

Vergaderjaar 2008–2009

**23 645**

**Openbaar vervoer**

**Nr. 310**

## **VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 14 september 2009

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft op 1 september 2009 overleg gevoerd met staatssecretaris Huizinga-Heringa van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de staatssecretaris d.d. 28 april 2009 over de aanwending van publieke middelen voor de RET (23 645, nr. 291);**
- **de brief van de minister en de staatssecretaris d.d. 3 juni 2009 over de aanbidding van de publicatie van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) «Imago openbaar vervoer» (23 645, nr. 295);**
- **een lijst van vragen en antwoorden d.d. 13 juli 2009 over de aanbesteding van het stads- en streekvervoer in Groningen en Drenthe (23 645, nr. 307);**
- **de brief van de staatssecretaris d.d. 25 augustus 2008 met haar reactie op twee Kamerbrieven over regionaal ov (23 645, nr. 308).**

Van het overleg brengt de commissie bijgaand stenografisch verslag uit.

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Vendrik (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Van Heugten (CDA), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA), De Rouwe (CDA), Linhard (PvdA) en De Mos (PVV).

Plv. leden: Halsema (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Bokestijn (VVD), Bilder (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppéus (VVD), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Sterk (CDA), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Haverkamp (CDA), Depla (PvdA) en Agema (PVV).

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

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

**Voorzitter: Jager**  
**Griffier: Tijdink**

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: De Mos, Aptroot, Roemer, Roefs, Van Gent, Mastwijk en Jager en mevrouw Huizinga-Heringa, staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, die vergezeld is van enkele ambtenaren van haar ministerie.

De **voorzitter**: Ik heet iedereen van harte welkom bij dit eerste algemeen overleg van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat na het zomerreces. Ik heet in het bijzonder welkom de heer De Mos van de PVV-fractie, die vanmiddag is geïnstalleerd. Wij hopen op een even prettige samenwerking als met zijn illustere voorganger, de heer Madlener. Dat zal ongetwijfeld lukken. Ook de staatssecretaris hartelijk welkom. Zij was vertraagd door het openbaar vervoer. Ik stel spreektijden van vier minuten per fractie voor, en een interruptie per fractie.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Het eerste debat na de zomer is meteen een mooi debat. Ik val met de deur in huis, want alle agendapunten komen wat mij betreft steeds op een ding neer: de marktwerking in het openbaar vervoer. Per dag wordt duidelijker dat dat één groot fiasco is, en wel om twee redenen. Allereerst is het openbaar vervoer eigenlijk helemaal geen markt, omdat het nooit concurrerend kan functioneren, en al helemaal niet zonder overheids subsidie en zeggenschap. Er zijn niet eens vervoersbedrijven om concurrentie mogelijk te maken. Nu Connexxion wellicht verkocht dreigt te worden aan Veolia, wordt de busmarkt vrijwel verdeeld tussen twee grote busbedrijven. Dat is toch geen concurrentie! Logisch dat Arriva nu probeert om enkele gebieden in Brabant en Friesland over te nemen. Zo verdelen ze met zijn tweeën gewoon de koek en de overheid, vooral de reiziger, heeft het nakijken. Geen zeggenschap, geen invloed, geen winsten, niks, nada.

Verder is Nederland helemaal niet gebaat bij de deze vorm van marktwerking. Bedrijven als Veolia en Arriva blijven beduidend achter bij de invoering van de chipcard, winsten van busbedrijven zijn oncontroleerbaar, waardoor de reiziger en de overheid niet weten waar het geld blijft, personeel is in grote onzekerheid, omdat het constant van werkgever wisselt, zodat het niet zo gek is dat er een tekort aan chauffeurs is. Concessies worden met mooie beloften binnengehaald, maar daarna snel weer uitgekleeft, en vervolgens wordt niet of nauwelijks gecontroleerd of de afspraken wel worden waargemaakt. Reizigers hebben slechts eenmaal per concessieperiode via de statenleden enige invloed op de prestaties van het busbedrijf, en kunnen daarbuiten slechts met de voeten stemmen. Nieuwe bussen zijn mooi, maar het vervangen van goede bussen is een vorm van kapitaalvernietiging. Dat is geld dat beter voor het openbaar vervoer gebruikt kan worden. Inmiddels worden bussen vaak in plaats van in vijftien in nog geen zeven jaar afgeschreven. Inmiddels is de hele tweedehandsbussenmarkt in de wereld compleet verziekt door Nederlandse bussen en is het aanbesteden goed voor juridische bureaus en advieskantoren die er flink aan verdienen, maar dit geld komt niet aan op de plek waar wij willen. Ik kan nog wel even doorgaan op het gebied van arbeidsvoorwaarden, reservematerieel, knippen van lijnen, overstapproblemen en ga zo maar door.

Het moet dus anders met het openbaar vervoer. De Wet personenvervoer 2000 is eind vorige eeuw geschreven met in het achterhoofd naderende Europese regels die het aanbesteden in het openbaar vervoer zouden verplichten. Ondertussen heeft de EU echter ingezien dat openbaar aanbesteden lang niet altijd verstandig is. De Wet personenvervoer kan dan ook flink anders. Wij kunnen de wet dusdanig veranderen dat wij de lessen uit het verleden en uit het heden meenemen en zodoende een nieuwe impuls aan het openbaar vervoer gaan geven. Daarmee kunnen provincies

wederom eigen busbedrijven opzetten om het busvervoer in de provincie voor haar rekening te nemen, en daarmee echt de verantwoordelijkheid voor het openbaar vervoer, waardoor reizigers een stem krijgen via statenleden en via verkiezingen, maar ook via reizigersinspraak. Daarnaast kunnen overheden via hun eigen vervoersbedrijf bijsturen. Niet langer moeten alle bussen bijvoorbeeld per se besteld worden als er een nieuwe concessie ingaat, maar op het moment dat een bus aan vervanging toe is. Veel kosten van inefficiëntie kunnen daarmee worden voorkomen, evenals dat eigen vervoersbedrijven voor het personeel meer zekerheden zullen bieden, omdat herhaaldelijke concessiewisselingen niet meer zullen plaatsvinden.

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik hoor dat de heer Roemer de verantwoordelijkheid voor het openbaar vervoer bij de provincies wil neerleggen. Diezelfde vermaledijde provincies kiezen nu voor afschrijvingstermijnen van bussen in zeven jaar via een concessie. Wat verwacht hij dan van de provincies op dit punt?

De heer **Roemer** (SP): Als zij zelf meer verantwoordelijk zijn en niet meer verplicht zijn aan te besteden, ga je die flauwekul niet meer invoeren. In een nieuwe concessie moeten allerlei nieuwe leuke dingetjes, zoals nieuwe bussen, waardoor ze in de praktijk iedere zeven jaar worden vervangen. Dat is allemaal flauwekul, dat is allemaal weggegooid geld, daar moeten we niet aan beginnen. Wij moeten zaken opbouwen vanuit de verantwoordelijkheid van de overheid, en het geld daar stoppen waar het nodig is.

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik stel toch vast dat, op het moment dat wij het systeem van de heer Roemer gaan volgen, diezelfde provinciale bestuurders het werk moeten doen. Zij zullen dan wel tussen de oren een draai moeten maken, want anders gaan ze gewoon weer bussen in zeven of acht jaar afschrijven. Wat gaat er straks veranderen?

De heer **Roemer** (SP): Bijna alles gaat veranderen. Die draai van denken lijkt mij overigens heel verstandig, want ik hoor regelmatig bestuurders die er nog zo over denken. Daar hebben we gelukkig verkiezingen voor. Dan zullen we ervoor zorgen dat we daar zelf betere bestuurders neer gaan zetten.

Bij het busvervoer kunnen wij naar een ideale situatie groeien. Maar daarvoor moeten de provincies hun busmaatschappijen gaan opstarten. Er is nu een prachtige mogelijkheid voorhanden, als wij bedenken dat de busmaatschappij die voortkomt uit de verschillende provinciale busbedrijven nog steeds bestaat, namelijk Connexxion. Dat bedrijf is nu voor eenderde in handen van de overheid, en voor tweederde in handen van het Franse Transdev en de BNG. Deze wil hier graag van af, wat volgens mij alleen mogelijk is met de hulp van de Nederlandse overheid. Het terugkopen van Connexxion is dus niet erg ingewikkeld, en zal vermoedelijk nog minder gaan kosten dan dat het in 2007 heeft opgeleverd. Connexxion kan dan volledig onder rijksverantwoordelijkheid komen te vallen, en omgevormd worden tot een Nederlandse busmaatschappij. Deze kan verschillende provinciale busbedrijven opzetten, waarbij zij de regie houdt als samenwerkingsverband. Dit is volledig in lijn met de Europese wetgeving. De provinciale busmaatschappijen kunnen vervolgens bij elke verstreken concessie deze overnemen door een onderhandse gunning. Dit bespaart vele miljoenen aan aanbestedingskosten, en zorgt voor een grote continue flexibiliteit in het busvervoer. Ook hier geldt dat dit stapje voor stapje kan gebeuren, totdat in 2018 de overheid de zeggenschap over het gehele openbaar vervoer in handen heeft, het geld weer bij het vervoer terecht komt en de reiziger weer centraal komt te staan. Wij staan op een punt van kentering. Wij kunnen dit met argusogen aankijken,

maar het zal deze kant opgaan, omdat de huidige praktijk een fiasco blijkt te zijn. Dat vinden wij niet alleen, dat merken ze ook in Europa. Ten slotte: hoe staat het met de uitwerking van de motie-Roefs?

De heer **De Mos** (PVV): Voorzitter. Vandaag spreken wij mede over het imago van het openbaar vervoer. In een rapport van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid «Imago en openbaar vervoer» is te lezen dat op sommige punten het imago van het openbaar vervoer slechter is dan de werkelijke prestaties. Deze constatering wekt de indruk dat het wellicht niet zo slecht gesteld is met het openbaar vervoer. De PVV denkt hier anders over. Het imago van het openbaar vervoer is belabberd, en dat is volgens de PVV volkomen terecht. Terwijl de overheid de afgelopen jaren vele tientallen miljoenen heeft geïnvesteerd in maatregelen die agressie in bus, trein, tram en metro moeten terugdringen, is de veiligheid van het personeel en de reiziger verslechterd. Uit een studie van het Kennisplatform verkeer en vervoer komt naar voren dat reizigers net zo vaak als in 2007 slachtoffer werden of getuige waren van agressie. Bijna een kwart van de passagiers overkwam dit. Zeven op de tien werknemers krijgt jaarlijks te maken met agressie. In 2006 zijn er 110 incidenten en 7 dodelijke gevallen geweest bij het stads- en streekvervoer. Afgelopen vrijdag nog werd een vrouw neergestoken in de Amsterdamse metro. Meer dan de helft van de incidenten en alle dodelijke ongevallen vindt plaats in een stad. De PVV denkt dat dit aantal veel groter is. Lang niet alle incidenten zullen worden gemeld of worden opgemerkt.

Kan de staatssecretaris garanderen dat de aanstelling van een veiligheidscoördinator ov en het instellen van een Taskforce veiligheid afdoende is om de agressie in het openbaar vervoer te doen afnemen, en zo ja, kan zij de toezegging doen dat het aantal incidenten met agressie in 2010 is gehalveerd? Wil de staatssecretaris het PVV-idee steunen om op elke tram, bus en indien aanwezig metro in de vier grote steden een extra man of vrouw mee te laten reizen, en te voorzien van een camera? Deze eis moet toch makkelijk in een werkende aanbesteding mee te nemen zijn? Wil de staatssecretaris een levenslang vervoersverbod opleggen aan gebruikers van het openbaar vervoer die zich schuldig maken aan agressie en geweld? Wil de staatssecretaris ook overwegen om bij landelijke opleidingen tot bestuurder of conducteur op trein, tram, bus of metro de modules zelfverdediging en sociale vaardigheid in te voeren?

Je zult anno 2009 maar trambestuurder, buschauffeur, conducteur of controleur zijn. Voor een relatief laag salaris hebben zij bijna dagelijks te maken met agressie en geweldsincidenten. Uit een eigen rapport van het ministerie blijkt dat 54% van de medewerkers in het openbaar vervoer een of meer keren wordt lastig gevallen. Begin augustus nog, toen twee controleurs van de RET wat jongeren aanspraken op de overlast die zij veroorzaakten. Er volgde een worsteling, die voor een van de ambtenaren eindigde in het ziekenhuis. Hij is gestoken en heeft een ernstige hoofdwond. Volgens de RET is het in Rotterdam en omgeving letterlijk aan de orde van de dag, want elke dag is er bij het bedrijf een incident. Maar niet alleen in Rotterdam is het raak, ook in Hilversum valt aan het respectabele beroep van buschauffeur geen eer meer te behalen. Een buschauffeur die daar twee weken geleden een drietal personen zonder geldig vervoersbewijs weigerde, moest dat bekopen met rake klappen, om vervolgens ook nog bestolen te worden van geld en strippenkaarten. Half juni was het de beurt voor een buschauffeur in Heerlen.

