

Vergaderjaar 2006–2007

30 421

Evaluatie Wet Personenvervoer 2000

30 800 XII

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2007

Nr. 12

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 10 mei 2007

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 17 april 2007 overleg gevoerd met staatssecretaris Huizinga-Heringa van Verkeer en Waterstaat over:

- **de aanbestedingen van het stads- en streekvervoer;**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat over ov-loket, d.d. 30 januari 2007 (30 800 XII, nr. 9);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat over aanbestedingen stads- en streekvervoer (Wp2000), voortgangsrapportage actieprogramma, d.d. 6 februari 2007 (30 421, nr. 9);**
- **de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat houdende antwoorden op vragen over de evaluatie van de Wet personenvervoer 2000, d.d. 10 april 2007 (30 421, nr. 11);**
- **de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat houdende reactie inzake het rapport «Onderzoek aanbestedingen ov in Noord-Brabant», d.d. 10 april 2007 (30 421, nr. 10);**
- **de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat houdende het advies van de ov-ambassadeur over de toekomst van de ov-fiets, d.d. 11 april 2007 (30 800 XII, nr. 67).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Roemer** (SP) is blij met de komst van een centraal geregeld klachtenbureau. Bus-, trein- of tramreizigers moeten weten waar zij met vragen terecht kunnen. Na het centrale betalingsbewijs, de centrale reisinformatie en een gezamenlijke ov-ambassadeur, komt er nu ook een gezamenlijk klachtenloket. Dat zou een bundeling moeten zijn van de vervoerders. Bij hen horen reizigers te klagen, en niet bij een reizigersvereniging of een onafhankelijk bureau. Het klachtenloket kan ertoe bijdragen dat men de juiste vervoerder bereikt. Dat zal zeker in combinatie met bijvoorbeeld reisinformatie ook werken. Daarnaast moet het mogelijk zijn, bij een onafhankelijke instantie te klagen indien er slecht met een klacht is omgegaan. Wat wil de staatssecretaris met het ov-loket bereiken? Is het bedoeld voor klachten die bij het vervoersbedrijf horen of juist als onafhankelijke instantie?

¹ Samenstelling:

Leden: Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GroenLinks), Roland Kortenhorst (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Haverkamp (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Dezentjé Hamming (VVD), ondervoorzitter, Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Besselink (PvdA), Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en De Rouwe (CDA).

Plv. leden: Van der Vlies (SGP), Boekestijn (VVD), Bilder (CDA), Van Gent (GroenLinks), Hessels (CDA), Jager (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppéus (VVD), Van Gennip (CDA), Aptroot (VVD), Crone (PvdA), Van Baalen (VVD), Smeets (PvdA), Van Gijls-wijk (SP), Anker (ChristenUnie), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Jacobi (PvdA), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA) en Van Heugten (CDA).

De SP-fractie vindt het vreemd dat de staatssecretaris betaalt voor de behandeling van klachten aan het adres van vervoersbedrijven. Een goede klachtenafhandeling moet er komen, maar klachten aan het adres van commerciële bedrijven mogen niet op kosten van de overheid worden afgehandeld. Nog vreemder is het voornemen, klachten in te kopen bij reizigersvereniging Rover. Die informatie dient op het ministerie bekend te zijn en ook bij de vervoersbedrijven is bekend, waarover reizigers klagen. Waarom kiest de staatssecretaris voor inkoop bij Rover? Wordt er ook gesproken met andere organisaties die opkomen voor reizigersbelangen, zoals de Consumentenbond of gehandicaptenorganisaties?

Het was geen goed idee om marktwerking los te laten op het ov. Jarenlang is de publieke sector in de uitverkoop gedaan. Dat geldt ook voor het stads- en streekvervoer. In het kennismakingsgesprek toonde de staatssecretaris zich nog volop overtuigd van de haalbaarheid van marktwerking in het ov. De heer Roemer hoopt dat de werkbezoeken die zij in haar eerste honderd dagen zal afleggen, haar de ogen zullen openen. Als zij het gesprek zoekt met reizigers, chauffeurs, vakbondsmensen en werkgevers in het stads- en streekvervoer, dan zal ook zij constateren dat marktwerking een dogma is. De praktijk is weerbarstig en de consequenties zijn behoorlijk. In de strijd om concessies wordt er scherp ingeschreven. De overheden willen voor een dubbeltje op de eerste rij zitten en grote internationale vervoerders zijn uit op winstmaximalisatie om hun aandeelhouders tevreden te stellen. Dit moet wel ten koste gaan van de kwaliteit van het ov. De reizigers en het personeel zijn daar vaak de dupe van. De vervoerders verzinnen van alles om goedkoper uit te zijn, wat vaak leidt tot onverstandige, onwenselijke en soms zelfs onverantwoorde bezuinigingen op personeel, materieel, dienstverlening, investeringen en veiligheid.

Er wordt gewerkt met minder personeel en de arbeidsvoorwaarden worden minder. Pauzes worden niet meer uitbetaald en scholing of bijscholing geschrapt. Dienstregelingen worden op onacceptabele wijze aangescherpt en er wordt fors meer tijdelijk personeel ingehuurd via uitzendbureaus. Zo gaat de bezuinigingsdrift in het ov ten koste van het personeel. De onrust is dan ook in het hele land groot, zoals ook blijkt uit rapporten van de vakbonden. Chauffeurs melden rijtijden van vijfenhalf uur; een vrouwelijke chauffeur heeft om een astronautenluier gevraagd. De reiziger wordt de klos door ritten die vertraagd zijn of uitvallen en door bezuinigingen op materieel, op de dienstverlening en op investeringen. Er wordt verouderd materieel ingezet dat soms niet eens meer de keuring haalt. Preventief onderhoud wordt geschrapt. Naast het reiscomfort is ook de verkeersveiligheid in het geding. Voordat een concessie verloopt, wordt niet meer geïnvesteerd in het materieel en de kwaliteit van nieuw materieel gaat achteruit. Nieuwe bussen hebben een afschrijvingstermijn van nog maar acht jaar en zijn minder degelijk en veilig dan hun voorlopers.

De ov-markt wordt bepaald door Arriva, Veolia en wellicht nog een derde partij, als de verkoop van Connexxion doorgaat. Zij zijn de markt. Overheid en reizigers hebben het nakijken. Het grootste gevaar is dat de 19 decentrale overheden door deze bedrijven tegen elkaar zullen worden uitgespeeld. Bedrijven schrijven scherp in om een concessie te krijgen en de overheid zit voor een dubbeltje op de eerste rij. De vervoerder moet bij zijn buitenlandse directie verantwoording afleggen en goede cijfers laten zien, zodat alles uit de kast wordt gehaald om winst te maken. De grenzen worden opgezocht en de decentrale overheden zijn niet bij machte, de vervoerders goed te controleren. Daar heeft men de kwaliteit niet voor in huis. Men moet dan ook afgaan op de cijfers van de concessiehouders. Bij wanprestaties wordt de bal telkens teruggespeeld naar de betrokken overheid, omdat daar fouten zouden zijn gemaakt. Ambtenaren zullen dus drie keer nadenken voordat zij misstanden aanpakken.

