

Vergaderjaar 2003–2004

**29 200 XII**

**Vaststelling van de begrotingsstaat van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2004**

**29 200 A**

**Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2004**

**23 645**

**Openbaar vervoer**

**Nr. 103**

**VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 8 januari 2004

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft op 10 december 2003 overleg gevoerd met minister Peijs van Verkeer en Waterstaat over:

**1. Moties.**

Hierbij komen de volgende brieven van de minister van Verkeer en Waterstaat aan de orde:

- de brief d.d. 17 november 2003 inzake financiering van de uitgaven als gevolg van de brand in het Smedinghuis te Lelystad (29 200-XII, nr. 52);
- de brief d.d. 18 november 2003 inzake reactie op moties waarop specifiek aanvullende informatie is gevraagd tijdens begrotingsbehandeling 2003 (29 200-XII, nr. 54);
- de brief d.d. 5 december 2003 inzake reactie op motie taakstelling ziekteverzuim OV (29 200-XII en 29 200-A, nr. 78);
- de brief d.d. 5 december 2003 inzake moties begrotingsbehandeling (29 200-XII, nr. 83);
- de brief d.d. 5 december 2003 inzake reactie op moties 23 (Smedinghuis) en 48 (vaarwegen) ten behoeve van MIT-behandeling d.d. 8-12-2003 en algemeen overleg d.d. 10-12-2003 (29 200-XII en 29 200-A, nr. 77).

**2. Stads- en streekvervoer** (voortzetting algemeen overleg van 27 november 2003).

Hierbij komen de volgende brieven van de minister van Verkeer en Waterstaat aan de orde:

- de brief d.d. 28 oktober 2003 inzake Verdeelsystematiek rijksmidelen OV (28 268, nr. 3);
- de brief d.d. 31 oktober 2003 houdende reactie op NEA-rapport inzake bezuinigingen stads- en streekvervoer (23 645, nr. 59);
- de brief d.d. 4 november 2003 inzake invoering van een chipkaart in het openbaar vervoer op nationale schaal (29 200-XII, nr. 20);
- de brief d.d. 4 november 2003 houdende antwoorden op vragen over de resultaten van aanbestedingen in het stads- en streekvervoer en decentralisatie van het regionaal spoorvervoer (23 645, nr. 60);

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Duivesteijn (PvdA), Dijksma (PvdA), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Oplaat (VVD), Geluk (VVD), Haverkamp (CDA), Dijsselbloem (PvdA), Ten Hoopen (CDA), voorzitter, Depla (PvdA), Van As (LPF), Van den Brand (GroenLinks), Duyvendak (GroenLinks), Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van Haersma Buma (CDA), Bruls (CDA), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Boelhouwer (PvdA), Dubbelboer (PvdA), De Krom (VVD), Hermans (LPF), Dezentjé Hamming (VVD) en Van Hijum (CDA).

Plv. leden: Heemskerk (PvdA), Samsom (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Smeets (PvdA), De Ruiter (SP), Slob (ChristenUnie), De Grave (VVD), Szabó (VVD), Van Winsen (CDA), Van Dijken (PvdA), De Pater-van der Meer (CDA), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Vos (GroenLinks), Halsema (GroenLinks), Buijs (CDA), Vergeer (SP), Jager (CDA), Mastwijk (CDA), Eurlings (CDA), Giskes (D66), Van Dam (PvdA), Verdaas (PvdA), Van Beek (VVD), Van den Brink (LPF), Luchtensveld (VVD) en Hessels (CDA).

- de brief d.d. 25 november 2003 inzake maatschappelijke kosten-batenanalyse Chipkaart OV (VW-03-916);
  - de brief d.d. 8 december 2003 inzake reactie op vragen over openbaar vervoer in AO 27 november 2003 (23 645 en 28 268, nr. 61).
- Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

### **Vragen en opmerkingen uit de commissie over de moties**

De heer **Boelhouwer** (PvdA) kan zich niet vinden in de voorstellen die de minister heeft gedaan voor de financiering van de uitgaven als gevolg van de brand in het Smedinghuis. Aangezien het Rijk geen brandverzekering heeft, zouden de kosten à fonds perdu gedragen moeten worden door het Rijk. De heer Boelhouwer zal hier nader op terugkomen bij de behandeling van de Najaarsnota en de Slotwet. Desgevraagd zegt hij dat hij dan, gezien de reactie op de motie-Hofstra c.s. op stuk nr. 39, zal voorstellen om in 2004 niet over te gaan tot een korting op de exploitatiesubsidie voor het openbaar vervoer in verband met het ziekteverzuim. Verder zal hij voorstellen om 20 mln van de voor het Smedinghuis uitgetrokken gelden, aan te wenden voor het realiseren van de OV-chipkaart. Tot slot merkt de heer Boelhouwer op dat hij zich er op zichzelf in kan vinden dat er meer geld wordt uitgetrokken voor extra onderhoud aan vaarwegen, maar dat hij zich nog nader wil buigen over de exacte hoogte van dat bedrag.

De heer **Hofstra** (VVD) constateert dat de minister vanwege de dreiging met een amendement toch uitvoering heeft gegeven aan de motie op stuk nr. 23. Op zichzelf heeft hij er geen problemen mee om eenmalig 35 mln van het wegbudget aan te wenden voor extra onderhoud aan vaarwegen, maar de rest van het hoofdwegbudget moet echt aan wegen besteed worden. De minister is niet ingegaan op de vraag of 85 mln niet belachelijk veel is voor herbouw van het Smedinghuis. Wel is de totaalraming nu ineens met 12 mln naar beneden bijgesteld. Waarom wordt hier echter nog steeds 73 mln voor uitgetrokken? Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft vele gebouwen in het land en het aantal ambtenaren moet in het kader van het rijksbeleid worden teruggebracht. Daarom zou overwogen moeten worden om het Smedinghuis af te stoten. Als dat niet wordt gedaan, moeten de kosten voor herbouw omlaag worden gebracht. De leenfaciliteit bij het ministerie van Financiën is een geëigende gang van zaken, maar het is de vraag waarom het ministerie van Financiën niet alle met de bouw gemoeide kosten voorfinanciert. Hoe kan er trouwens dekking worden gevonden voor de 30 mln die nog ten laste van de begroting voor 2003 komt, en wat is de relatie van dit bedrag met de genoemde 14 mln voor de Westerscheldetunnel?