Zo kan het niet langer, en daarom de volgende vragen aan de staatssecretaris. Wat gaat zij doen om de bijna uitzichtloze situatie in deze beroepsgroep te verbeteren? Heeft zij de bereidheid om alle bussen te voorzien van de spuugkit, waarmee razendsnel het dna van agressievelingen die chauffeurs bespugen kan worden opgeslagen? De ov-chipcard gaat ervoor zorgen dat de onveiligheid in het openbaar vervoer door verschillende redenen zal toenemen. Er zullen minder of zelfs geen conducteurs meer

zijn op de trein en in de tram, zodat kaartcontrole door poortjes overbodig wordt. Is het niet beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald? Het oude systeem met kaartjes werkt beter en is gebruiksvriendelijker dan de huidige ov-chipcard. Dat maakt de komst van die card in deze vorm vooralsnog niet wenselijk. Of niet, beste staatssecretaris?

De **voorzitter**: U ging in op de sociale veiligheid, maar de brief daarover is op het laatste moment van de agenda gehaald, maar dat zij u vergeven, zeker bij een eerste keer. Als de staatssecretaris een aantal vragen mee wil nemen, vind ik dat uitstekend.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Het gaat beter met het regionaal openbaar vervoer, maar nog lang niet goed genoeg. Aanbestedingen zijn daarin cruciaal, maar nog lang niet ideaal. De PvdA deelt veel conclusies uit het rapport van de Raad van Verkeer en Waterstaat, onder leiding van voorzitter Vreeman. De ov-bedrijven zien de concessieverleners als klant, en niet de reiziger. Misschien is dat wel de belangrijkste conclusie daaruit. Meer reizigers loont niet. In Noord-Brabant gaat de opbrengst van een strippenkaart gewoon volledig naar de provincie. Goed gedrag loont ook niet, want het einde van een concessie nadert onverbidlijk, en onzekerheid is dan troef. Kwaliteit geeft heel vaak niet de doorslag of je door mag gaan. Het is de vraag, of dat nu goed is voor reizigers en voor werknemers. Vanmorgen stond er een bericht in het AD over de overgang van Connexion in de regio Haaglanden naar Veolia. Dankzij de reiziger verloopt dat nog redelijk, want die weet hoe de buschauffeur moet rijden. Ik geloof niet dat de Hagenaars daarop zitten te wachten, nog afgezien van het feit dat roodwit voor hen niet de voorkeur heeft, in vergelijking met groengeel. De prijs is bij de aanbesteding nog steeds veel belangrijker dan de kwaliteit. Onder de kostprijs inschrijven komt voor, met als gevolg bezuiniging op kwaliteit of op kwantiteit, bijvoorbeeld op personeel. De positie van de vervoerder als professional kan lang niet altijd uit de verf komen. Alles wordt dichtgetimmerd. Sommige concessieverleners geven daarvoor meer ruimte, moet ik toegeven, dan anderen, maar in feite is dat de dood in de pot voor de innovatie in het vervoer. Waar blijven de vernieuwende concepten voor het vervoer in plattelandsgebieden? Geen wonder dat wij ontevreden zijn, want er is geen passend aanbod op het platteland. Als wij daar niet uitdagend naar vragen, wordt het ook niet ontwikkeld. Dat moet dus komen van de professionals, en niet uit het provinciehuis.

Maatwerk vinden wij belangrijk, maar volgens mij jeuken ook de vingers van de staatssecretaris vaak om tot een betere afstemming, zo men wil tot nieuwe regels te komen. Ik noem een paar voorbeelden: het niveau van de sociale veiligheid, de communicatie en de discussie met wat voor soort bussen gereden moet worden. Wij zijn een gigantische tweedehandsmarkt aan het creëren. De ene concessie schrijft aardgasbussen voor, de andere biogas, en de volgende concessieperiode weer omgekeerd. Wat een verspilling! Zo is in onze ogen geen gezonde bedrijfsvoering mogelijk. Dan hebben wij het eigenlijk over duurzaamheid. Wij zouden de normen waaraan de uitstoot moet voldoen moeten omschrijven, maar niet het middel waarmee dat bereikt wordt.

De heer **Roemer** (SP): Ik zit met interesse te luisteren. Het zou bijna mijn verhaal kunnen zijn, maar u trekt een andere conclusie. Heel erg vreemd, want al die nadelen die u noemt, hebben allemaal rechtstreeks te maken met die belachelijke verplichte aanbestedingen. Elke keer moet worden geprobeerd nieuwe lijstjes op te stellen om aan te tonen dat de provincies nog iets doen. Vervolgens zie je dat maar twee bedrijven de koek gaan verdelen, waarna ze het op papier voor elkaar hebben, maar er in de praktijk niets van bakken. Waarom komt u nu eindelijk niet tot de conclusie dat

de manier waarop wij nu aanbesteden één groot fiasco is? U noemde alle kenmerken al.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Dit draait om het verschil tussen SP en PvdA. Ik denk dat ik dat heel duidelijk kan maken. Wij zijn innovatief, wij willen niet terug naar wat het was. Wij willen niet terug naar logge, bureaucratische en ambtelijke vervoersmaatschappijen. U wilt die vervolgens opnieuw opstarten en neerleggen bij de provincies, terwijl ik er juist voor pleit om de professional de ruimte te geven, zoals wij dat op allerlei andere terreinen ook doen. Zorg ervoor dat de vervoerder nieuwe zaken ontwikkelt. Denk niet dat wij vanuit het provinciehuis het vervoer kunnen gaan regelen. Maar ik vind wel – daarin ben ik het geheel met u eens – dat de uitwassen moeten worden voorkomen en dat betere afspraken moeten worden gemaakt over de uitgangspunten bij aanbestedingen. Er is inderdaad nog heel veel te verbeteren bij de aanbestedingen. Wij hebben daar van alles aan gedaan, tot nu toe in de vrijwillige sfeer, maar ik ben heel benieuwd naar de visie van de staatssecretaris in de zomer van 2010, want dan verwacht ik inderdaad dat wij meer dingen gaan vastleggen. Ik verwacht bijvoorbeeld dat in de concessies voortaan komt te staan dat wordt uitgegaan van normen voor uitstoot, en niet van soorten vervoer. Daar moeten wij echt iets aan veranderen.

De heer **Roemer** (SP): Dat is wel een heel mooie tegenstelling! Enerzijds geeft u het faillissement van de overheid aan, en anderzijds zegt u dat de professionals het moeten gaan doen. Wij weten dat daar vooral winst-maximalisatie aan de orde is, en dat daar alleen maar de krenten uit de pap worden gehaald. Waarom willen ze niet naar de Waddeneilanden? Dat weten we ondertussen wel. Maar diezelfde overheid moet er wel voor zorgen dat er eisen worden gesteld op het gebied van duurzaamheid en sociale veiligheid. Daar gaan vele miljoenen in om! U weet het zelf, doe het dan ook zelf! Zorg dat de reiziger en de bestuurder invloed krijgen, zodat wij daadwerkelijk kunnen gaan innoveren, want de logge bureaucratie van vroeger wil ik ook niet.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Daar zijn wij het volledig over eens. De reiziger moet een veel betere positie krijgen. Ik zei al dat de vervoerder de concessieverlener als klant ziet, en niet de reiziger. Daarvoor is een enorme verbetering nodig. Maar denk nu niet dat de overheid het allemaal beter kan. Daarvoor hebben wij professionals. We zullen met zijn alleen die randvoorwaarden beter moeten aangeven. Ik ben het eens met de uitspraak dat er heel veel verkeerd is gegaan, maar laten wij niet vergeten dat er ook sprake is van toegenomen kwaliteit in het regionale ov. Dat is echt zo. Van Roermond naar Nijmegen rijdt nu wel een heel ander soort trein dan in het verleden. Daar hebben wij lang op moeten wachten...

De heer **Roemer** (SP): Ik heb de hele week erin gestaan!

De **voorzitter**: Het woord is aan mevrouw Roefs. Zij heeft nog ruim één minuut.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik was een paar voorbeelden aan het noemen van zaken die naar mijn mening een veel betere afstemming vereisen. Het beste voorbeeld is natuurlijk de ov-chipkaart, en met name de distributie daarvan. In de ene regio is die wel bij de sigarenboer te verkrijgen en in de andere regio niet. Ik heb al ik weet niet hoe vaak gezegd dat ik dus echt heel bang ben voor een kluwen van abonnementssoorten en regionale leukigheidjes. Ik wil heel graag een reactie van de staatssecretaris op mijn voorbeelden, want keer op keer – ik hoor het de staatssecretaris nu ook alweer zeggen – krijgen wij te horen: wij gaan daar niet over, het is aan de

decentrale overheden. Wij zouden toch wel een paar stappen willen zetten, dus onze vraag is: leiden de komende masterclasses tot voorgeschreven gedrag, of blijven het veredelde praatgroepen?

Wat kunnen we verwachten in dat kader van de visie voor het regionale ov waarmee de staatssecretaris in de zomer van 2010 wil komen? Krijgen wij dan een goede analyse voorgeschoteld van de financiële situatie? Is die visie breed genoeg om ook te gaan over decentralisatie, de rol van stadsregio's, van provincies en van aanbestedingen? Mogen wij dan meer randvoorwaarden verwachten waaraan een aanbesteding moet voldoen? Gaan er wellicht oekazes afgekondigd worden? Ik wil daar graag een antwoord op van de staatssecretaris.

Voorzitter. Ik sluit af. Per december 2009 mogen concessies tien jaar lopen. Wat doen we dan met de gebieden waar men met trams wil gaan rijden? Moeten Groningen, de regio Arnhem/Nijmegen, de stadsregio's en de provincies een soort van leasemaatschappij worden? Als je immers in trams gaat investeren, dan moet de horizon veel ruimer zijn dan tien jaar. Natuurlijk sluit ik mij aan bij de vragen van de SP over de uitwerking van de motie-Roefs.

De **voorzitter**: Dan geef ik het woord aan de heer Aptroot van de VVD-fractie.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Wij hebben een heel dik rapport gekregen van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid over het imago van het openbaar vervoer. Ik vind één pagina daarvan interessant, namelijk de pagina van het voorwoord, want de directeur begint met de woorden: «ik ben een dagelijkse gebruiker van het ov en ook mijn KiM-collega's reizen bijna allemaal met het ov». Nou, dat medewerkersbestand is dan in ieder geval niet representatief voor de Nederlandse bevolking, maar ik vond het wel leuk om dat feit te vernemen. Voor de rest vind ik het rapport geen toegevoegde waarde hebben. Dat vind ik wel van het advies van de Raad voor Verkeer en Waterstaat, het rapport «Ondernemend regionaal ov voor meer reizigers». Ik vind de analyse van de feiten goed. De aanbestedingen van het ov na 2003 zijn per saldo heel positief. Dat zeg ik tegen iedereen, ook tegen de heer Roemer: 14% meer ritkilometers, 20% kostenreductie en de klantwaardering is hoger dan het gemiddelde en zit inmiddels op 7,2. De rest van het ov haalt een lager cijfer. Er is echter helaas maar beperkt openbaar aanbesteed. In de grote steden is dat niet gebeurd, een gevolg van de verderfelijke motie van mijn op zich aardige collega mevrouw Roefs van de PvdA. Je merkt dus ook dat het in de grote steden waar overheidsbedrijven en de ambtenarij het bedrijf moeten runnen, aanmerkelijk minder goed gaat dan daar waar echt professionele bedrijven het doen. Dat is echter niet alleen de schuld van de PvdA, want er was een Kamermeerderheid voor. Er komt ook weer eens een nieuwe kans. Wij zijn tegen monopolisten, ook in het ov, dus ook tegen een nieuw staatsmonopolie zoals de SP dat wil.

Wij vinden de aanbevelingen van de raad goed. Over drie aanbevelingen wil ik een korte vraag stellen aan de staatssecretaris. De eerste vraag betreft aanbeveling 1: overheidssubsidie uitsluitend op basis van geleverde diensten. Naar ons idee zou dat straks met de ov-chipkaart kunnen. Wat vindt de staatssecretaris daarvan? Is zij bereid om dit verder uit te zoeken? Aanbeveling 3: een langere concessieperiode mogelijk maken dan acht jaar. De staatssecretaris maakt duidelijk dat het van Europa kan en dat we de mogelijkheid geven van tien jaar. Ik zou nog wel willen weten of tien jaar het ideaal is. Hoe zit het met afschrijvingstermijnen van bussen? Ik heb wel eens twaalf jaar gehoord. Overigens moet de termijn ook niet oneindig lang zijn, want dan heeft aanbesteden geen zin. Wat is de achtergrond en wordt daar nog verder naar gekeken? Aanbeveling 5 vinden wij ook interessant. Graag hoor ik daar nog een mening over.

