

Vergaderjaar 2011–2012

32 376

Wijziging van de Wet personenvervoer 2000 in verband met verordening (EG) nr. 1370/2007 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 23 oktober 2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad en Verordening (EEG) nr. 1107/70 van de Raad (PbEU L 315)

Nr. 39

VERSLAG VAN EEN WETGEVINGSOVERLEG

Vastgesteld 5 december 2011

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu¹ heeft op 28 november 2011 overleg gevoerd met minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu over **de Wet personenvervoer 2000 (32 376)**.

Van het overleg brengt de commissie bijgaand stenografisch verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Snijder-Hazelhoff

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Sneep

¹ Samenstelling:

Leden: Dijkzma (PvdA), Van Gent (GroenLinks), Snijder-Hazelhoff (VVD), voorzitter, Slob (ChristenUnie), Haverkamp (CDA), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Paulus Jansen (SP), Graus (PVV), Ouwehand (PvdD), De Rouwe (CDA), Bashir (SP), De Mos (PVV), Van Tongeren (GroenLinks), Monasch (PvdA), Van Dekken (PvdA), Dijkgraaf (SGP), Van Veldhoven (D66), Koolmees (D66), ondervoorzitter, De Jong (PVV), Leegte (VVD), De Caluwé (VVD) en Holtackers (CDA).

Plv. leden: Groot (PvdA), Braakhuis (GroenLinks), Houwers (VVD), Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie), Koopmans (CDA), Lucas (VVD), Smeets (PvdA), Van Gerven (SP), Bontes (PVV), Thieme (PvdD), Van Bochove (CDA), Ulenbelt (SP), Agema (PVV), El Fassed (GroenLinks), Plasterk (PvdA), Jacobi (PvdA), Van der Staaij (SGP), Van der Ham (D66), Verhoeven (D66), Van Bommel (PVV), Lodders (VVD), De Boer (VVD) en Van der Werf (CDA).

Stenografisch verslag van een wetgevingsoverleg van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu

Maandag 28 november 2011

Aanvang 17.00 uur

Voorzitter: Houwers

Aanwezig zijn 8 leden der Kamer te weten:

Bashir, Van Gent, Aptroot, Verhoeven, Monasch, De Jong, Wiegman-van Meppelen Scheppink en Houwers,

en minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu.

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wet personenvervoer 2000 in verband met verordening (EG) nr. 1370/2007 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 23 oktober 2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad en Verordening (EEG) nr. 1107/70 van de Raad (PbEU L 315) (32 376);**
- **de brief van minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 14 oktober over de consequenties door uitstel van het debat inzake wijziging Wet personenvervoer 2000 (32 376, nr. 15).**

De **voorzitter**: Ik heet de minister, de hem ondersteunende ambtenaren en de leden van de commissie welkom bij dit overleg over het personenvervoer. De heer Haverkamp heeft zich afgemeld vanwege verplichtingen in de commissie-De Wit. Daarnaast meld ik dat de heer Bashir wegens persoonlijke verplichtingen na zijn inbreng in eerste termijn zal vertrekken. Ook mevrouw Van Gent zal eerder vertrekken. Ik stel voor dat de leden elkaar slechts één keer interrumperen. Ik zie dat daar geen bezwaar tegen bestaat.

De heer **Aptroot** (VVD): Deze keer niet omdat twee leden eerder weg moeten en natuurlijk liever geen interrupties willen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Jammer hè?

De **voorzitter**: Het leven valt niet mee.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Zoals de voorzitter al aankondigde, moet ik eerder vertrekken. Daarvoor mijn excuses. Het heeft te maken met persoonlijke omstandigheden. Vandaag hebben wij het over de wijziging van de Wet personenvervoer 2000, een wet die moet leiden tot een groei van reizigers in het openbaar vervoer. De praktische uitwerking van deze wet lijkt echter volledig los te staan van de doelstellingen. In plaats van een forse groei van het openbaar vervoer is er straks een grote kaalslag in grote delen van het land. Er wordt bezuinigd op de brede doeluitkering. Er wordt bezuinigd op het openbaar vervoer in de drie grote steden. De lagere overheden die eventueel die bezuinigingen hadden kunnen opvangen, worden ook geconfronteerd met enorme bezuinigingen. Het openbaar vervoer is met de Wet personenvervoer 2000 niet efficiënter georganiseerd. In plaats van de reiziger voorop te stellen, staat nu helaas marktwerking voorop. Zo wordt enorm veel geld uitgegeven om te komen tot marktwerking en dat

terwijl het openbaar vervoer niet blijkt te werken als een reguliere markt. Aanbestedingen leiden hierdoor tot hoge kosten; geld dat beter bij de reiziger terecht had moeten komen.

Vandaag hebben wij het wat mij betreft ook vooral over een wijziging van de Wet personenvervoer 2000 die niet in het wijzigingsvoorstel staat of, liever gezegd, er niet meer instaat. Het wetsvoorstel dat wij vandaag behandelen zou namelijk eindelijk regelen dat de belofte aan de drie grote steden nagekomen wordt van behoud van hun gemeentelijke vervoersbedrijven. Maar het wetsvoorstel dat de redding moest worden van goede publieke vervoersbedrijven blijkt nu het doodvonnis te hebben getekend van diezelfde vervoersbedrijven.

Dat brengt mij bij de vraag wat er is misgegaan. Nou, dat is simpel. Het meest rechtse kabinet ooit is aan de macht gekomen en dat heeft het blijkbaar niet zo op met alles wat publiek georganiseerd is, zelfs niet als dat aantoonbaar uitstekend functioneert. Uit alle onderzoeken, zelfs die in opdracht van deze minister, blijkt namelijk dat de HTM, de RET en het GVB minstens net zo goed en net zo kostenefficiënt functioneren als de private vervoersbedrijven. Dat is een feit. Het rapport van Twynstra Gudde, dat in opdracht van deze minister is geschreven, bevestigt deze stellingen.

Waar je niet omheen kunt, is dat er in de grote steden een meerderheid voor is om het openbaar vervoer van de regio's te behouden. Dat geldt voor de bevolking maar ook voor de bestuurders. Zelfs de bestuurders van VVD-huize zijn van mening dat het openbaar vervoer niet moet worden aanbesteed. Daarnaast was er een Kamermeerderheid voor het behoud van de vervoersbedrijven. Had de PVV zich na de verkiezingen net zoals over de euro en over Europa aan haar beloftes gehouden, dan was die meerderheid er nog steeds en dan had het openbaar vervoer in de drie grote steden in handen van de gemeenschap kunnen blijven.