De SP-fractie is van mening dat er nu echt iets moet gebeuren. Een eerste

belangrijke stap zou zijn om de verplichting te schrappen dat ov aanbesteed moet worden. Daarmee worden ook de geschetste risico's uitgeschakeld. De decentrale overheden moeten zelf een keuze kunnen maken. Of de hier en daar behaalde successen te danken zijn aan de marktwerking, vindt de heer Roemer zeer de vraag. Om concurrentie op arbeidsvoorwaarden te voorkomen, dient er te worden ingezet op een centrale cao voor stads- en streekvervoer. Een klachtenbureau, reis-informatie, ov-chipkaart en bemiddeling dienen onder verantwoordelijkheid van de staatssecretaris gebundeld te worden.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) acht de ontvangen antwoorden op de vragen over de evaluatie van de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000) van bedroevend niveau. Er zijn bijna geen harde cijfers in te vinden en de staatssecretaris geeft telkens aan, niet te beschikken over de harde data die de Kamer nodig heeft om het beleid van het ministerie van VenW te controleren. De staatssecretaris geeft hoog op van de positieve resultaten van de aanbesteding, zonder feitelijke gegevens te verstrekken die dat zouden staven. Zij geeft aan geen details te weten over de prijs per concessie, de toe- of afname van het aantal werknemers in het ov, de vraag of concessies gewijzigd worden gedurende het traject, incidenten tijdens de overgang, de inzet van uitzendkrachten en het functioneren van reizigersadvies. Hoe kan zij de effecten van de aanbesteding zo positief beoordelen, als zij niet beschikt over de informatie die nodig is om zich daarover een oordeel te vormen?

De fractie van GroenLinks heeft zelf gegevens verzameld over de effecten van de aanbesteding. De Wp2000 kent twee doelen: groei van het aantal reizigers en een betere kostendekkingsgraad, dus minder subsidie. In het stads- en streekvervoer blijkt het netwerk van reguliere busdiensten gekrompen te zijn met 1500 km; 1340 bushaltes zijn opgedoekt en het aantal reizigerskilometers in niet-stedelijke gebieden is tussen 2001 en 2003 met 35% is gedaald. In de G4 is het aantal reizigers in die periode nog met enkele miljoenen per jaar gegroeid; de totale daling beperkt zich tot 7%, maar zeker in de aanbestede gebieden is de daling fors. Het tweede doel van de Wp2000 – verhoging van de kostendekkingsgraad – blijkt niet gehaald. Dan zijn de twee hoofddoelen van de Wp2000 toch mislukt? Van een markt is feitelijk geen sprake. Een paar spelers verdelen de buit onderling.

Na zes jaar Wp2000 is het ov afgekalfd en de kostendekkingsgraad is niet gestegen. Het is te hopen dat de staatssecretaris vandaag een breuk markeert met het beleid tot nu toe, anders ontpopt zij zich als een markt-fundamentalist: in plaats van naar de feiten te kijken, is het een kwestie van geloof geworden. Voor de fractie van GroenLinks is het tijd om de daad bij het woord te voegen. Er moet een Kamermeerderheid gemobiliseerd worden die het kabinet aanspoort, de Wp2000 te wijzigen in die zin dat het aanbestedende overheden zo snel mogelijk vrijstaat, te kiezen voor een openbare dan wel onderhandse aanbesteding, of voor een andere manier van gunnen van het vervoer aan vervoersbedrijven.

De heer Duyvendak steunt in grote lijnen het voorstel van de ov-ambassadeur inzake de ov-fiets, al is er enige zorg over een te sterke positie van de NS. De instelling van een raad van toezicht vormt enige compensatie, maar wil de staatssecretaris bevestigen dat werkplan én begroting door de raad van toezicht moeten worden goedgekeurd?

Mevrouw **Roefs** (PvdA) onderschrijft nog steeds de doelen van de Wp2000, te weten meer reizigers, meer kwaliteit, klantgerichtheid en meer waar voor je geld. Aanbesteding is een middel om die doelen te bereiken. Vervoersbedrijven en decentrale overheden hebben de opdracht gekregen, de ov-doelstellingen te bereiken. Zij kennen hun eigen vervoersmarkt het beste. De verschillen in de diverse regio's zijn te groot voor centrale sturing. In Brabant en Limburg zijn grote missers gemaakt, maar

er zijn ook successen te melden, zoals Syntus in de Achterhoek en de regio's rondom Amsterdam, waar mensen niet weten wat hen overkomt als zij nu in een modern ov-voertuig meereizen waar je nauwelijks meer op hoeft te wachten. De missers kunnen in de schoenen van provinciale bestuurders en statenleden worden geschoven. Zij hebben in ieder geval een grote rol gespeeld en vaak te veel nadruk gelegd op het criterium van de kosten. Als het maar goedkoop is. Dat is niet geheel onbegrijpelijk, aangezien de vorige kabinetten Balkenende fors bezuinigd hebben op het stads- en streekvervoer. Ondanks die tegenvallers ziet mevrouw Roefs toekomstige aanbestedingen met vertrouwen tegemoet. De regionale overheden hebben geleerd van de fouten en er wordt hard gewerkt aan het opschroeven van de kennis en expertise.

De schuldvraag houdt de reizigers niet bezig. Zij zijn ontevreden en geven Den Haag de schuld. In de provincie bleek weinig expertise aanwezig te zijn. Er moest te veel te snel gebeuren. Mevrouw Roefs meent dat de doelen bij het aanbesteden uit het oog werden verloren. De overheid toonde zich een slechte opdrachtgever. Dat ligt niet aan de Wp2000. De bedoeling is dat alle betrokkenen leren van de gemaakte fouten. Er liggen al heel wat aanbevelingen die hopelijk ter harte worden genomen, maar met expertisecentra en best practices is het niet opgelost. Rondom de verplichte aanbesteding in het stads- en streekvervoer moet een aantal dingen worden aangekaart.

De sociale partners hebben nog steeds geen overeenstemming bereikt over de definitie van niet-herleidbare werknemers. Er gelden meerdere cao's, met als gevolg dat deze niet algemeen verbindend verklaard kunnen worden; er is concurrentie op de arbeidsvoorwaarden en er zijn toch gedwongen ontslagen en er wordt stiekem werk uitbesteed aan onderaannemers in de taxi- en touringcarbranche. Dat zorgt voor veel onrust onder het personeel. Wil de staatssecretaris de sociale partners oproepen om snel tot een cao te komen? Ziet zij kans om dat overleg nieuw leven in te blazen? Het liefst ziet mevrouw Roefs één cao voor het hele stads- en streekvervoer, maar zij heeft zich laten vertellen dat het slim zou zijn, dat getrapd te bereiken. Dat er in de Wp2000 een personeelsparagraaf is opgenomen en dat deze zelfs in tweede instantie nog is uitgebreid, is een goede zaak, alleen kan die dus nu nog ontdoken worden. Het ov-loket zou eerder een adviserende functie moeten hebben dan een doorverwijfsfunctie. De ConsuWijzer verwijst voorlopig vooral door. Dat is toch iets anders dan klachten echt afhandelen in een onafhankelijke setting.