De heer Hofstra heeft er begrip voor dat zijn motie op stuk nr. 39 inzake het ziekteverzuim pas per 1 januari 2005 integraal uitgevoerd kan worden, maar hij kan er niet mee instemmen dat de taakstelling van 10 mln in 2004 hierdoor toch weer generiek over de decentrale overheden wordt omgeslagen. Hij stelt voor om terzake een kasschuif te creëren, waardoor dit bedrag wel voor 2004 op de rol wordt gezet, maar in latere jaren weer teruggehaald kan worden. De peildatum voor het bepalen van het daadwerkelijke ziekteverzuim moet echter 1 januari 2004 blijven. Op zichzelf is het te waarderen dat de minister in dit verband streeft naar een bezuiniging van in totaal 40 mln. De heer Hofstra gaat er wel vanuit dat de korting op de exploitatiesubsidie gerelateerd zal zijn aan het daadwerkelijke ziekteverzuim bij de vervoerders – 65% van het totaal – van wie het openbaar vervoer nog niet is aanbesteed.

Op de motie-Hofstra c.s. op stuk nr. 38 heeft de minister maar summier gereageerd. De heer Hofstra heeft begrepen dat het ministerie van Financiën er wel wat in ziet om gezamenlijk met het bedrijfsleven een aantal projecten ter hand te nemen. Hij verwacht dan ook dat die motie goed uitgevoerd zal worden.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) wil weten waarom ten aanzien van het herstel van het Smedinghuis zowel het geraamde bedrag als de redeneringen en de financiële constructie zijn veranderd. Verder wil hij weten of dergelijke veranderingen ook op andere begrotingsposten zouden zijn aangebracht, als de Kamer daar de vinger op had gelegd. Het lijkt erop dat het ministerie zijn zaken niet op orde heeft. De heer Duyvendak ziet met belangstelling uit naar amendementen voor de besteding van het door genoemde constructie vrijgespeelde geld.

In de voortgangsrapportage van de Betuwelijn en de HSL-Zuid zal worden aangegeven hoe de motie-Duyvendak op stuk nr. 46 en de motie-Hermans op stuk nr. 42 uitgevoerd zullen worden. Kan deze voortgangsrapportage vóór de stemmingen bij de Kamer zijn?

De taakstelling ziekteverzuim in het openbaar vervoer dreigt te verworden tot een botte bezuiniging. De minister kan geen invloed uitoefenen op de hoogte van het ziekteverzuim bij het stads- en streekvervoer en moet dat ook niet willen, omdat het beleid terzake is gedecentraliseerd. Zij wil nu beleid gaan ontwikkelen om toch 40 mln te bezuinigen, terwijl dat niet de inzet mag zijn. Het is überhaupt onduidelijk hoe hoog het ziekteverzuim in het stads- en streekvervoer is en wat terugdringing daarvan kan opleveren.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA) heeft tijdens de begrotingsbehandeling begrepen dat de kosten die als gevolg van de brand in het Smedinghuis gemaakt moeten worden, niet alleen de herbouw van het pand betreffen, maar ook de vervanging van computersystemen. Uit de brief van 5 december blijkt dat er nu ineens een kasschuif mogelijk is en dat er 14 mln kan worden uitgegeven voor de Westerscheldetunnel. De tolopbrengsten daar zijn echter hoger dan verwacht. Verder blijkt uit die brief dat de voorgestelde constructie ertoe leidt dat er in 2005 18,5 mln extra op de begroting van Verkeer en Waterstaat zal moeten worden bezuinigd om het gat dat hierdoor ontstaat, te dichten. Is dit wel zinvol? Het is weliswaar een goede zaak dat de 85 mln die ten laste van het Infrastructuurfonds is vrijgemaakt, weer wordt teruggeboekt naar Hoofdwegen, maar het is de vraag wat daar precies de consequentie van is. Verder is het de vraag waar genoemde kasschuif vandaan komt. Aangezien het juridisch niet mogelijk is om in 2004 al rekening te houden met het ziekteverzuim in het openbaar vervoer bij de verdeling van de exploitatiesubsidie, heeft de heer Van Haersma Buma er begrip voor dat hier pas in 2005 toe zal worden overgegaan. Hij meent overigens dat de taakstelling van 10 mln in 2004, oplopend naar 40 mln, wel gehaald kan worden. Het ziekteverzuim bij met name een aantal stedelijke vervoersondernemingen moet omlaag. In totaal wordt er trouwens nog steeds 1 mld uitgetrokken voor het openbaar vervoer. Tot slot vraagt de heer Van Haersma Buma of de minister de vragen die hij tijdens de begrotingsbehandeling heeft gesteld over de aanpak van graffiti, al heeft doorgespeeld naar de minister van Justitie.

Mevrouw **Gerken** (SP) heeft niets toe te voegen aan de vragen die al gesteld zijn over het Smedinghuis en het ziekteverzuim in het openbaar vervoer. Het is overigens een goede zaak dat van de 85 mln die nu weer wordt teruggeboekt naar het Infrastructuurfonds, 35 mln wordt bestemd voor onderhoud aan de vaarwegen. Om die reden zal mevrouw Gerken haar amendement op stuk nr. 9 intrekken.

Er wordt momenteel een proef gehouden met 3 TEU-trucks (langere en zwaardere vrachtwagens) in een gebied met een straal van 50 km rond terminals voor aanvullend vervoer. De minister wil die proef uitbreiden over het hele land, waardoor het risico van concurrentie voor de binnenvaart zal toenemen, zeker gezien de staat van onderhoud van de vaarwegen. Bovendien is het de vraag of dit geen extra veiligheidsrisico's met zich zal brengen. Kan de minister toezeggen dat er gedurende de proef

geen transitie zal plaatsvinden van transport over water naar wegtransport? Als zij dat niet kan garanderen, zal mevrouw Gerkens haar motie op stuk nr. 33 alsnog in stemming brengen.

### **Het antwoord van de minister**

De **minister** memoreert dat de Kamer heeft gesteld dat de uitgaven als gevolg van de brand in het Smedinghuis niet ten laste van het Infrastructuurfonds mogen komen. Het Smedinghuis was eigendom van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, een onderdeel van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, en werd dus niet gefinancierd door de Rijksgebouwendienst (RGD). Op het moment van de brand werd er onderhandeld over overdracht van het gebouw naar de RGD. Daarna is daar alsnog overeenstemming over bereikt. Er moest echter wel onderdak gevonden worden voor de ambtenaren die daar werkten, en er moesten nieuwe computers aangeschaft worden. Het was namelijk niet goed doenlijk om deze mensen die werken in de provincie Flevoland, te spreiden over de andere kantoren van het ministerie in het land. Dat zou ook de efficiency niet ten goede komen. De tijdelijke huisvesting aanmerken als permanente huisvesting biedt ook geen soelaas, omdat de kosten die gemoeid zijn met het huren van huisvesting, uiteindelijk hoger zijn dan de kosten van herstel van het Smedinghuis.

