evaluatie moeten plaatsvinden van de gevolgen van het gevoerde beleid. Pas daarna kan de uiteindelijke beslissing worden genomen: wordt marktwerking voor 100% ingevoerd of blijft er sprake van vrijwilligheid? Als blijkt dat marktwerking desastreuze gevolgen heeft voor het openbaar vervoer – daar wil ik tegenover het CDA en de PvdA toch wel de nadruk op leggen – moet

de mogelijkheid open blijven het beleid rigoureuus te wijzigen. Zelf meen ik dat dit laatste niet zal blijken, maar mijn fractie wil het nu ingezette proces niet onomkeerbaar maken. Daarom dien ik de volgende motie in.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat een proces van marktwerking in het stads- en streekvervoer kan leiden tot efficiëncyprikkels, productverbetering en betere klantgerichtheid;

overwegende, dat bij invoering van marktwerking sprake moet zijn van een beheerst en geleidelijk proces met tussentijdse evaluatie- en beslismomenten;

verzoekt de regering in de nieuwe Wet personenvervoer een zodanige evaluatiebepaling op te nemen dat in het jaar 2003 sprake kan zijn van een werkelijke vrije keuze van de Kamer inzake de verdere voortgang van het proces van marktwerking in het stads- en streekvervoer;

verzoekt de regering voorts het streven dat in het jaar 2003, buiten het vervoer in de BOV-gemeenten, minimaal 35% van het openbaar vervoer, gespreid over het land, moet zijn aanbesteed, te betrekken bij het verdere decentralisatieproces en de voorbereiding van de wetgeving;

verzoekt de regering tevens het proces van verzakelijking, ontvlechting en verzelfstandiging van de OV-bedrijven in de BOV-gemeenten op zo kort mogelijke termijn verder te stimuleren en die gemeenten die reeds vooruitlopend op het voorziene tijdschema marktwerking willen realiseren, daartoe de gelegenheid te geven,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van 't Riet en Remkes. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 8 (25088).

De heer **Reitsma** (CDA): Zegt de

fractie van D66 met deze motie dat tot aan het jaar 2003 verplicht 35% via openbare aanbesteding aanbesteed moet zijn?

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

De heer **Reitsma** (CDA): Dat is helder.

In de eerste termijn heeft mevrouw Van 't Riet gezegd dat zij er niet voor voelde om een verplichting in de wet op te nemen. Dat was de essentie van haar bijdrage in eerste termijn. Hoe verhoudt zich dit nu tot haar uitspraak in eerste termijn?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Je kunt het bij wet regelen, maar dat is misschien helemaal niet noodzakelijk omdat je het ook in afspraken kunt regelen. Het lijkt mij verstandig dat de minister de afspraken die zij met de decentrale overheden zal maken, bijvoorbeeld bij convenant regelt. Dan hoeft een en ander niet in de wet te worden opgenomen.

Ik heb trouwens helemaal niet gezegd dat het niet in de wet moet worden opgenomen. Ik vind het gewoon niet nodig.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks):

Mevrouw Van 't Riet heeft echt een aantal keren letterlijk gezegd dat zij nu geen besluit tot verplichting wil opnemen en dat zij daarover pas in 2003 wil besluiten. De vorige keer was haar insteek toch echt anders dan nu. Toen had zij een aantal argumenten om het proces de kans te geven en in 2003 te bekijken hoe het ermee staat. Mijn vraag is toch waarom zij vandaag dan wel kiest voor de verplichting in de wet. Hoe verhoudt zich dat met haar vorige standpunt?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik heb niet gezegd dat ik voor de verplichting in de wet ben. Ik vind wel dat het bij afspraak geregeld moet worden, anders heb je geen verplichting. Het kan dus via een convenant worden geregeld. Ik heb heel nadrukkelijk gezegd dat ik de verplichting voor 100% in 2005 niet op wil nemen in de wet. Dat moet nu van tafel. Dat staat ook in de motie.

Ik wil nu niet zo hard zijn als in de eerste termijn. Als dat kan, dan mag het bij afspraak geregeld worden, maar als het bij wet geregeld moet worden om de 35%-verplichting te kunnen realiseren, dan mag dat wat mij betreft ook.

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

Mevrouw Van 't Riet is altijd groot voorstander geweest van vrijwilligheid. In het Scandinavische model is vrijwilligheid ook de drager van het geheel. Zij legt in de motie 35% vast en stelt dat je dat niet in de wet hoeft te regelen, maar dat je dat ook in convenanten mag doen. Ik kan dat toch niet anders zien dan een verplichting. Zij wil een convenant, als er maar wel 35% in komt te staan. Wat is dan de basis van het gesprek met de provincies? Dat is dan toch geen vrijwilligheid of overleg meer?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Wij leggen het de provincies inderdaad op. Die lijn wil ik op dit moment kiezen. De omkeerbaarheid van het proces in 2003 vind ik uitermate relevant. Dat zullen de provincies ook weten. De verplichting vind ik relevant omdat je het proces in werking moet zien te stellen. Als het goed werkt, kunnen wij ermee doorgaan en als het niet werkt, haken wij af. Dat vind ik een verantwoord voorstel waarin wij een verantwoordelijkheid moeten hebben.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ook D66 zoekt naar een compromis, naar een oplossing. Dat lijkt mij heel constructief. Aan mevrouw Van 't Riet stel ik dezelfde vraag als aan de heer Remkes: zijn zij zo flexibel dat het percentage ook naar 40 kan of naar 30?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): De minister heeft zelf het voorstel gedaan in een implementatienota. 35 lijkt mij een goed percentage om mee te gaan werken. Dat is het meest werkbare percentage en dat wil ik als uitgangspunt nemen.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik meen dat dit voor mevrouw Van 't Riet evenals voor de heer Remkes bij het zoeken naar een compromis geen keiharde randvoorwaarde is.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Als de decentrale overheden aangeven dat 40% beter is, dan zullen wij ons daar niet tegen verzetten.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Ik zie een duidelijke spanning. Mevrouw Van 't Riet zegt aan de ene kant dat zij omkeerbaarheid wil: in 2003 moeten wij nog kunnen zeggen dat

wij de verplichte marktwerking toch niet realiseren. Aan de andere kant legt zij de verplichte marktwerking nu wel vast.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik leg die vast tot 2003. Dat klopt.

De heer **Poppe** (SP): D66 wil kennelijk een vrijwillige verplichting. Als het via onderhandelingen moet gebeuren, met wie moet dan worden onderhandeld? VSN moet immers als los zand uit elkaar gejaagd worden. Moet met al die loszandclubjes onderhandeld worden? Hoe kun je dan regelen dat je op die 35% uitkomt? Kan mevrouw Van 't Riet dat uitleggen?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Je regelt het niet met VSN, hoewel zij dat misschien wel zouden willen. Wij regelen het met de decentrale overheden. Wij leggen het in feite op. Dat kunnen wij bij convenant regelen. De precieze vorm waarin is inderdaad de onderhandelingsbasis. De 35% is wat ons betreft niet de onderhandelingsbasis.

De heer **Poppe** (SP): De verplichting van 35% wordt dus getrapt. De provincies en niet de busondernemingen worden dus verplicht tot marktwerking, tot verzelfstandigen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Die regelen wij toch ook niet?

De heer **Poppe** (SP): Leg dan eens uit hoe het dan moet.

De heer **Reitsma** (CDA): Het is geen schande om in tweede termijn voor een ietwat andere insteek te kiezen dan in eerste termijn. Daar zeg ik geen onvertogen woord over. Ik wil toch dat mevrouw Van 't Riet uitlegt waarom zij nu voor een verplichting van 35% kiest. In eerste termijn zei mevrouw Van 't Riet dat zij nu alleen geen besluit tot verplichting wilde nemen. Dat mocht pas na 2003. Nu kiest zij wel voor die verplichting. Wat is haar inhoudelijke argumentatie daarvoor?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Misschien ben ik in eerste termijn niet duidelijk genoeg geweest. 100% verplichting voor 2005 kon voor mij absoluut niet aan de orde zijn. Dat is nog steeds zo, vandaar deze motie. Ik wil aangeven dat ik de 35%-verplichting tot 2003 – ik heb heel

duidelijk gezegd dat ik het idee van de minister tot 2003 volg – als een versnelling van het proces zie. Als je in de onderhandelingen met de lagere overheden aangeeft dat je wilt dat een proces in werking treedt – dat is de regiefunctie van de centrale overheid – en dat een kans kan krijgen in de periode tot 2003, dan vind ik dat je dat ook goed moet formuleren en vooral daarom een verplichting aan de decentrale overheden moet opleggen. Blijkt om welke reden dan ook dat het niet werkt – men krijgt de systematiek niet in de vingers of de percentages kloppen niet – dan vind ik dat de omkeerbaarheid van het proces van belang is. Dan kan het weer van tafel.

Voorzitter! Hierbij gaat het ook om de ontwikkelingsfunctie en de aanbesteding daarvan op de markt. Hierover verschil ik fundamenteel van mening met de heer Van Gijzel. Uit onderzoek blijkt dat in het buitenland in geen enkel geval sprake is van gehele aanbesteding van de ontwikkelingsfunctie. Wel zijn in sommige gevallen gedeelten van de ontwikkelingsfunctie aanbesteed. In de meeste gevallen hebben de overheden de ontwikkelingsfunctie in eigen hand gehouden. De minister heeft in haar eerste termijn aangegeven dat bij aanbesteding van alleen de uitvoeringsfunctie zeker positieve effecten zijn te verwachten. Wij steunen daarom van harte het voorstel van de minister – dat wil ik even benadrukken – om het aan de decentrale overheden over te laten om te besluiten of zij naast de uitvoeringsfunctie de ontwikkelingsfunctie aanbesteden. Een programma van eisen biedt voldoende mogelijkheden voor de decentrale overheid om bij aanbesteding van de ontwikkelingsfunctie te sturen.

Ik wil ook over de positie van de reiziger een aantal opmerkingen maken en ik wil daar een motie over indienen. Over de positie van de reiziger in het geheel maakt mijn fractie zich zorgen. De minister heeft in eerste termijn aangegeven dat zij in eerste instantie de consumentenbescherming niet centraal wil regelen, maar dat hiertoe in de toekomst wel kan worden besloten. Mijn fractie wil graag een aantal zaken aangaande de consument centraal regelen. Daarom dien ik de volgende motie in.

---

## Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening, dat de invoering van marktwerking in het openbaar vervoer niet ten koste mag gaan van de positie van de reiziger;

overwegende, dat het voorstel uit de implementatienota om de bescherming van de reiziger over te laten aan de zelfregulering van de markt te vrijblijvend is;

verzoekt de regering:

- aansluiting bij de Geschillencommissie Openbaar Vervoer voor bedrijven die openbaar vervoer willen gaan verrichten verplicht te stellen;
- de inspraak van de reiziger bij wet vast te leggen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van 't Riet. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 9 (25088).

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik ga in op de opmerking die de minister in de brief maakt over de bezuiniging en de koppeling tussen decentralisatie en marktwerking. Als wij doorgaan op de huidige manier, wordt het immers een zootje. Als PvdA en CDA in meerderheid zeggen tegen marktwerking te zijn en daarbij een koppeling met de decentralisatie en de bezuinigingen maken, komen wij in een patstelling terecht waar wij echt uit moeten komen. Het openbaar vervoer is hier immers niet mee gediend. Op dit moment geven de vervoersresultaten aanleiding tot zorg. Ik formuleer het dan als een understatement. Wij proberen de vernieuwing van het openbaar vervoer te realiseren om een beter product te krijgen en om ervoor te zorgen dat het openbaar vervoer beter werkt. Vandaar de incentives en prikkels die wij willen inbrengen. De manier waarop een en ander moet plaatsvinden staat nu ter discussie, maar de huidige patstelling mag niet betekenen dat er helemaal niets gebeurt en dat de decentrale overheden ook niet weten waar zij aan toe zijn. Ik leg er daarom

de nadruk op dat D66 vindt dat in ieder geval per 1 januari de decentralisatie moet doorgaan. Wat ons betreft zijn de bezuinigingen van tafel. Anders kan een vernieuwing van het proces niet worden gerealiseerd.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik vind dit aardig om te horen. Ik zou er van ganser harte mee kunnen instemmen als de bezuinigingen van tafel zijn. Mevrouw Van 't Riet gaat ervan uit dat de bezuinigingen van tafel zijn. Geeft mevrouw Van 't Riet hier aan, bevestigt door de minister, dat de bezuinigingen van tafel zijn? Dan ben ik bijna bereid om het wetsvoorstel blanco door de Kamer te loodsen! Geeft mevrouw Van 't Riet deze garantie? Daar draait het immers allemaal om.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Mijnheer Reitsma, volgens mij ben ik geen minister en kan ik dus geen bezuinigingen van tafel halen.

De heer **Reitsma** (CDA): Mevrouw Van 't Riet gaat ervan uit dat de 300 mln. van tafel is. De heer Remkes denkt daar heel anders over. Dat heb ik net gehoord. Wat gebeurt er als dit nu niet het geval is?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dan kom ik weer op het zootje en de huidige patstelling. Ik vind dat de bezuinigingen van tafel moeten. Wij hebben dat al sinds de eerste begroting in deze periode aangegeven.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wie heeft deze bezuinigingen ook al weer bedacht?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): CDA en PvdA.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Mevrouw Van 't Riet weet dat wij daar altijd afstand van hebben genomen.