De PvdA-fractie was altijd van mening dat de G4 niet verplicht zouden moeten worden tot aanbesteding van het ov. Natuurlijk moeten ook de G4 de doelen bereiken van de Wp2000. Ook zij moeten klantgericht werken, zorgen dat meer reizigers het ov benutten en de kostendekkingsgraad verhogen. Die doelen moeten gekwantificeerd worden en opgelegd aan de vervoerders van de G4. Dat kunnen de G4 zelf doen. Zodra aangetoond is dat er marktconform wordt gewerkt in de G4, kunnen zij bevrijd worden van de aanbestedingsverplichting.

Mevrouw Roefs wil voor de G4 om vijf redenen en ander regime dan voor de andere steden. Ten eerste hoeft de aanbesteding van Europa niet meer. Er ligt een concept klaar van een nieuwe Europese regeling en die voorziet in de mogelijkheid van directe gunning aan een in-house operator. Ten tweede bezitten de G4, in tegenstelling tot de decentrale overheden in de provincie, infrastructuur en de PvdA-fractie is van mening dat de overheid die infrastructuur niet uit handen moet geven. De derde reden is het urgentieproject Randstad waar minister Eurlings voor verantwoordelijk is. Mobiliteit is een van de grootste problemen in de Randstad en het is maar de vraag of aparte deelaanbestedingen voor bus, tram en metro wenselijk zijn. Ten vierde kan men zich vanuit veiligheidsoogpunt afvragen of het slim is, de stedelijke vervoersbedrijven nog verder van de overheid af te plaatsen. Enige verzelfstandiging is goed, maar voor het uitvoeren van

een veiligheidstaak in een stad als Rotterdam moet men daar niet te ver in gaan. Tot slot moet er één cao komen voor het stads- en streekvervoer, voordat er wordt overgegaan tot aanbesteding in de G4. Is er enige ruimte rondom de aanbestedingsverplichting voor de G4?

De heer **Madlener** (PVV) vindt het ov-loket een goede zaak. Is het bedrag van € 200 000 per jaar voldoende voor een goede klachtenafhandeling? Kan de staatssecretaris ervoor zorgen dat het ov-loket geen extra loket wordt, maar alle andere loketten vervangt? Tot welke kostenbesparing leidt dat?

De Wp2000 is voor de PVV-fractie een van de puinhopen van Paars. Het stads- en streekvervoer verkeert nu al zeven jaar in de ban van de Wp2000. Ook in Rotterdam wordt er al zeven jaar over gesproken, maar de problemen rondom de veiligheid en efficiëntie in het ov worden niet opgelost. De Wp2000 beoogde de kwaliteit en efficiëntie van het ov te verbeteren en de kostprijs te verlagen. Is dat gelukt? Hoe kan dat überhaupt worden bepaald? Voor de vergelijking van bedrijven zijn bepaalde gegevens vereist, maar de vervoersbedrijven weigeren die te verstrekken, onder verwijzing naar de vertrouwelijkheid en concurrentiegevoeligheid van de data. De Kamer kan dus niet controleren wat de prestaties precies zijn. Uit de brief van de staatssecretaris blijkt dat zij dat ook niet kan. De problemen rondom de afstemming tussen tram, metro, bus en NS zijn niet opgelost. Zij worden ook niet opgelost door de marktwerking. Het belang van de reiziger dreigt door de concurrentie onder te doen voor het belang van de vervoerder, die zijn dominante positie op bepaalde lijnen wil behouden. Concurrenten weert men het liefst. Met verouderde bussen rijden, is goedkoper en biedt dus voordeel. Wie echt scherp wil bieden, moet onder de kostprijs duiken, wat uiteindelijk ten koste zal gaan van het onderhoud. De heer Madlener heeft de indruk dat de doelstellingen van de Wp2000 bij lange na niet behaald zijn en dat de problemen eerder zijn toegenomen.

Het kabinet werkt al jaren met wat in feite slechts halve marktwerking is. Dat is de ingebakken fout in de Wp2000. In plaats van een heldere keuze blijft het bij een vage tussenoplossing: een beetje marktwerking, en een beetje ook weer niet. Nu moet er ter compensatie van enige marktwerking een landelijke cao komen. Het kabinet maakt geen heldere keuze en de weg van de marktwerking is volgens de PVV-fractie een slechte weg. Hoe zit het nu eigenlijk met de Europese bemoeienis? Als het aan de PVV-fractie ligt, gaat Nederland zelf over het eigen ov. Kan de staatssecretaris toelichten wat de Europese regelgeving precies oplegt? Waarin is Nederland vrij? Is de staatssecretaris bereid, die vrijheid in Europa te bevechten?

Er bestaat geen concurrentie tussen busmaatschappijen en die concurrentie komt er ook niet door de Wp2000. De reiziger kan niet kiezen uit verschillende busmaatschappijen. Dat maakt de marktwerking tot een wassen neus. Dat de bussen en metro's niet op tijd, niet veilig, niet frequent en niet schoon zijn en busmaatschappijen niet servicegericht, is falend beleid van de overheid. Waarop kan de staatssecretaris over vier jaar worden afgerekend? Kan de staatssecretaris in juni concrete doelstellingen noemen inzake het ov in Nederland?

Goed ov is een overheidstaak. Marktwerking leidt niet a priori tot verbetering, dat heeft het verleden aangetoond. Hoe Nederland het eigen ov regelt, is een nationale aangelegenheid waar Europa zich niet mee dient te bemoeien. Het ov zal slechts op enkele drukke lijnen rendabel zijn, maar voor een goed ov-aanbod zijn ook de onrendabele lijnen nodig. De reiziger moet in en buiten de spits overal kunnen komen, in stedelijke gebieden en op het platteland. De veronderstelling dat marktwerking een vereiste is voor efficiënte dienstverlening, is principieel onjuist. Dat de overheid in het verleden heeft aangetoond, niet in staat te zijn tot een strakke bedrijfsvoering, is een kwestie van slecht management. Dat ligt

niet aan het systeem, maar aan de bestuurders, de vakbonden en de slappe politici die de vingers niet aan de pols houden.

De heer **Cramer** (ChristenUnie) beoordeelt de antwoorden van de staatssecretaris op de vele vragen vanuit de Kamer als adequaat.