Het bedrag dat aanvankelijk in de begroting was uitgetrokken voor alle als gevolg van de brand te nemen maatregelen, is inmiddels teruggebracht tot 73 mln. Via de leenfaciliteit van de RGD kan 25 mln bij het ministerie van Financiën geleend worden voor de kosten die gemoeid zijn met herstel van het gebouw. Voor de resterende 48 mln moet echter nog dekking worden gezocht, waarvan voor 30 mln zelfs nog in 2003. Aangezien het onmogelijk is om in één maand zo'n bedrag te bezuinigen, wordt dat bedrag ten laste van de begroting voor 2004 gebracht. Over de dekking van de 48 mln wordt momenteel overleg gevoerd met de ministeries van Financiën en van VROM. Als hier geen oplossing voor gevonden wordt en het bedrag mag ook niet uit het Infrastructuurfonds gehaald worden, dan rest er geen andere mogelijkheid dan dekking uit de begroting van Verkeer en Waterstaat ten laste van het openbaar vervoer of de grote technologisch instituten. Daarom vraagt de minister de Kamer, nog eens te overwegen om de kosten voor tijdelijke huisvesting van de ambtenaren van het Smedinghuis toch ten laste van het Infrastructuurfonds te brengen, ook al omdat deze mensen zich allemaal met infrastructuur bezighouden. Het spreiden van de kosten over een aantal jaren zou alleen maar leiden tot extra uitgaven. Het reserveren van geld voor het opvangen van dergelijke calamiteiten heeft ook geen zin, omdat de Kamer daar ongetwijfeld ieder jaar een andere bestemming aan zal willen geven. Met de ministeries van Financiën en van VROM wordt wel bekeken of hier voor de toekomst een voorziening voor getroffen kan worden.

Desgevraagd zegt de minister dat het begrip «kasmanagement» te maken heeft met de verschuiving van bedragen over verschillende jaren. Met de 25 mln die bij het ministerie van Financiën wordt geleend, wordt overigens alleen overgegaan tot de bouw van het casco. Later moeten daar nog voorzieningen als toiletten in aangebracht worden. In het kader van de Voorjaarsnota zal hier nader op ingegaan worden.

In het Hoofdlijnenakkoord is een taakstelling voor het ziekteverzuim in het openbaar vervoer opgenomen. Er is voor gekozen om die taakstelling generiek over alle decentrale overheden te verdelen. Aangezien het vervoersbeleid is gedecentraliseerd, zijn het de decentrale overheden die bij de subsidieverlening aan vervoersbedrijven vervolgens voorwaarden kunnen stellen. De minister wil de motie op stuk nr. 39 wel uitvoeren, maar het is juridisch gezien niet mogelijk om dat al in 2004 te doen. Daarom vraagt zij de Kamer om ermee in te stemmen dat de taakstelling van 10 mln in 2004 toch generiek over alle decentrale overheden wordt

verdeeld. Het is namelijk ook niet wenselijk om op een andere post 10 mln te bezuinigen. Dat geldt ook voor de mogelijkheid is om 10 mln aan rekeningen over 2003 vast te houden en die pas volgend jaar te betalen. Het is ook niet logisch om het geld dat vrijvalt door de thans gekozen financiering voor het Smedinghuis, hiervoor aan te wenden. Om de motie wel per 1 januari 2005 te kunnen uitvoeren, moet overigens het Besluit personenvervoer 2000 worden aangepast. Verder zal er alleen als het openbaar vervoer nog niet is aanbesteed, invloed uitgeoefend kunnen worden op de vervoersbedrijven om het ziekteverzuim terug te dringen. De taakstelling voor het ziekteverzuim zal dan namelijk meegenomen kunnen worden in de concessie. De totale taakstelling van 40 mln voor het stads- en streekvervoer is trouwens een keihard bedrag, ongeacht de ontwikkeling van het ziekteverzuim.

De vervoersmodaliteiten zullen naar verwachting niet beïnvloed worden door de proef met 300 langere en zwaardere vrachtwagens. De minister kan echter niet garanderen dat er geen transitie zal plaatsvinden van transport over water naar wegtransport, want iedere vervoerder maakt zijn eigen afwegingen. Voor de duur van de proef wil zij hier ook niet in gaan sturen. Mocht uit de evaluatie blijken dat de inzet van langere en zwaardere vrachtwagens ertoe leidt dat een groot deel van het transport over water wordt vervangen door wegtransport, dan zal alsdan bekeken worden wat hieraan gedaan kan worden.

Uit onderzoek naar de beste wijze van uitvoeren van de motie-Hofstra c.s. op stuk nr. 38 is gebleken dat publiekprivate samenwerking niet zo zeer resultaten kan opleveren voor grote projecten, maar wel voor onderhoud. De Kamer kan op dit punt nog een schriftelijke reactie tegemoet zien.

De 14 mln die als gevolg van de bijgestelde financieringsconstructie voor het Smedinghuis in 2003 niet tot besteding komt, zal bij de Najaarsnota 2003 alsnog bestemd worden voor de Westerscheldetunnel. Er is namelijk verzuimd om in de begroting 2003 nog geld op te nemen voor de veren.

### **Nadere gedachtewisseling**

De heer **Van Haersma Buma** (CDA) betwijfelt of uitvoering van de motie op stuk nr. 23 wel leidt tot een juiste financiering van de uitgaven als gevolg van de brand in het Smedinghuis. De gelden hiervoor moeten bij voorkeur niet uit het Infrastructuurfonds gehaald worden, maar zij moeten zeker niet ten laste worden gebracht van subsidies voor het openbaar vervoer en de grote technologische instituten. De heer Van Haersma Buma overweegt terzake een motie in te dienen.