Het is de PVV kwalijk te nemen dat zij zo'n enorme draai heeft gemaakt op zo'n voor velen belangrijk onderwerp. Dit geldt temeer omdat de PVV een aantal keren de gelegenheid heeft gekregen om op de afspraken uit het gedoogakkoord terug te komen, bijvoorbeeld omdat de onderbouwing van de minister niet klopte en gebaseerd was op verouderde cijfers. Ook blijkt uit de berekeningen die de minister heeft laten doen dat je niet 120 mln. kunt bezuinigen door alleen maar efficiënter te werken. Je kunt in het beste scenario voor de minister maximaal 20 mln. bezuinigen. De rest van de bezuinigingen komt namelijk uit het schrappen van lijnen, het duurder maken van kaartjes en het wegbezuinigen van veiligheid door de conducteur naar huis te sturen. Waarom de PVV geen van deze aanknopingspunten heeft aangegrepen, blijft voor mij een raadsel. De PVV had in ieder geval de bezuinigingen kunnen loskoppelen van het aanbesteden van het openbaar vervoer. Vaststaat dat de bezuinigingen weinig met de aanbestedingen te maken hadden moeten hebben en had je er in ieder geval voor kunnen kiezen om deze laatste publieke vervoersbedrijven te behouden. Dan kun je op die manier goed openbaar vervoer voor alle inwoners organiseren namens alle inwoners van de stad. Dat is democratisch. En als er toch nog winst gemaakt kan worden op het openbaar vervoer blijft die winst beschikbaar voor het openbaar vervoer en vloeit niet weg naar buitenlandse multinationals.

Ik heb er namens de fractie van de SP samen met een aantal collega's de laatste tijd hard voor geknokt om dit historisch slechte besluit terug te draaien. De onderzoeken die wij te zien krijgen, onderschrijven unaniem dat er geen enkele noodzaak is om deze drie bedrijven de nek om te draaien. De vervoersbedrijven, de reizigersorganisaties, de vakbonden, de ANWB, de middenstand, de studenten, de ouderen en vooral ook het trotse personeel van GVB, RET en HTM hebben geen kans ongemoeid gelaten om de minister uit te leggen dat haar beslissing een vergissing is. Het is een beslissing met desastreuze gevolgen. De verantwoordelijke wethouders becijferden namelijk dat er maar liefst 40% minder openbaar vervoer zal zijn in de drie grote steden. Daarbovenop komt nog het

dramatische ontslag van 3000 mensen. Kortom, dit wetsvoorstel zorgt voor een vloedgolf aan onheil. Om in PVV-termen te spreken: een tsunami van werkloosheid, onbereikbare steden en economische schade.

De heer **De Jong** (PVV): Het mag geen verrassing zijn dat deze aanbesteding een pijnlijke maatregel is. Daar zal ik straks in mijn termijn ook op ingaan. Het is een aanbesteding waar wij voor de verkiezingen veel over hebben gezegd, maar wij hebben tijdens de verkiezingen ook gezegd dat wij verantwoordelijkheid nemen en dat wij een regeer- en gedoogakkoord zijn aangegaan dat bijvoorbeeld op ouderenzorg, op veiligheid en op immigratie veel zal binnenhalen. De SP begint haar termijn met dit verwijt aan de PVV. Dit verwijt heeft alles te maken met verantwoordelijkheid nemen ja of nee. Wij hebben dat wel gedaan. De heer Bashir haalt ook naar voren dat de chauffeurs, juist die mensen waar de PVV zich voor wil blijven inzetten, zoals uit eerdere debatten is gebleken, zouden worden ontslagen vanwege dit wetsvoorstel.

De **voorzitter**: En uw vraag is?

De heer **De Jong** (PVV): De vraag is of de heer Bashir de Wet personenvervoer 2000 wel goed heeft gelezen en of hij de afgelopen debatten niet heeft meegemaakt, waarin juist de PVV met deze minister heeft afgesproken dat deze wet moet gelden. Er staat dus helemaal niet in het regeer- en gedoogakkoord dat deze aanbesteding tot het ontslag van mensen leidt.

De heer **Bashir** (SP): Over verantwoordelijkheid hebben wij vaak met elkaar gediscussieerd. Het punt is dat de minister heeft gezegd dat er 120 mln. bezuinigd kan worden met de aanbesteding van het openbaar vervoer. Vervolgens bleek die 120 mln. gebaseerd te zijn op drijfzand. Het waren verouderde cijfers uit verouderde rapporten. Later heeft de minister onderzoek laten doen. En wat blijkt? Je kunt maximaal 20 mln. bezuinigen door efficiënter te werken. De rest van het geld moet komen uit het schrappen van de veiligheid in het openbaar vervoer, het verhogen van de prijzen van de kaartjes en het schrappen van lijnen. Slechter openbaar vervoer dus. Dat is precies het punt dat ik wil maken. De PVV heeft afspraken gemaakt met de minister en die afspraken blijken niet helemaal goed doordacht en onderbouwd te zijn. De PVV had op die afspraken terug kunnen komen. Dat heeft de PVV nagelaten en dat punt heb ik hier willen maken.

Dan het punt van het ontslaan van chauffeurs. Inderdaad, in de wet is geregeld dat chauffeurs niet ontslagen kunnen worden op het moment dat er een nieuwe aanbesteding komt. De contracten moeten overgenomen worden, maar we kunnen niet blind zijn voor de feiten en dat is dat er onder het mom van die aanbesteding een enorme bezuiniging wordt doorgevoerd. Er wordt namelijk beweerd dat aanbesteden de boel goedkoper zou maken. Het gevolg is dat er toch duizenden mensen ontslagen worden. De feiten spreken voor zich. Het zijn geen dingen die ik bedenken.

De **voorzitter**: Hiermee is naar mijn mening de vraag voldoende beantwoord, maar ik begrijp dat de heer De Jong er toch op wil reageren.

De heer **De Jong** (PVV): Het klopt gewoon niet. De Wet personenvervoer 2000 zegt dat die mensen worden overgenomen bij een aanbesteding. Of je nu voorstander of tegenstander van de aanbesteding bent, waar het hier om gaat is dat de heer Bashir blijft volhouden dat deze minister een afspraak heeft gemaakt waarin staat dat mensen worden ontslagen. Dat is onjuist. Mijn probleem is dat ik wederom niet de kans krijg om met de heer Bashir in debat te gaan omdat hij eerder weg moet. Daar heb ik alle

begrip voor, omdat het om persoonlijke omstandigheden gaat. Toch is het jammer dat ik die kans wederom niet krijg als het gaat om die ontslagen. Het is gewoon niet waar. Het is onjuist. De conclusie kan alleen maar getrokken worden dat de heer Bashir over de ruggen van deze buschauffeurs partijpolitieke spelletjes speelt, terwijl wij in het verleden altijd samen hebben opgetrokken als het om deze mensen gaat.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat u dat debat nu vervolgt. Daarom geef ik een extra mogelijkheid voor een reactie en ik heb al ruim de gelegenheid gegeven om op elkaar te reageren.