Er valt best wat af te dingen op alle discussies over het ontstaan van de Wp2000, over de noodzaak daarvan en op de vraag of de overheid niet andere acties had moeten nemen ter bevordering van de efficiëntie. Een Kamermeerderheid heeft echter besloten, de weg van de aanbesteding te volgen. Het lijkt dan ook gepast, de staatssecretaris op die weg te volgen, al is er heel wat te doen rondom de aanbestedingen in het stads- en streekvervoer. Er zijn succesverhalen en er zijn missers, maar volgens de fractie van de ChristenUnie begint het beter te gaan. De aanpak van de staatssecretaris, die toekomstige aanbestedingen wil faciliteren, kan heel goed zijn.

In de discussies over de arbeidsvoorwaarden blijft er ongerijmdheid bestaan tussen de bestaande vervoerders en nieuwe marktpartijen. De laatste kunnen bij de inschrijving op andere arbeidsvoorwaarden concurreren dan de aloude vervoersbedrijven. Er is dus linksom of rechtsom een verschil in arbeidsvoorwaarden. Ziet de staatssecretaris mogelijkheden om te zorgen voor eerlijke concurrentie tussen de verschillende inschrijvers?

Voor de heer Cramer staat centraal dat er bij de aanbesteding gedacht wordt vanuit de reiziger. Dat het ov in de eerste weken na een concessiewisseling slechter is, is onacceptabel. Is de staatssecretaris bereid, de overgangperiode van het oude naar het nieuwe vervoersbedrijf in overleg met de decentrale overheden te verlengen? Een aanbestedingsmonitor is een goede zaak, maar moeten daar niet meer variabelen in worden opgenomen? Hoe breder de monitor, hoe meer de andere overheden ervan kunnen leren.

Het doel om meer passagiers in het stads- en streekvervoer te krijgen, staat voorop. Het is formeel een zaak van de decentrale overheden om te bezien of de doelstellingen zijn gehaald, maar heeft deze staatssecretaris niet ook zelf de ambitie, het ov-gebruik te doen toenemen? Hoe wil zij haar regierol versterken? Wat is haar ambitie op dat punt?

Het nadenken over de aanbestedingen kan ook inhouden dat men nadenkt over prikkels ter bevordering van ontwikkeling. De staatssecretaris ziet niets in bonuspunten voor innovatieve bedrijven. Moet er niet toch nagedacht worden over mogelijkheden om bedrijven te belonen die innovatief bezig zijn? Kunnen zij niet ter beloning ontheven worden van de aanbestedingsverplichting of een langere concessie krijgen?

Het reizigersadvies gaat op veel plaatsen al goed. Het is aan de concessieverleners om daar nadere eisen aan te stellen. Is de staatssecretaris bereid, alsnog wettelijke maatregelen te treffen als het advies binnen een jaar niet aanmerkelijk is verbeterd? Van een dergelijke dreiging zou een signaal uitgaan naar de decentrale overheden.

Rondom de aanbesteding in de grote steden is de grootste zorg van de heer Cramer het behoud van kennis en ervaring. Hoe valt de continuïteit te garanderen met name op het gebied van technische kennis van stedelijke infrastructuur? Hoe wil de staatssecretaris dat in overleg met de concessieverleners zo borgen dat ov-vragen geïntegreerd opgepakt kunnen worden? Dreigt de relevante kennis niet weg te vloeien als deze niet goed wordt geborgd bij de aanbestedende overheid?

Het ov-loket heeft de steun van een grote meerderheid van de Kamer. Het is verheugend dat de staatssecretaris dat initiatief van de vorige minister steunt. Kan zij al wat meer melden over het plan van aanpak waar nu hard aan wordt gewerkt?

De heer **Mastwijk** (CDA) is voorstander van de verplichte openbare aanbesteding, ook voor de G4, omdat zij volgens de CDA-fractie leidt tot

meer en betere reizigerskilometers voor minder of hetzelfde geld. De klant waardeert het ov gemiddeld erg goed, blijkt uit de cijfers van de staatssecretaris. Er gaat heel veel goed: Syntus, Almere, de regio Lelystad, Amstelland-Meerlanden, bus 375 in Waterland of Purmerend. De vervoerder zegt een dergelijke buslijn in het leven te kunnen roepen, omdat men daar van de concessieverlener de ruimte voor krijgt. In Brabant daarentegen ging alles fout wat mogelijk fout kon gaan. Daar valt lering uit te trekken.

De topman van Arriva zei onlangs dat hij er blind voor zou tekenen, in Amsterdam te mogen rijden voor 75% van wat dat nu kost. Het ov in Amsterdam kost nu 280 mln. Een besparing van 25% daarop komt overeen met 70 mln. per jaar. Zelfs de helft daarvan zou een welkome bijdrage zijn aan de Noord/Zuidlijn. De heer Mastwijk poneert de stelling dat een overheid die zich verzet tegen openbare aanbesteding haar eigen inwoners beter ov ontzegt en lagere tarieven, of misschien wel een lagere ozb.

Het is nu al moeilijk, Nederland aantrekkelijk te maken voor nieuw toetredende marktpartijen. Wanneer de verplichte aanbesteding voor de G4 zou vervallen, wordt het wellicht nog moeilijker om nieuwe toetreders aan te lokken. Allen al om die reden zou de verplichte aanbesteding doorgezet moeten worden. Deelt de staatssecretaris die mening?

In Brabant zijn er problemen geweest. Het siert het bestuur van Brabant dat het daarvoor het boetekleed heeft aangetrokken. De heer Mastwijk heeft de procedure in Brabant nauwkeurig gevolgd. De problemen daar waren een stuk kleiner geweest, wanneer de tijdsdruk minder groot en de kaders minder strak waren geweest, en wanneer er meer vertrouwen was geweest in de vervoerder. Welke lessen leert de staatssecretaris van Brabant? Volgens de heer Mastwijk ligt de verantwoordelijkheid voor de gemaakte fouten in eerste instantie bij het provinciale bestuur van Brabant en bij de manier waarop dit de aanbesteding heeft geregeld. De CDA-fractie wil de ontwikkelingsfunctie graag bij de vervoerders neerleggen en is benieuwd naar de handreiking die de staatssecretaris wil doen met betrekking tot de bestek- en concessievoorwaarden. De kennis en kunde van de ov-bedrijven moet worden benut. Aanbestedende overheden zouden ov-bedrijven op basis van de klanttevredenheid via een bonus-malussysteem kunnen belonen, waarbij de opbrengst uiteraard aangewend zou moeten worden in het ov. De uitkering van een gratificatie aan goed presterend personeel is mogelijk, maar de winst moet niet gaan naar de aandeelhouders of de directeur.

De suggestie om zittende vervoersbedrijven bij het verlenen van een nieuwe concessie te belonen met bonuspunten voor goede prestaties schijnt in strijd te zijn met Europese regelgeving tegen discriminatie. Dat is jammer. Ziet de staatssecretaris andere mogelijkheden om een dergelijke beloning te realiseren? Als klant en aanbestedende overheid tevreden zijn met de prestaties van een zittende vervoerder, moeten concessies niet louter vanwege lagere prijzen worden gegund aan een andere partij. Simpelweg de concessie verlengen is geen optie, anders dreigt er weer zelfgenoegzaamheid in te sluipen. De druk van de markt moet blijven bestaan.