Tot slot: er zijn vragen beantwoord van de vaste Kamercommissie over de aanbesteding van het stads- en streekvervoer in Drenthe/Groningen. Die staan niet op zichzelf, want wij hebben het in Haaglanden al gezien. De VVD-fractie is uiterst ontevreden en kwaad over het feit dat aanbestedingen niet objectief gebeuren. Collega Roefs had het er al over: niet het milieu, de kosten en de dienstverlening staan voorop zoals het hoort, maar op een onderdeel is er gewoon een vooringenomenheid van overheden. Er wordt gezegd: ongeacht van wat de uitstoot is en het verbruik en de kosten, het moet en zal altijd aardgas zijn. Wij vinden dat dit niet kan. Het kan ook niet gezien het feit dat de op 1 juli 2008 ingediende motie-Spies/Boelhouwer is aangenomen in de Kamer, waarin de regering wordt verzocht om in overleg te treden met de aanbesteders van ov om hen ervan te overtuigen, geen middel- maar doelvoorschriften te stellen. Zij moeten dus niet zeggen: het moet benzine of hybride of diesel of aardgas zijn. Dat mag niet, maar, zo zei de Kamer in overgrote meerderheid, het gaat erom dat je bijvoorbeeld de uitstoot omschrijft. Een ander punt is dat je naar de kosten kijkt en naar de kwaliteit. Op basis van die objectieve criteria oordeel je dan. Wij vinden nog steeds dat die motie moet worden uitgevoerd. Ik zou van de staatssecretaris willen weten hoe die gesprekken zijn verlopen, hoe het staat en of zij nu ook zo ver is als de VVD en objectief aanbesteden gewoon wil gaan afdwingen. Het kan niet langer zo doorgaan. Die doelen zo neerzetten, dat moet eruit. Dat is gewoon niet acceptabel.

De vragen van de commissie van 25 juni over de aanbesteding van het ov in Groningen en Drenthe zijn door de staatssecretaris beantwoord. Wij vinden de beantwoording niet goed. Wij vinden de beantwoording slap. Zij duikt een beetje weg van de feiten en de verantwoordelijkheden. Waarom zouden wij afwachten als er vraagtekens zijn over staatssteun van de Bondsrepubliek aan de eigen industrie? Wij vinden dat wij dat, als wij daar een vraag over hebben – ik weet het antwoord ook niet – gewoon moeten uitzoeken. Vooral vind ik dat de staatssecretaris die mogelijke staatssteun aan de eigen automobiellindustrie en aan de busfabrikanten moet aanmelden in Brussel. Laat Brussel het dan maar uitzoeken. Er moet actief gehandeld worden. Is dat aangemeld? Zo niet, gaan wij dat nog doen?

Ontevreden zijn wij ook over de beantwoording dat er geen sprake is van oneerlijke concurrentie als Qbuzz, het nieuwe busbedrijf, door NS via de dochter NS Internationaal wordt gesteund middels garanties en over het verhaal dat er geen sprake kan zijn van kruissubsidies, want zij hebben allemaal een eigen boekhouding. Ja, dank je de koekoek. Dat zegt niets! Gewoon garant staan, waardoor je kunt aanbesteden, makkelijk lenen en dergelijke. Dat zegt genoeg. Wij vinden dat er moet worden uitgezocht of dit geen staatssteun is en dat dus ook de NMa zou moeten worden ingeschakeld. Concreet willen wij een stevig optreden van de regering.

1) onderzoek door de NMa naar steun van het staatsbedrijf NS voor Qbuzz. 2) ingrijpen bij subjectieve aanbesteding, waardoor dus niet meer fatsoenlijk wordt aanbesteed. Er moeten doelvoorschriften komen en nooit meer middelvoorschriften zoals die aardgasbussen. Ik wil daarover een toezegging van de staatssecretaris, anders vragen wij een Kameruitspraak. 3) onderzoek naar staatssteun van Duitsland voor de eigen busbouwers door onze regering en een verzoek voor onderzoek neerleggen bij de Europese Commissie en 4) bij daadwerkelijke staatssteun kijken of wij deze kunnen terugdraaien, tegenactie ondernemen door schadeclaims in te dienen en door het uitsluiten van de betrokken partijen bij aanbestedingen, bijvoorbeeld voor de komende tien jaar. Wij willen gewoon dat er nu wordt ingegrepen. De onjuistheden bij het aanbesteden moeten worden weggehaald, want het aanbesteden an sich, daar zijn wij voor. Dan heb ik nog één punt met betrekking tot de verhalen over overname van het ene busbedrijf door het andere. Marktwerking werkt alleen als er voldoende concurrentie is. Wij willen de staatssecretaris dus vragen



om zeer kritisch te kijken naar eventueel te sterke concentraties in de branche van busbedrijven, van aanbieders van ov per bus. Wij zouden ook willen vragen of de NMa zich vast kritisch wil voorbereiden om eventueel in dit dossier in te grijpen.

De **voorzitter**: Ik dank u wel. Dan geef ik het woord aan mevrouw Van Gent namens de fractie van GroenLinks.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Laat ik even duidelijk maken hoe de GroenLinks-fractie zich positioneert als het gaat om marktwerking in het ov en om marktwerking in zijn algemeen. Het is niet zo dat wij daar altijd mordicus op tegen zijn. Het is ook niet zo dat wij enthousiast staan te klappen en de wave inzetten als het gaat over marktwerking. Wij benaderen dat pragmatisch. Milde vormen van marktwerking, ook in het openbaar vervoer – dat was net ook even het debatje tussen de heer Roemer en mevrouw Roefs – hebben wel hun voordeel bewezen, zou je kunnen zeggen, want er moest wel wat opgeschud worden. Voor de fractie van GroenLinks is echter ook duidelijk dat, als je het pragmatisch benadert, flinke overheidssteun gewoon nodig blijft. Voldoende middelen blijven nodig voor het ov. Als je bij een overheid die beknibbelt op het ov ook nog eens aanbestedingsprocedures gaat houden die van niets tot nergens en van nergens tot niets leiden, dan staan wij zeker niet te applaudiseren. Ook heel belangrijk is dat het natuurlijk om de reizigers gaat. Het gaat erom dat ook in dunbevolkte, voor het ov niet aantrekkelijke gebieden – die ik verder wel aantrekkelijk vind – goed ov beschikbaar is. Ik zou het willen samenvatten door te zeggen dat marktwerking niet moet gebeuren over de rug van reizigers, maar zeker ook niet over de rug van het personeel. Het personeel is er over het algemeen niet beter van geworden en heeft een soort jobhopping opgelegd gekregen van de ene aanbieder naar de volgende en weer terug, tijdelijke contracten en ga zo maar door. Dat is natuurlijk geen goede ontwikkeling. Op dat soort uitwassen van marktwerking zit de GroenLinks-fractie absoluut niet te wachten.

Een aantal cijfers naar aanleiding van het advies van de Raad voor Verkeer en Waterstaat en van de brief van de staatssecretaris over het regionaal ov. De heer Aptroot zei het net al: sinds 2003 zijn er 14% meer ritkilometers in het regionaal ov. Dat had hij helemaal juist, maar ik trek daaruit toch een wat andere conclusie dan hij. In het licht van de totale mobiliteitsgroei is 14% namelijk een zeer bescheiden ontwikkeling, zou je kunnen zeggen. Ten opzichte van de auto kromp het aandeel regionaal ov. Ik zou toch op dat soort dingen ook eens een stevige reactie van de staatssecretaris willen horen. De kostenreductie was 20%. Halleluja, maar de vraag is dan natuurlijk wel ten koste van wie dat gegaan is. Ik zou het antwoord daarop al bijna willen voorsorteren, om het zo maar eens te noemen: inderdaad een beetje meer efficiëntie, daar is de GroenLinks-fractie blij mee, maar de chauffeurs kwamen er bekaaid vanaf. Op dat soort uitwassen zitten wij helemaal niet te wachten. De klantenwaardering schommelt rond een 7. Je zou zeggen: een 7 is niet slecht. Het kon minder. Het blijkt echter ook dat mensen bij dit soort onderzoek geneigd zijn, maar een 7 te geven, dan zijn ze ervan af. Gezien dat feit is het helemaal niet zo'n geweldig goed cijfer. Het is gewoon heel mager. Ook daar zou ik een reactie op willen van de staatssecretaris. Ik zou zeggen: dat moet toch minimaal naar een 8. Je moet daarin wel een beetje ambitieus blijven.

Voorzitter. Het marktpotentieel is beslist groter, zoals vorig jaar al bleek uit de landelijke mobiliteitscapaciteitsanalyse, maar door het beknibbelen op de BDU-gelden – ik moet het er toch nog maar even extra inwrijven – blijft het aanbod gewoon achter. Dat ziet de staatssecretaris toch ook?

Dan ga ik in op de aanbevelingen van de Raad voor Verkeer en Waterstaat. De GroenLinks-fractie is heel huiverig om vervoersbedrijven veel ruimte te bieden voor tariefsdifferentiatie, want dat betekent gewoon dat reizen in

de spits duurder gaat worden, een lang gekoesterde wens van de ov-bedrijven en daar is GroenLinks niet voor. De bus en de tram hebben al genoeg moeite om in de spits met de auto te concurreren. Dan moet je dat niet ook nog eens duurder gaan maken, waardoor het nog moeilijker gaat worden. Daaraan gekoppeld: wij hebben vorig jaar ook een debat gehad over de tariefsverhoging van het nationale vervoersbedrijf. Het ging om 4,5%. Ik mag toch hopen dat wij daar niet nog weer overheen gaan. Misschien kan de staatssecretaris alvast een tipje van de sluier oplichten. Ik geef haar maar het volgende mee als advies: de GroenLinks-fractie is daar mordicus op tegen.

De fractie van GroenLinks is groot voorstander van het inbouwen van de mogelijkheid om de concessieperiode langer te maken. Mijn collega's hebben daar ook al het een en ander over gezegd. Natuurlijk moet je dan wel een tussentijdse kwaliteitscheck laten plaatsvinden, want het moet ook niet zo zijn dat je achterover gaat leunen en denkt: het komt toch wel goed in de volgende periode en ik hoef er niet al te veel aan te doen. Zo'n stilzwijgende verlenging – onderhands aanbesteden zou je het ook kunnen noemen – vinden wij helemaal geen slechte zaak. Sterker nog, GroenLinks zou het prima vinden als concessies verlengd zouden worden wanneer de vervoerder, de aanbesteder en de klant tevreden zijn. Ik zou zeggen: liever kwaliteit en continuïteit dan bureaucratie, want daar lijkt het soms wel op in het aanbestedingscircuit waar mensen soms met verbijstering naar staan te kijken en zich afvragen wat zij daar als chauffeur of als reiziger beter van worden. Eigenlijk is dat dan niet uit te leggen en dat vinden wij een beetje overbodig allemaal.

De duurzaamheidseisen vinden wij natuurlijk ook van groot belang, maar ik moet u zeggen dat ik mij best kan voorstellen dat een provincie eist dat de bussen op aardgas gaan rijden. Dus ik zou daar nog eens de visie van de staatssecretaris op willen horen. De uitstootnormen in zijn algemeenheid vind ik niet per se slecht, maar het is mij wel te vaag. Ik wil ook graag de provincies stimuleren, omtrent de duurzaamheidseisen zelf met initiatieven te komen. Dan moet je ook de prijs bezien en je afvragen wat dat dan betekent. Ik ben echter nog niet helemaal om voor het idee van mevrouw Roefs.

**De voorzitter:** Wilt u afronden, mevrouw Van Gent?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Mijn fractie twijfelt over het zogenaamde idee van gereguleerde concurrentie. Loop je dan niet bijvoorbeeld het risico dat er bedrijven komen die simpelweg de krenten uit de pap vissen? Graag een reactie van de staatssecretaris. Dat wil ik ook graag op de vraag of je niet de reizigers een zwaardere stem zou moeten geven in ov-land. Bij het beoordelen van de kwaliteit van het ov zouden zij in de ogen van de GroenLinks-fractie toch het laatste woord moeten hebben. Echt tot slot, voorzitter: er is al meer gezegd over het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. In onze ogen heeft dat een aardig rapport gemaakt over het imago van het ov. Ik zou de staatssecretaris één passage daaruit willen voorleggen die wij cruciaal achten. Verscholen op pagina 83 – ja, het was even doorworstelen – staat onzes inziens de meest cruciale passage. Ik citeer: om een goed imago op te bouwen, wegen prestaties veel zwaarder dan communicatie. Kortom, met kletspraatjes kom je er niet. Het gaat om de kwaliteit van het openbaar vervoer, het aanbod van het openbaar vervoer en de prijs van het openbaar vervoer. Het ov moet werkelijk concurrerend kunnen optreden ten opzichte van het particuliere gaspedaal, c.q. de auto.