De heer **Hofstra** (VVD) geeft er de voorkeur aan dat de motie op stuk nr. 23 wordt uitgevoerd, ook al zal de financiering ervan de minister nog voor de nodige hoofdbrekens plaatsen. Het lijkt hem evenwel het beste om een en ander nader te bekijken in het kader van de Voorjaarsnota.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) kan zich erin vinden dat de financiering van de kosten voor het Smedinghuis in het kader van de Voorjaarsnota geregeld zal worden, maar hij geeft wel aan dat de dekking niet gevonden mag worden bij het stads- en streekvervoer. Voorts kondigt hij aan dat hij een motie zal indienen om te voorkomen dat de taakstelling van 10 mln voor het ziekteverzuim in het openbaar vervoer in 2004 generiek verdeeld wordt over alle decentrale overheden. Tot slot zegt de heer Duyvendak te betwijfelen of met de taakstelling voor het ziekteverzuim in het openbaar vervoer überhaupt wel 40 mln bezuinigd kan worden.

De heer **Boelhouwer** (PvdA) vindt het een goede suggestie om de financiering van de uitgaven voor het Smedinghuis in de Voorjaarsnota te regelen. Verder is ook hij van mening dat de taakstelling voor het ziekteverzuim in het openbaar vervoer in 2004 niet generiek verdeeld mag

worden over alle decentrale overheden. Hij kan zich dan ook vinden in de suggestie om terzake in 2004 te kiezen voor een kasschuif.

De **minister** merkt op dat zij nu eenmaal niet 10 mln uit de hoge hoed kan toveren. Met de in de reactie op de motie op stuk nr. 39 geschetste gang van zaken wordt volgens haar op een serieuze wijze ingegaan op de problematiek van de taakstelling voor het ziekteverzuim in het openbaar vervoer in 2004. Bovendien zal de motie vervolgens in 2005 alsnog uitgevoerd worden.

De **voorzitter** merkt op dat de Kamer zich hier verder op zal beraden.

### **Vragen en opmerkingen uit de commissie over het stads- en streekvervoer**

De heer **Hofstra** (VVD) meent dat het financiële plaatje voor de invoering van de OV-chipkaart onnodig ingewikkeld wordt gemaakt door de introductie van het begrip «lopende prijzen». Onduidelijk is ook nog wat het kasritme is voor het totale pakket van 160 mln. Het is trouwens niet onwaarschijnlijk dat er meer geld voor het onderhavige project uitgetrokken moet worden, ook al is het Rijk niet de opdrachtgever voor de ontwikkeling van de OV-chipkaart. Wel is het de vraag welk financieel risico het Rijk nog loopt. Kan het Rijk zijn risico bijvoorbeeld afkopen door nu nog 10 mln extra beschikbaar te stellen? Verder moeten de wettelijke regels tijdig, bijvoorbeeld bij de start van een proef bij de metro in Rotterdam met een aparte metrokaart, zodanig aangepast worden dat de strippenkaart niet meer gebruikt kan worden, als de OV-chipkaart voor het hele land verplicht wordt gesteld. Overigens moet de sector zich maar zien te redden met de reizigersbijdrage. Verder komt er door het wegvallen van de kosten van het WROOV-systeem (Werkgroep reizigersomvang en omvang verkopen) volgens de minister in de periode 2007–2017 20 mln vrij voor de invoering van de OV-chipkaart. De sector beweert echter dat hierdoor 60 mln vrijvalt. Hoe zit dit precies? De sector kan trouwens wel dreigen dat het bedieningsniveau zal teruglopen, als er niet meer geld beschikbaar wordt gesteld, maar na de aanbesteding kan hier geen discussie meer over zijn.

De regio's moeten het geld dat zij op grond van de Wet personenvervoer 2000 krijgen, inzetten voor openbaar vervoer. Dat geld mag dus niet gebruikt worden voor het ontwikkelen van nieuwe bureaucratie. Het is dan ook een goede zaak dat de minister de ontwikkelingen rond het opzetten van een ontwikkelbureau voor openbaar vervoer in Groningen en Drenthe nauwlettend zal volgen. In dit verband is het de vraag of de Kamer jaarlijks een overzicht kan krijgen van het geld dat de regio's bruto krijgen, en het deel dat zij daarvan direct besteden aan openbaar vervoer. Als het verschil daartussen uit de hand loopt, zou wettelijk geregeld moeten worden dat het verschil tussen bruto en netto niet meer mag zijn dan een bepaald percentage.

De minister heeft onderzoeksbureau Ecorys laten onderzoeken waarom er maar weinig aanbieders zijn. De conclusie van dit onderzoek is dat het voor de marktwerking niet uitmaakt dat er maar weinig aanbieders zijn. Als er maar drie aanbieders zijn, waaronder Connexxion – het Rijk moet dat bedrijf overigens zo snel mogelijk verkopen – zal er echter slechts in geringe mate van marktwerking sprake zijn. Om meer marktwerking te bereiken, zal ook de personeelsparagraaf genormaliseerd moeten worden. Dan zullen zich namelijk meer kleinere spelers op de markt willen begeven.

Op zichzelf is de door de minister voorgestelde bekostigingssystematiek voor het openbaar vervoer in de toekomst helder. Het lijkt er echter op dat kosten voor oplossing van het Vinex-probleem ten laste gebracht zullen worden van de niet-Vinex-budgethouders. Worden de kosten op die

manier wel eerlijk verdeeld? Kan de verdeelsystematiek overigens niet zodanig veranderd worden dat het uitbreidingsbudget niet alleen voor de ontsluiting van Vinex-locaties wordt aangewend, maar ook voor kleinschaliger uitbreidingen in allerlei delen van het land? Desgevraagd zegt de heer Hofstra dat het natuurlijk het beste zou zijn als hier überhaupt meer geld voor vrijgemaakt zou worden, maar dat hij ook niet weet waar dat vandaag gehaald moet worden.

Er moeten nog veertien regionale treindiensten gedecentraliseerd worden. Welke diensten zijn dat? Verder is het de vraag of er, als deze diensten ook gedecentraliseerd zijn, dan helemaal geen vervoersbudgetten of infrabudgetten voor het regionale treinverkeer meer beschikbaar gesteld zullen worden aan de regio. Overigens is wettelijk vastgelegd dat de gemeenten uiterlijk 1 januari 2007 het vervoer van de gemeentelijke vervoerbedrijven aanbesteed moeten hebben. De heer Hofstra verwacht evenwel dat de minister hier nog nadere voorstellen voor zal doen, met name waar het gaat om een mogelijke splitsing tussen tram en metro aan de ene kant en de bus aan de andere kant.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) heeft op een aantal vragen geen schriftelijk antwoord gekregen. Een van die vragen betrof het voornemen van de NS om per 1 januari bij de loketten 50 cent te gaan vragen voor de verkoop van een strippenkaart. Wat kan de minister doen om die ongewenste ontwikkeling tegen te gaan? Verder is in de schriftelijke antwoorden niet ingegaan op de suggestie om op de website van het ministerie een lijst op te nemen van alle diensten in het stads- en streekvervoer, die worden opgeheven of uitgedund. Ook is er geen antwoord gegeven op de vraag of de minister ook na invoering van de chipkaart verantwoordelijk blijft voor de vaststelling van de tarieven voor het stads- en streekvervoer.