De heer **Bashir** (SP): Ik wil graag het debat aangaan. Mijn bedoeling is niet om debat te voeren alleen om het debat voeren. Het gaat mij erom dat die mensen worden tegemoet gekomen. De heer De Jong zegt dat ik over de ruggen van de buschauffeurs partijpolitiek bedrijf. Die opmerking werp ik verre van mij, want dat is nooit mijn bedoeling geweest. Dat zal ik ook nooit doen. De bedrijven zeggen dat er 3000 mensen ontslagen worden vanwege de bezuinigingen op het openbaar vervoer. Dat bedenk ik niet. Dat zijn cijfers van de vervoersbedrijven zelf. Ik wil wel een handreiking doen aan de PVV. Is de heer De Jong bereid om zijn steun in te trekken voor die bezuiniging als blijkt dat die 3000 mensen inderdaad ontslagen worden? Dit temeer omdat blijkt dat de minister tijdens de onderhandelingen bij het gedoogakkoord zich baseerde op rapporten uit 2005, die achteraf niet helemaal actueel blijken te zijn.

De **voorzitter**: Ik geloof niet dat u antwoord geeft op de vraag van de heer de Jong. Dat mag u zelf weten, want u gaat over het antwoord en de heer De Jong over de vraag. Ik weet echter niet of de heer De Jong hierop wil reageren.

De heer **De Jong** (PVV): De vraag wordt aan mij gesteld en eigenlijk is het een retorische vraag. Dat vind ik allemaal best. Ik wijs erop dat de PVV-fractie in de Haagse Raad een motie heeft ingediend om 50 mln. van het ene project naar het andere project over te hevelen, dus terug te geven aan het openbaar vervoer. Dan heb ik het over geld voor een cultureel centrum. De raad steunde dat voorstel niet. Dat geeft aan dat decentrale overheden zelf verantwoordelijk zijn voor delen van die aanbesteding. Zij hebben er zelf invloed op hoe zij die aanbesteding realiseren. Dit kabinet voert geen beleid waardoor buschauffeurs worden ontslagen. Als de decentrale overheden – de vervoersbedrijven – beslissen om dat wel te doen, heeft dat geen betrekking op de aanbesteding. Dat heeft te maken met bedrijfseconomische redenen. Het is heel erg als dat moet gebeuren. Wij ontkennen dat het door deze aanbesteding komt. Dat is niet de afspraak die wij met deze minister hebben gemaakt. De heer Bashir heeft altijd goed begrepen dat op het moment dat de minister zich niet aan de Wet personenvervoer 2000 houdt, waarin mensen worden overgenomen met het huidige contract als er een aanbesteding plaatsvindt, dat de PVV daar zeer moeilijk over zal doen. Dat weet deze minister. Maar deze minister heeft toegezegd dat het niet zal gebeuren op basis van de Wet personenvervoer 2000. Dat is mijn antwoord op de vraag van de heer Bashir.

De **voorzitter**: Het punt is duidelijk. De heer Bashir vervolgt zijn betoog.

De heer **Bashir** (SP): Ik wil toch even reageren. De heer De Jong zegt dat het geen kabinetsbeleid is om buschauffeurs te ontslaan. Toch worden er bij deze bezuinigingen met 120 mln. veel chauffeurs ontslagen. Je kunt natuurlijk altijd zeggen dat het komt door bedrijfseconomische redenen.

De heer **Aptroot** (VVD): Onzin.

De heer **Bashir** (SP): Ik heb het vermoeden dat de heer De Jong en anderen die dit onzin vinden, het zichzelf erg moeilijk maken. Iedereen weet waar dit over gaat. Iedereen weet dat er flink bezuinigd wordt, dat er straks heel veel banen op het spel staan en dat dit afgedwongen wordt door de rijksoverheid, gesteund door de PVV.

De heer **De Jong** (PVV): Schandalig.

De heer **Bashir** (SP): Op deze manier wordt tegen veel mensen gezegd dat zij er eigenlijk niet meer toe doen, dat zij niet meer nodig zijn. Ik vind het jammer dat de heer De Jong niet achter zijn eigen beleid durft te staan, dat hij niet durft te zeggen: dit is wat ik wil; hier sta ik achter. Dat vind ik pas schandalig.

De **voorzitter**: Mijnheer Bashir, ik stel u voor dat u uw betoog vervolgt. Anderen hebben ook gelegenheid gehad om te reageren en zij hebben de gelegenheid om in hun termijn hun eigen woorden te kiezen. Als zij het niet met u eens zijn, kunnen zij interrumpen. Dat heeft de heer De Jong ook gedaan. De heer Bashir vervolgt zijn betoog in zijn eigen tijd.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Dan de stakingen. Ik weet dat de minister er anders over denkt maar ik ben trots op al die mensen die opkomen voor hun baan maar ook voor de toekomst van de stad en de bereikbaarheid daarvan. De minister noemde het een schande dat deze mensen gingen staken. De minister die voor eeuwig de reiziger 40% minder openbaar vervoer wil geven voor 20% hogere tarieven noemt het schandalig dat deze mensen zich er een dag tegen verzetten. Zij riep het personeel op, origineler te zijn en om bij haar te komen klagen. Dat hebben zij gedaan. De minister was er echter niet, maar, belangrijker nog, zij gaf niet thuis. De minister sloeg de uitgestoken hand van al deze mensen weg en dat terwijl het aanbod meer dan redelijk was. Het aanbod was namelijk een halfjaar extra de tijd om te bekijken hoe die harde bezuinigingen beter kunnen worden ingepast om banen te besparen en om niet meteen het aanbod van het openbaar vervoer met 40% te hoeven verkleinen. Kortom, deze mensen waren direct bereid om iets anders te bedenken dan staken, zoals de minister vroeg. Deze mensen vroegen maar om een half jaartje uitstel en het antwoord van de minister was gewoon keihard nee. Mag ik dan aan de minister vragen wat zij bedoelt met «iets anders bedenken»? Wat had de minister dan in gedachten? Ik ben benieuwd.