**De voorzitter:** Dank u wel. Het woord is aan de heer Mastwijk namens de CDA-fractie.

De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter. Ik begin maar met de kwestie Qbuzz en de concessie in Groningen en Drenthe en ik sluit mij aan bij de heer Aptroot als ik zeg dat ook de CDA-fractie de antwoorden van de staatssecretaris teleurstellend vindt. Gelaten, mechanisch en ontwijkend. Ze verwijst naar de Europese Commissie als het gaat om de vraag hoe het nu precies zit met de ondersteuning door Duitsland. Formeel is dat juist, maar in onze ogen is het onvoldoende, want intussen is werkgelegenheid aan het weglekken naar het buitenland en daar heeft mijn fractie zwaar de pest over in. Voor Mercedes kon het wel, voor de Nederlandse bussebouwer Van der Leegte kon het niet. «Ben ik nu zo slim of zijn jullie zo dom?», zou Louis van Gaal in dit soort gevallen zeggen. De CDA-fractie wil graag – daarmee sluit ik mij aan bij collega Aptroot – dat de staatssecretaris nagaat of de Duitsers iets hebben gedaan wat niet door de beugel kan op dit punt. Nog belangrijker is echter of Nederland wellicht kansen en mogelijkheden heeft laten liggen die wij hadden moeten en mogen gebruiken.

Dan kom ik op de relatie tussen NS en Qbuzz. NS is voor 49% aandeelhouder van Qbuzz. Je zou kunnen zeggen: NS is van de BV Nederland, zeg maar voor het gemak van de minister van Verkeer en Waterstaat en van de minister van Financiën. De Kamer is de controleur van de regering en ik vraag mij als controleur af of ik wel zo gelukkig ben met die garantie. Immers, stel dat Qbuzz het niet redt, dan draait NS ervoor op en dat kost een heleboel geld. Dan is inderdaad de vraag hoe dat nu zit met ongewenste kruissubsidies. Is zo'n garantstelling besproken met de minister van Verkeer en Waterstaat en met de minister van Financiën? Zo niet: vindt de staatssecretaris dat dit had moeten gebeuren? Ik wil ook graag weten welke garanties NS wellicht nog meer heeft uitstaan, ook in de richting van wat ik voor het gemak maar «andere dochters» noem, zoals NS Internationaal. Kan de staatssecretaris daar een overzicht van geven? Voorzitter. De CDA-fractie wil verder met marktwerking in het stads- en streekvervoer en de heer Roemer voelt hem al aankomen: aanbesteding zorgt voor meer en betere reizigerskilometers tegen hetzelfde of minder geld. U hebt dat vaker uit mijn mond gehoord. Wij zijn blij met het oordeel van de commissie-Vreeman. Het is goed om uit de mond van een PvdA'er dit soort verstandige dingen te horen en ik ben ook blij dat mevrouw Roefs zich daarbij aansluit. Dan hebben wij het er bijvoorbeeld over, wat meer gebruik te maken van de ideeën die bij ov-bedrijven leven en de opmerkingen die zijn gemaakt over de lengte van de concessies. En er zijn kansen, want 25% van het verkeer in onze stadsregio's gaat maar per ov, terwijl dat in Londen, München en Parijs bijvoorbeeld 50% is. Nu weet ik wel dat daar minder wordt gefietst. Over fietsen komen wij later nog te spreken. Er is wel degelijk een mogelijkheid om het openbaar vervoer, het stad- en streekvervoer, verder uit te nutten.

Hoe moet het dan verder? Met alle respect, ik geloof niet zo in «masterclasses». Ik zie dan een beeld voor me van een laptop, een beamer en een pps-presentatie, met adviezen van ambtenaren aan ambtenaren. Dat schiet niet op. Wat ons betreft, gaat de staatssecretaris meer dwingend aan de slag, met wat meer gezag. Daarbij kan worden gedacht aan een club van goede diensten, drie mensen die verstand hebben van aanbestedingen en die overtuigd zijn van de voordelen. Vreeman mag daarvan de voorzitter zijn. Laat die club de boer op gaan en het fenomeen aanbesteding verder promoten.

Een enkel woord nog over aardgas; collega's hebben daar al iets over gezegd. Het fenomeen aardgas als brandstof voor het openbaar vervoer is door de decentrale overheden zo ongeveer heilig verklaard. Dat is jammer en dom. Ook aardgas is een fossiele brandstof. Een moderne dieselbus is schoner dan een aardgasbus. Een aardgasbus is op jaarbasis naar schatting € 25 000 duurder. Daarbij is ook nog sprake van matsen, want op aardgas wordt geen accijns geheven en voor diesel betaal je de volle mep. Er wordt dus onzorgvuldig omgegaan met belastinggeld en dus ook met

onze BDU: zonde van het geld. Anderen hebben al gerefereerd aan de motie-Spies/Boelhouwer van 1 juli 2008 met de oproep om binnen drie maanden te rapporteren hoe dit alles is gelopen. Ik kan mij vergissen, maar ik heb nog niets gezien. Laat decentrale overheden stoppen met die onzin.

De **voorzitter**: Wij hebben een schorsing van vijf minuten waarin de staatssecretaris haar antwoord kan voorbereiden, nadat mevrouw Roefs haar vraag heeft gesteld aan de heer Mastwijk.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik had mijn vragen opgespaard, omdat ik dacht dat de heer Mastwijk iets zou gaan zeggen over oneigenlijk steun aan de RET. Hij heeft daarover niks gezegd. Blijkbaar is dit uit de wereld? Dat zou heel terecht zijn. De heer Mastwijk heeft zich daarnaast uitgesproken over de situatie rond Qbuzz. De rechter heeft dat echter ook gedaan. Waar gaat het nu dan nog over?

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik heb de relatie tussen NS en Qbuzz aangekaart in het licht van de mogelijke gevolgen voor de rijksoverheid. Er ligt nog geen uitspraak van de rechter. Volgens mij – ik doe het uit mijn hoofd – komt die op 4 september; dat wachten wij natuurlijk af. Deze Kamer heeft als controleur van de regering de verantwoordelijkheid om te bekijken of er wellicht ongewenste relaties zijn tussen NS en andere partijen. Daarop heb ik mijn vraag gericht. Uiteraard ben ik mevrouw Roefs dankbaar dat zij nog even refereert aan de RET. Het stond in mijn inbreng, maar de voorzitter is helaas zo streng geweest om mij slechts vier minuten toe te kennen. Mevrouw Roefs, dank voor deze vraag. Ook op dit punt vindt de CDA-fractie de antwoorden teleurstellend. Rotterdam stopt 71 mln. aan overheidsgeld in de onrendabele top van de RET. De volgende opmerking uit mijn inbreng zal ik de commissie niet onthouden: «Zo pakt een benchmark over de vraag of de RET goed presteert, altijd goed uit.»

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dit is duidelijk een een-tweetje.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Nee, het is geen een-tweetje. Volgens mij heeft CDA-wethouder Lucas Bolsius dit bij de verzelfstandiging afgesproken met de RET. Het is een beetje raar als zoveel jaar later het CDA daarover in de Tweede Kamer begint.

De rechtbank van Roermond heeft een uitspraak gedaan over Qbuzz en over alle drie de aangekaarte punten gezegd dat die niet kloppen. Ik weet niet waar de heer Mastwijk zijn informatie vandaan haalt, maar er is absoluut geen sprake van staatssteun. De rechter heeft dat al uitgesproken.

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik ben gewend om altijd goed te luisteren naar uitspraken van CDA-partijgenoten, maar als Kamerlid, als controleur van de regering, heb ik een eigen verantwoordelijkheid. Er is een discussie geweest over de PSO-verordening en over de vraag of gemeentelijke vervoersbedrijven concurrerend zouden moeten/kunnen werken. Er is gesproken over benchmarking. Als je bij de start van een verzelfstandiging van een gemeentelijk vervoersbedrijf er 71 mln. in pompt, pakt een benchmark altijd goed uit. Daar komen wij de komende tijd nog over te spreken.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik ben een beetje in shock, want ik heb altijd begrepen dat het CDA van de decentralisatie was: het overlaten van een aantal zaken aan andere overheden. De heer Mastwijk zegt nu dat de aardgasbus waanzin is: dit moet stoppen, het kan zo niet. Diesel zorgt in het algemeen wel voor een hogere uitstoot van roet dan aardgas. De discussie daarover kunnen wij echter nog een keer voeren. Gaat de heer

Mastwijk zover dat hij zegt: de provincies mogen dat niet meer zelf beslissen, het CDA gaat vanuit Den Haag bepalen wat voor bussen er gaan rijden?

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik beschouw het als een compliment dat mevrouw Van Gent door een opmerking van mij bijna in shock geraakt. Blijkbaar heb ik een gevoelige snaar geraakt. Wij hebben in deze Kamer 41 zetels, dus het CDA gaat dit niet voorschrijven. Ik heb wel vastgesteld dat als decentrale overheden niet helder op het netvlies hebben wat de voor- en nadelen van aardgas zijn, ze gemeenschapsgeld op een inefficiënte manier besteden. Wij verstrekken een BDU aan de decentrale overheden. Als controleur van de regering en als volksvertegenwoordiger wil ik dan dat die centen zo efficiënt mogelijk worden besteed. Ik stel vast dat er een gekte is rond aardgas; vandaar mijn opmerking.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het CDA zal dus zelf niet met een initiatief komen om dit de provincies dwingend op te leggen; dat is mij helder. Stel echter dat mevrouw Roefs – de heer Mastwijk en zij kunnen het heel goed met elkaar vinden – komt met een motie om normen voor de uitstoot vast te leggen. Gaat de heer Mastwijk die dan steunen?

De heer **Mastwijk** (CDA): In wat voorzichtiger bewoordingen ligt die motie er eigenlijk al. Die is vandaag al even genoemd: de motie-Spies/Boelhouwer van 1 juli 2008. Daarin wordt de staatssecretaris heel indringend gevraagd om ervoor te zorgen dat decentrale overheden over- stappen van middelvoorschriften op doelvoorschriften. Zoals gezegd hebben wij 41 zetels, dus ik ga de Kamer er niet bij betrekken. Wel ga ik mijn partijgenoten in provinciale staten en gemeenteraden erop wijzen dat dit een onzinnige weg is.

De heer **Aptroot** (VVD): Het is wel heel bijzonder dat de heer Mastwijk zegt: wij hebben maar 41 zetels – het CDA heeft de grootste fractie in de Kamer – dus wij doen verder niks. Dan zoeken we een meerderheid bij elkaar, die er ook was voor de motie-Spies/Boelhouwer. Als het CDA daarvoor niet meer het initiatief wil nemen, dan doen wij dat wel. Dan gaan wij ervan uit dat het CDA en de PvdA nog steeds voor doelvoorschriften en tegen middelvoorschriften zijn. Wij kunnen toch hardmaken dat het brandstofverbruik van een aardgasbus 60% hoger is dan van een dieselbus. De CO<sub>2</sub>-uitstoot is 40% hoger. Het totale energieverbruik is ongeveer het dubbele. Op één onderdeelje is de aardgasbus nog wat gunstiger, maar dat is straks met Euronorm 6 ook voorbij. Als de VVD voorstelt dat wij niet langer accepteren dat bij aanbesteding het middel, de techniek, wordt voorschreven, zal het CDA dat dus steunen. Met de PvdA hebben wij dan al een meerderheid.

De heer **Mastwijk** (CDA): Wat het waar nodig aanscherpen van de motie-Spies/Boelhouwer betreft, ga ik met de heer Aptroot mee. Mevrouw Van Gent wijst er echter terecht op dat er sprake is van decentralisatie. Of de heer Aptroot het daar nu mee eens was of niet, wij zitten wel in een spagaat. Ik houd mij aanbevolen voor ideeën, opmerkingen en moties die daarvoor een oplossing kunnen bieden.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik moet de tekst van de motie dus handig formuleren, maar dat kunnen wij samen wel en anders lukt het mij best alleen. Ik kan dus rekenen op de steun van het CDA; daar kwam het initiatief ook vandaan om een einde te maken aan dit soort niet-objectieve aanbestedingen.

De heer **Mastwijk** (CDA): Het lijkt een beetje een cryptogram te worden. Ik kan bijna niet wachten tot de heer Aptroot mij een motietekst voorlegt, die ik met een gezonde, wantrouwige, positieve grondhouding zal benaderen.

De vergadering wordt van 17.56 uur tot 18.05 uur geschorst.