De heer **Reitsma** (CDA): De regering regeert.

De **voorzitter**: Wij zijn bezig met het antwoord van mevrouw Van 't Riet op de interruptie over de 300 mln. Het woord is aan mevrouw Van 't Riet.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik weet niet of de heer Van Gijzel op dit punt

een persoonlijke mening heeft gelanceerd in de vorige kabinetsperiode. Ik wil trouwens ook wel iets zeggen over de marktwerking. De voorstellen van de commissie-Broekx plus het hele verhaal over de marktwerking komen ook uit het vorige kabinet. Ik snap dus niet waar het CDA en de PvdA in godsnaam mee bezig zijn.

De heer **Reitsma** (CDA): De pot met hutspot wordt nu helemaal volgestopt! Het kan ook allemaal waar zijn. Er zijn echter ook verkiezingen geweest en daar moet men zijn conclusies uit trekken en een verstandig beleid voeren. D66 sluit zich hier in feite aan bij de wens van CDA en PvdA om de bezuinigingen van tafel te halen. Ook D66 vindt anders de decentralisatie niet verantwoord.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Die koppeling heb ik nooit gelegd.

De heer **Reitsma** (CDA): Mevrouw Van 't Riet heeft gezegd ervan uit te gaan dat er een garantie is dat de bezuinigingen van tafel zijn en dat er dus geen enkele belemmering is voor decentralisatie.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): De heer Reitsma legt deze koppeling. Ik heb die nooit gelegd. De koppeling tussen decentralisatie, bezuiniging, marktwerking en bekostiging is door hem gelegd. Daarom is het proces met een jaar vertraagd! Dat heb ik altijd betreurd. Mijn wens is dat de bezuinigingen van tafel worden gehaald. Ik hoop daarom dat de minister dit in onderhandeling met het kabinet kan realiseren. Ik vind het als lid van de politieke groepering D66 niet te rijmen dat een vernieuwingsproces wordt ingegaan met een enorme bezuinigingsronde.

De heer **Reitsma** (CDA): Prima!

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat is niet nieuw!

De heer **Reitsma** (CDA): En als de minister in dit debat niet klip en klaar zegt dat de bezuinigingen van tafel gaan? Wat is dan de politieke conclusie van mevrouw Van 't Riet? Moet de minister dan doorhuppelen met decentralisatie, marktwerking en een verplichting van 35%?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): De heer

Reitsma koppelt processen aan elkaar die ik niet aan elkaar wil koppelen. Ik vind de decentralisatie van belang. Deze moet doorgaan, ook als de bezuinigingen niet ongedaan gemaakt worden. Het proces van marktwerking moet eveneens doorgaan, ook als de bezuinigingen niet van tafel zijn. Daarnaast blijf ik van mening dat deze wel van tafel moeten, omdat de koppeling tussen bezuiniging en vernieuwingsproces niet geëigend is.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik trek nu als harde conclusie dat D66 eigenlijk vindt dat de bezuinigingen van tafel moeten. Als het kabinet daartoe niet bereid is, moet de decentralisatie toch beginnen. De provincies moeten het dan uit eigen pot maar bijplussen. Dat is leuk decentraliseren! Ik vind dat mevrouw Van 't Riet als lid van een regeringspartij haar verantwoordelijkheid moet nemen om het kabinet zover te krijgen dat de bezuinigingstaakstelling van tafel gaat. Dat is echte decentralisatie. Pas dan worden de provincies serieus genomen. Dat is echt opkomen voor de reiziger.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik ben dat ook van plan. Ik doe daar elk jaar moeite voor en dat zal ook dit jaar weer gebeuren. Wat mij betreft gaan de bezuinigingen inderdaad van tafel, maar de koppeling die de heer Reitsma legt kan ik niet volgen. Bovendien vind ik het frappant dat het CDA met het verhaal komt dat de provincies de decentralisatie niet willen, ook als de bezuinigingen van tafel zijn. Ik heb geen enkele brief gehad waarin dat staat.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Vindt mevrouw Van 't Riet het verantwoord dat decentralisatie wordt doorgevoerd, dat er een nieuwe systematiek komt en dat er sprake is van 35% verplichte marktwerking in het geval de bezuiniging van 360 mln. in het jaar 2001 op tafel blijven liggen?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik vind het niet gewenst. Ik vind het echter verantwoord dat het vernieuwingsproces doorgaat. De decentralisatie moet dus doorgaan. Daarin kunnen voldoende prikkels zitten om het product openbaar vervoer te verbeteren. Ik vind het ongewenst dat hier een bezuiniging aan vast zit. Ik hoop en verwacht dat het kabinet de bezuinigingen ongedaan maakt.

Ook als dat niet lukt, mag het vernieuwingsproces niet stagneren. Daarom heb ik bezwaren tegen de gelegde koppelingen en de daardoor ontstane patstelling. Nu gebeurt er helemaal niets en hebben wij helemaal geen OV-product meer dat efficiënt werkt.

Ik kom bij de monopoliepositie en de VSN. Op dit punt heb ik een motie medeondertekend. Ik vind het van belang dat het duidelijk wordt dat de gemeenschappelijke taken waarop de VSN heeft gehamerd, de vernieuwing, de Interliner, in een holding worden ondergebracht waarvan de dochters aandeelhouder kunnen zijn. Het lijkt mij ontzettend belangrijk dat dit proces in werking treedt. Ik roep de minister dan ook op om dit mee te nemen in de onderhandelingen met de VSN.

Over de bekostiging hebben bij gisteren het debat niet kunnen afronden. Ook toen zaten wij met tijdsproblemen. Ik wil aan de minister het volgende meegeven. Ik heb nogal wat bezwaren tegen de bekostigingssystematiek geuit, met name op het niet eenvoudige karakter daarvan. Ik vraag de minister toch om het proces in te gaan. De bekostiging is een belangrijk element van de decentralisatie. Dit moet uitermate goed gemonitord worden. Dat geeft ook de Raad voor de financiële verhoudingen aan. Ook het evaluatiemoment dat zij voorstellen en dat de minister wil volgen, moet meegenomen worden. Als dat zorgvuldig gebeurt, kan ik met dit proces meegaan.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Voorzitter! Mijn allereerste opmerking heb ik gisteren ook gemaakt. Ik vind dat de minister vandaag helderheid moet geven over wat zij van plan is met de bezuinigingen. Wat ons betreft moeten die van tafel. De minister laat hierover al te lang onduidelijkheid bestaan, terwijl zij de anderen vraagt om wel duidelijk te zijn. Zij kan van bedrijven, gemeenten en provincies niet vragen om meer reizigers te vervoeren, terwijl er een gigantische bezuinigingsoperatie aan komt. Kortom, hier moet wat mijn fractie betreft duidelijkheid over komen.

De marktwerking is een van de essentiële onderdelen van de discussie. GroenLinks is daarover duidelijk geweest. Wij zien aan de wijze waarop de minister de

verplichte marktwerking wil doorvoeren zeer grote risico's kleven. Wij zijn er absoluut een tegenstander van. Wij zien wel de noodzaak van een aantal andere zaken die de minister wil invoeren, namelijk het prestatiegerichte bekostigingssysteem, meer vrijheden voor openbaarvervoerbedrijven bij de introductie van nieuwe productformules en een verzelfstandiging van OV-bedrijven. Dit zijn belangrijke elementen. Ik zou die zaken dan ook zeker willen doorzetten, maar de marktwerking lijkt ons nu nog te riskant. Ik zou de Kamer dan ook een motie willen voorleggen.

---

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van oordeel, dat de samenloop van de decentralisatie van bevoegdheden voor het openbaar vervoer en de introductie van marktwerking aanzienlijke risico's met zich meebrengt;

overwegende, dat praktijkervaring met de aanbesteding van netwerken in Nederland nog nergens is opgedaan;

voorts overwegende, dat geen enkele zekerheid bestaat over de toegevoegde waarde van introductie van marktwerking voor het verbeteren van de kwaliteit van het openbaar vervoer;

spreekt als haar mening uit dat eerst de resultaten van de decentralisatie, de introductie van een nieuw, prestatiegericht bekostigingssysteem en de effecten van grotere vrijheden voor OV-bedrijven om nieuwe producten te introduceren moeten worden afgewacht alvorens definitieve besluiten te nemen over de verplichte aanbesteding van het openbaar vervoer,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 10 (25088).

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Voorzitter! Ik heb de minister de

vorige keer verzocht, ervoor te zorgen dat er een nationaal reisinformatiesysteem komt en dat ieder bedrijf verplicht wordt, daaraan mee te werken. Zij is daar niet op ingegaan, zodat ik ook daarover een motie indien.

---

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van oordeel, dat de beschikbaarheid van goede reisinformatie van essentieel belang is voor een goede toegankelijkheid van het openbaar vervoer;

overwegende, dat in de implementatienota geen waarborgen zijn opgenomen die een geïntegreerd, nationaal reisinformatiesysteem garanderen;

verzoekt de regering in de Wet personenvervoer:

- een nationaal reisinformatiesysteem een wettelijke basis te geven;
- de verplichting op te nemen voor vervoerbedrijven waaraan een concessie wordt gegund om openbaar vervoer te verzorgen, deel te nemen aan het nationaal reisinformatiesysteem;
- de mogelijkheid te creëren om bedrijven verplicht te laten bijdragen aan de kosten van instandhouding,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 11 (25088).

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Voorzitter! Binnenkort worden wij geconfronteerd met veel duurdere reisinformatie. De minister heeft in antwoord op Kamervragen gezegd dat zij daar niet blij mee is, maar dat zij ook geen mogelijkheden heeft om deze ontwikkeling te beïnvloeden. Dit maakt alleen maar duidelijk dat een dergelijk nationaal reisinformatiesysteem een plek in de wet moet krijgen.

De heer **Remkes** (VVD): Voorzitter! Is mevrouw Vos het met mij eens dat de gang van zaken op dit punt de



stelling onderstreept dat ook bij zelfstandige bedrijven de overheid een aantal processen niet meer kan beheersen?

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Ik zie inderdaad dat een aantal zaken op dit moment niet goed lopen, maar mijn punt is dan ook juist dat de overheid ervoor moet zorgen dat zij daar grip op krijgt, dat zij daar invloed op kan uitoefenen. Daarom zeg ik: leg het vast als een verplichting.

De heer **Remkes** (VVD): Dat de wetgever hierin een belangrijke verantwoordelijkheid kan hebben, daar zijn wij het op zichzelf in een aantal opzichten niet over oneens. Het gaat mij er echter om dat er nu in de discussie een beeld gevormd wordt waarbij enkele zaken als nadeel van een proces van marktwerking aangemerkt worden, terwijl exact dezelfde nadelen zich kunnen voordoen bij een proces van verzelfstandiging, wat u en anderen wel willen.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Voorzitter! Ik denk dat verzelfstandiging een grote meerwaarde heeft, maar er zijn natuurlijk nog andere dingen van belang, zoals een meer op prestatie gericht bekostigingssysteem. Dat vind ik zelfs nog belangrijker. Al met al kunnen wij een heel stuk vooruit komen, denk ik, maar marktwerking blijf ik een te riskante operatie vinden, onder andere in verband met de sociale functie van het openbaar vervoer. Het argument dat u nu naar voren brengt, overtuigt mij eerlijk gezegd niet van de juistheid van een andere mening.

Voorzitter! Mijn fractie heeft bij een andere gelegenheid een motie ingediend waarin gevraagd wordt, bij het tot stand komen van Vinexlocaties al in een heel vroeg stadium voor een goede openbaarvervoervervoorziening te zorgen. Deze motie zou ik graag bij deze beraadslaging willen betrekken. De kern ervan is dat er in ieder geval een voorziening moet worden getroffen ter dekking van de exploitatiekosten in de aanloopfase.

De heer **Remkes** (VVD): Voorzitter! Ik heb uit de brief van de minister de conclusie getrokken dat zij dat al heeft toegezegd.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Ik heb die conclusie absoluut niet getrokken, te meer daar de minister nu geen enkel concreet voorstel doet om dat te regelen. Wij praten er al jaren over, het is een urgente zaak en ik wil er dan ook meer duidelijkheid over.

De **voorzitter**: Des te meer reden om er nog even over van gedachten te wisselen. De motie-M.B. Vos/Stellingwerf (24054, nr. 15) wordt dus verder bij deze beraadslaging betrokken. De minister zal er wel een oordeel over geven. Gaat u verder, u heeft nog één minuut.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Dat vermoedde ik al, voorzitter.

Wij hebben gepleit voor een uniform aanbestedingsreglement. Graag nog een reactie van de minister daarop.

De heer **Remkes** (VVD): U wilt dus geen marktwerking, maar wel een aanbestedingsreglement?

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Als het dan toch tot marktwerking komt, dan vind ik dat één aanbestedingsreglement moet zijn. Mijn korte spreektijd maakt het moeilijk, dat soort nuances meteen aan te brengen.

Ik vind het ook van belang om de overheid grip op de tarieven te laten houden. Ik pleit er dan ook voor dat de rijksoverheid ook in de toekomst een landelijke bandbreedte voor tarieven kan bepalen.