De minister-president had het bij zijn aantreden over een uitgestoken hand naar de oppositie in de Tweede Kamer. Ik wil graag gebruikmaken van die uitgestoken hand. Geef het personeel en de bonden een halfjaar de tijd. Het kost de minister helemaal niets en de minister heeft de kans dat deze mensen uit liefde voor hun stad, hun bedrijf, hun collega's en voor de miljoenen mensen die zij vervoeren, met betere voorstellen kunnen komen. Lukt het ze niet om met die betere voorstellen te komen, dan verliest de minister niets. Lukt het ze wel, dan is het alleen maar mooi meegenomen voor de minister. Is de minister bereid om ze die kans te geven? Diezelfde vraag stel ik ook aan de PVV. Er staat in het gedoogakkoord niets over wanneer er aanbesteed moet worden. Een halfjaar uitstel is toch het minste wat de PVV kan bieden na die niet nagekomen beloftes? Graag een reactie van de minister en de PVV.

De **voorzitter**: Dank u wel. Die reactie komt. Ik neem aan dat u daar kennis van neemt. Ik heb aan de minister gevraagd of zij op een enkel punt nu zou willen reageren, maar zij doet het straks. Dan neemt u daar op een ander moment kennis van.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik begrijp dat collega's eerder antwoord willen omdat zij niet kunnen blijven. Dat kan gebeuren, maar ik ben er geen voorstander van om het antwoord in stukken te knippen.

De **voorzitter**: Nee, ik heb daarover met de minister overlegd en dat doen we niet. De leden zullen er op een later moment kennis van nemen. Ik wens de heer Bashir wel thuis. Dan is nu het woord aan mevrouw Van Gent.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Wij zullen er echt wel voor zorgen dat wij het antwoord tot ons nemen. Wie weet bel ik de heer Aptroot wel om te vragen wat zijn conclusies zijn. Hoewel, die ken ik eigenlijk wel.

De minister maakt van de verplichte aanbesteding van het openbaar vervoer in de grote steden in de ogen van de GroenLinks-fractie een heuse prestigestrijd. Nu is zo'n prestigestrijd eigenlijk zelden verheffend, maar hier dreigen wel meer dan een miljoen reizigers per dag er het slachtoffer van te worden. Mensen die gewoon op weg zijn naar hun werk of naar school en die geconfronteerd worden met een uitgekledede dienstregeling, minder haltes en hogere tarieven.

Zo'n beetje iedereen met hart voor het openbaar vervoer heeft de minister met verschillende argumenten en op verschillende toonhoogten gevraagd van deze onzalige aanbesteding met bijbehorende bezuinigingsopgaven af te zien en niet in de laatste plaats haar partijgenoten. Dat gaf wel weer een sprankje hoop op leuke liberalen in het land met hart voor het ov. Nog voor het aantreden van dit kabinet voorspelde bijvoorbeeld

VVD-prominent en voorman van het Koninklijk Nederlands Vervoer, Pieter Hofstra, al een kaalslag in het openbaar vervoer. Ambtenaren zien overal mogelijkheden om te bezuinigen; wie niet piept wordt geschoren, stelde hij met vooruitziende blik. Ook de VVD-wethouders Ballieu, Smit en Wiebes wezen er bij verschillende gelegenheden terecht op dat hun vervoersbedrijven al fikse slagen gemaakt hebben qua efficiëntie en bovendien sinds 2004 al 160 mln. hebben ingeleverd. De nieuwe bezuiniging die de minister daarbovenop legt moet dus wel ten koste gaan van de kwaliteit. Sowieso staan de betreffende gemeenten er raar van te kijken dat deze minister van decentralisatie zich zo intensief bemoeit met de wijze waarop zij hun openbaar vervoer wensen vorm te geven. Als het bijvoorbeeld gaat over ruimtelijke ordening benadrukt de minister bij herhaling dat er toch veel capabele bestuurders in het land zijn die heus wel hun eigen keuzes kunnen maken. Maar hier gelden opeens andere wetten. Het is een wonderlijke vorm van staatsdirigisme die ik van deze liberale minister niet had verwacht. Tja, liberaal zijn als het je uitkomt, dat kan natuurlijk ook.

Dat beeld wordt bevestigd door de verschillende onderzoeksbureaus – de heer Bashir had het er ook al over – die ruim 20 mln. aan efficiencywinst zagen. Dat is wel effe iets anders dan de 142 mln. die de minister wil ophalen. Mijn vraag is waarom je dure bureaus als Pricewaterhouse-Coopers en Twynstra Gudde inhuurt als je hun adviezen en berekeningen vervolgens toch negeert. Althans, voor zover die je niet bevallen.

Ook de ANWB, een club waar verkeersministers dikwijls maar al te graag naar luisteren, luidde de noodklok. Volgens de ANWB dreigt de leefbaarheid van steden in gevaar te komen door de fikse bezuinigingen. Die vrees is in mijn ogen terecht. Als er stevig gesneden wordt in de dienstverlening en het lijnennet zullen mensen minder snel van het openbaar vervoer gebruik willen of kunnen maken en de auto pakken. Dat is slecht nieuws voor mensen die, om welke reden dan ook, op de auto aangewezen zijn om de stad in te komen. Dan blijf je gewoon vastzitten, want daar is binnen de kortste keren geen doorkomen meer aan, ook niet als je van 80 km/u naar 100 km/u mag of van 120 km/u naar 130 km/u. Dat is allemaal een beetje goedkoop.

Reizigersorganisaties kwalificeerden de bezuinigingen in de grote steden als volstrekt buiten proporties en toonden zich bevreesd voor de gevolgen voor de reizigers. De pretentie van deze minister om het woord reiziger voortaan met een hoofdletter R te schrijven, doet in dit verband dan ook erg wrang aan, ondanks die mooie chocoladeletters van de ChristenUnie die ik vorige week zal langskomen.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Gent, de heer Aptroot heeft een vraag voor u.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat is altijd een feest, voorzitter.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik weet niet of dit voor u een feest is. Dat betwijfel ik. Mevrouw Van Gent roept dat de reizigersorganisaties zo tegen de aanbestedingen zijn, maar ROVER heeft zich heel positief uitgelaten over de mogelijkheid om het openbaar vervoer in de drie grote steden aan te besteden. ROVER heeft gezegd dat dit voor de rest van het land voordelen biedt. Dus ROVER is gewoon voor de mogelijkheid om aan te besteden. Daar kan ook mevrouw Van Gent niet omheen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik merk wel vaker bij de heer Aptroot dat het voor hem lastig is om te luisteren. Misschien is hij doof aan zijn rechteroor. Dat zou kunnen. Ik denk eigenlijk eerder aan zijn linkeroor, overigens. Maar dat terzijde.