De **voorzitter**: Ik stel in deze ronde twee interrupties per fractie voor. Het woord is aan de staatssecretaris.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. Het is plezierig om hier weer te zijn na het zomerreces en dan direct zo'n overkoepelend onderwerp als de marktwerking bij de kop te hebben. In het belang van de reiziger heeft de Wp 2000 twee doelen: meer efficiency en een betere kwaliteit van het vervoer. De heer Aptroot heeft de positieve resultaten al genoemd. Bij de aanbestede concessies zijn er gemiddeld 14% meer ritkilometers gekomen. In het regionaal openbaar vervoer is in de jaren 2000–2006 een kostenreductie van 20% bereikt. De klantwaardering is rond de 7 blijven liggen en het afgelopen jaar zelfs gestegen naar 7,2. Dat is natuurlijk een prachtig resultaat. Ik was op school altijd blij met een 7, dus helemaal met een 7,2. Het kan zijn dat mevrouw Van Gent uitsluitend achten en negens haalde, maar voor mij was een 7 ruim voldoende.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat vind ik een nikserig antwoord. Die 7 heb ik natuurlijk wel onderbouwd, dus ik wil graag dat de staatssecretaris daarop antwoord geeft.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Zeker.

De **voorzitter**: De staatssecretaris is net begonnen, maar wilde even een punt maken.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik kom zo terug op de cijfers, maar kon het toch niet nalaten om dit te noemen. Het imago van het openbaar vervoer kan nog wel worden verbeterd; dit kan bepaald groeien. De DO's zoeken verder naar verbeteringen in de aanbesteding en de concessies. Die taak ligt bij de DO's, maar dit betekent absoluut niet dat ik niet van plan ben om mij er actief mee te bemoeien. Dat is de ook de reden waarom ik heb afgesproken om masterclasses te organiseren. Mevrouw Roefs – zij is er nu niet – was bang dat dit een soort praatclubjes zouden worden. Dat is absoluut niet de bedoeling. De heer Mastwijk sprak volgens mij van een «club van wijzen». Het gaat er echt om om met elkaar te bekijken waar concessies goed zijn gegaan, hoe ze zijn uitgevoerd en welke mogelijkheden er zijn. Door kritisch terug te kijken naar de verleende concessies kunnen mij met elkaar bepalen wat er verkeerd is gegaan, wat beter had gekund en hoe wij de reiziger weer centraal kunnen stellen bij aanbestedingen. Het is dus niet de bedoeling dat het vrijblijvende bijeenkomsten worden. Kennisuitwisseling moet ervoor zorgen dat aanbestedingen beter worden. Verder ben ik bezig met de visie regionaal ov. Daarin zal het gaan om het verbeteren van de kwaliteit van het openbaar vervoer, maar ook om hoe wij in de toekomst omgaan met het ov. Mevrouw Roefs zei al dat het gaat om krimp en concentratie van de bevolking. Ook op het platteland moet er echter goed ov zijn. Hoe pak je dat aan? In de ov-visie gaan we daarop in en kijken we naar de toekomst en naar innovaties om ook op het platteland, met een krimpende bevolking, te zorgen voor goed ov. Ondanks dat DO's de eerste verantwoordelijkheid hebben, is er dus geen sprake van dat deze staatssecretaris stilzit en slechts afwacht. Dat is zeker niet het geval. Wij hoeven overigens niet tot volgend voorjaar te wachten op een ov-visie op het platteland. Het KpVV heeft de brochure Boer zoekt bus

uitgebracht. Daarin wordt al een aantal mogelijkheden gegeven voor wat plattelandsgemeenten nu al kunnen doen. Dat is echter niet het eindantwoord; wij komen er in de regionale visie op terug.

De heer Mastwijk, mevrouw Roefs en de heer Roemer – het gaat in één keer goed, na het reces zijn wij allemaal weer fris en fruitig – hebben gevraagd om mijn visie op de aanbestedingen. De PSO-verordening gaat natuurlijk wel uit van aanbesteding van het ov in Europa: aanbesteding is de norm. De marktwerking werkt ook: er zijn gemiddeld twee tot drie bidders per concessie. De resultaten – ik heb ze net genoemd – zijn gunstig. Het aantal reizigerskilometers groeit, de efficiency wordt hoger en het materieel is toegankelijker.

Sommige woordvoerders vroegen: zijn die drie stadsregio's niet erg onhandig omdat de markt daar is afgesloten? Nee, want die drie stadsregio's kunnen ervoor kiezen om aan te besteden. Rotterdam is bijvoorbeeld van plan om te kiezen voor onderaanbesteding. De goede resultaten van marktwerking kunnen dan ook in Rotterdam worden bereikt. Ik denk dus dat marktwerking werkt. Het is ook de norm, maar er kan nog heel veel worden verbeterd. Daarvoor zetten wij ons in.

Mevrouw Roefs, de heer Mastwijk en de heer Aptroot – ook mevrouw Van Gent heeft er een opmerking over gemaakt – leken het al bijna eens over een motie over het niet voorschrijven van de middelen waarmee een doel moet worden bereikt. Ik dacht een moment: zal ik er nog wel op antwoorden, want ik zie de motie wel komen. Het ging met name om het voorschrijven van aardgas om minder uitstoot te krijgen. Ik heb buitengewoon veel sympathie voor het opnemen van doelnormen in de concessies. Het is beter om doelnormen voor te schrijven en niet in de concessie te zetten hoe die normen moeten worden bereikt. Dit is iets wat uitgebreid aan de orde komt in die masterclasses, evenals de toevloed van nieuwe bussen. Ook dit wordt vaak als eis gesteld in de concessie. Dit soort zaken gaan wij met elkaar bespreken in die masterclasses, zodat er anders mee wordt omgegaan.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): De essentie van dit punt, volgens mij van ons allemaal, is dat er normen moeten zijn, maar hoe dwingen wij die af? Wij kunnen drammen zodat iedereen straks weet:  $3 \times 3 = 9$ . Ik snap dat wij geen positie hebben, maar hoe gaat de staatssecretaris dit dilemma doorbreken? Dat is mijn belangrijkste punt in het licht van masterclasses, «praatgroepen» enzovoorts.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Daarop gaan wij dus uitgebreid in in die masterclasses. Daarin gaan wij met elkaar de nadelen bespreken van onder andere het voorschrijven van een middel en het verplichten van nieuwe bussen. Waar zijn wij met zijn allen mee bezig? Drijven wij de prijs niet ongelooflijk op? Ook DO's stellen uiteindelijk de reiziger centraal en willen een goede concessie verlenen en op een goede manier aanbesteden. Met die insteek komen zij daar en gaan wij er met elkaar over spreken. Ik denk niet dat veel mensen dit punt niet begrijpen en dat ik bij die masterclasses een groot probleem heb om duidelijk te maken dat het beter is om doelnormen voor te schrijven dan het middel. Ik wil bezien hoever wij komen in die masterclasses. Als er helemaal geen begrip voor blijkt te zijn, zullen wij moet bezien of het wettelijk moet worden afgedwongen. Eerlijk gezegd, stel ik mij voor dat wij in die masterclasses heel heldere afspraken maken, waaraan de DO's zich moeten houden.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik stel voor dat in de masterclass de pilot Nijmegen wordt genomen. Daar zijn SP, PvdA en GroenLinks eindeloos met elkaar in debat geweest, na ingezonden stukken en noem maar op, over aardgasbussen ja dan nee, of normen ja of nee. Het zijn gewoon aardgasbussen geworden. Ik zou graag willen dat dit een casus wordt waarvan je kunt leren. Ik ben niet blij met de uiteindelijke beslissing in

Nijmegen. Die strookt niet met wat hier door een meerderheid van de Kamer is uitgesproken en ook niet met de aangenomen motie-Spies/Boelhouwer.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Deze opmerking neem ik graag mee. Het onderwerp komt aan de orde in de masterclasses. Wij zullen Nijmegen daar inderdaad ook bij betrekken.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Met een motie van de Kamer heeft Nijmegen natuurlijk eigenlijk niets te maken. Wij krijgen hier een beetje de dieselboys en een dieselgirl. De dieselboys zitten dit nog het meest te verdedigen. Die aardgasbussen zijn zo gek nog niet. Dat moeten wij ook constateren. Als het gaat om CO<sub>2</sub> scoort diesel beter, dat geef ik toe. Daar had de heer Aptroot het ook over, maar als het gaat om stikstof en roet – die met name essentieel zijn voor de luchtkwaliteit in onze steden, dat weten wij allemaal – scoort aardgas beter. Vandaar ook dat Nijmegen voor die aardgasbussen heeft gekozen, met name om de luchtkwaliteit in de stad te verbeteren en het mogelijk te maken dat in die omgeving nog kan worden gebouwd. Want dat is nu een probleem. Ik krijg hierop graag een reactie van de staatssecretaris, want deze discussie gaat een kant op die mij niet bevalt.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Het feit dat je doelnormen neemt in plaats van het middel voor te schrijven betekent vervolgens natuurlijk niet dat het niet mogelijk zou zijn om met een aardgasbus te komen. Als het fijn stof in de stad het grootste probleem is en als men dus bussen wil die met name voor fijn stof goede resultaten hebben, dan heb je doelnormen, maar laat je nog wel enige ruimte voor de vervoerder om te kijken met welke bussen hij dat doel gaat bereiken. Nu hoor ik u zeggen: dikke kans dat hij dan met aardgasbussen komt. Daar is helemaal niets op tegen, maar laten wij dan niet de zaak zo dichttimmeren dat het voor de vervoerder onmogelijk wordt om een andere oplossing te kiezen. Daar gaat het om.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ja, maar de invalshoek die mevrouw Roefs kiest, die hier een beetje zit te mopperen op Nijmegen, vind ik eerlijk gezegd nergens op slaan. Dat zijn mijn woorden, wat dat is een keuze die men daar niet voor niets heeft gemaakt. Het lijkt mij ook een heel zinnige keuze die gemaakt is in Nijmegen, omdat dat wel degelijk ook te maken had met de luchtkwaliteit. U weet net zo goed als ik dat wij daar niet met een verrekijker vanuit Den Haag naar kunnen kijken. U zei terecht dat wij dat hier eigenlijk helemaal niet kunnen regelen.

De **voorzitter**: Ik wil nog even opmerken dat mevrouw Roefs Nijmegen als voorbeeld noemde en instemde met het antwoord dat de staatssecretaris zojuist heeft gegeven.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb mevrouw Roefs geen vraag gesteld, voorzitter.

De **voorzitter**: Nee, maar zij reageerde door middel van blikken. Het woord is aan de staatssecretaris.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik heb toegezegd dat wij Nijmegen als voorbeeld zullen nemen. Nijmegen is er zelf ook bij aanwezig, dus zal ook echt zijn best doen om uit te leggen waarom in die casus voor aardgas is gekozen. Maar het punt waar het om gaat is of je het middel of de norm kiest. Dan denk ik dat het goed is om de norm te kiezen. Het kan best zo zijn dat in dat geval toch ook in Nijmegen wel voor aardgas was



gekozen. Dus ik denk dat het verschil zoals ik het beluister tussen mevrouw Van Gent en mevrouw Roefs niet zo groot is.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik geloof dat de staatssecretaris in woorden ook zegt: ik vind dat het normen moeten zijn en dat wij niet de techniek moeten voorschrijven. Tegen mevrouw Van Gent zeg ik dat aardgas natuurlijk wel een voordeeltje heeft van 20 procent als het gaat om stikstof, maar als het om roet gaat, is het twee keer zo slecht. En het energieverbruik is ook bijna het dubbele. Dus wat mij betreft is het in Nijmegen, in Haaglanden en in Groningen en Drenthe fout gegaan. Wat heeft de staatssecretaris gedaan sinds vorig jaar voor de zomer, dus meer dan een jaar geleden, toen de motie-Spies/Boelhouwer werd aangenomen? Ik wil weten wat daarmee is gebeurd. De VVD voelt er geen barst voor om in masterclasses leuk te discussiëren. Wij zeggen gewoon: aanbesteden hoort objectief te zijn op basis van normen. Als wij nu die garantie niet krijgen, willen wij een Kameruitspraak. Je zou de Wet personenvervoer kunnen aanpassen, maar ook de Aanbestedingswet. Want zeker overheden horen objectief aan te besteden en niet vooringenomen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Over wat er met de motie-Spies/Boelhouwer is gebeurd hebben wij de decentrale overheden op de hoogte gesteld. Wij hebben hun een brief gestuurd. Wij zijn ook met hen daarover in overleg gegaan en hebben hun het gevoel van de Kamer meegedeeld. Wij hebben dit actief bij hen aangekaart. Dat heeft er toch in sommige gevallen niet toe geleid dat die motie overal zo is uitgevoerd als de indieners graag zouden willen. Dat hangt er natuurlijk ook mee samen dat, zoals mevrouw Van Gent terecht zei, decentrale overheden uiteindelijk wel vrij zijn hoe zij hiermee willen omgaan. Tegelijkertijd zeg ik u nu toe dat ik ook in de masterclasses hierover nog eens heel helder met hen ga spreken. Ik verwacht dat wij daar wel tot een lijn kunnen komen. Mocht dat niet zo zijn, dan blijft altijd de mogelijkheid over van iets in de wet opnemen. Maar laten wij nu eerst met elkaar tot overeenstemming zien te komen. Dat is natuurlijk veel mooier.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik geloof niet meer zo in het altijd maar praten met decentrale overheden, want wij zien het gevolg. Is de staatssecretaris bereid – waar een wil is, is een weg – om te regelen dat er objectief wordt aanbesteed? Dan moeten wij de wet maar aanpassen. Of moeten wij maar wachten op overleg na overleg? Ruim een jaar overleg heeft nul opgeleverd tot nu toe. Je moet soms andere overheden aan banden leggen. Dat kan bijvoorbeeld ook met parkeertarieven, maar zeker ook bij aanbestedingen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik herhaal mijn toezegging dat ik daar in de masterclasses over ga praten. Dit is daarbij één aspect, want als wij het hebben over goed aanbesteden gaat het natuurlijk om veel meer dan alleen om deze op zichzelf ook belangrijke kwestie van de doelnormen. Dan zullen er nog veel meer zaken aan de orde komen op wat voor manier je de reiziger centraal kunt stellen bij de concessie en bij de aanbesteding. Daarbij komt dit absoluut aan de orde. Ik kan mij voorstellen dat wij in die absoluut niet vrijblijvende masterclasses tot regels komen waarvan iedereen zegt: zo gaan wij dat met elkaar aanpakken. Als daar ook eenstemmigheid tussen decentrale overheden is om dit zo te doen, dan ga ik natuurlijk liever niet nog eens een keer met een wet daaroverheen alsof ik hen niet zou vertrouwen. Zou het zo zijn dat het niet tot eenstemmigheid leidt en dat decentrale overheden zich het recht voorbehouden om het toch anders aan te pakken, dan ben ik bereid om dit op een andere manier wettelijk te regelen. Maar daarmee begin ik niet. Nogmaals, masterclasses zijn geen vrijblijvende praatclubjes. Dat zijn bijeenkomsten waar echt intensief wordt gewerkt, waar afspraken wordt gemaakt, waar