Verder maak ik mij nog steeds zorgen over de positie van het personeel dat hier indirect bij betrokken is en ik sluit mij aan bij de opmerkingen van de heer Reitsma hierover.

Ten slotte de BOS-gemeenten. Ik vind dat de minister nauwelijks is ingegaan op argumenten van de Kamer om daar wat ruimer mee om te gaan. Ook mijn fractie pleit ervoor, enkele steden die nu op de wip zitten – ik noem Lelystad, Vlissingen en Middelburg – toe te voegen aan de lijst van steden die voor die status in aanmerking komen, desnoods onder voorwaarde dat zij er een aantal jaren mee mogen werken en dat wij dan bekijken, hoe het loopt.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Dit is de tweede termijn van een notaoverleg, dus ik begin graag met dank aan de minister voor

haar antwoord in eerste termijn, al moet ik concluderen dat het niet de beoogde helderheid heeft gebracht die wij op andere momenten na een eerste termijn van deze minister wel hebben verkregen. Maar dat is op zichzelf ook niet verbazend. Ik heb er in eerste termijn op gewezen dat wij bezig zijn met een operatie die ten minste drie belangrijke te onderscheiden aspecten heeft, namelijk marktwerking, decentralisatie en nieuwe financiële verhoudingen. Dit zijn elementen die elkaar beïnvloeden en ze bevatten ook een aantal onzekerheden. Bovendien is de politieke situatie nog moeilijker, omdat sommige fracties die elementen aan elkaar koppelen. De een koppelt decentralisatie aan nieuwe financiële verhoudingen of aan het van tafel halen van de bezuinigingen, de ander koppelt decentralisatie aan marktwerking, zoals ook de minister enigszins doet. Dat maakt de zaak nog ingewikkelder.

Wij moeten natuurlijk goed voor ogen houden, wat het doel hiervan is. Ik denk aan de dubbele doelstelling: vergroting van het aandeel van het openbaar vervoer in de totale mobiliteitsontwikkeling en verhoging van de kostendekking. Die dubbele doelstelling blijft in stand, maar er is geen sprake van een zo nauwe verwevenheid dat die twee zaken tegelijk gerealiseerd zouden kunnen worden. Ik heb de vorige keer gezegd dat het een op het ander moet volgen.

Hoe dan ook, het is voor mij essentieel om op te merken dat marktwerking voor ons geen doel op zichzelf is, maar hooguit een middel om de doelstelling die wij nastreven te bereiken. Het is ook zeer onzeker of marktwerking als zodanig ons aan beter openbaar vervoer helpt. Het kan, maar het is niet zeker. Ik heb minder geloof in marktwerking dan dit parse kabinet en zeker dan deze liberale minister. Het is bovendien de vraag of de randvoorwaarden voor de totale operatie vervuld zijn. Wat mij betreft behoort daartoe dat de huidige bezuinigingen eigenlijk van tafel zouden moeten. Ik hoor daar graag meer over.

Een ander punt dat voor onze fractie zwaar weegt, is de sociale functie van het openbaar vervoer. Ik ben nog eens bevestigd in mijn zorg op dit punt door het belangwekkende en goede advies van de Raad voor de financiële verhoudingen. Er is al

uit geciteerd en ook gisteren hebben wij het er al even over gehad. Ik citeer nogmaals: "Eén van de mogelijke risico's van de introductie van marktwerking is dat de sociale functie van het openbaar vervoer in de knel komt. Op dit moment bestaat daarin nog te weinig inzicht." Dit vind ik een belangrijk punt en het houdt voor mij een te groot risico in om op dit moment groen licht te geven voor marktwerking als verplichte richting. Ik ben wel voor ruime mogelijkheden om proeven te nemen, op basis van vrijwilligheid, maar niet voor een formele koppeling in welke zin dan ook, dus ook niet voor het koppelen van een aanbestedingsplicht aan het wetsvoorstel dat de decentralisatie betreft. Ik meen dat met name de minister dat de laatste keer heeft gedaan en ik vind dat zij daardoor zelf de voortgang van de decentralisatie ernstig in gevaar brengt. Volgens mij doet ze dat bewust en ik vind dat nogal wat. Ik ben het daar niet mee eens, maar ik hoor graag de opstelling van de minister. Hier is overigens wettelijk gezien geen formele koppeling. De minister legt een politieke of beleidsmatige koppeling, maar geen wettelijke want die zit niet in de wet.

Dit leidt tot de volgende vraag naar het volledige wetgevingsproces. De minister weet dat ik daarvan bij de discussie over de verzelfstandiging van de NS een punt heb gemaakt. De Kamer heeft een motie van ons hierover gesteund. Eigenlijk moet dit soort belangrijke operaties gedekt worden door wetgeving. Iedereen praat nu over convenanten, beleidsvoornemens, enz., maar het is mijn vaste overtuiging dat deze ingrijpende operaties bij wetgeving geregeld moeten worden. Wij draaien altijd de volgorde om, eerst beginnen we met de operatie en achteraf leggen we de zaken in de wet vast. Dat is een verkeerd gebruik van het wetgevingsinstrument. Ik pleit ervoor om hier eens goed naar te kijken. Eigenlijk is er eerst een integrale herziening van de Wet personenvervoer nodig. Daar kunnen dan zaken als verplichte aanbesteding, verplichte marktwerking, enz. in worden gelegd.

Er is nog gesproken over BOS/BOV. Gisteren heb ik gepleit voor duidelijke bestuurlijke verhoudingen. Daartoe verwijs ik naar de motie die collega Remkes mede namens mij heeft ingediend. In het

vorige debat heb ik al vragen gesteld over de consumentenbescherming en de positie van ROVER daarin. ROVER krijgt wat dat betreft een te ondergeschikte rol in de verschillende gremia. Ik krijg hier graag een reactie op. Ik sluit mij wat de Vinex-locaties betreft aan bij de vragen die hierover zijn gesteld. Wij komen hierop terug naar aanleiding van de ingediende motie. Ik had nog een vraag over de positie van het railvervoer in de aanbestedings-systematiek, maar ook breder gezien. Hoe gaat het met het toekomstige beheer van het railvervoer in het regionale vervoer? Als we dezelfde handelwijze toepassen als bij de totale railinfrastructuur is het een overheidszaak. Dit geldt ook voor railsystemen in regionaal verband. Vindt hier ook een verzelfstandiging plaats? Ik denk hierbij bijvoorbeeld aan de grote steden.

Afrondend merk ik op dat het verstandig is als we na dit debat zo spoedig mogelijk wetsontwerp 24686 plenair agenderen. Dit had allang gemoeten. De minister heeft hier recht op, dat heb ik al eerder betoogd. Dan moet blijken hoe de politieke wind waait. We kunnen nog wel een paar keer overleg voeren, maar nu moeten politieke conclusies worden getrokken. Het voorliggende wetsvoorstel is daar procedureel het beste moment voor.

De heer **Reitsma** (CDA): Als de minister in dit debat de koppeling handhaaft van decentralisatie met verplichte marktwerking, welke conclusie trekt u dan? Het is namelijk een politieke koppeling.

De heer **Van den Berg** (SGP): De minister kan die koppeling wel leggen, maar het staat niet in de wet. Ik ga daar dus niet van uit, dat zou zeer oneigenlijk zijn. Nogmaals, juridisch is er geen koppeling. Er zal dan een motie moeten worden ingediend waarin staat dat dit niet de wens van de Kamer is. Als de minister de koppeling politiek handhaaft, loopt zij het risico dat de Kamer het wetsvoorstel om die reden verwerpt. Maar dat zou oneigenlijk zijn.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik kan het ook intrekken.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Na twee maanden de mogelijkheid te hebben gehad tot

reflexie komt vandaag de tweede termijn over de marktwerking. Na herlezing van het verslag van de eerste termijn kan men tot de conclusie komen – al lijkt het er vandaag niet erg op – dat het op zich een duidelijke discussie was. Het enige probleem is dat de uitkomst weinig eenduidig is. In de achterliggende maanden is er meer gebeurd. We hebben namelijk ook een discussie gevoerd over de contractsector in het spoorvervoer. Hier was sprake van een vergelijkbare patstelling. Wij zien die discussies in elkaars verlengde. Mijn fractie heeft in eerste termijn aangegeven dat zij geen principieel tegenstander is van een grotere mate van concurrentie in het openbaar vervoer. Concurrentie niet als doel, maar als instrument om meer reizigers en reizigerskilometers te genereren. Het begrip marktwerking is voor sommigen belast. De minister stelt concurrentie onder strikte concessievoorwaarden voor. Zij sprak over een gebedeelde of gecontroleerde marktwerking. Zij heeft hierop een genuanceerde visie. Op een groot aantal onderdelen heeft zij duidelijk gemaakt dat zij het niet alleen bij woorden wil laten. Zij wil de randvoorwaarden concreet invullen. Ik zet ze op een rij: een goede oplossing voor het personeel, een constructie voor het poolen van materieel, geen marktwerking als bezuinigingsmiddel, de mogelijkheid tot herinvesteren van efficiencywinst, de mogelijkheid om in te grijpen in de tarieven als de prijzen de pan uitrijzen, een eenduidig kaartstelsel, de eis van netwerken en aansluiting tussen de netwerken, de mogelijkheid om de verschillende modaliteiten apart aan te besteden, de eis van reciprociteit, een gefaseerde introductie en de mogelijkheid om de gehele operatie zo nodig stop te zetten in 2003.

Bij al deze goede punten moet het duidelijk zijn dat wij de bezuiniging van tafel willen hebben. Dat is voor ons een voorwaarde. Dit moet een onderdeel zijn van een te smeden compromis. Het probleem spitst zich toe op de verplichting voor de decentrale overheden om aan te besteden. Toch meen ik dat het mogelijk moet zijn om tot consensus te komen. De minister heeft zelf al gezegd dat 35% in 2003 gespreid over het land aanbesteed moet worden. Gekoppeld aan de mogelijkheid om het proces, zo nodig, terug te draaien, moet hierover toch

overeenstemming te bereiken zijn. Er zijn al een paar pogingen gedaan, onder andere door de fractie van D66. Wij kunnen het percentage van 35 in 2003 als een grootschalig experiment beschouwen. Bij de contractsector kan straks een soortgelijke constructie worden gekozen. Desnoods kan voor een lager percentage worden gekozen, bijvoorbeeld 25. Die overige 65 of 75% kan in die experimenteertijd door de decentrale overheden zelf worden gerund. In 2003 kan dan een heel goede vergelijking worden gemaakt. Dit kan de oplossing zijn.

Zowel de minister als de PvdA-fractie heeft duidelijk gemaakt dat een opening in de vorm van experimenten een oplossing kan bieden. Zelfs de heer Reitsma heeft in tweede termijn gezegd dat een vorm van verplichting in een experiment principieel aanvaardbaar is. Bij alle twijfel lijkt deze constructie werkbaar. Het moet mij overigens van het hart dat de scherpe insteek van de VVD-fractie in eerste termijn het draagvlak en het zoeken naar een oplossing te laat in gang heeft gezet. Zij heeft het draagvlak in eerste termijn niet vergroot. Nu heeft de heer Remkes een ultieme poging gedaan waarvoor ik hem erkentelijk ben.

Ik wil mijn termijn afsluiten met het indienen van twee moties.

---

#### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de regering ernaar streeft dat in 2003 voor 35% van het regionaal openbaar vervoer sprake is van aanbesteding;

overwegende, dat het wenselijk is deze aanbesteding in belangrijke mate te zien als een experiment en dat het in dat licht wenselijk is te kiezen voor een niet al te ambitieuze omvang van de aanbesteding;

verzoekt de regering het percentage vast te stellen op 25 in 2003,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 12 (25088).

De heer **Reitsma** (CDA): U zei dat u ook kan instemmen met de lijn van D66 die 35% voorstelt. Hoe verhoudt zich dat met elkaar?

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik heb naar ik hoop duidelijk gemaakt dat wij een oplossing voor dit probleem moeten zoeken. Dit vraagt van iedereen op verschillende punten de bereidheid om een stap te zetten. 35% is voor mij geen heilig getal, het is een arbitrair percentage dat ook lager kan. Vandaar deze stap.

De heer **Reitsma** (CDA): Uw ideaal is dus 25%, maar u kunt leven met het compromis van 35% verplicht.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Inzake dit percentage heb ik geen idealen.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik weet niet wat de betekenis van een motie dan nog is.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik ben er duidelijk over geweest dat het gaat om het zoeken naar een gemeenschappelijke oplossing.

**De voorzitter:** Wij hebben ontzettend weinig tijd. De heer Stellingwerf wil nog een motie indienen. Ik stel voor dat hij dit doet. Daarna hebben wij nog twee sprekers en dan schors ik voor twee minuten. Dan heeft de minister nog hooguit een uur. Anders moet ik naar het middel grijpen dat ik geen interrupties meer toelaat.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De heer Stellingwerf probeert een weggetje tussen de verschillende partijen te vinden, wat ik waardeer. Ik wil dat nog even verkennen. Hij hecht niet echt aan het percentage en kiest voor de benadering dat hij de marktwerking wil kunnen toetsen op het effect. Als ik het goed begrijp, wil hij een experiment of liefst iets op vrijwillige basis tot stand brengen in een dusdanige omvang, dat het echt getoetst kan worden of marktwerking effect heeft.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Het gaat mij om een grootschalig experiment, waarvan in ieder geval een onderdeel verplicht is. Als je het niet zo doet, krijg je in 2003 naar mijn mening geen reële uitkomst. Ik stel een groot percentage, 75, als

vrijwillig voor en 25 als verplicht. Dan kun je de zaken in 2003 goed vergelijken en kun je gefundeerd conclusies trekken.