De minister wil niet de eindverantwoordelijkheid nemen voor de invoering van de OV-chipkaart, terwijl zij dat eigenlijk wel moet doen. Verder is het nog steeds de vraag of het verplichtend een nationale kaart zal worden. De minister doet hier nogal vaag over. Het is echter van belang om van het begin af aan duidelijk te maken dat ernaar gestreefd wordt om die kaart uiteindelijk in het hele land verplicht te stellen. Verder lijkt het erop dat het Rijk 30 tot 40 mln te weinig beschikbaar stelt voor de invoering van de OV-chipkaart. Aangezien invoering van de chipkaart niet voor alle OV-bedrijven rendabel is, zal de chipkaart in bepaalde delen van het land waarschijnlijk niet ingevoerd worden zolang dat niet verplicht is. Als de invoering ervan straks wel verplicht gesteld wordt, maar er wordt niet meer geld voor beschikbaar gesteld, dan zal dat leiden tot een lager voorzieningenniveau. Volgens Mobis (de brancheorganisatie van ondernemingen in het collectief personenvervoer over weg en rail) kunnen de ontbrekende 30 tot 40 mln trouwens gefinancierd worden uit de vrijval van de WROOV-gelden. De minister raamt die vrijval op 20 mln, maar volgens Mobis is het 60 mln. Het lijkt de heer Duyvendak redelijk om de overige 40 mln aan te wenden voor de invoering van de OV-chipkaart.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA) kan uit het schriftelijke antwoord op vragen in het vorige AO niet opmaken of er in de verdeelsystematiek van de rijksmiddelen voor OV naast het basisbudget ook sprake is van een uitbreidingsbudget. Als het er wel is, is het waarschijnlijk een heel bescheiden budget, want er is bijvoorbeeld niet eens geld om een lijn 19 bij Den Haag aan te leggen. Geconstateerd moet dan ook worden dat er sprake is van één OV-budget met een klein plusje voor de ontsluiting van de Vinex-locaties.

Het opzetten van een ontwikkelbureau voor de uitwerking en aanbesteding van het openbaar vervoer in Groningen en Drenthe is volgens de minister niet in lijn met de geest van de wet. Als dit evenwel in strijd is met de geest van de wet, dan moet de minister daar onmiddellijk op

inspringen. Het is namelijk de bedoeling dat niet het Rijk, maar de vervoerder de aanbesteding voor zijn rekening neemt. Het is nog steeds de vraag hoeveel geld er daadwerkelijk beschikbaar is voor de invoering van de OV-chipkaart. Volgens de minister is daar namelijk 160 mln voor beschikbaar, terwijl dat volgens andere betrokkenen 40 mln minder is. Desgevraagd zegt de heer Van Haersma Buma dat dit probleem veroorzaakt wordt doordat niet duidelijk is wie eindverantwoordelijk is voor de invoering van de OV-chipkaart. Hij is het met de minister eens dat dit project uiteindelijk de vervoerders ten goede zal komen en dat zij het project daarom ook moeten trekken. Het belang van de invoering van de chipkaart is zo groot dat partijen uiteindelijk een manier zullen vinden om hier uit te komen met het door het Rijk beschikbaar gestelde bedrag. Als overigens nog niet zeker is dat de chipkaart op nationale schaal wordt ingevoerd, moet dat wettelijk vastgelegd worden. Het doorvoeren van marktwerking in het stadsvervoer heeft, ondanks alle haken en ogen, al tot winst geleid. Doordat het stadsvervoer zowel bestaat uit trams en metro's als uit bussen, hebben gemeenten problemen om de aanbesteding van het vervoer voor 1 januari 2007 aan te besteden. Echter, niet de wettelijke termijn, maar de vraag of die datum reëel haalbaar is, zou leidend moeten zijn. De minister schrijft dat haar voorkeur uitgaat naar een aanbesteding van het totaal van het gemeentelijke vervoerbedrijf, maar dat er een opsplitsing gemaakt moet worden, als de wettelijke termijn niet gehaald kan worden. Haar voorkeur zou dan ook leidend moeten zijn, niet de wettelijke termijn waardoor er wellicht overgegaan moet worden tot splitsing, ongeacht de nadelen daarvan. Kan een en ander voor de evaluatie in het najaar verduidelijkt worden? Desgevraagd zegt de heer Van Haersma Buma dat hij niet heeft gestemd voor de motie waarin werd gevraagd om voorzichtigheid te betrachten bij het aanbesteden van gemeentelijke vervoersbedrijven, omdat hij hier liever in overleg met de minister een oplossing voor zoekt.

Mevrouw **Gerkens** (SP) mist in de schriftelijke reactie een antwoord op haar vraag of de minister het rustig aan wil doen met investeren totdat de Wet personenvervoer 2000 geëvalueerd is. Hetzelfde geldt voor de vraag wat de boodschap van de minister is aan de ruim 100 000 mensen die hun handtekening hebben gezet voor een beter openbaar vervoer. In antwoord op de vraag of de minister bereid is om in gesprek te gaan met het OV-personeel over de daadwerkelijke gevolgen van de aanbestedingen, stelt zij dat CNV en FNV zitting hebben in een klankbordgroep en dat zij voorts regelmatig gesprekken voert met de vakbonden. Zij dient echter ook echt met het personeel te gaan spreken.

In een artikel in Volkskrant Magazine is de hele situatie rond de aanbestedingen helder geschetst. Door dit artikel zijn de volgende vragen opgeroepen. Hoeveel OV-shops zijn er sinds de invoering van de Wet personenvervoer 2000 gesloten? Hoeveel buslijnen, inclusief de interliners, zijn er verdwenen? Hoeveel lijnen zijn er geknipt? Wat is de ontwikkeling van de gemiddelde reistijd? Wat zijn de ontwikkelingen op het punt van het onderhoud en de vernieuwing van bussen? Hoe hebben de reizigers-aantallen zich ontwikkeld? Hoe kan het streekvervoer goedkoper en beter gemaakt worden? Mevrouw Gerkens krijgt het liefst direct een antwoord op deze vragen, maar zij zou zich er ook in kunnen vinden als de vragen worden meegenomen in de evaluatie. De veegwet werkt weliswaar een paar kruimeltjes weg, maar het wachten is op een grote stofzuiger om de hele wet weg te werken.