kennis met elkaar wordt gedeeld, zodat de kwaliteit van de aanbesteding omhoog gaat. Want dat is wat wij nodig hebben in het regionaal openbaar vervoer. Daarvoor ga ik mij inspannen.

De heer **Mastwijk** (CDA): Het is goed om uit de mond van de staatssecretaris te horen dat de masterclasses niet vrijblijvend zijn. De discussie moeten wij in deze commissie niet voeren over de voor- en nadelen van welke brandstof dan ook. Het is wel belangrijk dat in de masterclasses ook alle voor- en nadelen van aardgas, diesel en wat dies meer zij aan de orde komen, zodat men ook tussen de oren krijgt dat aardgas een verkeerde weg is. Dat moet bij de masterclasses blijken. Zij zijn niet vrijblijvend. Dat betekent dat daar mogelijkwits gevolgen aan verbonden zijn. Het zou kunnen leiden tot een wetwijziging. Het zou ook kunnen betekenen – want het gaat ons om een optimale benutting van overheids geld – dat de staatssecretaris zegt: vrienden, wij moeten toch eens even over de besteding van de brede doeluitkering praten.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: U wordt ook geïnformeerd over de uitkomsten van de masterclasses. Die zullen ook hun uitwerking hebben in de regionale visie ov die er volgend voorjaar komt. Dan zullen wij ongetwijfeld weer over deze onderwerpen met elkaar komen te spreken. De heer Aptroot heeft een vraag gesteld over de afschrijvingstermijnen. Die worden eind dit jaar verlengd van acht naar tien jaar. Die termijn is gebaseerd op Europese regelgeving. De maximale lengte in Europa is tien jaar voor de bus en vijftien jaar voor het spoor. Mevrouw Van Gent vroeg waarom je niet zo'n concessie stilzwijgend zou verlengen wanneer die goed bevalt en een soort tussentijdse toets doen. Dat kan, maar dan kun je niet in totaal over die tien jaar heen gaan. Je kunt wel afspraken maken voor zeven of acht jaar. Voldoe je aan bepaalde zaken die je vooraf afspreekt, dan krijg je die twee jaar erbij. Dus dan kan het stilzwijgend verlengd worden, maar niet tot voorbij de tien jaar.

De **voorzitter**: Uw laatste en tweede interruptie, mevrouw Van Gent.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Wij hebben nog een tweede termijn, dacht ik.

De **voorzitter**: Dat mag u hopen. Ik stop om 19.00 uur, dat zeg ik alvast.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Mijn vraag was of je dit nog voor een langere periode kunt doen. Wij krijgen verschillende berichten hoe hiermee elders in Europa wordt omgegaan, ook voor langere periodes. Is het niet mogelijk om over die tien jaar heen te gaan? Daar zou ik niet perse op tegen zijn. Kan de staatssecretaris dat eens wat beter verkennen en mij daarover informeren?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: De PSO geeft als maximale duur tien jaar. Daar mag je niet overheen met onderhands gunnen. Dat is ook wel weer begrijpelijk, omdat je anders – zoals de heer Aptroot ook zei – gemakkelijk tekort zou doen aan de aanbesteding en de marktwerking. Want dan zou één vervoerder wel heel lang op de concessie kunnen blijven. Langer dan tien jaar mag dus niet, ook niet met een stilzwijgende verlenging. Mevrouw Van Gent zegt dat zij verhalen hoort dat het elders in Europa wel gebeurt. Als zij die informatie aan ons wil doorgeven, zullen wij daarmee aan de slag gaan en kijken hoe dit zit. Maar wat mij betreft is het antwoord dat dit niet mogelijk is.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Bij het spoor is de termijn vijftien jaar. Als wij het hebben over het hoofdspoor van de NS kunnen wij elkaar voor de gek gaan houden, maar dan weet iedereen dat de gunning naar de NS

gaat of naar de NS. Dat is ook een soort stilzwijgende openbare verlen-  
ging. Zitten wij elkaar nu voor de gek te houden? Ik wil hierover meer  
helderheid. Zijn er nog uitwijkmogelijkheden? Er zijn nog maar een paar  
vervoerbedrijven als het gaat om de bussen. De heer Roemer noemde dit  
een groot fiasco. Dat vind ik te pittig uitgedrukt als het gaat om de markt-  
werking, maar wij moeten wel meer ruimte creëren als het gaat om de  
lengte van de concessieperiode.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik wil daar graag zoals ik daarnet al  
zei nog eens schriftelijk op ingaan wanneer u mij ook de voorbeelden  
geeft uit het buitenland waaruit zou blijken dat men daarmee anders  
omgaat. Wat de NS betreft, kan ik al wel duidelijkheid geven. Voor light  
rail is de maximale concessieduur vijftien jaar, maar voor het hoofdspoor  
30 jaar. Met de concessieverlenging van vijftien jaar en nog eens vijftien  
jaar voor de NS gaan wij dus niet over de maximale duur van 30 jaar voor  
hoofdrail heen.

De heer **Roemer** (SP): De marktwerking is een fiasco. Dat wil niet zeggen  
dat er geen enkele bus goed rijdt. Er is geen markt, want er zijn uiteindelijk  
maar twee vervoerbedrijven over die het doen. De derde wordt binnenkort  
van Veolia, dus dan hebben wij er nog maar twee. Dus er is helemaal  
geen markt. Ik zou van de staatssecretaris wel een omschrijving willen van  
wat zij nu de ideale aanbesteding vindt. Zij zegt steeds dat de concessies  
moeten verbeteren en dat er een masterclass komt. Wat voor kwaliteitsim-  
puls wil zij geven? Wat gaat zij allemaal doen en vastleggen? Wanneer  
praat zij over een fatsoenlijke aanbesteding? Wat wil zij dan meegeven en  
vastleggen? Wanneer is het goed?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik denk dat de heer Vreeman daar-  
over veel goeds zegt in zijn rapport. Het gaat er met name om dat een  
aanbesteding de reiziger centraal stelt. Nu is er natuurlijk per decentrale  
overheid verschil in de eisen die men wil stellen aan het openbaar  
vervoer, maar het moet in elk geval niet zo zijn dat de kwaliteit vanwege  
de prijs onder druk komt te staan en dat vanwege de prijs de reiziger in de  
kou staat. In de masterclasses gaan wij met elkaar aan de hand van goede  
voorbeelden die iedereen als een goede zaak ziet – ik denk bijvoorbeeld  
aan Utrecht, waar een heel goede aanbesteding heeft plaatsgevonden –  
bekijken op wat voor manier wij bereiken dat wij de reiziger een goed  
openbaar vervoer bieden, concurrerend met andere vormen van vervoer,  
waarbij de kwaliteit ook gewaarborgd is. Dat is waar wij naar toe moeten.  
Ik denk dat het rapport van de heer Vreeman daarvoor heel goede hand-  
vatten biedt.

De heer **Roemer** (SP): Dit is echt wishful thinking. Wij zijn sinds 2000 met  
deze ellende bezig. Wij hebben gezien dat overheden aan het zoeken zijn  
en met alle goede bedoelingen afspraken vastleggen in bestekken waar  
het vervoer aan moet voldoen. Natuurlijk proberen die overheden dat te  
doen vanuit het gezichtsveld van de reiziger. Wat blijkt al negen jaar lang  
de praktijk te zijn? Dat niets wordt gecontroleerd van afspraken die in  
bestekken worden gemaakt. Wij hebben de afgelopen zomer alweer een  
heleboel onderzoek daarnaar gedaan. Al die afspraken die in bestekken  
zijn gemaakt worden door provincies niet of nauwelijks gecontroleerd,  
behalve als er een klacht komt. Wij zien ook dat wij die bestekken steeds  
dikker moeten gaan maken. Elke keer zien wij dat vervoerbedrijven scherp  
inschrijven omdat zij anders de concessie niet krijgen. Dus zij moeten hun  
geld ergens anders terugverdienen. Zij gaan dus kijken waar de hiaten in  
de bestekken zitten. Dat is de dagelijkse praktijk. In de tweede ronde die  
nu bezig is, zien wij dat die aanbestedingen steeds dikker worden, met als  
resultaat dat de prijzen fors omhoog gaan. Dat hebben wij gezien in  
Noord-Nederland, waar wij in één keer zomaar 10 mln. meer kwijt zijn

voor hetzelfde gebied. En waarom? Omdat de koek verdeeld is, omdat er nu winst moet worden gemaakt en omdat de eisen die provincies willen gaan stellen in hun bestekken twee keer zo dik zijn geworden. Wij maken het onszelf ongelofelijk moeilijk en wij schieten er niets mee op, behalve dat wij nog meer geld kwijt zijn aan juristen, aan bureaus en aan controleurs om al die bestekken te schrijven en controleren. De reiziger staat nergens centraal, want wanneer de gunning is geweest, zitten wij er voor zeven, acht of tien jaar aan vast en heeft de reiziger gewoon het nakijken. Waarom blijft u daarmee doorgaan? Waarom gaat u niet eens buiten met de mensen praten die hier dagelijks mee werken en die zien dat dit zo niet werkt?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: U zegt dat dit al zeven of acht jaar bezig is en dat er veel is aan te merken op de manier van aanbesteden en de concessieverlening. Dat ben ik met u eens. Dat is de reden waarom ik heb gezegd dat wij hier nu werk van gaan maken. Wij gaan zorgen dat wij de goede voorbeelden bij de kop nemen. Wij gaan bekijken hoe wij tot aanbestedingen en concessies kunnen komen waarin de reiziger centraal staat en waarbij ook de kwaliteit geboden wordt die wij willen. En dat alles voor een daarbij horende prijs. U zegt dat dit wishful thinking is en dat dit nooit gaat gebeuren. Ik denk dat dat wel gaat gebeuren en dat er wel goede voorbeelden zijn, bijvoorbeeld in Utrecht, van een goede aanbesteding waar echt naar de kwaliteit is gekeken en waar de beste kwaliteit voor een goede prijs is verkregen. Dat betekent dat je als decentrale overheid werk moet doen dat je tot tien jaar geleden absoluut niet gewend was om te doen. Die slag moeten de decentrale overheden met elkaar gaan maken, maar ik denk dat het ook breder ligt. De democratische controle is de afgelopen jaren eigenlijk niet buitengewoon stevig geweest. Hier in de Tweede Kamer wordt erover gesproken, maar wanneer worden er gedeputeerden door provinciale staten aangesproken op de aanbesteding en de concessie? Wanneer gebeurt het dat provinciale staten zich er ook van bewust worden dat zij de democratische controle hebben over de manier van aanbesteden en over de wijze waarop het regionaal vervoer in hun gebied functioneert? Ik denk dat dat ook helderder moet worden. Daaraan zullen wij ook aandacht geven. Dan ben ik, heel anders dan u, helemaal niet bang dat dat een onbegonnen zaak is. Ik denk dat het mogelijk is om maatwerk te leveren zodat de reiziger goede kwaliteit krijgt, maar wij moeten er met zijn allen nog wel flink de schouders onder zetten. Dat gaan wij doen.