**De voorzitter:** Ik stel voor dat de heer Stellingwerf nu verder gaat met zijn motie.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Mijn laatste motie gaat over het apart aanbesteden van de verschillende modaliteiten. Ik heb er in eerste termijn over gesproken en zal er nu niet meer op ingaan. Het lijkt mij van belang dat bij de eerste maal van aanbesteding de verschillende modaliteiten afzonderlijk worden aanbesteed.

---

#### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de NS en grote gevestigde streekvervoersondernemingen bij de aanbesteding van de verschillende modaliteiten in het regionaal openbaar vervoer vanwege hun schaal en expertise in een riantie uitgangspositie verkeren ten opzichte van nieuwe aanbieders;

overwegende, dat het mogelijk is dat genoemde ondernemingen een samenwerkingsverband vormen en een geïntegreerd pakket aanbieden waarin alle modaliteiten zijn opgenomen, zodat het voor nieuwe aanbieders zeer moeilijk zal worden om een positie op de markt te veroveren;

constaterende, dat een dergelijke ontwikkeling niet in lijn is met de beoogde marktwerking;

overwegende, dat het met het oog hierop wenselijk is de verschillende modaliteiten afzonderlijk aan te besteden, waarbij een goede afstemming tussen de modaliteiten een vereiste is;

verzoekt de regering de regionale overheden ertoe te verplichten bij de eerste aanbesteding de verschillende modaliteiten afzonderlijk aan te besteden,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 13 (25088).

Mevrouw **Aiking-van Wageningen** (AOV): Voorzitter! Na alles wat er gezegd is, kan ik heel kort zijn: het compromisvoorstel dat de heer Stellingwerf naar voren heeft gebracht, komt overeen met de opvattingen van onze fractie. Onze fractie sluit zich daarom geheel erbij aan en zal dus de moties steunen.

Ik heb er behoefte aan, nog eens apart aandacht te vragen voor de belangen van de reizigers, om wie het uiteindelijk allemaal draait. Tijdens het notaoverleg van maart is er namens mijn fractie al aandacht voor gevraagd. Het gaat in de discussie, zoals vanmorgen weer blijkt, vooral om begrippen zoals decentralisatie, marktwerking en financiering, terwijl er naar mijn mening te weinig aandacht wordt geschonken aan de belangen van de reizigers in dit geheel. Geen reizigers geen openbaar vervoer, tenminste als de marktwerking doorgaat. In haar implementatienota, die 255 pagina's dik is, besteedt de minister in totaal acht pagina's aan de positie van de reizigers. De minister erkent dat de reiziger invloed moet krijgen. Zij denkt dit te kunnen regelen door de introductie van een zogenaamd programma van eisen als onderdeel van het besluit tot aanbesteding. Hieraan wordt een inspraakprocedure gekoppeld. In het notaoverleg van maart heb ik bepleit, in de concessievoorwaarden de verplichting voor de vergunningverlener op te nemen, rekening te houden met de belangen van de consument. Mijn fractie heeft al eerder naar voren gebracht dat wij hierbij denken aan een consumentenplatform per regio, zodat er een directe uitwisseling is tussen de concessiehouder die het programma denkt uit te voeren, en de reizigers die ervan gebruik zullen maken. Deze koppeling is directer dan die via wetgeving met een inspraakprocedure en dergelijke. Los van de manier waarop het openbaar vervoer in de toekomst wordt geregeld, vraag ik aandacht hiervoor. Ik dien hierover de volgende motie in.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening, dat er slechts van een goed openbaarvervoernetwerk sprake kan zijn als het publiek voordelen ziet in het gebruik van het openbaar vervoer boven het gebruik van de eigen auto;

overwegende, dat derhalve bij de uitgifte van concessies in de eerste plaats rekening dient te worden gehouden met de behoeften en wensen van de consument;

verzoekt de minister het daarheen te leiden dat de concessiehouder wordt verplicht rekening te houden met de nog op te richten regionaal functionerende consumentenplatforms,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 15 (25088).

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! Mij resten nog vier minuten om het openbaarvervoersmarktwerkingsavontuur tegen te houden. Dat zal een probleem zijn. Het gaat om marktwerking al dan niet met de vrijwillige verplichting van D66.

80% van de kosten van het openbaar vervoer zijn personeelslasten. Dus wij praten eigenlijk in belangrijke mate over de positie van het personeel. Hierover wil ik het hebben in mijn laatste bijdrage, naar aanleiding van het antwoord van de minister.

De productiviteit neemt nu al toe, zonder aanbesteding. Alleen wordt deze niet benut om meer openbaarvervoerskilometers te maken, maar om bedrijven af te slanken en uit te kleden. De minister sprak in haar antwoord over de lage productiviteit van de gemeentelijke vervoersbedrijven, 50 tot 55% ten opzichte van 70% in het streekvervoer. Hoe komt zij aan deze informatie?

Wat ik wel weet, is dat het gemeentelijke vervoersbedrijf in Utrecht in drie jaar tijd 160 man eruit heeft gewerkt, 20% van het personeel, terwijl het aantal verreden

kilometers is toegenomen. Dan krijg je dus productiviteitsstijging. Het gevolg is wel dat er vrijwel geen mensen onder de 45 jaar meer in dienst zijn.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): U weet toch ook dat het gemeentelijke vervoersbedrijf verzelfstandigd is?

De heer **Poppe** (SP): Ik heb het niet over marktwerking of verzelfstandiging, maar over de manier waarop de productiviteitsstijging over de ruggen van de mensen tot stand komt.

Productiviteit is op zichzelf een rekbaar begrip. Bij de RET is uit productiviteitsoverwegingen overgegaan van preventief onderhoud naar onderhoud achteraf, dus pas als er iets stuk is. Theoretisch is de productiviteit hierdoor gestegen, het aantal storingen overigens ook.

De minister zegt dat er niets aan de hand is met de CAO's en dat deze worden overgenomen. Hierbij heb ik al grote vraagtekens gezet; de vakbonden hebben deze in een brief nog bevestigd. De CAO wordt overgenomen tot de expiratedatum, maar daarna is het weer wildwest en moet er opnieuw onderhandeld worden. Wij vrezen dat de rechtspositie van het personeel dan ernstig in het geding komt. Wij weten allemaal dat een bus rijdt of staat met de man die erop zit.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Is in uw ogen het normaal onder een CAO vallen van een bedrijf wildwest? Dat hoor ik nu uit uw verhaal.

De heer **Poppe** (SP): Er mogen geen monopolies meer zijn. Eerst moest het allemaal grootschalig zijn en dat is het nu in het stads- en streekvervoer. Nu moet het vanwege de marktwerking allemaal terug naar kleine bedrijfjes, die allemaal hun eigen onderhandelingsgetjes moeten gaan voeren.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het is toch gewoon een bedrijfstak-CAO, die gewoon algemeen verbindend wordt verklaard?

De heer **Poppe** (SP): Wij weten allemaal dat de situatie dreigt te ontstaan dat men overstapt op een CAO voor taxi's of voor touringcars.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat

kan helemaal niet. U praat gewoon onzin.

De heer **Poppe** (SP): Nee, read my lips voor wat er gaat gebeuren. Het gebeurt gedeeltelijk zelfs al.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat u verder gaat.

De heer **Poppe** (SP): Dank u wel.

Overigens is die RET-CAO ook niet zo'n gouden. De gemiddelde loonsom is f 65.000 per jaar, inclusief vakantie- en continutoeslag. De minimumloners zitten daar op f 35.000 per jaar. Ik vraag aan de minister of het acceptabel is, als er daar nog verder op geconcurrereerd gaat worden. Immers, het betreft hier 80% van het geheel en er zal dus geconcurrereerd moeten worden op de loonkosten. Dat betekent: óf met minder mensen méér werken en de werkdruk verhogen; óf het direct zoeken in de lonen. Ik vraag aan de minister of zij dit acceptabel vindt.

Een laatste punt over de arbeidsvoorwaarden betreft het meenemen van het indirecte personeel bij overgang naar een concessie. Ik zou graag een reactie hebben op de reactie van de AbvaKabo op het antwoord van de minister in eerste termijn. Waarom moet niet voorafgaand aan aanbesteding – waar ik tegen ben – bekend zijn hoeveel indirect personeel er aan één pluk openbaar vervoer hangt? De commissie-Laan heeft dit ook geadviseerd.

Mijnheer de voorzitter! Ik kom met een motie over het maximale marktaandeel bij deelname aan aanbesteding. Bij interruptie in eerste termijn heb ik mevrouw Van 't Riet gewezen op de merkwaardige situatie die ontstaat, als iemand met de beste papieren inschrijft op een concessie, maar deze mogelijkerwijs niet krijgt, omdat hij daarnaast in hetzelfde gebied al twee concessies heeft en een monopolist zou dreigen te worden. Vervolgens moet er dan gewoon een slechtere genomen worden en dat is een merkwaardige situatie. Ook D66 had daar geen slimme oplossing voor – nu, in de vorm van "verplicht vrijwillig" en dat soort slimmigheden. Ik dien daarom de volgende motie in, mijnheer de voorzitter.

---

## Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat in de nota Marktwerking in het regionaal openbaar vervoer wordt voorgesteld dat openbaarvervoerbeprijven slechts aan aanbestedingen mogen meedoen voorzover hun marktaandeel niet een gegeven drempelwaarde overschrijdt;

overwegende, dat hierdoor de mogelijkheid bestaat dat de kwalitatief beste aanbieder louter vanwege een hoog marktaandeel wordt uitgesloten;

van mening, dat noch het belang van de openbaarvervoergebruikers, noch dat van het verantwoordelijke aanbestedende orgaan hiermee gediend is;

spreekt uit dat bij aanbesteding van openbaarvervoerdiensten geen beperkingen worden opgelegd op basis van marktaandeel en verzoekt de regering bij de wettelijke uitwerking van de nota dit uitgangspunt in acht te nemen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 14 (25088).

De heer **Remkes** (VVD): Voorzitter! Ik wilde graag een verduidelijking vragen: aan de ene kant begrijp ik dat de heer Poppe tegen marktwerking is, maar aan de andere kant maakt zijn motie marktwerking mogelijk.

De heer **Poppe** (SP): Mijnheer de voorzitter! Daar zit je dan! Ik heb misschien ook wel een moeilijk verhaal. Wij hebben een coalitie die de marktwerking doordrukt: dat zijn allemaal marktfundamentalisten en dus gebeurt dat. Wij kunnen dat niet tegenhouden. Met argumenten kun je niet opboksen tegen fundamentalisten. De strekking van deze motie gaat terug op hetgeen waar ik mijn tweede termijn mee begon. Eerst was alles grootschaligheid wat de klok sloeg, zoals de VSN, en nu moet

het allemaal weer uit elkaar: het moet weer los zand worden. Immers, ze moeten weer concurrerend met elkaar zijn, want dan wordt het beter. Nu, ik heb aangetoond dat dit niet het geval is. Dat gaat echter gebeuren en dan krijgen wij de merkwaardige situatie, in de situatie die de coalitie aan het creëren is, dat een bedrijf dat eigenlijk veel beter openbaar vervoer levert, die concessie niet kan krijgen, omdat het anders een te groot marktaandeel krijgt, als het al twee concessies in de buurt heeft. Dat is een merkwaardige situatie.

De heer **Remkes** (VVD): Mij was het niet opgevallen dat de coalitie al iets gecreëerd had.

De heer **Poppe** (SP): Nu, op vrijwillig verplichte basis.

De vergadering wordt enige minuten geschorst.

## Tweede termijn van de zijde van de regering

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Het lijkt mij verstandig, als ik begin bij het element waarop zich de discussie in dit debat toch lijkt te concentreren, namelijk het wel of niet aanbesteden van concessies en het wel of niet verplicht aanbesteden van concessies. Als wij niet oppassen, dreigen wij daarbij in een soort patstelling te komen en dat zou ik graag willen voorkomen. Ik zou het ook betreuren, omdat het noch voor decentrale overheden, noch voor de bedrijfstak duidelijkheid schept. In die zin ben ik het ook wel eens met datgene wat de heer Remkes daarover zei en wat ook mevrouw Van 't Riet, de heer Stellingwerf en nog een aantal anderen in dit debat erover gezegd hebben, namelijk dat die helderheid er wel zou moeten komen.

Ik heb in mijn eerste termijn aangegeven dat ik best bereid ben op een aantal punten concessies te doen, maar daar zijn wel grenzen aan. Ik vind overigens dat bedrijven en overheden niet alleen het recht erop hebben om die helderheid te krijgen; het is ook van belang om processen op gang te krijgen of processen af te kunnen ronden. Zo zal de verzelfstandiging van GVB's stagneren, als er niet een beeld bestaat van hoe de toekomst eruit zal zien. Dat geldt overigens ook voor

overheden die tot experimenten willen overgaan. Als er geen duidelijkheid over is dat zo'n experiment ergens landt, zal de neiging bestaan om het niet te doen. Bovendien is het noodzakelijk dat er helderheid is om überhaupt wetgeving voor te kunnen bereiden, want om wetgeving voor te bereiden waarvan ik aan het eind van de rit niet weet of die de eindstreep zal halen – daar voel ik verdraaid weinig voor.