Ik heb het gehad over de reizigersorganisaties die mordicus tegen de bezuinigingen op het openbaar vervoer zijn. Ik herhaal, mijnheer Aptroot: mordicus tegen de bezuinigingen op het openbaar vervoer. Ik mag toch aannemen dat u dat ook hebt doorgekregen.

De heer **Aptroot** (VVD): Aardig is dat ROVER juist zegt dat de aanbesteding kan leiden tot een enorme bezuiniging. Dat beogen wij ook met dit regeerakkoord. We slaan twee vliegen in één klap.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat is echt anders geformuleerd. ROVER heeft aangegeven dat die bezuinigingen haar heel slecht uitkomen en dat die ten koste gaan van de reiziger. De GroenLinks-fractie heeft als het om de aanbesteding gaat een consistente lijn gehanteerd. Daar kan de PVV nog wat van leren. Dat hebben wij ook al in de vorige kabinetsperiode gedaan. Wij hebben bijvoorbeeld de motie-Roefs met het volle verstand gesteund. Nu wordt er ook nog eens een bezuiniging aan gekoppeld. Dat is vragen om ellende. Ik zei al dat de heer Aptroot een beetje moeite heeft met luisteren, maar ook met het onder ogen zien van de problemen. Ik vind dat heel treurig. Maar goed, het is een keuze. Het is niet mijn keuze, voorzitter.

De vakbonden en stadsvervoerders hebben er van de minister ook flink van langs gehad. Die kunnen er helemaal niks van, zei zij. Daar komt het eigenlijk wel op neer. In een kortzichtige poging om reizigers en vakbonden tegen elkaar op te hitsen – de heer Bashir had het er ook al over – ging de minister in De Telegraaf alvast even flink tekeer tegen een ophanden zijnde staking. Schande, zo zei zij. Ik voorspel deze minister dat het gros van de reizigers heel goed begrijpt waarom er wordt gestaakt in het stads- en streekvervoer. Zij begrijpen namelijk heel goed hoe hun openbaar vervoer naar de knoppen gaat door het beleid van deze minister. Natuurlijk is zo'n staking lastig. Je gaat niet zomaar staken, maar het is nog veel vervelender voor de reiziger als deze plannen echt doorgaan. Ik zal mij daar tot het uiterste tegen verzetten.

Met zo'n beetje de halve wereld tegen zich, weet de minister zich in elk geval verzekerd van de steun van één onverwachte partij, de PVV. Wij hebben net al even de voorstelling gezien. Leon de Jong zit er ook een beetje balend bij. Maar goed, hij probeert zich met verve te weren. Hij

weet echter dat hij zit recht te praten wat krom is. In de vorige periode was de PVV gewoon tegen die aanbesteding. Ik hoor buiten de microfoon opmerkingen als «schandalig». Ja, het is wel een tikje schandalig als je zo'n radicale draai maakt als de PVV op dit dossier. Van een verklaard tegenstander van verplicht aanbesteden, veranderde de PVV zonder problemen in een kritiekloze jaknikker die miljoenenbezuinigingen voor lief neemt. Ik denk dat de PVV-kiezers in de grote steden ook ja zullen knikken bij het opheffen van hun halte of het checken van hun reissaldo, gezien de eerder door mij genoemde prijsverhogingen.

Toch zou de PVV-fractie vandaag een belangrijke stap kunnen zetten richting de reizigers in de grote steden. Om te voorkomen dat de G3 nu met stoom en kokend water hun vervoer moeten gaan aanbesteden, zou het erg helpen als zij wat meer tijd kregen om zich ordentelijk voor te bereiden. Mijn fractie zou de G3 graag een halfjaar extra gunnen, zeker niet omdat zij voor aanbesteding is maar wel om steden de kans te geven hun openbaar vervoer in één hand te houden. Daarvoor is wat meer tijd nodig. Ik doe een indringend beroep op de minister om die tijd te geven. Wat schieten we ermee op als dit fout gaat? Wat schieten we ermee op als de reiziger hier de dupe van wordt? En wat schieten we ermee op dat de VVD-minister – natuurlijk minister, maar ook lid van de VVD – haar eigen wethouders in de grote steden de gordijnen injaagt? Ik denk aan al die chauffeurs die zich dag in dag uit inzetten voor goed openbaar vervoer en voor de reiziger. Dan vraag ik mij af: wat zit hier nu achter. Ik begon met de vraag of het een prestigestrijd is of dat de minister nog bereid is om open te bekijken of een halfjaar uitstel niet het beste is voor alle partijen. De heer Monasch zal straks in de tweede termijn ook namens de fractie van GroenLinks op dit punt een motie indienen die ertoe strekt dat winsten van aandeelhouders minder belangrijk zijn dan goed vervoer voor reizigers.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Het voorliggende wetsvoorstel is een wetsvoorstel van het vorige kabinet. Dat moest er komen omdat er een Europese richtlijn in onze wet moest worden verwerkt en omdat er wat vereenvoudigingen van de wet mogelijk waren. Er was eigenlijk één bijzondere wijziging naar aanleiding van de motie-Roefs, dat niet alles van het regionaal openbaar vervoer wordt aanbesteed maar dat we voor de drie grote steden een uitzondering zouden maken. Er is op 4 februari van dit jaar een nota van wijziging gekomen van deze minister waarmee de mogelijkheid voor de grote drie steden om een uitzondering te zijn op de rest van het land uit het wetsvoorstel is gehaald. Dit alles is conform het regeerakkoord en het was in ieder geval wat de VVD betreft ook de bedoeling. Als overal wordt aanbesteed en alle bedrijven mee mogen doen, kunnen de drie bedrijven uit de grote steden in het hele land meedoen met de aanbestedingen. Dat versterkt de marktwerking. Dat vinden wij goed. Die concurrentie om een concessie te krijgen zal goed zijn voor de reiziger en voor de belastingbetaler. Er komen dan concessies van de 19 regionale openbaarvervoersautoriteiten, provincie- en stadsregio's. Er is een zekere begrenzing van de voorschriften, zoals de maximale termijn van tien jaar voor busdiensten en bijvoorbeeld vijftien jaar voor rail.

Wij zijn voor die concurrentie omdat wij ervan overtuigd zijn dat het leidt tot betere kwaliteit en hogere efficiency. Wij steunen dan ook het voorstel zoals het er ligt.