De **voorzitter**: De heer Mastwijk voor zijn tweede en laatste interruptie.

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik blijf mij verbazen over de redenering van de heer Roemer. Er zit een geweldige kronkel in. De provincies kunnen geen bestek schrijven, laat staan dat ze die kunnen controleren, dus is het allemaal drie keer niks. Wij leggen het vervoer vervolgens bij de provincies op tafel en dan gaat het opeens goed en dan wordt het allemaal goedkoper. Ik kan dat helaas niet meer volgen.

De heer **Roemer** (SP): Dat heeft eerder met uw kronkel te maken dan met de mijne. Als wij dit vastleggen, hebben wij een concessie, een bestek vastgelegd voor bijvoorbeeld zeven jaar. Als wij twee dagen later door krijgen dat wij iets zijn vergeten, dan kunnen wij niks meer. Je kunt het contract openbreken, maar dat kost heel veel geld. Stel dat wij na drie jaar een wijziging willen en dat wij er ergens nog een lijn bij willen. Dat kost ook heel veel geld. Wij timmeren nu echter alles dicht. Ik kan het de bedrijven niet kwalijk nemen dat zij aan winstmaximalisatie doen, want daar zijn het bedrijven voor. Dat wil wel zeggen dat die bedrijven overal naar de grenzen gaan zoeken. Er is echter geen democratische sturing meer. Er is geen reizigerssturing meer, waarmee kan worden ingegrepen

als er voor zeven jaar lang iets is vastgelegd. Daar gaat het om. Als wij die verantwoordelijkheid bij de provincies leggen, dan hebben wij elke dag een sturingsmogelijkheid via de Statenleden. Ik ben het ermee eens dat wij moeten leren van de ellende van voorheen toen sprake was van logge bedrijven en logge bureaucratische instellingen. Daar ging mijn betoog ook over, maar als wij nu dingen vast gaan leggen, kost dat heel veel geld. Er gaan miljoenen naar die aanbestedingsflauwekul. Wij doen er ook nog een masterclass bij, alsof het dan ook beter gaat worden. De bedrijven moeten winst gaan maken, maar wij weten niet eens hoeveel, want het spul vertrekt allemaal naar het buitenland. Dat is allemaal ov-geld.

De heer **Mastwijk** (CDA): Nu raken wij de kern van de discussie. Ik ben blij dat de heer Roemer niet terug wil naar die dominante overheidsbedrijven. Dat is al winst. De heer Roemer spreekt wel over die vermaledijde winstmaximalisatie van de bedrijven en over het feit dat al het geld naar het buitenland gaat. Stel echter dat wij Vreeman volgen en wat meer overlaten aan de inventiviteit van de bedrijven. Laten wij dat nu eens honoreren, belonen – ik vind dat overigens geen vies woord – als ze erin slagen meer passagiers in die overigens goed rijdende bussen te krijgen. Dan bereiken wij toch precies wat wij willen? De heer Roemer gunt dat die bedrijven blijkbaar niet.

De heer **Roemer** (SP): Het gaat mij niet om het bedrijf. Het gaat mij om de zeggenschap, de democratische inspraak en de reizigersinspraak. Met al die verplichte aanbestedingen halen wij alleen maar meer ellende op ons nek. Dan gaan al die bussen in die zeven jaar naar het buitenland, omdat ze hier zijn afgeschreven. Dat wil zeggen dat de kwaliteit van de bussen en dus ook van de stoel waar de chauffeur op moet zitten, met de helft is verminderd. Op die manier worden de grenzen opgezocht van wat via de Arbo mogelijk is, want dat levert dan weer geld op. Al dat soort zaken gebeurt elke dag, omdat de bedrijven daar heel slim in zijn. Wij kunnen dat voorkomen door de touwtjes zelf in handen te nemen en ervoor te zorgen dat onze bedrijven innovatief worden. Dan kunnen onze reizigers ook daadwerkelijk invloed uitoefenen. Dan krijgen wij een openbaar vervoer waar het geld volledig naar toe gaat.

De heer **Mastwijk** (CDA): Wij worden het niet eens. Dat is geen nieuws en het is helemaal niet erg, maar ik sluit aan bij wat de staatssecretaris zojuist zei. Nu kickt een gedeputeerde in een provincie op het feit dat er elke zeven jaar een nieuwe bus moet komen, maar als de provincie het vervoer zelf moet gaan doen, wordt hij of zij geen andere gedeputeerde. Met andere woorden, dat soort zaken levert geen euro op.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. Mevrouw Van Gent en anderen hebben gevraagd of de stem van de reizigers in het ov niet moet worden versterkt. In de Wet personenvervoer is de reizigersinspraak bij een concessie verplicht geregeld. De DO's moeten de reiziger daar dus bij betrekken. Het lijkt mij wel goed om de reiziger ook te betrekken bij de controle of datgene wat daarover is afgesproken daadwerkelijk gebeurt. Die rol van de reiziger zal in het voorliggende traject met de masterclasses zeker aan de orde komen.

De heer Roemer en anderen hebben gevraagd wanneer de wetswijziging van de Wp 2000, waarin de motie-Roefs is verwerkt, kan worden verwacht. Ik zal het wetsvoorstel eind dit jaar naar de Raad van State sturen voor advies. Dan komt zij dus in de besluitvormingsprocedure. Het hangt van het advies van de Raad van State af wanneer het wetsvoorstel naar de Kamer gaat. Als er een positief advies komt, dan kan het wetsvoorstel ook eind dit jaar naar de Kamer. Mocht de Raad van State nog opmerkingen hebben, dan duurt het wat langer.

De heer De Mos maakte een aantal opmerkingen over de veiligheid in het ov. Ik heet de heer De Mos overigens van harte welkom. Ik vind het prettig dat hij in deze commissie zit. Hij vraagt mij wat ik ga doen om de veiligheid te verbeteren. In het algemeen genomen gaat het met de veiligheid jaarlijks beter. In een overleg voor de zomer is met de Kamer gewisseld dat de veiligheid in het ov door de reizigers met een heel dikke 7,9 wordt gewaardeerd. Dat is bijna een acht. De beleefde veiligheid door de reizigers neemt dus toe. Het aantal incidenten met het personeel neemt overigens ook toe. Om dat aan te pakken, zijn twee maatregelen genomen. Een veiligheidscöördinator gaat kijken hoe de verhouding tussen politie en vervoerders kan worden verbeterd. Daarnaast is er een taskforce door de minister van BZK ingesteld. Daar zitten de concessieverleners van de NS en de DO's in, maar ook de vakbonden en verder iedereen die ermee te maken heeft. De taskforce gaat bezien welke maatregelen kunnen worden genomen om de veiligheid, met name voor bestuurders, voor de werknemers in het ov, te vergroten. Dit najaar worden daar de eerste resultaten van bekend.

De heer De Mos stelt ook dat de ov-chipcard niet wenselijk is en dat een papieren kaartje beter is voor de veiligheid. Ik denk echter dat met de ov-chipcard het grijs rijden in de metro kan worden tegengaan, want je kunt nu alleen maar door het poortje met de chipcard. Dat was ook één van de redenen waarom ooit is besloten om over te stappen op de ov-chipcard. Anders dan de heer De Mos denk ik dat de veiligheid juist zal toenemen met het invoeren van de ov-chipcard. Een levenslang verbod voor geweldplegers in het ov is een kwestie die bij de minister van Justitie thuishoort. Wij bij VenW gaan niet over de lengte van de straffen. Dat geldt ook voor het spugen en het afnemen van dna. Wij hebben dat ook al met Justitie besproken. Justitie ziet vooralsnog belemmeringen wat dit betreft, want het dna moet worden afgenomen door een bevoegde ambtenaar, maar een buschauffeur is geen bevoegde ambtenaar. Wellicht dat wij hier nog op een andere manier op terugkomen. De heer De Mos sprak ook over het laten meereizen van extra personeel in het ov en op de bussen. Op dit gebied zijn meer maatregelen voorgesteld, door de FNV, maar ook door de SP. Wat dit betreft wil ik eerst wachten op de uitkomsten van de taskforce. Hetzelfde geldt voor de voorstellen van de ov-contactfunctionaris.

Dan nog iets over de zelfverdediging voor chauffeurs als onderdeel van de vakbekwaamheidseisen. Dat is onderdeel van het pakket en het is ook afgesproken in de cao's met de werkgevers. Het streven is er echter op gericht om ervoor te zorgen dat chauffeurs dit niet nodig hebben en dat zij hun werk kunnen doen zonder zichzelf te hoeven verdedigen. Daar zetten wij ons allen voor in.

Dan de marktmacht. De NS is voor 49% eigenaar van Qbuzz en is dus een heel grote speler wat dit betreft. De heer Aptroot vroeg of ik het wenselijk vind dat de NS meedingt in het stads- en streekvervoer en of ik daar onderzoek naar wil laten uitvoeren door de NMa. De heer Aptroot heeft er ook een motie over ingediend. Die motie is doorgestuurd naar de NMa. Op die manier is de NMa op de hoogte van het verzoek van de heer Aptroot om een onderzoek naar de NS en Qbuzz. Ik wijs er wel op dat Qbuzz een zelfstandig bedrijf is. NS heeft 49% van het bedrijf in handen, maar ook van andere in Nederland opererende vervoerders zijn aandelen in handen van andere vervoerders of overheden, bijvoorbeeld Connexion. Volgens de Europese regels mag een vervoerder die actief is op het spoor ook meedingen naar concessies in het regionale ov. Vooralsnog zie ik geen reden waarom Qbuzz niet zou mogen meedingen, maar de motie van die strekking is doorgeleid naar de NMa.

De heren Aptroot en Mastwijk hebben veel woorden gewijd aan de Duitse steun voor busbedrijven. Zij vinden het antwoord heel gelaten. Ik heb laten nagaan of wij aanwijzingen hebben dat er inderdaad sprake is van Duitse staatssteun, maar ik heb dat op geen enkele manier bevestigd

gekregen. Daarom kan ik moeilijk naar Eurocommissaris Kroes stappen met het verzoek om dat uit te zoeken. Zij zal mij direct vragen welke redenen ik heb om te veronderstellen dat dit het geval is. Het wordt alleen maar gesteld. Wij hebben er heel serieus naar gekeken, maar ik heb er geen aanwijzingen voor gevonden dat dit het geval is. Wat dat betreft heb ik niets in handen om naar mevrouw Kroes te gaan. Daar komt bij dat de Nederlandse busbouwer VDL die daarover een bezwaarschrift had ingediend, dat bezwaarschrift heeft ingetrokken.

De heer Roemer heeft nog gesproken over de optie van het terugkopen van Connexxion door de Staat. In de PSO-verordening komt naar voren dat aanbesteden de lijn is. In feite is het nationaliseren van vervoer, dat zou het terugkopen van Connexxion zijn, niet aan de orde.

De heer **Roemer** (SP): Het is flauwekul dat dit niet aan de orde is. Europa verbiedt het niet. Nadat Europa is begonnen met het aankondigen van een en ander, is het vervolgens nogal teruggedraaid, in die zin dat het mogelijk bleef. Het is gewoon een keuze van de lokale politiek. Ik hoor collega's regelmatig roepen dat wij geen extra dingen bovenop de Europese regeltjes moeten zetten, maar als wij dat ergens doen, is het hier! Het kan en het mag, maar dan moet je het ombouwen. Dan moet het worden inbesteed. Dat kan stapsgewijs. Dat kun je regelen tot 2018.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Dat betekent dat wij heel Nederland gaan inbesteden, want anders kan het niet. Als je Connexxion terugkoopt, wordt het een inbestede vervoerder en per definitie geen aanbesteding. Dan kom je uit op wat anderhalf of twee jaar geleden in het kader van de motie-Roefs is besproken. Toen vroeg de heer Roemer waarom wij de inbesteding niet overal in Nederland mogelijk maken. De PSO maakt daar echter alleen maar uitzonderingen voor als het gaat om de inbestede gebieden. Wat mij betreft is dat een onmogelijkheid.

De heer **Roemer** (SP): Het is geen onmogelijkheid. De staatssecretaris vindt het politiek onwenselijk. Dat mag. Daarover kunnen wij van mening verschillen, maar de wet en de Europese regels verbieden het niet als wij Connexxion kopen. De Europese regels verbieden dat wij Nederland als één concessiegebied hanteren. Dat mag niet. Wij mogen een en ander wel zo knippen dat de regionale overheden hun eigen vervoerbedrijf kunnen oprichten. Dat kan. Daar kun je de tijd voor nemen totdat alle concessies zijn afgelopen. Daarmee heb je een ingroeiperiode tot 2018. Dat is een politieke keuze.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik houd het kort. Wat mij betreft is het niet mogelijk, maar zelfs als het mogelijk zou zijn, zou het mijn politieke keuze niet zijn.