Als een van de drempels voor nieuwe toetreders tot de Nederlandse markt geldt de ingewikkelde financieringsproblematiek via de Wet BDU (brede doelluitkering). Vervalt die drempel met de komst van de chipkaart? Het amendement ter invoering van het ov-loket is voortvarend overgenomen door de vorige staatssecretaris, maar wat nu in de brief staat over de invoering tempert de vreugde. Het amendement beoogde een loket zoals voorgesteld door Rover. In plaats daarvan is de staatssecretaris voornemens, het loket onder te brengen bij ConsuWijzer. Dreigt het loket daar niet onder te sneeuwen bij alle andere taken die ConsuWijzer heeft? Kan de staatssecretaris bezien of het mogelijk is, het loket wat meer à la Rover in te richten?

De ov-ambassadeur heeft een uitstekende brief geschreven over de ov-fiets. Jammer genoeg is zij minder enthousiast als het om geld gaat. Omdat de ov-fiets geen ov is, mag het rijk niet betalen voor stallingsruimte die alleen beschikbaar is voor ov-fietsen. Het lijkt een wat academische discussie. Kenmerk van het ov is dat er veel belastinggeld bij moet, dan moet een beetje ov-fiets ook kunnen. Het gaat immers niet allen om het milieu, maar ook om de gezondheid van mensen. Misschien kan er een bijdrage à fonds perdu worden betaald per ov-fiets in een normale stalling?

De heer **De Krom** (VVD) is het eens met het voornemen van de staatssecretaris om door te gaan met aanbesteding en marktwerking. Ook met haar analyse en aanbevelingen is hij het in grote lijnen eens. In Brabant was niet de aanbesteding of marktwerking an sich het probleem, maar het aanbestedingsproces. De staatssecretaris wil dan ook terecht door met de aanbesteding. De evaluatie van de Wp2000, de klantenmonitor van maart 2007 en de monitorrapportage 2006 tonen immers aan dat in de aanbestede gebieden meer wordt geïnvesteerd. De leeftijd van de bussen loopt aanzienlijk terug, de kosten dalen, de efficiëntie stijgt en de efficiëntiewinsten worden bovendien gebruikt om de sociale functie van het ov in landelijke gebieden te versterken. De emissies dalen door de inzet van nieuw en schoner materieel en in sommige regio's stijgt het aanbod, het aantal reizigers en het aantal reizigerskilometers. Het personeel werkzaam in het ov is de best beschermde beroepsgroep van Nederland, sinds er in de Wp2000 een vrijwel onbeperkte ontslagbescherming is opgenomen. De ervaringen met het aanbesteden van ov-taken zijn ook in Japan en Zweden buitengewoon positief.

Verbeteringen blijven uiteraard mogelijk. De staatssecretaris gaat daar in haar stukken ook op in en wijst op de noodzaak om te leren van het verleden. Daar is de heer De Krom het mee eens: het gaat om een leerproces. Dat betekent echter niet dat heel de zaak weer moet worden teruggedraaid. Er moet worden doorgedaan. Zwakke punten moeten worden aangepakt en de verantwoordelijkheid moet nadrukkelijk blijven liggen waar zij hoort: bij de aanbestedende autoriteiten en niet langer voor een groot deel hier in deze Kamer. Precies die aanpak schetst ook de staatssecretaris: een faciliterende rol voor het ministerie van VenW.

De staatssecretaris houdt haar rug keurig recht en zet gewoon het beleid door van het vorige kabinet. Zolang zij dat doet, kan zij op de warme steun van de VVD-fractie bogen. Er kan beter worden omgegaan met openbare aanbestedingen. Op dit moment is er een leerproces gaande. De heer De Krom waarschuwt er echter voor, dat de Kamer iedere keer dat het ergens mis gaat, in haar oude patroon vervalt en alles weer zelf wil regelen. De decentrale overheden verdienen het vertrouwen dat zij ook wel kunnen leren om zo'n proces behoorlijk te laten verlopen en als zich problemen voordoen, zijn er ook nog lokale politici die hun verantwoordelijkheid kunnen nemen.

De staatssecretaris werpt in de stukken de vraag op, hoe men meer aanbieders op de markt kan krijgen. Het antwoord is: zorgen dat de toetreding tot de markt aantrekkelijk wordt, bestaande barrières zoveel mogelijk slechten en nieuwe voorkomen. Regels vormen zulke barrières en moeten dus voorkomen worden. Concessies moeten ruimte bieden voor innovatie, vernieuwing en nieuwe toetreders. Wat is de reactie van de staatssecretaris op deze waarschuwing?

De heer **Van der Staaij** (SGP) was en is het van harte eens met de doelstelling van de Wp2000 dat er een groei in het gebruik van het ov bewerkstelligd moet worden. De weg waarlangs dit bereikt zou moeten worden – de introductie van marktwerking in het ov – heeft bij de SGP-fractie steeds veel vragen en bedenkingen opgeroepen. Reeds bij de behandeling van het wetsvoorstel is gehamerd op het ontbreken van een stevige onder-

bouwing van de stelling dat de invoering van de marktwerking in het ov zou leiden tot een verbetering van het ov. Het wetsvoorstel ademde sterk de ideologie dat meer marktwerking per definitie vooruitgang betekent. Die ideologie deelt de SGP-fractie niet, evenmin als de opvatting dat marktwerking per definitie verkeerd zou uitpakken. Dat die ideologie het wetsvoorstel zo heeft doortrokken, vindt de heer Van der Staaij schadelijk, evenals het feit dat de regering de decentrale overheden dwingend een uniform aanbestedingssysteem oplegde als dé weg naar een adequater ov-aanbod.

Wie vanaf enige afstand kijkt naar de nu voorliggende evaluatie merkt op dat het niet meevalt om daar een scherp beeld aan te ontleen. Het blijft bij een lange opsomming van plussen en minnen die zich na de invoering van de Wp2000 binnen het ov hebben voorgedaan. Vaak wordt niet duidelijk of de beschreven ontwikkelingen – positief of negatief – een uitvloeisel zijn van de marktwerking, deel uitmaken van een autonome ontwikkeling of een andere oorsprong hebben. De kabinetsreacties op evaluatie en voortgangsrapportages ademen doorgaans een positieve sfeer. Nuchter en cijfermatig bekeken, is vooral op assen met dikke verkeersstromen een meegroei van het ov met de mobiliteitsgroei zichtbaar, terwijl het ov-gebruik in het landelijke gebied juist is afgenomen, in tegenstelling tot de overige mobiliteit. Dat heeft de ingevoerde marktwerking in ieder geval niet kunnen keren.