Wetgeving is overigens voor iedereen nodig, zeker ook voor de decentrale overheden en de bedrijfstak. Wat wij gedaan hebben in de implementatienota, is daar hoofdlijnen van te schetsen. Ik heb in dat verband in eerste termijn een citaat uit een brief van het IPO terzake geciteerd. Ook daarin was het verzoek: graag heldere besluitvorming en vervolgens snel goede regelgeving en vooral ook snel aan de slag. Dat was mijn vertrekpunt. Mag ik het om die reden eens vanuit een andere invalshoek proberen te benaderen?

Als ik goed naar de woordvoerders luister, hoor ik bij allen toch dat de overtuiging leeft, dat het huidige openbaar vervoer niet de functie vervult die het zou moeten vervullen; dat niet gebeurt wat wij allemaal zouden wensen en dat er dus iets moet gebeuren. Voorstellen zoals decentralisatie, een aanvaardbaar financieel meerjarenperspectief en meer investeringen dragen bij aan wat wij willen, maar ik ben ervan overtuigd dat dit niet voldoende zal zijn. Ik constateer dat ook bij de Kamer breed de opvatting leeft, dat verzakelijking in de relatie overheid/bedrijf, meer marktwerking en meer prestatiegerichte financiële prikkels op zich daarvoor noodzakelijk zijn. Ik hoor ook de heer Van Gijzel en de heer Reitsma zeggen dat marktwerking wel uitprobeerbaar moet worden. Dat is in het najaar van 1995 en ook nu weer door vrijwel iedereen naar voren gebracht. Dat zou ik dan als tweede vertrekpunt willen kiezen: de gedeelde overtuiging dat zaken anders zullen moeten gaan in de toekomst.

Misschien mag ik tussendoor een opmerking maken over het zinnetje dat nu plotseling uit het advies van de Raad voor de financiële verhoudingen naar voren is gekomen. Ik zou dan wel graag die zin compleet willen citeren, zoals een en ander ook in de opvattingen van de Raad

voor de financiële verhoudingen is genoemd. Daar staat dat één van de mogelijke risico's van introductie van marktwerking is, dat de sociale functie van het openbaar vervoer in de knel komt. Op dit moment bestaat daarin nog te weinig inzicht, maar dan volgt waar het mij om gaat: indien dat zo is, zal de bekostiging moeten worden aangepast. Zij concluderen niet dat je dan geen marktwerking zou moeten introduceren, maar dat je dan nog eens goed naar je bekostigingsstelsel zou moeten kijken. Het betekent dat wij wel goed moeten citeren, als wij dit soort citaten gebruiken.

Kijk ik naar het meer concrete niveau, zoals daar door u allen over is gesproken, dan denk ik dat wij het ook eens zouden kunnen worden over de noodzaak om snel ervaring op te gaan doen met experimenten.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik wil terugkomen op dat citaat, voorzitter. Ik denk dat de minister uit een concept citeert. Op blz. 5 van het exemplaar dat wij hebben gekregen staat onder "toekomstige ontwikkelingen": "Eén van de mogelijke risico's van de introductie van marktwerking is dat de sociale functie van het openbaar vervoer in de knel komt. Op dit moment bestaat daarover nog te weinig inzicht. Ook wat betreft de tariefvrijheid zijn grote veranderingen te verwachten." Dat zijn dus twee verschillende brieven!

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is boeiend. Dan heeft de Raad voor de financiële verhoudingen die zin eruit gehaald. Dat vind ik wel interessant.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): En terecht.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik vond het interessant dat die zin erin stond. Het spijt mij dat hij is geschrapt. Dat hoeft overigens nog niet te leiden tot een andere opvatting, zo zeg ik er direct bij. Want niet de Raad voor de financiën bepaalt hoe het beleid gevoerd wordt.

Voorzitter! Ik onderstreep dat bij decentralisatie precies dezelfde risico's worden gelopen. Wij zullen in de toekomst afhankelijk zijn van andere overheden, als het gaat om de vraag of de sociale functie in voldoende mate wordt ingevuld. Natuurlijk proberen wij daarvoor in het bekostigingsstelsel prikkels op te

nemen. Wij geven ook decentrale overheden mogelijkheden om via het CVV de sociale functie nader in te vullen. Maar garanties heeft men op dit terrein niet. Ik zeg dat heel hard. Als wordt gekozen voor een andere overheid die de zaken organiseert, dan brengt dat risico's met zich. Ik ben overigens veel minder bang dat aanbesteding dat risico vergroot. Ik ga ervan uit dat lagere overheden, net als de rijksoverheid, zich zeer grote zorgen maken over de sociale functie van het openbaar vervoer. Zij zullen dus in hun aanbestedingswijze juist de sociale functie meenemen. Wij kunnen toch niet denken dat via de aanbesteding de sociale functie om zeep wordt geholpen! De enige en belangrijkste reden waarom wij het openbaar vervoer sterk subsidiëren, is gelegen in het feit dat er een belangrijke sociale functie aan is verbonden, een sociale en maatschappelijke functie. Als dat niet zo was, zou ik eerlijk gezegd niet weten waarom de overheid nog één cent in het openbaar vervoer stopt. Dan kan de markt haar werk echt wel zelf doen. Dan is dat ook helemaal niet nodig. Maar die keuze maak ik dus niet. Die keuze maken de leden van de commissie ook niet. Om die reden vind ik die angst niet terecht. Voordat de heer Reitsma interrumpeert, wijs ik erop dat ik straks graag conclusies trek op het punt van mogelijke uitkomsten van het debat. Ik wil dan enkele overwegingen meenemen.

De heer **Reitsma** (CDA): Het gaat mij niet om die conclusies. Het gaat mij erom hoe de minister de sociale functie uitlegt. De minister gelooft in marktwerking. Dat heeft zij meermalen gezegd. De minister gelooft er ook in dat een sociale functie daar voldoende tot uiting komt. Een politieke beweging kan dan een bepaalde afweging maken: moet je die filosofie delen? Maar de raad – een ander orgaan dan de minister en het departement – zegt nu dat dit op het ogenblik grote risico's met zich brengt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat zegt de raad niet. Grote risico's, dat staat er niet. U moet wel elke keer juist citeren.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik wil het wel voorlezen, maar dat is zojuist al gedaan.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: U doet dat steeds niet.

De heer **Reitsma** (CDA): Er staat: "Eén van de mogelijke risico's van de introductie van marktwerking is dat de sociale functie van het openbaar vervoer in de knel komt." De raad schat het dus anders in dan de minister. Dan moet er uiteindelijk een afweging worden gemaakt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Er staat: één van de mogelijke risico's. Het is een risico dat de raad inschat. Ik schat het inderdaad anders in.

De heer **Remkes** (VVD): Dezelfde zin zou inderdaad te schrijven zijn over een punt waarvan de heer Reitsma wel voorstander is, namelijk decentralisatie. Ik ben het op dit punt volstrekt met de minister eens. Overigens geloof ik niet dat het gaat gebeuren. Maar over decentralisatie zou exact dezelfde zin te schrijven zijn.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat bevestigt dat bepaalde zinnen of bepaalde uitspraken, zoals van de minister, een inschatting vormen. En tegelijkertijd kan met dezelfde bewijzen een andere inschatting worden gemaakt en tot een andere uitkomst worden gekomen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Er worden natuurlijk voorwaarden gesteld bij aanbesteding. Nogmaals, ik ga ervan uit dat provincies en gemeenten hun taak serieus opvatten en natuurlijk in aanbestedingsvoorwaarden en in het programma van eisen juist de sociale functie een plaats geven. Als ik dat vertrouwen niet had, zou ik er überhaupt niet aan beginnen. Daarover wil ik heel helder zijn. Want het gaat uiteindelijk om de mensen. De hele operatie was bedoeld om klanten, mensen, een zo goed mogelijk systeem van openbaar vervoer aan te bieden en om vervolgens in bredere zin de belastingbetaler zo weinig mogelijk geld daarvoor te vragen. Er moet een optimaal systeem zijn waarvoor de belastingbetaler het bedrag betaalt dat beslist nodig is. Ik ga ervan uit dat er een beter systeem van openbaar vervoer komt dan wij nu hebben. De huidige situatie is mijns inziens niet bevredigend. Die situatie is zo gegroeid. Daar is best een verklaring voor te geven. Maar op

enig moment moet je bereid zijn om de knoppen om te zetten.

De heer **Poppe** (SP): In de brief staat dat één van de mogelijke risico's van de marktwerking is het in de knel komen van de sociale functie. Er zijn dus nog meer risico's. Ik heb één van die risico's genoemd. De minister spreekt nu over de mensen als klanten. Maar de bussen worden bestuurd door mensen. Dan gaat het dus om de situatie van het personeel. Voor die groep is er ook een risico.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wie geen risico durft te nemen, moet achterover leunen. Ik krijg een beetje de indruk dat er enkele Kamerleden zijn die liever achterover leunen in plaats van iets wijzigen.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Dat is een polariserende opmerking.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb vanmorgen niet veel andere dan polariserende opmerkingen gehoord. Ik wil nog steeds een poging doen om een compromis te bereiken, maar dan wel een compromis dat ook werkbaar is. Ik moet tot mijn spijt concluderen dat ik tot nu toe geen werkbaar compromis heb gehoord van een meerderheid van de Kamer. Ik zeg dit zo hard, want er zal iets moeten gebeuren. Anders komen wij er niet uit.

De meeste leden zijn het erover eens dat de noodzaak bestaat om snel ervaring op te doen met experimenten. Ik vind dat het voorstel van mevrouw Van 't Riet, gesteund door de heer Remkes en min of meer door de heer Stellingwerf en mevrouw Aiking, een heel eind in de goede richting gaat. Het is natuurlijk niet het heldere beeld dat ik voor de bedrijfstak zou willen schetsen. Met dat voorstel wordt namelijk losgelaten dat wij inderdaad definitief die weg op gaan. Maar het is in ieder geval een stap in de richting. Dan zal ook aangetoond kunnen worden dat het werkt. Dit betekent dat het einddoel van 100% tussen haken wordt gezet. Maar nogmaals, er wordt een eerste stap op de weg gezet om dynamiek in de sector te krijgen. Wij leren zoveel mogelijk wat goed is, wat kan en wat beter kan. Die ervaringen zouden geëvalueerd moeten worden. Vervolgens moeten wij bezien of mijn absolute overtuiging dat wij

substantiële en inhoudelijke verbeteringen bereiken door aanbesteding ook juist is. Het gaat er vooral om hoe zoveel mogelijk geleerd kan worden. Tot op dit moment is er namelijk nauwelijks geëxperimenteerd.

Experimenten kunnen dienen om voor- en tegenstanders tot een gezamenlijke conclusie te laten komen. Dat is natuurlijk van het grootste belang. Het kan dan ook niet gaan om één of twee experimenten. Die hebben wij overigens al gehad. En dat leidt vervolgens tot discussies over de waarde van de experimenten. Daar hebben wij in het verleden ook al enige ervaring mee opgedaan. Ik heb het dan wel over experimenten waaraan door iedere bestuurlijke verantwoordelijke wordt deelgenomen. Experimenten door provincies met het streekvervoer, experimenten door BOS-steden met het stadsvervoer. Experimenten in kaderwetgebieden en in gebieden waar nu nog niet verzelfstandigde GVB's actief zijn. Het moet niet alleen gaan om veel experimenten maar het moet ook heel snel gebeuren. Nadat de Kamer zich uitgesproken heeft, zullen de decentrale overheden zo snel mogelijk voorbereidingen moeten treffen en afspraken moeten maken ten aanzien van experimenten in de komende jaren. Met andere woorden: er zou dan sprake moeten zijn van het naast elkaar opwerken van de lijn van wetgevende en regelgevende activiteiten en de lijn van de experimenten om praktische ervaring op te doen. Ik meen dat alleen op die manier in 2003 sprake kan zijn van een serieuze evaluatie van de resultaten.