Ik heb nog opmerkingen over de amendementen van de fractie van de ChristenUnie, maar die kan ik ook in tweede termijn maken. Wij zijn op zichzelf akkoord met dit voorstel, maar wij hebben wel zorgen. Die zorgen komen niet zozeer door de stakingen. Wij vinden die slecht, omdat die stakingen de reizigers treffen. Men zou eigenlijk hier op het Plein moeten staan om zich tegen de politiek te richten, maar de boel platleggen – dat gebeurt bij de drie gemeentebedrijven nu om de haverklap – is niet goed.

Ik hoor veel reizigers zeggen: als ze zo gemakkelijk elke keer staken, zou het goed zijn als andere maatschappijen kunnen rijden. Het doet de bedrijven geen goed.

Op 1 november meldde De Telegraaf onder de kop «Haagse ov is niet te verkopen» dat de aanbesteding in de grote steden dreigt te mislukken. Ik ben dat gaan uitzoeken. Ik ben wel geschrokken, want het klopt wel wat De Telegraaf schrijft. Ik ben gaan uitzoeken wat de reden is dat wellicht niemand die concessies zou willen. Hiervoor heb ik gekeken naar de bestekken die in Den Haag en Rotterdam zijn gemaakt voor het busvervoer. Vergeleken met de rest van het land staat daar een veelvoud aan indirect personeel in. Het is dus in principe voor geen vervoerder interessant om de buschauffeurs over te nemen en ook idioot veel kantoorbanen mee te krijgen. In het hele land is de verhouding tussen indirect tot direct personeel ongeveer 10%. Bij de busconcessie Den Haag is sprake van 35% «indirect». Dus op 385 buschauffeurs zouden er 135 kantoorbanen meekomen, meer dan het drievoudige van normaal. Voor de busconcessie Rotterdam is op een aantal van 700 buschauffeurs sprake van 210 «indirect». Dat is precies 30%, ook het drievoudige van normaal. Dat betreft slechts enkele mensen in het kader van de veiligheid, maar hieruit blijkt vooral dat deze bedrijven veel inefficiënter zijn, wat ook iedereen buiten deze bedrijven beweert. Dat zit niet in de buschauffeurs die over kunnen, maar in de kantoorbanen. De meesten zijn ook nog heel hoog gesalarieerd. Wij vinden dat die efficiëncyslag er moet komen. Wij willen dat de buschauffeurs, een gevolg van de wet, allemaal over kunnen, maar wij vinden niet dat de HTM en de RET en misschien straks ook het GVB bij de bus en wellicht bij tram en metro een heel groot stuk inefficiëntie aan anderen moeten overdragen. Dan krijgen wij niet zo veel mogelijk openbaar vervoer voor het geld van de reiziger en het belastinggeld, maar inefficiëntie. Dat willen wij niet.

De minister heeft aangekondigd meer regie te willen voeren. Wij horen graag van de minister wat zij hieraan kan doen, zodat er redelijke bestekken worden geschreven, waarbij de normale hoeveelheden indirect personeel overgaan. Wellicht doen de HTM en de RET veel meer bij de bus om die overgang onmogelijk te maken vanuit de gedachte dat ze straks bij de tram en metro dan ook niet over hoeven te gaan. Wij willen gewoon reële bestekken met reële verhoudingen tussen het aantal mensen die het werk doen op de bus en het aantal mensen die op kantoor zitten. Kan de minister daarop ingrijpen?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb hierover twee vragen. De drie VVD-wethouders in de grote steden hebben aangegeven dat in de afgelopen jaren al een enorme efficiëncyslag gemaakt is en dat het nu eigenlijk wel klaar is. Sinds 2004 is er al 160 mln. ingeleverd. Kletsen die drie VVD-wethouders uit hun nek of doet de heer Aptroot dat zelf? De heer Aptroot zegt dat hij wil dat het openbaar vervoer van hogere kwaliteit wordt. Bedoelt hij daarmee ook dat de dienstregeling niet mag worden uitgekleeft, het aantal haltes niet mag worden verminderd en de tarieven niet mogen worden verhoogd? Dat dreigt namelijk wel te gebeuren met deze hele aanbesteding. Dat leidt niet tot een hogere kwaliteit.

De heer **Aptroot** (VVD): Mevrouw Van Gent zegt «uit de nek kletsen». Mijn taalgebruik is anders, maar ik begrijp wat zij bedoelt. Ik denk dat veel mensen bij de RET en de HTM denken dat zij efficiënt werken. Het is een beetje efficiënt of een beetje minder efficiënt geworden in de loop der jaren. Laten wij echter vergelijken. In Rotterdam is niet 10% indirect, maar 30% indirect. Dat scheelt alleen voor het busvervoer al 10 mln., terwijl het busvervoer slechts een klein stukje is; metro en tram doen immers veel meer. In Den Haag is het teveel aan «indirect» 6,5 mln. In die twee steden gaat het dus al om 16,5 mln. Amsterdam is bijna net zo groot als die twee andere. Alleen op het busvervoer is er dus kennelijk 30 mln. aan