Dan de vraag van mevrouw Roefs over de distributie van de ov-chipcard, in de ene regio bij de sigarenboer, maar in de andere niet. Zij spreekt verder over een kluwen aan abonnementssoorten en regionale leukigheidjes. De distributie kent een landelijke eenduidigheid. Op alle trein- en metrostations staat apparatuur om de ov-chipcard te kopen en op te laden. Die apparatuur is te herkennen aan hoe het er uitziet. Het netwerk wordt aangevuld met verkooppunten in de regio. De verantwoordelijke overheid kan samen met de ov-bedrijven het beste zien aan welke extra verkooppunten behoefte is. Belangrijk is wel dat de communicatie met de reizigers goed is geregeld. In Amsterdam en Rotterdam werkt het goed. Op de stations zijn dus voldoende punten aanwezig om de ov-chipcard te kopen op te laden. Overal waar je komt, zijn die punten als zodanig herkenbaar. Verder is het aan de DO's, in hun eigen situatie, wat zij de beste verkooppunten vinden om het voor de reizigers zo gemakkelijk mogelijk te maken.

Mevrouw Roefs vroeg ook wat ik ga doen met de masterclasses in relatie tot de Visie OV, maar daar ben ik al uitgebreid op ingegaan. In tweede termijn kom ik terug op die 7,2 en de relatie met de andere waarderingscijfers.

De **voorzitter**: Dank u wel. Er is nog tijd voor een korte tweede termijn van de Kamer, één minuut per fractie, die samenvattend c.q. concluderend moet zijn.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Meer dan ooit ben ik ervan overtuigd dat wij voor een grote omslag staan als het erom gaat hoe wij over ons openbaar vervoer moeten gaan denken. Ik krijg de staatssecretaris daar nog niet in mee. Dat is een kwestie van lange adem, maar het staat voor mij vast dat wij die kant opgaan. Ik vraag de Kamer daarover een uitspraak, al is die markerend.

Dan de uitvoering van de motie-Roefs. Als het een beetje tegenzit, gaat het wetsvoorstel eind dit jaar naar de Raad van State. De Raad zal met zijn bevindingen komen, maar met een beetje pech is het voorjaar voordat wij erover kunnen spreken. Dan zetten wij pas drie jaar na dato misschien iets vast. De mensen die het betreft worden er niet vrolijk van. Zij vragen zich af of er geen sprake is van een dubbele agenda. De motie was duidelijk. Waarom kan die kwestie niet meteen worden geregeld? Ik heb hier geen goed woord voor over.

De heer **De Mos** (PVV): Voorzitter. Ik dank de staatssecretaris voor de beantwoording van de vragen. Het was de PVV ontschoten dat de kwestie van de sociale veiligheid op het laatste moment van de agenda is gehaald, maar omdat wij denken dat het imago van het ov, dat wel op de agenda staat, vooral wordt bepaald door de veiligheid, hebben wij daar geen spijt van. Wij kijken uit naar het debat dat specifiek over veiligheid gaat.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Eén ding vind ik heel belangrijk als conclusie, maar ook als uitspraak van de staatssecretaris. Zij heeft nog heel veel vertrouwen in de masterclasses. Dat is niet zo maar een praatgroepje. Zij wil proberen om tot regels te komen, tot eenstemmigheid. Anders wil ik het op de een of andere manier afdwingen, desnoods wettelijk. Ik vind dat ongelooflijk belangrijk, want ook de Kamerleden worden elke keer geconfronteerd met dingen die niet goed gaan bij de aanbesteding. Ik ben het met de staatssecretaris eens dat ook onze eigen mensen in de provincies en gemeenten daar taken hebben liggen, al zijn die misschien nog niet duidelijk genoeg. Uiteindelijk moet er op een gegeven moment worden opgetreden, want dan het niet meer.

Dan nog iets over Nijmegen en de aardgasbussen. Ik pleit alleen voor normen. Of ze vervolgens in Nijmegen voor aardgas, biogas of diesel gaan, maakt mij niets uit. Je moet gewoon normen stellen. Als je de luchtkwaliteit in Nijmegen het meest belangrijk vindt, dan moet je de norm voor de uitstoot van fijnstof heel erg laag maken. Dan kies je vervolgens voor dat vervoermiddel dat voldoet aan die norm. Het gaat om de normen. Dat heeft niets te maken met kinnesine over Nijmegen of wat dat ook. Je moet normen stellen waardoor de bedrijven kunnen kiezen of ze daar wel of niet aan voldoen.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik heb begrepen dat mijn motie over QBuzz en NS is doorgeschoven naar de NMa. Kan de staatssecretaris vragen wanneer de NMa iets van zich laat horen? Ik weet dat de NMa volstrekt onafhankelijk in alle rust het werk moet doen, en zo hoort het ook, maar op enig moment moet men meer weten. Over de masterclasses, het objectief aanbesteden en het creëren van normen, en niet voorschrijven van techniek, moet ik zeggen dat dat te lang duurt. Ik merkte dat de staatssecretaris ging schuiven: als ze het niet doen is zij bereid toch



met regelgeving te komen. Ik vind het niet leuk als het nodig is, maar ik moet toch nadenken over een Kameruitspraak waarin een soort deadline wordt gesteld. We moeten de zekerheid hebben dat het gebeurt, anders passen we de Aanbestedingswet gewoon aan. Ik heb wel het gevoel dat breed in de Kamer wordt gedeeld dat aanbesteding objectief moet gebeuren. De heer Mastwijk gaat iets te ver door te zeggen dat het altijd diesel moet zijn, maar misschien is het dan morgen dieselhybride als variant, of misschien ontwikkelt aardgas zich wel. Iemand die zei dat de techniek te snel gaat voor de politiek, had groot gelijk. Er moet objectief worden aanbesteed, dan zien we elke keer wel weer wat daar de eerlijke winnaar is.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Vandaag, op Duurzame Dinsdag, is het natuurlijk wel van groot belang dat, als het gaat om de hele aanbestedingsprocedure, de duurzaamheid daarin ook een rol moet krijgen. Dan gaat het om het groene gebied, en om het sociale gebied. Ook met de positie van de chauffeurs zijn wij niet blij. Misschien kan de staatssecretaris daar eens op ingaan. Wij vinden dat ze in Nijmegen goed bezig zijn, niet alleen op dit, maar ook op heel veel andere punten. De staatssecretaris sprak over wettelijke vastlegging, maar ik neem dan wel aan dat dat een breder pakket is, dat niet alleen gaat om de normen. Ik wil helderheid over de inhoud van dat pakket.

Ik was een beetje afgeleid toen de staatssecretaris zei dat het bij het hoofdspoor om 30 jaar gaat. Zit daar dan een verlenging in? Er wordt nu steeds gezegd dat dat in 2015 afloopt bij de NS, en dat zou verlengd moeten kunnen worden tot 2030, ofte wel met vijftien jaar. Hoe zit dat? Het is en blijft de NS, en laten wij daar nu gewoon voor kiezen. Ze kunnen dan investeren in frequenties, capaciteit en kwaliteit.

De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter. De staatssecretaris heeft de Duitsers inzake de deal tussen Qbuzz en Mercedes niet kunnen betrappen op dingen die het daglicht niet kunnen velen. Laten wij aannemen dat dat klopt. Ik heb ook gevraagd of het ook zo zou kunnen zijn dat wij een kans hebben laten liggen. Er is nu werkgelegenheid naar Duitsland gelekt. Wij hebben mogelijk dingen laten liggen die wij hadden kunnen doen en die wij wellicht ook hadden moeten doen. Ik zou dus de staatssecretaris willen vragen of zij daarop nog eens terug wil komen en of wij daaruit misschien lering kunnen trekken.

Ten slotte ga ik nog in op de relatie tussen Qbuzz en NS en de rol van de Nederlandse overheid. Ik heb gevraagd – en daar wil ik echt antwoord op hebben, wat mij betreft mag het ook per brief – hoe het nu zit met die beslissingen. Welke beslissingen mag NS nemen bij dit soort garantstellingen? Als NS zich borgstelt voor Qbuzz kan dat financiële gevolgen hebben. Is daar de toestemming van de aandeelhouder voor nodig, lees van de minister van Financiën en de minister van Verkeer en Waterstaat? Daar wil ik graag antwoord op. En ik wil helder en inzichtelijk hebben wat voor soort garanties NS op dit punt nog meer heeft uitstaan. Als de staatssecretaris kan toezeggen dat zij daar per brief op terugkomt, ben ik bijna volmaakt gelukkig.

De **voorzitter**: Dank u wel. Dan geef ik tot slot het woord aan de staatssecretaris, in de hoop dat zij kort kan antwoorden en reageren.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. Ik kan zeker kort antwoorden. Ik dank de Kamer voor haar opmerkingen in tweede termijn. Er zijn niet heel veel vragen aan mij gesteld. De heer Aptroot zei terecht dat de vraag is doorgeleid naar de NMa en hij vroeg of het mogelijk is om na te gaan wat de NMa daarmee doet. Ik zal daarnaar gaan informeren. Gevraagd is ook wanneer ik hoor wat dat overleg heeft opgeleverd over die doelnormen. Na afloop van de masterclasses zal ik de Kamer per brief

informereren over de stand van zaken. Dan kan de Kamer bezien wat zij daarmee doet. Tegen mevrouw Van Gent zeg ik: natuurlijk wordt in die masterclasses veel breder gesproken. Dit is immers maar één aspect van het grote pakket dat te maken heeft met de aanbestedingen. Dit is slechts één onderdeel daarvan. Mevrouw Van Gent vroeg ook hoe het zit met het hoofdspoor en zaken zoals NS blijft NS. Het lijkt mij het beste dat wij daar snel op terugkomen en dat de concessieverlener – dat is de minister – daar in een brief aan de Kamer op terugkomt, dan kan hij daarin helderheid geven. Dat antwoord volgt schriftelijk, ik zal de vraag doorgeven. De heer Mastwijk heeft mij wel een enorme verantwoordelijkheid in handen gegeven, nu ik de macht heb om hem bijna volmaakt gelukkig te maken. Daarmee heb ik toch een hele verantwoording op mijn schouders. Het kan voor hem daarna alleen nog maar naar beneden gaan. Hij heeft een groot aantal vragen gesteld die eigenlijk voor het grootste gedeelte op het terrein van de minister van Financiën liggen. Ik zal de Kamer zo snel mogelijk schriftelijk antwoord geven, zodat daar verder over gesproken kan worden. Dan heb ik het vertrouwen dat ik ten minste vandaag één iemand gelukkig gemaakt heb.

De **voorzitter**: Ik dank u wel. Dan sluit ik de beraadslaging hierover. De toezeggingen zullen in het verslag worden verwoord.

De heer **Roemer** (SP): Ik heb een punt van orde: ik vraag dus een VAO aan.

De **voorzitter**: Het is mij duidelijk dat de heer Roemer zelf een VAO zal aanvragen. Dan staat het uiteraard de anderen vrij, zich daarbij aan te sluiten.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik heb een vraag. Is het nieuw beleid dat de toezeggingen in het verslag worden opgenomen? Want ik stel er toch wel prijs op dat zij even aan het einde van het AO worden gememoreerd.

De **voorzitter**: Het is niet nieuw beleid, maar in dit geval worden zij, ook gezien de tijd, toegevoegd aan het verslag.

### **Toezeggingen**

- De staatssecretaris vraagt de NMa naar de stand van zaken met betrekking tot de aan de NMa doorgestuurde motie Aptroot over onafhankelijk onderzoek naar de concurrentie tussen de bedrijven die actief zijn op de regionale vervoersmarkt (Kamerstuk 29 984, nr. 193) en bericht de Kamer daarover.
- De staatssecretaris bericht de Kamer na afloop van de masterclasses over verbetermogelijkheden bij de aanbesteding van het stads- en streekvervoer, over de voornemens inzake het vervolg op het advies van de Raad voor Verkeer en Waterstaat («Ondernemend regionaal over voor meer reizigers»), en gaat daarbij onder andere in op eventuele afspraken omtrent het hanteren van doelnormen.
- De staatssecretaris zal de minister van Verkeer en Waterstaat vragen, de Kamer een brief te doen toekomen over hoe de maximale concessie-termijn voor hoofdspoor in de PSO-verordening wordt toegepast bij de concessieverlening op het Nederlandse hoofdrailnet.
- De staatssecretaris zal het verzoek van de Kamer aan de minister overbrengen om de Kamer schriftelijk te informeren over garantiestellingen door NS, en daarbij onder andere in te gaan op de vraag aan welke bedrijven, naast Qbuzz, NS (Internationaal) garantiestelling verleent en op de vraag of de overheid voor dit soort garantiestellingen regelgevende kaders zou moeten stellen.