De heer **Boelhouwer** (PvdA) kan uit de schriftelijke beantwoording van de vragen in het vorige AO niet opmaken dat de beslissing over de invoering van de OV-chipkaart voor 1 januari 2004 genomen moet zijn. De druk om hier gezamenlijk een oplossing voor te vinden, lijkt opeens af te nemen. Heeft de minister in het overleg met het veld de indruk gekregen



dat de invoering van de chipkaart dichterbij gekomen is en, zo ja, is er nu dan ook meer duidelijkheid over de financiering? De heer Boelhouwer is in ieder geval van mening dat er meer geld vrijgemaakt moet kunnen worden uit het WROOV-budget. Verder moet er duidelijkheid over komen wie nu uiteindelijk de minimum- en maximumtarieven voor het OV gaat vaststellen. Niet alleen de consumenten, maar ook de vervoersbedrijven hebben daar recht op. De mogelijkheid voor een big bang bij de overgang naar de chipkaart wordt momenteel onderzocht door Mobis. Wanneer zal hier definitief duidelijkheid over komen?

Het antwoord op de vraag naar de overgang van vervoersconcessies van gemeenten naar provincies is helder. Wil de minister de gang van zaken echter wel goed monitoren om te voorkomen dat de reiziger er de dupe van wordt, als een en ander onverhoopt niet goed verloopt?

Het WVG-budget (Wet voorzieningen gehandicapten) dient naar het oordeel van de minister niet opgenomen te worden in het wetsvoorstel Brede doeluitkering verkeer en vervoer (BDU), omdat het deel uitmaakt van het Gemeentefonds en niet specifiek te maken heeft met verkeer en vervoer. In het WVG-budget zit echter wel degelijk een component die uitdrukkelijk met vervoer te maken heeft. Indien het in het wetsvoorstel BDU opgenomen zou worden, zouden gemeenten tevens gedwongen worden om geen drempels meer op te werpen voor WVG-gerechtigden. Het recht op vervoer van mensen met een functiebeperking is nu eenmaal een elementair recht. Uit het antwoord dat het exploitatietekort bij CVV-systemen (collectief vraagafhankelijk vervoer) mede gefinancierd wordt uit WVG-middelen, zou ook mogen worden afgeleid dat het WVG-budget in het wetsvoorstel BDU opgenomen moet worden.

### **Het antwoord van de minister**

De **minister** memoreert dat tijdens het AO van 25 juni een verzoek van Mobis voorlag om een bijdrage van 150 mln voor ontwikkeling van de OV-chipkaart. Op dat moment waren er nog geen cijfers beschikbaar uit de maatschappelijke kosten-batenanalyse. Die cijfers zijn er nu wel en nu zegt Mobis dat er 180 mln nodig is, overigens zonder die meerkosten te specificeren. Het onderhavige project is alleen te realiseren, als voor alle betrokken partijen de baten groter zijn dan de lasten. De kost gaat echter voor de baat uit. Op grond van de kosten-batenanalyse meent de minister dat er met de bijdrage van ruim 160 mln van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en uit het FENS (Fonds eenmalige bijdrage NS) sprake is van een redelijke verdeling van de lasten en de baten over alle partijen. Tijdens het AO van 27 november is aangegeven dat de chipkaart op vier financiële pijlers rust en dat, als één daarvan geheel of grotendeels omvalt, er geen sprake zal zijn van invoering van de chipkaart op nationale schaal. De eerste pijler wordt gevormd door investeringen van bedrijven in de aanloopfase en bedraagt netto ongeveer 100 mln in de periode 2006–2008. De netto-investering zal in de periode 2009–2010 op kasbasis waarschijnlijk al tot nul zijn gereduceerd. De tweede pijler is de kaartbijdrage van de reizigers en bedraagt 300 mln. De derde pijler betreft de tariefdifferentiatie waarmee de concessieverlenende overheden moeten instemmen, en bedraagt 250 mln. De vierde pijler wordt gevormd door de bijdragen van het Rijk en het FENS en bedraagt 160 mln. Aangezien het hier gaat om een initiatief van Mobis en alleen de OV-bedrijven de mogelijkheid hebben om de kosten en de risico's te beheersen en reduceren, en het chipkaartsysteem bovendien hun eigendom wordt, acht de minister genoemde financiële verdeling alleszins redelijk, mede gezien de jaarlijkse omzet van ongeveer 3 mld door de bedrijfstak. Bovendien heeft de bedrijfstak nog besparings- en optimaliseringsmogelijkheden voor 15 tot 30 mln, vooral door beter en sneller samen te werken. Dat blijkt ook uit de benchmarkstudie.

Het kasritme voor de 90 mln van het ministerie van Verkeer en Waterstaat

is 35 mln in 2006, 35 mln in 2007 en 20 mln in 2008. Het kasritme van de 20 mln vrijval uit het WROOV-budget is vanaf 2007 2 mln per jaar. De 70 mln uit het FENS is gewoon beschikbaar vanaf 2004. Met genoemde financiering moet het mogelijk zijn om de chipkaart in 2007 in te voeren. Uit het WROOV-budget valt trouwens inderdaad 60 mln vrij. De 40 mln die de Kamer niet kan traceren, is opgenomen in de 90 mln voor invoering op nationale schaal. Dit bedrag wordt gedekt uit artikel 7 van Hoofdstuk XII en het Infrastructuurfonds, in casu het kwartje van Kok. De dekking uit artikel 7 is mogelijk geworden door de structurele vrijval van WROOV-gelden in de jaren na 2007/2008. Dat geld is naar voren gehaald om het te kunnen besteden in 2006 en 2007 op het moment dat de sector het nodig heeft. Aanwending van de WROOV-gelden voor de chipkaart ligt voor de hand, omdat die gelden na de invoering van de chipkaart op nationale schaal niet meer nodig zijn voor strippenkaarten. Uit de tabellen op de bladzijdes 21 en 67 van de kosten-batenanalyse blijkt dat rekening is gehouden met de vrijval en dat na de steun van het Rijk en uit het FENS de lasten voor het Rijk groter zijn dan de baten. Het Rijk zal trouwens niet meer dan die 90 mln uittrekken voor de ontwikkeling en invoering van de chipkaart. Desgevraagd zegt de minister nog dat er regelmatig contact is tussen het ministerie en Mobis. Voorts verwijst zij naar de brief van 4 november voor een precieze beschrijving van het besluitvormingsproces rond de invoering van de chipkaart.