Vervolgens is de vraag of je in de wet een percentage moet opnemen. Mevrouw Van 't Riet heeft gezegd dat er wel sprake moet zijn van een verplichting zonder dat het in de wet opgenomen behoeft te worden. Ik kan mij daar op zichzelf wel iets bij voorstellen. Je zou de komende tijd kunnen benutten om met provincies en gemeenten afspraken te maken om te komen tot een bepaald percentage aan experimenten met betrekking tot aanbesteding. Dan zal wel de achtervang moeten zijn dat als het niet lukt om tot die afspraken te komen, er een wettelijke bepaling moet worden gerealiseerd om het betrokkenen wel op te leggen. Anders komen wij niet tot een voldoende omvang van experimen-

ten. Als daarvoor geen draagvlak is in deze Kamer, dan zou ik iets anders moeten zeggen; als wij ons werkelijk serieus bezig willen blijven houden met het experimenteren inzake aanbestedingen, dan denk ik dat ik dan de decentralisatie moet laten schieten en dat ik moet zeggen: dan moet de rijksoverheid de komende jaren maar gaan aanbesteden. De rijksoverheid heeft zelf in de hand tot welk percentage en tot welke gebieden zij zou willen gaan. Het eerdergenoemde percentage van 35 is een behoorlijke schaal, waarbij wij ons overigens wel goed moeten realiseren dat het maar een heel klein deel is van het totale openbaar vervoer. Van het busvervoer wordt 40% verzorgd door de GVB's en het overige percentage door stads- en streekvervoer. Wij hebben het dan dus over 35% van 60%, dus 20% van de totale busmarkt. Eigenlijk praten wij over een nog kleiner percentage in relatie tot het totale openbaar vervoer. Het betreft nog geen 10% van het totale stads- en streekvervoer, inclusief tram en metro. Wanneer je van 35% naar 25% zou teruggaan, is het de vraag of je daar nog een helder beeld uit zou kunnen destilleren om te komen tot een goede beoordeling van de vraag of marktwerking toegevoegde waarde heeft of niet. Zelf ben ik er overigens wel van overtuigd. Ik ken wat dat betreft namelijk geen enkel slecht voorbeeld in andere landen.

De ervaringen tot op de dag van vandaag leren wat er gebeurt als er niet enige vorm van drang achter zit. Heel recentelijk zijn een aantal langdurige contracten gesloten met vervoerders. Ik noem in dit verband Rotterdam en Utrecht. Ik zie ook vergelijkbare bewegingen elders in het land. Zelfs bij bestuurders die in eerste instantie positief zijn over marktwerking, zie je, dat als ze weten dat ze er niet toe gedwongen worden en dat ook anderen er niet toe gedwongen worden, een beweging die niet anders dan kan leiden tot een domino-effect, waardoor er aan het eind van de rit helemaal niets gebeurt. Ik kan dat gewoon niet voor mijn verantwoording nemen. Bovendien, als er louter sprake zou zijn van vrijwilligheid, dan krijgen de huidige vervoerders, dus de bestaande marktpartijen, een buitengewoon sterke marktpositie. Die zullen dan ook alles in het werk stellen om decentrale overheden te overtuigen dat samenwerking beter

is dan aanbesteding. Ook daarvan zie ik op dit moment voorbeelden, de meest boeiende. De leden van deze commissie hebben er wellicht de afgelopen weken ook wel brieven over gelezen. Op het eerste gezicht leidt samenwerking nu al tot een zakelijke verhouding tussen overheid en vervoerder en is er ook al sprake van samenwerking tussen vervoerders onderling. Dat is op zichzelf winst. Die moeten de decentrale overheden ook incasseren, net zo goed dat de dreiging van marktwerking tot meer veranderingen heeft geleid dan wij tot nog even geleden voor mogelijk achtten. Laten wij ons echter wel realiseren dat dit vooral gebeurd is onder de dreiging van marktwerking. Komt die er niet, dan is mijn overtuiging dat iedereen weer achterover gaat leunen en iedereen zich weer in zijn eigen schulp terugtrekt en er dus niets gebeurt. Mijn conclusie is dan ook, dat zonder een vorm van verplichte aanbesteding – wat mij betreft kan dat in een experimentele fase – de gewenste experimenteerervaring uiteindelijk niet tot stand zal komen. Dan leren wij niets en ontnemen wij onszelf mijns inziens een heel belangrijke kans op verbetering van het openbaar vervoer.

De heer **Poppe** (SP): Ik hoor de minister nu in feite zeggen, dat als de marktwerking niet doorgaat, iedereen weer achterover gaat leunen. Dus de minister gaat dan ook achteroverleunen; zij geeft de moed dan op om een fatsoenlijk, door de overheid gestuurd openbaar vervoer op te zetten, hetgeen natuurlijk ook kan.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Er is een overheidsgestuurd openbaar vervoer. Wij zijn nu bezig met een uitermate belangrijke poging om de overheidssturing te optimaliseren. Mijns inziens is marktwerking daarbij een zeer belangrijk instrument. Dat is niet een instrument om het openbaar vervoer los te laten, maar het is juist een instrument om de sturing sterk te verbeteren. Je hebt dan een veel beter sturingsinstrument, namelijk een normale onderhandelingspositie en een tenderprocedure waarbij je een bedrijf dwingt tot output en productie, tot een gedrag dat je wenselijk acht. Dat is volgens mij de beste manier.

De heer **Poppe** (SP): De filosofie van

het kabinet is toch meer marktwerking en een terugtrekkende overheid?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Neen, in dit geval helemaal niet.

De heer **Poppe** (SP): In dit geval niet?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Neen. Ik heb nooit gezegd dat in dit geval sprake is van een terugtrekkende overheid. Als dat zo was, zou ik nu komen met voorstellen om bijvoorbeeld de subsidie verder in te perken. Overigens kan ik melden dat er in een vorige kabinetsperiode voorstellen lagen om de subsidie zeer aanmerkelijk in te perken. Dat is ook een van de loden lasten die ik de afgelopen jaren met mij mee heb lopen zeulen. Naar mijn gevoel kan ik daarvoor in de begroting voor het komende jaar een bevredigende oplossing presenteren. Ik moet wel zeggen dat ik daar uitsluitend en alleen toe bereid ben als er ook zicht is op een werkelijke vooruitgang en verandering in het openbaar vervoer.

De heer **Poppe** (SP): In feite geeft u zichzelf een brevet van onvermogen. De overheid kan er kennelijk niet voor zorgen dat er met hetzelfde geld een beter resultaat voor het openbaar vervoer wordt bereikt. Daarom moet de markt het maar doen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De overheid heeft ervoor te zorgen dat het goed gaat werken. Met die poging ben ik op dit moment bezig.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik krijg zo ongeveer het gevoel waar het gaat om de meerjarencijfers, dat de minister vandaag pas voor het eerst op haar regeringsstoel zit. Wij hebben nu toch met een minister te maken die zo'n drie jaar aan het bewind is en eigen lijnen en een eigen visie heeft uitgezet?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Zeker.

De heer **Reitsma** (CDA): Zij draagt ook financiële verantwoordelijkheid voor de toekomst.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Zo is dat!

De heer **Reitsma** (CDA): Dan is het natuurlijk allemachtig gemakkelijk



om elke keer naar een ander kabinet te verwijzen. Wij hebben nu deze regering om te regeren.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Dat was ik ook van plan, alleen, u laat mij het niet doen.

De heer **Reitsma** (CDA): Het is maar net in welke richting u dat bedoelt. U wilt kennelijk de oppositie ook nog inlijven.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Neen, dat is absoluut niet aan de orde. Als ik niet de kans krijg om stappen te zetten die bij mij voldoende vertrouwen oproepen dat de toekomst van het openbaar vervoer beter is dan de huidige situatie, dan vind ik, eerlijk gezegd, dat het zeer de vraag is of ik nog pogingen moet doen om in structurele zin voor de loden last die op het openbaar vervoer in de meerjarencijfers rust, een oplossing te vinden. Ik zie dan niet dat er voldoende mogelijkheden zijn om een werkelijke verbetering in het openbaar vervoer aan te brengen. Van mij mag een stap verwacht worden, maar ook van u mag een stap verwacht worden om te pogen tot een echt goede oplossing te komen, een oplossing die ook werkbaar is. Ik ben graag bereid om mijn nek uit te steken ten aanzien van de bezuinigingen in het openbaar vervoer. Ik moet u melden dat wij destijds bij het regeerakkoord 50 mln. structureel van het bedrag hebben afgehaald. Daarna wisten wij dat er nog een heel grote loden last op onze schouders rustte. Wij hebben ook een uitgavenkader afgesproken in dit kabinet, hetgeen ons buitengewoon goed geholpen heeft om te zorgen dat het goed gaat met Nederland, dat het beter gaat met Nederland dan andere landen in Europa, dat wij ook mee kunnen dingen met de landen die een gezond financieel-economisch beleid voeren.

Ik ben graag bereid mijn nek uit te steken om ervoor te zorgen dat het openbaar vervoer er structureel beter voor komt te staan. De liefde kan echter niet van een kant komen.

De heer **Poppe** (SP): Ik hoor een onverhuld dreigement: als de Kamer de minister haar zin niet geeft, dan doet zij niks meer.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** De heer Poppe uit een beschuldiging in

de zin van "als de minister haar zin niet krijgt". Ik heb gezegd dat ik graag bereid ben te zoeken naar een werkbaar compromis. Ik hoef niet al mijn gelijk te krijgen. Ik heb die standpunten volgens mij nog nooit in deze Kamer ingenomen. Ik heb altijd gezocht naar goede compromissen. Ik ben graag bereid om te zoeken naar een goed compromis, maar er zijn grenzen, ook voor mij.

De heer **Poppe** (SP): Dat is wat ik bedoel.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Ik heb hier toch een groot probleem mee. Als de Kamer na deze discussie van mening is dat zij de minister op een aantal punten steunt, dat zij veranderingen wil inzetten maar dat de ene stap nu naar een verplichte marktwerking te ver is en als de minister dan zegt "Kamer, als je dat niet doet, gaan de bezuinigingen gewoon door", dan vind ik dat te gek voor woorden. Het gaat toch om de toekomst van het openbaar vervoer? Dan snap ik niet dat de minister dit soort dreigementen uit.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Ik uit geen dreigementen. Ik heb er dan onvoldoende vertrouwen in dat het ooit goed gaat met het openbaar vervoer. Ik ben er immers van overtuigd – dat is niet door mevrouw Vos, maar wel door de heren Van Gijzel en Reitsma uitgesproken – dat niet fors geëxperimenteerd zal worden met marktwerking als ik niet voldoende garanties heb dat wij wel degelijk stappen vooruit kunnen zetten in de sfeer van marktwerking en echt gaan bekijken of het werkt. Ik ben daarvan overtuigd, maar als daar twijfels over bestaan, ben ik best bereid om dat gedurende een periode eens echt serieus te bekijken, maar dan moet het ook echt serieus gebeuren. Dan kan het niet volledig aan de vrijwilligheid worden overgelaten. Als het niet gebeurt en ik ervan overtuigd ben dat er uiteindelijk helemaal geen marktwerking komt, dan heb ik minder geloof in de effectiviteit van een groot aantal maatregelen dat wij nu nemen. Dan kan ik twee dingen doen. Ik kan dan niet decentraliseren. Dan houd ik in elk geval de macht aan mijzelf om aanbestedingen te realiseren. Ik vind dat een weg die ik op kan gaan. Dat is ook een reële weg. Dan kan de rijksoverheid decentraliseren. Ik vind het overigens

wel een vervelende weg. Inmiddels bereiden provincies en gemeenten zich immers volop voor op hun verantwoordelijkheden. Ik vond dat ook de juiste methode. Als het in een afweging gaat over de vraag wat ik belangrijk vind, dan moet ik zeggen dat ik zeer hecht aan het op zeer grote schaal ervaring opdoen met aanbestedingen. Dat kan ertoe leiden dat ik het wetsvoorstel over decentralisatie voorlopig moet intrekken of aanhouden zodat de rijksoverheid dan zelf de experimenten kan gaan doen. Over de financiële zaken zal ik mij dan verder beraden. Ik vind overigens dat ik mij ten finale überhaupt nog verder zal moeten beraden omdat ik nog onvoldoende zicht heb op het antwoord op de vraag of de Kamer aan het eind van de rit wil meegaan. Ik wil echt een dringend beroep doen op degenen die twifelen over de vraag of wij verder moeten met marktwerking, om in elk geval een heel serieuze experimenteerperiode in te gaan. Eerlijk gezegd, kan het ook niet anders. Wij zijn nu vanaf 1991 bezig met dit debat. Dat werd overigens geïnitieerd onder een CDA/PvdA-kabinet. Ik wil dat nog wel een keer releveren. Voorzover ik weet, werd het echter gesteund door vrijwel alle fracties in de Tweede Kamer. Aan het eind van de rit kan toch niet het enige resultaat bij marktwerking zijn dat wij nog zullen bekijken of het vrijwillig gerealiseerd gaat worden, terwijl wij er geen enkele incentive, geen enkele forcing power achter zetten? Als dat het eindresultaat is, maak ik mij ernstig zorgen over de toekomst van het openbaar vervoer. Ik ben juist van mening dat het openbaar vervoer de komende jaren een heel belangrijke functie moet vervullen, een functie die belangrijker is dan het helaas tot nu toe heeft kunnen laten zien.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De redenering van de minister over het terugdraaien van de bezuinigingen stuit ook mij een beetje tegen de borst. Ik zal niet de woorden gebruiken waarvoor mevrouw Vos heeft gekozen, maar laten wij daar gewoon open over zijn. Met het openbaar vervoer gaat het nu voor een gedeelte niet goed, mede omdat het enerzijds geconfronteerd wordt met bezuinigingen en anderzijds met een systeem waarin groei niet wordt gehonoreerd. Nu zeggen wij samen dat dit moet veranderen, ook los van

de marktwerking. Ik vind het jammer dat de minister stappen die wij samen kunnen zetten om tot die verbetering te komen, bijvoorbeeld de groei financieren of bezuinigingen terugdraaien, onlosmakelijk koppelt aan marktwerking. De Kamer zegt dat zij best wil bekijken of het positieve effecten heeft. Als de minister het op deze manier koppelt, doet zij het openbaar vervoer en daarmee de klant echt onrecht. Dat is ook niet noodzakelijk en politiek en inhoudelijk ongewenst.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Mag ik dan een wedervraag stellen aan de heer Van Gijzel? De vraag die hem gesteld wordt, is of hij werkelijk serieus voor marktwerking is. Ik geloof daar namelijk niet in. Het ontviel hem misschien, maar de heer Van Gijzel heeft op enig moment letterlijk gezegd dat hij niks voor marktwerking voelt. Als er een letterlijk verslag wordt gemaakt, dan ziet hij het nog wel. Ik vrees eerlijk gezegd, dat de heer Van Gijzel er zelf niks voor voelt.