«indirect». Omdat het grootste deel er niet bij zit – tram en metro – is de 97 mln. die het kabinet denkt binnen te halen met aanbesteden, naar mijn mening gemakkelijk haalbaar. De feiten zijn zo. Ik heb naar de bestekken gekeken. Ik heb gekeken naar de rest van het land. Ik heb de indruk dat GroenLinks altijd maar wat roept, maar nooit naar de cijfers kijkt. Op het punt van de kwaliteit het volgende. Voor mijn fractie bestaat kwaliteit uit een aantal zaken. Onderdeel van de kwaliteit is de dienstregeling. Overigens is het de vraag of bijvoorbeeld in Den Haag, waar op maximaal 300 meter van de woningen een halte moet zijn terwijl die er in andere steden op maximaal 400 meter moet zijn, de kwaliteit beter is. Mensen hebben in Den Haag soms iets dichter bij huis de tram- of bushalte maar het aantal stops is een derde hoger en de reistijden worden dus enorm verlengd. Kwaliteit is ook een kwestie van gezond verstand en hogere tarieven. Wij vinden dat tarieven niet de pan uit mogen rijzen. Wij vinden verder dat de bijdrage van de belastingbetaler niet de pan uit mag rijzen. Het is een verstandige, gezonde mix. In ieder geval blijkt uit de bestekken voor buschauffeurs in Den Haag en Rotterdam dat die twee al op 16,5 mln. te veel aan indirect personeel zitten. Er gaat geen buschauffeur vanaf, maar op die kantoorfuncties is heel veel te halen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb misschien nieuws voor de heer Aptroot, want wie gaan er over die bestekken? Dat zijn dezelfde VVD-wethouders over wie ik net sprak. Zij maken serieuze berekeningen en geven serieus aan dat er al een enorme efficiëncyslag gemaakt is in de afgelopen jaren. Ik vind het jammer dat ik daarop helemaal geen reactie krijg. Laat ik het maar eens op zijn VVD's zeggen: die wethouders komen met serieuze punten. Zij zijn de mensen die op de werkvloer zitten in die steden. Zij zeggen dat de dienstregeling minder goed wordt. De heer Aptroot zegt dat er meer kwaliteit komt door minder haltes. Ik zal wel gek zijn, want mij lijkt dat lastig. Ik roep niet maar wat. Ik kijk ook naar de cijfers. Wij hebben met betrokkenen gesproken in die steden. Daar zegt men heel helder: dit kan gewoon niet, want dit heeft enorme consequenties voor wat wij kunnen bieden. Die VVD-wethouders maken de bestekken. De heer Aptroot zit daarover een beetje te mokken. Neemt hij de VVD-wethouders serieus? Als hij dat zou doen, zou hij niet zeggen dat 97 mln. makkelijk haalbaar is. Ik kan dat niet met elkaar rijmen.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik neem die wethouders zeer serieus. Zij hebben echter het doel om niet te hoeven aanbesteden. Wij hebben een andere lijn. Wij denken ook aan wat de belastingbetaler moet neerleggen. In de rest van het land werd het vervoer beter tegen lagere kosten voor de belastingbetaler. Wij willen dit ook in de grote drie steden. Het is jammer dat dit pijn doet nu blijkt dat het binnen het bedrijf dat zij al zo lang hebben, eigenlijk niet zo goed geregeld is en dat zij eigenlijk een soort waterhoofd hebben in relatie tot het volume kantoorpersoneel. Op het busvervoer in Rotterdam is aan kantoorbanen 10 mln. te halen. In Den Haag is aan kantoorbanen 6,5 mln. te halen. Daarvoor hoeft geen buschauffeur te vertrekken. Dit zijn gewoon de feiten. Ik heb het gewoon vergeleken en dit rolt eruit. Het is 16,5 mln., alleen al op de twee busconcessies. Amsterdam is de grootste en de busconcessies zijn een fractie van het totaal aan vervoer. Hieruit blijkt dat het allemaal prima haalbaar is.

De **voorzitter**: De heer Verhoeven wil een vraag stellen aan de heer Aptroot. Ik verzoek mevrouw Van Gent om eventuele opmerkingen via de microfoon te maken. Zij moet niet zonder microfoon spreken, want dat maakt een rommelige indruk op de zaal.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat begrijp ik. De heer Aptroot fluisterde iets, maar dat verstond ik heel goed. Ik moest daarop even reageren.

De **voorzitter**: U deed het al eerder en ik maak daar graag een einde aan. Wij spreken via de microfoon. De heer Verhoeven heeft een vraag voor de heer Aptroot.

De heer **Verhoeven** (D66): De heer Aptroot komt met allerlei cijfers en mevrouw Van Gent ook. Mijn vraag is evenwel van een heel andere orde. Waarom is de VVD-fractie er geen voorstander van om het aan de grote steden zelf over te laten om een beslissing te nemen op basis van de cijfers? In de grote steden zitten toch ook verstandige mensen die de afweging kunnen maken? Waarom moet dat zo nodig vanuit de landelijke overheid gedaan worden en waarom kan het niet gewoon, zoals dit kabinet in allerlei andere opzichten ook doet, aan de lagere overheden worden overgelaten?

De heer **Aptroot** (VVD): Het aardige is dat D66 dit in de rest van het land nooit vond. D66 regeerde mee toen besloten werd dat het openbaar vervoer zou worden aanbesteed. Nu wij bij de laatste drie regio's zijn aangekomen, draait D66 ineens. Dat is het goed recht van D66; dat mag. Wij houden echter vast aan het besluit van jaren geleden om in het hele land aan te besteden. Wij houden daaraan vast omdat de resultaten in alle provincies en alle andere steden, waaronder Utrecht, gewoon prima zijn. De praktijk heeft aangetoond dat het goed is. Wij zouden gek zijn om bij de laatste drie regio's, de drie stadsregio's te zeggen: ze vinden het daar vervelend en daarom doen wij het daar niet. Wij vinden dat wij ermee te maken hebben. Wij kunnen wel zeggen dat wij het overlaten aan de regio's, maar de belastingbetaler moet de kosten dragen. Dit wordt niet betaald vanuit de gemeentelijke OZB. De nationale belastingbetaler betaalt. Wij willen altijd zuinig zijn. D66 is altijd voorstander van marktwerking, maar nu even niet.

De heer **Verhoeven** (D66): Dat klopt. Wij zijn niet voor verplichte marktwerking, zeker niet als die vanuit de centrale overheid wordt opgelegd aan de gemeenten. De reden waarom het in dit geval verstandig kan zijn om het aan de steden over te laten in plaats van aansturing door de landelijke overheid, is dat de steden een heel andere situatie kennen. Zij hebben allerlei verschillende vormen van vervoer door elkaar lopen. De VVD-fractie gaat daaraan blijkbaar helemaal voorbij. Waarom kijkt de VVD-fractie niet wat beter naar de situatie in de steden waar trams, bussen, metro's en al het andere vervoer door elkaar rijdt? Waarom moet er zo nodig gedaan worden alsof de rest van Nederland precies hetzelfde is als deze drie grote steden? Het is daar met de vele verschillende soorten vervoer veel ingewikkelder en het is daar goed om dingen op elkaar te laten aansluiten in het belang van de reiziger.

De heer **Aptroot** (VVD): Dit geeft niet het standpunt van de steden weer. Den Haag en Rotterdam hebben allebei gezegd dat zij het busvervoer kunnen aanbesteden maar twifelen aan de mogelijkheid van aanbesteding van het railvervoer. Amsterdam heeft gezegd: wij zijn voor aanbesteden maar willen het allemaal in één keer doen. Men probeert het vervolgens zo ver vooruit te schuiven dat er van uitstel afstel komt. In feite is er in toenemende mate, ook in de grote steden en het bestuur daarvan, draagvlak voor het aanbesteden.

De **voorzitter**: Ik verzoek de mensen op de publieke tribune om zich te onthouden van elk commentaar. Ik moet hun anders verzoeken om de zaal te verlaten. Hier moeten meningen in vrijheid geuit kunnen worden. Het is niet de bedoeling dat daarbij blijk wordt gegeven van afkeuring of bijval. Houd daarmee alstublieft rekening.

De heer **Verhoeven** (D66): Voorzitter. Het is dan wel verstandig om je eigen mening te verkondigen en niet te doen alsof je in de positie bent om de mening van anderen te verkondigen, want dat maakt het debatteren soms wat lastig.