Er komen ook veel knelpunten naar voren. Te weinig aanbieders, te weinig creativiteit bij vervoerders, onvoldoende nieuwe toetreders, product- en procesvernieuwingen zijn uitgebleven, de groei van het ov blijft achter, de rol van decentrale overheden is moeizaam in te vullen en er is geen stijging van de kostendekkingsgraad. De heer Van der Staaij ziet die knelpunten niet als punten in de marge, maar als belangrijke tekortkomingen. Daarom is hij ook niet enthousiast over de ingeslagen weg. Tegen deze achtergrond kan er niet zomaar beweerd worden dat dit de juiste weg is. In het huidige kader kunnen de decentrale overheden worden opgeroepen om in de concessies meer substantiële prikkels in te bouwen voor de vervoerders, met daarbij een substantiële rol voor consumentenplatforms. De wet staat een belangrijke decentrale verantwoordelijkheid hierin niet in de weg. Wat de groei van het aantal reizigers betreft, bestaat er geen groot verschil tussen buitenlandse steden met of zonder marktwerking in het ov en blijkt een efficiënt aanbod van ov veelal te danken aan andere factoren dan marktwerking, zoals integratie van ruimtelijk, economisch en verkeer- en vervoersbeleid, flankerend beleid en dergelijke. Op dat soort onderwerpen moet stevig worden ingezet.

De heer Van der Staaij is in het licht van alles wat nu bekend is over de effecten van aanbesteding van mening dat decentrale overheden niet dwingend een uniform systeem van aanbesteding opgelegd zouden moeten krijgen. Decentrale overheden behoren meer ruimte te krijgen voor andere innovatieve manieren om het ov te stimuleren. Dat past ook bij de decentrale gedachte achter de wet. Maatwerk, ook in de vorm van onderhandse aanbesteding, moet mogelijk zijn, zeker als aangetoond kan worden dat men voldoende marktconform opereert. Welke ruimte ziet de staatssecretaris voor centraal maatwerk?

Het is een goede zaak dat er voortvarend invulling wordt gegeven aan het ov-loket. De bundeling met de ConsuWijzer leek de heer Van der Staaij geen gek idee. Het is in ieder geval goed dat er niet weer een nieuwe instantie komt. Hoe ver gaat de afwijzing van de functie van het loket als raadsman, zoals die eerder werd verwoord door de vorige minister, waarschijnlijk met instemming van de huidige staatssecretaris? Het zou toch mogelijk moeten zijn, informatie te verstrekken over iemands rechtspositie, de rechten en plichten van reizigers, vervoerders of overheden, zonder de hele zaak direct over te nemen? Hoe zit het tot slot met het tijdspad van het ov-loket? Wanneer gaat het functioneren?

Antwoord van de staatssecretaris

De **staatssecretaris** is direct na haar aantreden betrokken geraakt bij dit onderwerp door de media-aandacht voor bepaalde concessies. Er is veel te doen geweest over de inwerkingtreding van nieuwe concessies en een aantal lokale stakingen als gevolg van te strak geplande dienstroosters. De meeste aandacht ging uit naar de onveilige bussen in Brabant. Uit onderzoek van de inspectie bleek dat de situatie in Den Bosch ernstig was. De betrokken partijen hebben gelukkig snel en alert naar oplossingen gezocht. De staatssecretaris roept de decentrale overheden dan ook op om te bezien of zij de veiligheid nadrukkelijker in bestekken kunnen meenemen.

Ondanks negatieve berichten staat voor de staatssecretaris vast dat de aanbestedingen ook veel positieve resultaten hebben. Dat bushaltes verdwijnen waar buslijnen worden vervangen door taxibusjes, betekent niet per se dat daar geen ov meer is. De knelpunten die gebleken zijn in het proces van aanbesteding moeten worden aangepakt. De aanbesteding an sich is niet het probleem, maar het proces van aanbesteding.

Op het ministerie van VenW is de afgelopen tijd al gewerkt aan een aantal verbeteracties dat is aangegeven in de voortgangsrapportage van het actieprogramma van oud-minister Peijs. De kwaliteit die de reiziger krijgt moet voorop staan en het vervoer moet beter gaan aansluiten bij de behoefte van de reiziger. Op onderdelen is bijsturing nodig en er moet nog veel bijgeleerd worden. De staatssecretaris wil dat verder regisseren en beter faciliteren. Er valt veel te leren van zaken die goed zijn gegaan. In een reeds gestarte studie wordt bezien hoe kwaliteitselementen in te bouwen in de bestekken. Het gaat bij de aanbestedingen immers om kwaliteit voor de reiziger. Dat kunnen decentrale overheden ook vastleggen in de voorwaarden van de concessieverlening. Er wordt een taskforce opgericht ter ondersteuning van overheden die met een aanbesteding te maken krijgen.

Over de personeelsparagraaf en de overdracht van het niet-herleidbare personeel vindt geregeld overleg plaats met de vakbonden. Op 18 april spreekt de staatssecretaris hen over hun ervaring met aanbestedingen. Het ministerie VenW heeft periodiek overleg met de stedelijke regio's die nu gaan aanbesteden, om te bezien hoe die processen vorderen. Overheden die deze ondersteuning onvoldoende vinden, kunnen bij het ministerie aankloppen voor additionele hulp.

Vanuit de Kamer is de wens geuit, de aanbestedingsverplichting te schrappen uit de Wp2000. Sommige woordvoerders willen dat voor heel Nederland, andere voor de G4. De staatssecretaris acht dat geen goed signaal aan de partijen. Er is aan de grote steden al eens uitstel verleend. De nieuwe wet is onlangs in werking getreden en in november 2006 zijn de nieuwe data vastgesteld. Dat is overlegd met de grote steden, met andere betrokken partijen en met de Kamer, wat uiteindelijk leidde tot de aanneming van de Wp2000. De staatssecretaris meent het niet te kunnen maken om de hele zaak dan luttele maanden later weer op de kop te zetten. Bestuurlijke betrouwbaarheid is niet alleen voor de overheid een vereiste, maar ook voor de Kamer.

De bewering dat Europa een aanbesteding niet langer afdwingt en dat het landen vrij zou staan om bijvoorbeeld onderhands aan te besteden, is niet correct. Europa dwingt Nederland wel degelijk om alle vormen van ov in beginsel competitief aan te besteden. Die mening is ook de Raad van State toegedaan. De nieuwe Public Services Obligations (PSO)-verordening die nu bij het EP ligt, bevat inderdaad een uitzondering, maar die betreft interne exploitanten of in-house operators van concessieverleners en geldt dus niet voor Nederland. Hoe de verordening er precies uit komt te zien, wordt pas duidelijk wanneer de stemmingen erover plaatsvinden in het EP. Gepland is 10 mei.