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

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Als dat wel zo is, moet hij ook mijn redenering willen volgen. Ik ben er absoluut van overtuigd – sterker nog, ik weet het vrijwel zeker – dat als er geen afspraak wordt gemaakt over een verplicht minimaal te behalen percentage, er niks van terecht komt. Je moet minstens een verplichting op willen leggen als het niet vrijwillig gebeurt. De heer Stellingwerf heeft dat heel beeldend gezegd. Ik hecht daar zo sterk aan dat de andere oplossingen voor mijn gevoel onvoldoende bijdragen aan de echte oplossing voor het openbaar vervoer. De zin daarvan wil ik toch bijna ter discussie stellen als niet voldoende ervaring met dat onderwerp wordt opgedaan.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dan komen wij in een situatie terecht waarin mensen roepen dat zij daarin wel mee willen gaan, maar dat er dan ook meer flankerend beleid moet komen. Daarmee blijven wij dingen aan elkaar koppelen die in wezen niet zoveel met elkaar te maken hebben. Mevrouw Van 't Riet heeft daar volgens mij volstrekt gelijk in.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Wie is daarmee begonnen? Ik niet.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik was er al bang voor dat de minister dat zou zeggen. Daarin zat echter een expliciete koppeling: kun je van provincies vragen iets uit te voeren waarvan wij zelf zeggen dat wij het op financiële grondslag onverantwoord vinden om het te continueren als wij zelf de verantwoordelijkheid zouden hebben? De Kamer heeft immers gezegd dat de bezuinigingen van tafel moeten omdat het zo niet verder kan. Ga je dan decentraliseren en geef je de bezuinigingen dan door, dan loop je in wezen weg voor de verantwoordelijkheid die je zelf wel wilt nemen. Dat vind ik raar. Daar ligt een heel expliciete relatie, maar om dan alles aan elkaar vast te schuiven terwijl wij weten dat de bezuiniging op het openbaar vervoer uiteindelijk een aanzienlijke verslechtering van het openbaar vervoer met zich brengt... Ik vind het nogal raar dat de minister die koppeling legt.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Ik heb inmiddels een andere koppeling gelegd. Als de Kamer alleen maar via vrijwilligheid de aanbesteding wil bevorderen, dan meen ik dat ik goed moet overwegen of ik de decentralisatie wel door laat gaan, want dan weet ik in elk geval dat er vrijwillig wordt aanbesteed. Dan ga ik dat gewoon zelf doen. De rijksoverheid kan dat namelijk altijd bepalen. Anders ben ik afhankelijk van anderen. Ik ben ervan overtuigd dat, als het puur bij vrijwilligheid gebeurt, een domino-effect ontstaat en uiteindelijk niet wordt aanbesteed. Daar pas ik voor.

Dan maak ik nog een finale opmerking over de begroting, over de meerjarencijfers. In dit land worden de meerjarencijfers nog altijd bekend gemaakt bij begrotingen. Ik heb mijn inzet aangegeven in de brief die ik naar de Kamer heb gestuurd. Ik wil daar best iets concreter over zijn, maar eerlijk gezegd heb ik daar op dit moment weinig behoefte aan. De liefde moet van twee kanten komen. Het kan niet zo zijn dat alleen de minister van Verkeer en Waterstaat wordt geacht in te leveren op haar standpunt, terwijl van de andere kant geen enkele beweging wordt gemaakt in de richting die moet worden opgegaan. Ik zeg dat maar zo. Ik

denk dat het nodig is dat wij straks de zaken nog eens bekijken. Ik begrijp dat het voor de heer Van Gijzel nog helemaal niet het definitieve debat is. Dat had ik overigens wel gehoopt, want het is wel de tweede termijn van de Kamer over dit onderwerp. Wij zullen ons nog maar eens goed moeten beraden. Ik moet mij zelf overigens ook op mijn positie in dezen beraden. Ik wil de Kamer wel vertellen dat deze operatie – en decentralisatie en marktwerking en het structureel verbeteren van het openbaar vervoer, zowel in de sfeer van de investeringen als in de sfeer van de exploitatievergoedingen – voor mij een buitengewoon belangrijke zaak is. Ik wil dan ook nog eens even rustig nadenken over de vraag wat ik moet doen als blijkt dat de Kamer werkelijk fundamenteel afwijkt van hetgeen het kabinet tot nu toe voor zijn kap heeft genomen.

Eerlijk gezegd, kan ik mij niet voorstellen dat wij op die weg verder kunnen gaan. Ik zou niet weten wat mijn ambtenaren de komende tijd dan moeten gaan doen. Een wetsvoorstel voorbereiden heeft dan niet veel nut.

De heer **Reitsma** (CDA): De minister zet haar politieke prestige in dit debat echt op het spel. Dat is een hoofdpunt van het debat. De minister heeft daar het recht toe, maar ik vind dat zij daarmee in feite haar kansen verspeelt. Er is een verschil van mening in de Kamer. Dat is een kwestie van inschatting in het geloof van de positieve prikkels van de marktwerking. Daar is een verschil van mening over tussen een meerderheid en een minderheid van de Kamer. De minister sluit zich aan bij de minderheid. Vervolgens maakt de minister alle goede impulsen om het openbaar vervoer de komende jaren beter te maken afhankelijk van het genoemde verschil van mening over het geloof inzake het marktmechanisme. Mijn concrete vraag is daarom of het de minister werkelijk om het einddoel gaat dat er absoluut sprake moet zijn van marktwerking. De consensus over het verbeteren van het openbaar vervoer met groeiprikkels, bezuiniging en decentralisatie wordt door de minister niet aangepakt om deze stap met zijn allen te maken. Wij moeten samen al worstelende kijken wat uit de marktwerking wordt gehaald. Zo kunnen wij elkaar nog overtuigen. De

minister gooit nu haar volle politieke prestige erop. Dat mag. Als lid van een oppositiepartij vind ik het prachtig. Het is echter niet in het belang van het openbaar vervoer.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Ik ben ervan overtuigd dat als niet wordt overgegaan tot vormen van marktwerking in het openbaar vervoer alle andere prikkels onvoldoende zullen blijken te zijn. Daar ben ik echt van overtuigd. Dat heeft niets met markt-fundamentalisme te maken, mijnheer Poppe. U weet niet eens wat een markt is!

De heer **Poppe** (SP): De minister lokt met dit soort opmerkingen een reactie uit.

De **voorzitter:** Mijnheer Poppe, u heeft niet het woord.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ook ik geloof niet in de markt. Ik zie een experiment vooral als een middel en meer niet. Ik wil de minister in ieder geval het compliment maken dat zij een paar stappen in de richting van de Kamer heeft gedaan. Om dat even scherp te krijgen, stel ik haar de volgende vraag. Betekent haar voorstel dat de verplichting principieel gezien tijdelijk van aard is omdat er in het jaar 2003 wordt geëvalueerd?

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Ik denk dat wij elkaar op dit punt kunnen vinden. Ik geloof erin. Ik ben ervan overtuigd dat het werkt. Ik ben er ook van overtuigd dat wij na de evaluatie in het jaar 2003 allemaal zullen zeggen dat wij ermee moeten doorgaan omdat het een zegen is voor het openbaar vervoer. Als ik geen gelijk zou krijgen, moeten wij natuurlijk een andere weg kiezen. Bij mij zal men nooit enig vasthouden aan principes kunnen opmerken. Het tegenovergestelde zie ik bij de heer Van Gijzel. Op de door hem voorgestelde wijze komen er geen experimenten.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ook ik heb geluisterd naar de heer Stellingwerf. In mijn eigen bijdrage heb ik gezegd een experiment te willen. Dat experiment moet van een redelijke omvang zijn en moet kunnen aantonen of marktwerking werkt. De minister zegt erin te geloven. Ik heb daar te weinig

redenen voor. Beiden hebben wij de opvatting dat marktwerking overal ingevoerd moet worden als het werkt en dat indien het niet werkt, invoering zeker nagelaten moet worden.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Stemt de heer Van Gijzel dan in met de motie die mevrouw Van 't Riet heeft ingediend? Daarin staat dat het eerst op vrijwillige basis gerealiseerd moet worden, maar dat op de achtervang de verplichting van 35% vastgehouden moet worden.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): In mijn termijn heb ik gezegd dat het experiment van zo'n omvang moet zijn dat vastgesteld kan worden of het werkt aan de hand van objectieve criteria, maar dat het experiment ook weer niet zo groot moet zijn dat het niet omkeerbaar is.

De **voorzitter:** Ik zit met een ordeprobleem. Er begint dadelijk een groot plenair debat waarbij de minister aanwezig moet zijn. Dat geldt ook voor een aantal van u. Wij hebben dus niet alle tijd. Ik wil op zijn minst dit debat afronden door de minister te vragen een oordeel te geven over een aantal moties.

Ik stel voor dat de heer Remkes een korte vraag stelt, dat de minister daarop reageert en dat daarna het oordeel over de moties wordt gegeven.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Er zit een verschil tussen de tekst die de minister in april aan de Kamer heeft gestuurd en de mededeling die zij nu doet. Het is cruciaal om dat nu uit te discussiëren.

De **voorzitter:** Ik stel voor om eerst dit punt over het verschil in informatie te behandelen. Daarna komt de heer Remkes aan bod.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Op pagina 3 van de brief van 11 maart over de bezuinigingen schrijft de minister dat de weerslag daarvan in de begrotingsvoorstellen voor 1998 aangetroffen zal worden. Ervan uitgaande dat de Kamer ten principale groen licht geeft voor de decentralisatie, hoopt de minister de Kamer dit voorjaar te berichten welke mogelijkheden het kabinet ziet voor het openbaar vervoer. Daarmee zegt de minister dus dat wij gelijk kunnen oversteken. Ik wil haar

daaraan houden. Zij mag mij er ook aan houden.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Ik heb daarna tijdens het debat, toen de heer Van Gijzel plotseling de marktwerking geheel ter discussie stelde, gezegd dat er wat mij betreft ook een andere koppeling te maken is. De brief dateert van voor de eerste termijn van de Kamer. Ik heb in mijn eerste termijn duidelijk gezegd wat ik ervan vond. Dat geldt nog steeds.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het bijstellen van criteria gaandeweg zagen wij ook bij BOS.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Dat is mij iets te gemakkelijk. De heer Van Gijzel is ook ooit begonnen met het uitgangspunt dat er marktwerking moest komen.

De heer **Remkes** (VVD): In het kader van het proces naar compromisvorming, waaraan ook de heer Van Gijzel zeer hecht, vraag ik hem of hij deze motie niet mede kan ondertekenen. Of kan hij aangeven wat eventueel aan die motie moet worden veranderd? Dit is voor mij een wezenlijk punt. Het is de kernvraag van dit debat.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Er zitten een paar componenten in de motie die mij aanspreken. Daarom vroeg ik ook wat door bij de heer Stellingwerf. Er moet een moment zijn waarop de zaken getoetst worden en er bekeken wordt of wordt doorgaan of gestopt. Daarvoor moeten ook criteria ontwikkeld en vastgesteld worden. Ook moet het qua omvang een echt experiment zijn. Ik ben van de week in Noord-Beveland geweest. Dat is in omvang niet echt significant. Dat ben ik eens met de minister. Dat is bij Limburg ook het geval. Ik kan er dus geen positieve, maar ook geen echt negatieve verhalen over houden. Dat heb ik steeds gezegd. Alle ervaringen tot nu toe leveren niet het beeld van een succes-story. Bij de vraag over de omvang moet enerzijds de marktwerking een kans gegeven worden en moet anderzijds het niveau zo zijn dat de omkeerbaarheid niet ter discussie wordt gesteld. Ik kan het niet precies beoordelen, maar ik denk bij het streekvervoer aan een aanbesteding van 10% van het net. Ik kan dat niet beoordelen.

De **voorzitter**: Kunt u iets concreter worden of afronden?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het kan ook nog op een andere manier worden bekeken. Moet het over alle provincies of kan bepaalde provincies gevraagd worden om iets voor de kar te nemen in experimentele zin? Ik ben niet voor een verplichting. De minister zegt vertrouwen te hebben in de provincies.

De heer **Remkes** (VVD): De heer Van Gijzel gaat daarmee in feite akkoord met de voorliggende motie. Hij spreekt van 10% van het totaal. De minister heeft net aangegeven dat 35% in totaal ongeveer een tiende van het streekvervoer is.