Te zijner tijd zal invoering van de chipkaart in het hele land verplicht worden gesteld. Het bedrijfsleven moet echter eerst aantonen dat het systeem werkt en verder moet uit de pilots gebleken zijn dat de reizigers hier ook tevreden over zijn. Vervolgens moeten de kaartuitgevers conform de wet worden erkend. Daarvoor is notificatie in Brussel nodig. Volgens de planning zal er eind 2005 duidelijkheid zijn over het systeem en zullen de erkenning en de notificatie een jaar later afgerond kunnen worden, waarna de verplichting tot invoering op nationale schaal kan volgen. Tegen die tijd zal naar verwachting trouwens al 80% tot 90% van de OV-bedrijven gebruikmaken van het chipkaartsysteem. De chipkaart is tot een definitief besluit over invoering op nationale schaal een regionale kaart. Invoering valt dan onder verantwoordelijkheid van de betrokken decentrale overheid. Afschaffing van het nationale vervoerbewijs, waaronder de strippenkaart, is een bevoegdheid van de minister. Indien de stadsregio Rotterdam of het Regionaal orgaan Amsterdam de strippenkaart eerder willen afschaffen, dan zullen zij daartoe voorstellen moeten indienen bij de minister. Die voorstellen zullen worden afgewogen aan de hand van bijvoorbeeld de sociale veiligheid aan de ene kant en het behoud van kaartintegratie en de voordelen daarvan voor de reizigers aan de andere kant. De decentrale besturen zullen verder met uitgewerkte plannen moeten komen voor reizigers van binnen en buiten de regio, die nog niet over een chipkaart beschikken, en voor de studenten en de OV-jaarkaarthouders.

Het chipkaartsysteem dat thans ontwikkeld wordt, is door een aantal openbaarvervoerbedrijven geselecteerd. Aan dat bedrijfsproces kleven natuurlijk risico's, evenals aan investeringen in materieel. Het Rijk zal die echter niet zo maar overnemen. Uitgangspunt is marktwerking. Naarmate de migratieperiode korter zal zijn, zal er trouwens meer geld bespaard kunnen worden. De risico's van een en ander worden in de aanbesteding verwerkt, zowel voor bussen als voor personeel en het kaartsysteem. Het Rijk gaat die risico's dan ook niet overnemen. Ook de planning van de invoering van de chipkaart is een verantwoordelijkheid van de bedrijven. Het onderzoek dat Mobis thans doet naar de mogelijkheid van een big bang, zal begin februari klaar zijn. Het ministerie zal de helft van de onderzoekskosten betalen. Het chipkaartsysteem wordt overigens niet ingevoerd, omdat de overheid dat heeft opgelegd, maar omdat de OV-bedrijven het zelf graag willen. Zij zien daar namelijk brood in. De overheid helpt daar dan ook alleen in de transitieperiode aan mee.

Hoeveel zij daar precies aan zal bijdragen, wordt nog nader bepaald. Verder zullen er in het voorjaar 2004 nadere afspraken met de sector worden gemaakt over de pilots.

De grote steden zijn in een brief opgeroepen om het gemeentelijke openbaar vervoer integraal te gaan aanbesteden. Als zij de wettelijke termijn hiervoor niet dreigen te halen, moeten zij er in ieder geval toe overgaan om het busvervoer aan te besteden. In april zal met de betrokken partijen bekeken worden hoe een en ander ervoor staat. De minister voelt er overigens niets voor om op de website van het ministerie te vermelden welke buslijnen zijn opgeheven. Zij acht het eerder een taak van de vervoerder om hier bekendheid aan te geven op zijn eigen website.

Vastgesteld wordt dat er minstens drie aanbieders op een concessie moeten inschrijven. Op die manier zal er van voldoende marktwerking sprake zijn. Op dit moment is er dan ook geen reden om in de markt in te grijpen. De minister heeft trouwens geen instrument om het opzetten van een ontwikkelbureau in Groningen en Drenthe tegen te gaan. Dat zal wel mogelijk zijn na de evaluatie van de Wet personenvervoer 2000 medio 2004. Overigens kan het Rijk niet onmiddellijk overgaan tot de verkoop van Connexxion, omdat de Kamer in een motie heeft bepaald dat de regering daarvoor eerst bij de Kamer te rade moet gaan.

De minister zal straks niet meer verantwoordelijk zijn voor het tariefbeleid, want er is wettelijk bepaald dat de decentrale overheden tariefvrijheid krijgen. Vooralsnog zal de overheid dan ook geen minimum- en maximumtarieven bepalen. Op zichzelf zou het trouwens goed zijn om geen afzonderlijke vervoersbudgetten meer aan de regio te verstrekken, als de regionale treindiensten gedecentraliseerd zijn. Dan zou er namelijk tot een integrale afweging gekomen kunnen worden. Momenteel wordt hierover nader van gedachten gewisseld, maar de meningen zijn nog niet echt uitgekristalliseerd.

Het WVG-budget is een onderdeel van het Gemeentefonds en komt daarom niet in aanmerking voor opneming in het wetsvoorstel BDU. Gemeenten kunnen autonoom beslissen hoe zij het WVG-budget willen inzetten. De minister kan de gemeenten dan ook niet verplichten om het WVG-budget te voegen bij de brede doeluitkering verkeer en vervoer. Het uitbreidingsbudget is alleen bedoeld voor de ontsluiting van groot-schalige Vinex-locaties, als dat een substantiële uitbreiding van het lijnennet zou vragen. Als er slechts een kleine uitbreiding van het lijnennet nodig is, dan moeten gemeenten daar zelf een oplossing voor zoeken in hun OV-net. Als er een grote nieuwbouwlocatie ontsloten moet worden, kan hiervoor eventueel geput worden uit het Vinex-budget terzake. Overigens moet vermeld worden dat de decentrale overheden akkoord zijn gegaan met de thans voorgestelde verdeelsystematiek voor OV-middelen van het Rijk. Tot slot merkt de minister op dat de Kamer nader geïnformeerd zal worden over de gang van zaken rond de opheffing van de VOC-status (Vervoersautoriteiten openbaar vervoer centrumgemeenten) van zestien gemeenten en dat de positie van de reiziger hierbij vanzelfsprekend goed gemonitord zal worden.