Zoals het er nu naar uitziet, zou de uitzondering alleen van toepassing zijn

op Nederland wanneer de bevoegdheid tot concessieverlening zou worden weggehaald bij de stadsregio's, wanneer de verzelfstandiging van de vervoersbedrijven zou worden teruggedraaid en wanneer de gemeenten het vervoersbedrijf weer zelf zouden aansturen. Dat vergt een zeer ingrijpende bestuurlijke wijziging. Het zou ook niet goed vallen bij de stadsregio's. De staatssecretaris vindt het dan ook zeker geen optie. Zij zal de Kamer na de stemmingen in het EP een brief sturen waarin zij de Europese regels nogmaals toelicht.

De kwaliteit van het materiaal liet in Den Bosch behoorlijk te wensen over. De inspectie heeft opgetreden en harde eisen gesteld. De keuringseisen en frequentie worden nu geëvalueerd teneinde herhaling in de toekomst te voorkomen. De kwaliteit van het nieuwe materieel is inmiddels verbeterd. Het materieel waarmee nu gereden wordt, is kwalitatief beter dan het materieel waar eerst mee werd gereden.

Een van de positieve effecten van de aanbestedingen is dat het ov in Friesland, na vele jaren van bezuinigingen, nu juist is teruggekeerd in bepaalde dorpen en kleine kernen. Daar zijn nu meer buslijnen en de bereikbaarheid is verbeterd. De decentrale overheid heeft hier een duidelijke taak in: zij kan duidelijk omschrijven waaraan de ov-vervoerder moet voldoen en welke lijnen hij moet onderhouden. Daarnaast kan er ruimte komen voor andere zaken. Het is de taak van gemeenteraden en provinciale staten om hier bovenop te zitten.

De beslissende rol in een aanbesteding ligt bij de decentrale overheden. Wanneer zij een goed bestek maken, goede voorwaarden vastleggen voor de concessieverlening en zich daar gedurende het hele aanbestedingsproces ook aan houden, dan wint de vervoerder die het beste past bij wat de decentrale overheid wil. Als dat proces goed loopt, komt er een goed product uit. Tegen de komst van buitenlandse vervoerders heeft de staatssecretaris niet a priori bezwaar. Haar eerste eis is dat er een goede vervoerder komt die weet hoe men de zaken moet aanpakken. De reizigers in de regio zijn gediend met goed ov en als een buitenlandse vervoerder dat beter kan leveren dan een Nederlandse, dan moet de buitenlandse vervoerder het maar doen. De kwaliteit voor de reiziger staat voorop.

Het zou goed zijn als de vervoerder na de gunning ruim tijd beschikbaar had voordat er gereden moet worden. Reizigersorganisatie Rover heeft dat ook aanbevolen, en het voorbeeld van Brabant toont aan dat een te strakke planning tot problemen leidt. Die les is geleerd. Bij een concessieverlening moet erop gelet worden dat de planning niet te krap is.

De Wp2000 bevat nu al een artikel dat ontheffing mogelijk maakt van aanbesteding wanneer er sprake is van vernieuwende technologie of een vervoersconcept. Het begrip «vervoersconcept» wordt ruim geïnterpreteerd en ontheffing is verleend aan een nieuwe lijn met aangepaste voertuigen en dynamische reisinformatie, een vrijliggende busbaan zoals de Zuidtangent van Noord-Holland en het ROA of de vrijliggende busbanen met een hybride bus zoals in de Phileas in Eindhoven. Verder hangt het van de invulling van de concessie af door de decentrale overheid of een vervoerder zelf nieuwe lijnen mag ontwikkelen.

Het is niet mogelijk om vooraf een bepaalde vervoerder bonuspunten te geven, maar er kan in een concessie gewerkt worden met een bonus voor goede prestaties en een malus voor ondermaats presteren. De decentrale overheden zouden veel meer gebruik moeten maken van de bestaande mogelijkheden om de concessiehouders te prikkelen, al kan dat niet zo ver gaan dat een concessiehouder dankzij bonussen eerder in aanmerking komt voor gunning van de nieuwe concessie of dat een bestaande concessie wordt verlengd.

Het personeel wordt niet de dupe van de aanbestedingen. Het wordt immers wettelijk beschermd in de overgang van de ene na de andere concessie. De arbeidsvoorwaarden blijven hierbij gelijk. Wat er na de overgang gebeurt, valt onder de cao en dat is in de eerste plaats een zaak van de sociale partners.

De rust- en rijtijden van chauffeurs worden gecontroleerd door de inspectie. Berichten als zouden de daadwerkelijke rijtijden in strijd zijn met de wet vormen voor de inspectie geheid aanleiding voor extra controles. Ook de staatssecretaris is voorstander van één cao voor het stads- en streekvervoer, maar de eerste stap in die richting ligt bij de sociale partners. Zij zal het belang hiervan in haar volgende gesprek met de bonden benadrukken en ze vragen om hier haast mee te maken.

Met het ov-loket wil de overheid bereiken dat de reiziger geïnformeerd wordt over de rechten en plichten voortkomend uit de vervoersvoorwaarden. Rover gaat dat loket ondersteunen. Het is de bedoeling dat het loket de individuele reiziger helpt en dat het opgaat in de ConsuWijzer. Het was overigens de Tweede Kamer die in een amendement heeft gevraagd om de komst van een dergelijk loket; zij heeft daar ook het geld voor beschikbaar gesteld. Uit dat amendement is een intentieverklaring voortgevloeid. Die verklaring moet nu worden omgezet in een concreet plan van aanpak. Zodra dat klaar is, zal de staatssecretaris de Kamer in een brief nader informeren. Tot dat moment worden er geen onomkeerbare stappen genomen.

De ov-ambassadeur heeft voldoende garanties afgesproken voor de raad van toezicht. Dat de raad het werkplan en de begroting van de ov-fiets zelf vaststelt, is niet nodig. De raad ziet toe op de naleving van afspraken die tussen partijen gemaakt zijn en beoordeelt jaarlijks het beleidsplan, de begroting en de tarieven. Na drie jaar beoordeelt de raad of de exploitatie door de NS goed gaat. Zo niet, kan de raad het exploitatierecht intrekken. Dat maakt de raad tot een dusdanig krachtige toezichthouder dat extra machtsmiddelen niet nodig zijn. Wanneer de raad ook werkplan en begroting zou vaststellen, zou hij in feite de bedrijfsvoering bepalen, terwijl dat een verantwoordelijkheid is van de NS.

De staatssecretaris ziet geen mogelijkheid om financieel bij te dragen aan de kosten van stallingsruimte voor ov-fiets, omdat ov-fiets niet voldoet aan de Europese definitie van een vorm van ov. Die definitie vereist een dienstregeling en die heeft ov-fiets niet. Aangezien het geen vorm van ov is, staat Europa subsidiëring door de overheid niet toe.