De **voorzitter**: Ik concludeer dat de onderhandelingen aan deze zijde niet helemaal lukken. Het woord is aan de minister.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik ben iets minder pessimistisch. Ik begrijp nu dat de heer Van Gijzel een minimum wil stellen bij het aanvangen van een experiment. Nogmaals, ik hecht er zeer aan dat een en ander werkelijk op gang komt. Dat is ook mijn breekpunt. Ik wil niet het risico lopen dat er aan het einde van de rit überhaupt geen of veel te weinig experimenten van aanbesteding op gang komen. Dat is ook de reden dat ik pleit voor een verplichting. Wij kunnen met de provincies en de gemeenten in overleg treden om te zien waar zij zichzelf toe willen verplichten. Ik moet dan wel de garantie hebben dat als zij zich uiteindelijk nergens toe willen verplichten, de Kamer in de wet een minimum wil opleggen. Ik vind 10% van het streekvervoer erg beperkt als men het niet vrijwillig doet.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik spreek niet van 10, 12 of 25%. Er moet een zodanig schaal en omvang komen dat de positieve factoren en negatieve factoren zich kunnen ontwikkelen en dat gemeten kan worden of de negatieve factoren de positieve factoren overschaduwden. Dit betekent dat er een bepaald schaalniveau nodig is om het daadwerkelijk te kunnen effectueren. Daar ben ik het mee eens. Je moet het inhoudelijk beargumenteren en het zit 'm dus niet in een percentage.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat vind ik wel heel interessant, maar als er geen dreiging is dat het in een wet wordt vastgelegd, ben ik ontzettend ongerust, gelet op wat er tot nu toe is gebeurd. Er zijn namelijk alleen langdurige contracten afgesloten en er is geen enkele aanbesteding geweest op de plekken waar dat al kon, waar men de bevoegdheid al had. Het heeft natuurlijk te maken met de druk op de bedrijven in die regio's, het is volstrekt begrijpelijk. Maar het betekent ook dat er helderheid nodig is. Ik ben er best toe bereid om in de komende paar dagen te bekijken of wij met het IPO en de BOS-gemeenten afspraken over een bepaald niveau kunnen maken. Ik hecht er helemaal niet aan dat dit in een wet wordt vastgelegd, ik hecht eraan dat dit verplicht wordt, dat er in de komende jaren op een behoorlijke schaal aanbesteed wordt, opdat wij in 2003 tot een gefundeerd eindoordeel kunnen komen. En ik ben eerlijk gezegd blij met de beweging in het standpunt van de heer Van Gijzel, want tot nu toe heb ik hem alleen maar horen zeggen dat het geheel vrijwillig moet. Nu vindt hij echter ook dat er wel een afspraak moet zijn.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het wordt uiteindelijk schermen met woorden. Ik vind het heel goed dat u met het IPO wil overleggen, maar als het op basis van vrijwilligheid kan – en daar ga ik ook van uit – dan is er toch geen enkel bezwaar tegen om dat vast te leggen? In dat opzicht kan vrijwilligheid natuurlijk gewoon geëffectueerd worden. Ik meen dat de heer Reitsma dit ook al heeft gezegd. U zegt zelf dat de provincies ervan overtuigd zijn dat het nodig is.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, daar ben ik niet van overtuigd. Ik zeg niet dat het nu moet, maar als u zegt dat het alleen kan als de provincies het vrijwillig doen, dan is dat voor mij een breuklijn. Daar ben ik het niet mee eens.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het probleem is toch de onzekerheid over wat het zal opleveren. Dat maakt ons in een aantal opzichten kopschuw, u gaat ervan uit dat het allemaal wel goed komt. Wij willen beiden die experimenten, op vrijwillige basis. Nu zijn er provincies

te vinden, net als BOS-gemeenten, die het graag zouden doen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat kan dus niet. Er moet in ieder geval ook sprake zijn van een redelijke spreiding over het land, wat naar mijn gevoel ook in de motie staat. Ik ben bereid tot overleg, maar het is best mogelijk dat de provincies ervan uitgaan dat niemand in de Kamer er een verplichting van wil maken, zodat zij zich afvragen waarom zij hun nek zouden uitsteken.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Daar ben ik de vorige keer al op ingegaan. Ik heb gezegd dat het op basis van vrijwilligheid moet en dat het wat mij betreft experimenteel kan, als er niemand wil.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Maar het zou mij ook te ver gaan als het er maar één of twee waren.

De **voorzitter**: Ik heb de indruk dat er op dit punt nu wel voldoende van gedachten gewisseld is. Ik zou het liefst nu de minister de gelegenheid geven, de moties van commentaar te voorzien, opdat wij het debat in ieder geval in die zin kunnen afsluiten. Ik zal nu streng zijn op het punt van het toestaan van interrupties, want wij moeten echt binnen een minuut of tien stoppen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik begin aan de moties, voorzitter. Eerst de motie van mevrouw Vos die al bij een eerder debat is ingediend. Het is een oude motie. De Raad voor de financiële verhoudingen adviseert maatwerk. In overleg met VROM zijn wij op dit moment bezig met een inventarisatie van alle nieuwbouwlocaties tot 2010. De problematiek is overigens van relatief belang. Het is bijvoorbeeld van belang, of er 1% of 10% nieuwbouw is in het gebied van een belanghebbende. Als het gaat om een gebied dat onder de provinciale verantwoordelijkheid valt, dan is de kans erg groot dat het maar een heel klein percentage is. Je moet je afvragen, welke eigen bijdrage er dan mogelijk is, omdat er in de bekostigingssystematiek voor dit soort ontwikkelingen 0,5% is opgenomen. Dit betekent dat wij vooral moeten letten op de omvang van de problematiek in relatie tot de belanghebbende die verantwoordelijk is voor het openbaar vervoer. Verder wil ik in het overleg wel

bekijken, of CVV wel een mogelijkheid is om hieraan invulling te geven. Ik denk dan bijvoorbeeld eerder aan vraagafhankelijk openbaar vervoer dan aan een standaardbus die elk uur door de wijk heen jaagt. Dit betekent dat je voor een beperkt aantal jaren echt moet zoeken naar maatwerk, ook onder het beslag van CVV tijdens de bouw. Ik zal overigens in juni in het overleg met de decentrale overheden een voorstel doen. Met andere woorden, wij zijn hier wel degelijk mee bezig, zoals ik ook in mijn brief heb aangegeven.

De motie van de heer Reitsma op stuk nr. 5 gaat mij net een slag te ver. Als het werkelijk de opvatting van de Kamer wordt dat het uitsluitend op basis van vrijwilligheid moet, dan moet ik mijn positie op een aantal punten opnieuw beoordelen, ook bijvoorbeeld ten aanzien van decentralisatie. Dan kan het misschien wel vrijwillig, maar dan moet de rijksoverheid het maar doen.

Met de motie van de heer Remkes op stuk nr. 6 kan ik wel leven. Wat erin gevraagd wordt, is overigens naast marktwerking van belang, en niet in plaats van. En verder wordt met deze motie ook het naar mijn mening theoretische probleem opgelost dat de heer Poppe telkens aankaart en in zijn motie aangeeft, namelijk dat er bedrijven met een te groot marktaandeel zouden ontstaan. Wij hebben nergens gesproken van regionale marktaandelen, maar van landelijke marktaandelen. Met de motie zou het probleem dus opgelost zijn, en overigens is dit ook steeds mijn intentie geweest, zoals men in de implementatienota kan lezen.

De heer **Remkes** (VVD): Zo was de motie ook exact bedoeld!

**Minister Jorritsma-Lebbink:**

Voorzitter! In feite heb ik gisteren al iets gezegd over het onderwerp van de motie op stuk nr. 7. Ik ben het daar graag mee eens. Ik voel ook zeer veel voor het zoeken naar oplossingen in de sfeer van doordecentralisatie.

Bij de motie van mevrouw Van 't Riet en de heer Remkes gaat het eigenlijk wel om de kern. Ik kan met die motie leven, zij het dat men moet beseffen dat ik daarmee een heel stuk van mijn beleidsvoornemen zou moeten terugnemen en de einddoelstelling vooralsnog zou moeten

loslaten. Nu moet ik zeggen dat ik er voldoende vertrouwen in heb dat het met het systeem dat wij gaan opbouwen, aan het eind van de rit goed zal komen, maar deze motie vraagt toch behoorlijk wat, ook in het wetgevingsproces, om de zaak bij te stellen ten opzichte van wat er in de implementatienota staat. Ik zou echt willen bezien of wij nog verder kunnen komen in de discussie tussen vooral de heer Van Gijzel en de andere coalitiepartners, om hierover consensus te bereiken.

De motie op stuk nr. 9 gaat over bescherming van de reiziger. Ik moet zeggen dat deze gelet op wat er op blz. 41 van de implementatienota staat, eigenlijk overbodig is, maar ik ben het met de strekking ervan eens, dus ik heb geen enkel bezwaar tegen aanvaarding van deze motie.

Voorzitter! Men zal begrijpen dat ik de motie van mevrouw Vos op stuk nr. 10 geen goede motie vind.

Mevrouw Vos heeft gewezen op hoe het in de afgelopen periode is gegaan met het nationale informatiesysteem. Tot nu toe is ieder bedrijf vrijwillig aangesloten bij het huidige systeem. Op zichzelf zou ik dit graag in stand houden. Ik heb overigens helemaal geen bezwaren tegen wat mevrouw Vos in haar motie op stuk nr. 11 vraagt, als het maar om "een" reisinformatiesysteem gaat. Het moet niet betekenen dat het huidige systeem per definitie zou moeten blijven bestaan. Het is heel goed als er een nationaal reisinformatiesysteem komt of verder wordt ontwikkeld, maar ik ga er niet van uit dat het huidige ook het systeem van de toekomst is. Dus als ik in het dictum "een nationaal reisinformatiesysteem" mag lezen in plaats van "het nationaal reisinformatiesysteem", dan kan ik ermee leven.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Zo mag het wat mij betreft gelezen worden.

**Minister Jorritsma-Lebbink:**  
Akkoord.

De heer Stellingwerf vraagt in zijn motie op stuk nr. 12 om 25%. Ik moet zeggen dat dit voor het totale vervoer wel erg weinig wordt, maar ik ben op zichzelf wel tot een compromis bereid. Als wij uiteindelijk op 30% konden uitkomen, zou ik daar ook mee kunnen leven. Maar om met de heer Remkes te spreken, het mag van mij natuurlijk ook 40% zijn. Maar het percentage moet wel

in die buurt liggen, want wij praten dan over een zeer beperkt deel van het totale openbaar vervoer.

De kwestie uit de motie van de heer Stellingwerf op stuk nr. 13 speelt natuurlijk op termijn een rol, omdat men naar het zich nu laat aanzien, in eerste instantie vooral de gebieden zal kiezen waar uitsluitend busvervoer is. Ik vind het dus een beetje moeilijk om er nu een definitief oordeel over te geven, ook al omdat wij bij de andere modaliteiten, zoals het spoor, nog geen besluiten over mogelijke decentralisatie hebben genomen. Ik vind het wel een goed signaal en in die zin zou ik goed met de motie kunnen leven. Over de motie-Poppe heb ik niets te zeggen. U begrijpt, dat ik aanvaarding sterk ontraad. Mevrouw Aiking-van Wageningen heeft een motie ingediend. Gisteren heb ik in de Eerste Kamer een discussie gevoerd over dit onderwerp met de heer Hendriks van Senioren 2000. Er behoort veel aandacht te zijn voor de consument maar ik wil me op de hier voorgestelde vorm nog niet vastleggen. Wij moeten niet voorschrijven dat het op deze manier in de regio moet gebeuren. Eerlijk gezegd, leidt dit van de kant van de rijksoverheid wel tot erg veel betutteling. We moeten vastleggen dat er inspraak moet zijn conform hetgeen ook in de motie van mevrouw Van 't Riet is vastgelegd, maar de manier waarop gaat me iets te ver.

Voorzitter! Ik realiseer me dat het debat af en toe tot erg grote hitte heeft geleid. Toch is het van belang dat ik heb geprobeerd aan te geven dat met pijn in hart flinke delen van de Implementatienota terzijde worden gelegd. We werken nu geen compleet systeem uit met zicht op en duidelijkheid voor de toekomst. Nogmaals, ik ben graag bereid om te zoeken naar werkbare compromissen, maar daar zitten wel grenzen aan. Ik hoop dat ik in staat ben geweest om die grenzen duidelijk aan te geven. Daar is een debat ook voor bedoeld. Ik hoop dat u nog eens bedenkt dat het, en ik zeg dit niet alleen tot de heer Van Gijzel maar ook tot de heer Reitsma, heel verstandig is om vanuit de Kamer een breed signaal te geven in de richting van het bedrijfsleven en de overheden over de manier waarop wij de toekomst op de korte termijn willen invullen. We zeggen nu niets meer over de langere termijn. Het

wetgevingsproces strekt zich over een langere periode uit dan over deze kabinetsperiode. Dat maakt het voor mij des te moeilijker om te zeggen dat we met het ene structureel doorgaan en met het andere voorlopig niet. Ik moet dan bezien of ik op een andere manier met de zaken moet omgaan.

De **voorzitter**: Ik dank de minister voor haar antwoord. Op een nader te bepalen tijdstip zal over de ingediende moties worden gestemd.

Sluiting 12.33 uur.