### **Nadere gedachtewisseling**

De heer **Van Haersma Buma** (CDA) meent dat het Rijk, door een substantiële bijdrage te leveren aan de ontwikkeling van de OV-chipkaart, erkent dat het hecht aan een snelle invoering ervan. Het is verstandig om die bijdrage deels te dekken uit de vrijval van het WROOV-budget. De heer Van Haersma Buma wil overigens op de hoogte gehouden worden van de gang van zaken rond de aanbesteding van het openbaar vervoer in de grote steden. Uiteindelijk zal er in dit verband naar volledige marktwerking gestreefd moeten worden. Verder begrijpt de heer Van Haersma Buma niet waarom de minister het opzetten van een ontwikkelbureau door Groningen en Drenthe pas na de evaluatie van de Wet personenver-

voer 2000 meent te kunnen tegengaan. Tot slot vraagt hij de minister om nader te verduidelijken waarom zij geen minimum- en maximumtarieven wil vaststellen voor het openbaar vervoer.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) meent dat het ministerie wel op de website moet aangeven welke buslijnen opgeheven zijn, omdat dit een gevolg is van de bezuinigingen op het stads- en streekvervoer. Overigens lijkt geen enkele partij de verantwoordelijkheid te willen nemen voor de invoering van de OV-chipkaart. Daarom wil de heer Duyvendak dat de minister in februari rapporteert over haar inspanningen terzake en de resultaten daarvan, opdat de Kamer alsdan kan beoordelen of hier nog extra geld voor beschikbaar gesteld moet worden. Voorkomen moet namelijk worden dat er uiteindelijk geen chipkaart komt. Verder meent de heer Duyvendak dat de minister in ieder geval een maximumtarief zal moeten vaststellen voor het stads- en streekvervoer. Tot slot herhaalt hij zijn vraag over het voornemen van de NS om per 1 januari 50 cent te gaan vragen voor de verkoop van een strippenkaart.

De heer **Hofstra** (VVD) stelt dat de OV-bedrijven primair verantwoordelijk zijn voor de invoering van de OV-chipkaart en dat dit ook zo moet blijven. Verder herhaalt hij dat de dreiging van de OV-bedrijven dat het bedieningsniveau zal teruglopen als er niet meer geld beschikbaar wordt gesteld voor de chipkaart, niet reëel is, omdat bij de aanbesteding ook het voorzieningenniveau wordt vastgelegd. Aangezien het Rijk niet meer geld kan vrijmaken, zal de invoering van de OV-chipkaart met het thans beschikbaar gestelde bedrag gerealiseerd moeten worden. Ook herhaalt de heer Hofstra zijn verzoek om een overzicht van de gelden die regio's bruto krijgen voor het openbaar vervoer, en de nettobesteding ervan. Wellicht kan daaruit afgeleid worden dat er in de Wet personenvervoer 2000 een anti-bureaucratiebepaling moeten worden opgenomen. Tot slot vraagt hij om een overzicht van de precieze verdeling van de middelen voor de ontsluiting van Vinex-locaties over de decentrale overheden.

De heer **Boelhouwer** (PvdA) vindt dat duidelijker had moeten worden aangegeven dat er in totaal 60 mln aan WROOV-gelden vrijvalt en dat dit allemaal wordt aangewend voor de invoering van de OV-chipkaart. Verder spreekt hij de hoop uit dat de beslissing over de invoering van de OV-chipkaart niet op de lange baan zal worden geschoven.

De **minister** merkt op dat de OV-bedrijven in gesprekken met het ministerie aangeven dat de invoering van de OV-chipkaart wel gerealiseerd kan worden, maar dat zij in gesprekken met de Kamer kennelijk een andere indruk wekken. Voor Mobis is de aanwending van de vrijvallende WROOV-gelden trouwens wel duidelijk. Er is trouwens geen enkele indicatie dat de invoering van de OV-chipkaart vertraagd zal worden of op de lange baan geschoven zal worden.

De grote steden hebben aangegeven dat zij problemen hebben met de aanbesteding van het vervoer van de gemeentelijke vervoerbedrijven. Mocht blijken dat de datum van 1 januari 2007 echt niet gehaald kan worden, dan moet daar alsdan een mouw aan gepast worden. Voor sommige gemeenten lijkt een oplossing gevonden te kunnen worden door het opsplitsen van de aanbesteding van enerzijds het busvervoer en anderzijds het tram- en metrovervoer. Na de evaluatie zal trouwens blijken in hoeverre de Wet personenvervoer 2000 aangepast moet worden. Het is de bedoeling dat de OV-bedrijven meer ruimte krijgen om het openbaar vervoer zelf vorm te geven, maar het opzetten van een ontwikkelbureau, zoals dat in Groningen en Drenthe gebeurt, is niet lijn met de geest van de wet.

Een uitvloeisel van de decentralisatie van het openbaar vervoer is dat de decentrale overheden ook de tarieven voor het stads- en streekvervoer

bepalen. Het kan zijn dat de tarieven hierdoor niet in alle provincies gelijk zullen zijn. De minister heeft er evenwel vertrouwen in dat de decentrale overheden hier iets aan zullen doen, als daar aanleiding voor is. Zij is wel bereid om de tariefontwikkeling nog een jaar te monitoren.

De minister blijft erbij dat zij niet op de website van het ministerie wil vermelden welke buslijnen zijn opgeheven. Verder meldt zij dat de NS weliswaar het voornemen hebben geuit om 50 cent te gaan vragen voor de verkoop van een strippenkaart, maar dat dit niet zal gebeuren omdat dit ingevolge de overeenkomsten voor het verkopen van strippenkaarten, waaraan ook de NS gebonden zijn, niet is toegestaan. Ook meldt zij niet te vrezen voor de dreiging van de OV-bedrijven met een lager bedieningsniveau. De ervaring leert namelijk dat het bedieningsniveau meestal toeneemt na aanbesteding. Tot slot zegt de minister toe dat de Kamer een overzicht zal krijgen van zowel de bruto- en nettobesteding van de OV-middelen door de regio's als de verdeling van de middelen voor ontsluiting van Vinex-locaties.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Ten Hoopen

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Roovers