Nadere gedachtewisseling

De heer **Roemer** (SP) meent dat er goede afspraken zijn gemaakt over het ov-loket. Het is goed om op dat onderwerp later terug te komen. Hoofdonderwerp vindt hij toch de verplichte aanbesteding in het ov en de rol van de marktwerking daarin. Hij betreurt het dat de visie van de staatssecretaris daarover toch heel anders is dan de zijne. De SP-fractie is van mening dat het op deze manier bij symptoombestrijding blijft, terwijl zij liever de oorzaak aangepakt zou zien. De heer Roemer wil af van de verplichte aanbesteding in het ov.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) komt terug van zijn eis ten aanzien van de raad van toezicht van ov-fiets. Als de raad de begroting en het beleidsplan beoordeelt en bevoegd is om de exploitatie in te trekken, is dat voldoende. Dat de ov-fiets geen vorm van ov zou zijn, blijft idioot, maar het belangrijkste is dat ov-fiets veilig is gesteld en verder kan groeien. De GroenLinks-fractie verschilt fundamenteel van mening met de staatssecretaris over de vraag wat de aanbestedingen nu gebracht hebben en roept de voorstanders van ov-aanbestedingen op tot enige voorzichtigheid in de omgang met cijfers. De trend die zich in Nederland met name op het platteland voordoet, is zorgelijk en het is geen toeval dat het ov in België, waar men niet met aanbestedingen werkt, juist enorme winst boekt. De GroenLinks-fractie wil af van de verplichte aanbesteding en is overtuigd dat de nu in voorbereiding zijnde nieuwe Europese richtlijn daar ook ruimte voor zal bieden.

Mevrouw **Roefs** (PvdA) is blij met de toezegging over het ov-loket. Het is goed dat ook de staatssecretaris voorstander is van één cao voor het streek- en stadsvervoer. Het probleem van de aanbestedingen tot nu toe vindt zij goed ontleed. Het zat hem inderdaad in het proces en dat zou verbeterd moeten worden. Als de Kamer met een meerderheid besluit om voor de G4 af te zien van de verplichte aanbesteding, kan Europa Nederland dan dwingend opleggen dat de decentrale overheden, met uitzondering van de G4, wel verplicht moeten aanbesteden? Na 10 mei wil mevrouw Roefs daar antwoord op.

Volgens de heer **Madlener** (PVV) blijkt maar weer hoe ver de bemoeienis van de EU gaat en dat is een slechte zaak. Kan het kabinet zich er hard voor maken dat Nederland zelf bepaalt hoe het zijn ov wil regelen? Dat moet de inzet zijn tegenover de EU. Is het verstandig, Connexxion nu te verkopen? Uitstel lijkt een beter idee, gezien de onzekerheid in de markt. Wil de staatssecretaris na 10 mei toelichten welke gevolgen het zou hebben voor de marktpartijen wanneer er een Kamermeerderheid was tegen verplichte aanbesteding? Dreigen dan schadeclaims? Kan het zijn dat het ov in een regio wel wordt uitbesteed en in een andere niet, en dat er dus sprake is van ongeoorloofde staatssteun en een ongelijk speelveld?

De heer **Cramer** (ChristenUnie) heeft beluisterd dat de staatssecretaris haar faciliterende rol wil versterken en een deel van de bezwaren oppakken. Daar is hij blij mee. Hopelijk worden eventuele mogelijkheden die zij vindt voor bonussen/malussen onderdeel van haar pakket aan faciliterende maatregelen. Het is van groot belang dat de sociale partners de noodzaak inzien van de komst van één cao. De staatssecretaris kan daarin als katalysator optreden.

De heer **Mastwijk** (CDA) is het geheel duidelijk geworden waarom de staatssecretaris hecht aan de verplichte aanbesteding. Nog niet echt ingegaan is zij op vragen naar nieuwe markttoetreders. Een besluit om de G4 niet tot aanbesteding te verplichten, zou ertoe kunnen leiden dat potentiële toetreders de markt aanzienlijk minder aantrekkelijk vinden. Als het aantal marktpartijen echter beperkt blijft, werkt dat weer in het nadeel van de lagere decentrale overheden die wel verplicht zijn tot aanbesteding.

De heer **De Krom** (VVD) houdt vast aan zijn devies: hoe meer ov-aanbieders op de markt, hoe beter. Dat betekent dat er prikkels moeten zijn voor nieuwe toetreders. De staatssecretaris wordt dan ook verzocht, goed in de gaten te houden dat die markt niet helemaal met regels wordt dichtgemetseld. De heer De Krom wacht de uitkomst van het lopende onderzoek rustig af. Hij verzoekt de staatssecretaris, in Europa vooral aan te dringen op verplichte aanbesteding. Dat is namelijk goed voor de klanten, goed voor de passagiers en goed voor de kwaliteit van het OV. Ongeacht het standpunt van Europa: de verplichting staat in de Nederlandse wet en die moet gewoon worden uitgevoerd.

De heer **Van der Staaij** (SGP) concludeert dat er binnen de huidige wetgeving de nodige verbeteringen mogelijk zijn in de praktijk van het aanbestedingsproces. Ook het vastleggen van prikkels in de concessies is al mogelijk, om tot een klantvriendelijkere benadering te komen en de kwaliteit voor de reiziger centraal te stellen. Op basis van de voorliggende evaluatie blijft het politieke oordeel van de heer Van der Staaij dat er geen goede argumenten zijn voor een uniform systeem van aanbesteding dat dwingend wordt opgelegd aan decentrale overheden. Hij wil graag meer ruimte voor de decentrale overheden, en dan op een manier die juridisch houdbaar is en bestuurlijk betrouwbaar.

De **staatssecretaris** vindt het zo kort voor de aanstaande stemming in het EP over de nieuwe verordening nu niet het moment om in Europa nog invloed te willen uitoefenen. Zij denkt dat ontheffing van de G4 van de verplichte aanbesteding inderdaad negatieve gevolgen zou hebben. Het is nadelig voor de G4 gelet op de bereikte effecten met aanbesteding. Tevens is het een ongelijke positie en daardoor niet eerlijk ten opzichte van de gebieden waarvoor de verplichting wel geldt. Volgens de staatssecretaris heeft de marktwerking wel degelijk geleid tot goede resultaten, al moet nog het nodige verbeterd worden. Zij hecht sterk aan bestuurlijke betrouwbaarheid. Zelfs al leidt evaluatie tot de conclusie dat het maar de vraag is of de verplichte aanbesteding een succes was, dan nog kan er niet zomaar een streep worden gezet door een proces dat nu al in het hele land in gang is en waar allerhande decentrale overheden mee bezig zijn.

Toezeggingen

- Brief kort na 10 mei rondom de nieuwe regelgeving die tegen die tijd in Brussel naar voren zal zijn gekomen.
- Brief rondom het ov-loket, nadat er een plan van aanpak is uitgewerkt; tot die tijd zullen er geen onomkeerbare besluiten worden genomen over het ov-loket.
- De staatssecretaris dringt bij de sociale partners aan op het overeenkomen van één cao voor het gehele stads- en streekvervoer.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Roland Kortenhorst

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