Voorzitter. Wij spreken vandaag over de wijziging van de Wet personenvervoer 2000. Daarin worden randvoorwaarden gesteld aan de manier waarop openbaar vervoer kan worden aanbesteed. Dit kabinet wil de grote steden verplichten om het openbaar vervoer aan te besteden. Dit voornemen heeft de laatste tijd tot veel beroering en zelfs tot stakingen geleid. Voor alle duidelijkheid, zoals de heer Aptroot al verwoordde: wij zijn niet principieel tegen aanbesteden. Wij zijn ook niet per se tegen aanbesteden van het openbaar vervoer. Wij zijn wel tegenstander van het idee dat aanbesteden een snelle manier is om geld te besparen. Wij vinden aanbesteden een manier om de beste aanbieder te selecteren voor een goede prijs. Bovenal vinden wij dat dit een keuze moet zijn van de steden in kwestie. Zij kennen de lokale situatie het beste en zij kunnen daarom het beste bepalen of, hoe en wanneer zij gaan aanbesteden. Daarom doen wij mee aan het initiatiefwetsvoorstel met de PvdA, de SP en GroenLinks.

De stadsregio's moeten van de minister verplicht aanbesteden om 97 mln. te besparen. Naast deze efficiëntiekorting worden stadsregio's ook nog eens geconfronteerd met een landelijke korting op de brede doeluitkering voor het openbaar vervoer. De conclusie kan geen andere zijn dan dat het kabinet het openbaar vervoer gewoon als een bezuinigingspost beschouwt. D66 vindt dat teleurstellend en kortzichtig. Het leidt tot minder haltes, tot minder lijnen en tot langer wachten tot de bus, tram of metro eindelijk komt. Niet alleen in de krimpgebieden is het openbaar vervoer een levensader die ervoor zorgt dat mensen überhaupt nog bepaalde voorzieningen en familie kunnen bezoeken, maar ook in de grote steden is het openbaar vervoer van grote toegevoegde waarde. Dat is niet alleen sociaal maar juist in die grote steden – daarom maak ik ook een onderscheid tussen de grote steden en de rest van Nederland – van grote economische toegevoegde waarde. Dagelijks gaan duizenden mensen met de bus naar hun werk, met de metro naar de school of universiteit en met de tram naar museum, bioscoop of dierentuin. Daarmee ontlasten die mensen ook de volgestouwde wegen.

Mijn collega van GroenLinks, die helaas deze vergadering net heeft verlaten, zei het al: twee weken geleden spraken wij over de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. D66 heeft toen de list van minister Schultz ontmaskerd. Mijn fractie heeft er toen op gewezen dat dit kabinet alles wil decentraliseren; decentraliseer dit, decentraliseer dat, alles wordt gedecentraliseerd. Het is een soort magische tovertruc van dit kabinet: alle verantwoordelijkheden worden gewoon afgeschoven naar een lagere overheid en dan komt het vast wel goed. Het zou logisch en consequent zijn als dit kabinet die lijn doortrok naar het ov en het gewoon aan de steden zelf overliet om het te organiseren. Dat is pas echt decentraliseren, maar nee, juist nu komt er een bevel van bovenaf, ingegeven door de wens om te bezuinigen. Als er nu iets is wat regionaal georganiseerd kan worden, is het wel het openbaar vervoer, inclusief de keuze van organiseren dus de keuze om het al dan niet aan te besteden of in te besteden. In de structuurvisie heeft de minister een paar dingen opgenomen over de manier waarop bepaald kan worden of iets een rijksverantwoordelijkheid is: als er internationale afspraken of verplichtingen gelden, als een onderwerp de doorzettingsmacht van gemeenten of provincies overstijgt of als een onderwerp provincie- of grensoverstijgend is. Kan de minister uitleggen waarom de organisatorische inrichting van het openbaar vervoer dan als een rijksverantwoordelijkheid moet worden beschouwd? Is het regeerakkoord niet strijdig in de wens om zo veel mogelijk te decentraliseren terwijl het aanbesteden van het openbaar vervoer juist centraal wordt opgelegd? Dat zijn voor mijn fractie de hamvragen die ik

voortdurend stel maar waarop ik nooit echt een bevredigend antwoord heb gekregen.

Ik kom tot slot te spreken over de steden en de praktijk. In Rotterdam, Den Haag en Amsterdam lopen de betrokken partijen nu al aan tegen verschillende uitvoeringsproblemen en procedurele hobbels. In Rotterdam mag de RET van de NMa bijvoorbeeld niet samen met Qbuzz. In Den Haag heeft het aanbesteden bij de PVV tot wanhoop geleid en is de VVD juist op het idee gekomen dat er een oproep zou moeten komen tot het breken van de staking. In relatie tot Amsterdam heeft de stadsregio gevraagd om uitstel tot 2015, zodat bus, tram en metro tegelijkertijd kunnen worden aanbesteed; de wethouder wil daar pas overleggen met het GVB wanneer de stakingen zijn afgeblazen. Het geeft kortom een hoop gedoe en onrust. Welke consequenties verbindt de minister hieraan en hoe gaat zij daarmee om? Is de deadline van 1 januari 2013, waarop de aanbesteding rond moet zijn, eigenlijk nog wel haalbaar? Kortom, is de minister bereid om in te boeten aan zorgvuldigheid in haar wens tot snelheid? Dat past wel een beetje bij de brief die zij vandaag naar de Kamer heeft gestuurd, maar daarover een andere keer meer. Voor dit moment laat ik het hierbij.

De heer **Monasch** (PvdA): Voorzitter. Ik begin met een geruststellende mededeling: de PvdA-fractie blijft gewoon tot het einde hier zitten.

De **voorzitter**: Wij ook.

De heer **Monasch** (PvdA): Mooi.

Voorzitter. Marktwerking in de publieke zaak is een geloofsartikel geworden van dit kabinet, niet een middel maar een doel op zich. Minister Schultz vergeleek al eerder haar rol als chef inkoper bij Achmea met de inkoop van openbaar vervoer. Het neoliberale simplisme heeft het Catshuis in zijn macht. Consumenten kunnen niet kiezen bij de bushalte. Zij zitten voor tien jaar vast aan dezelfde aanbieder. Marktpartijen bieden nauwelijks nog bij aanbestedingen, maar de minister doet alsof wij te maken hebben met een markt van pilletjes en washandjes. Pilletjes te duur? Dan even een ander bedrijf bellen. Zo werkt het openbaar vervoer echter niet. Overstappen bij Achmea is echt iets anders dan overstappen in het openbaar vervoer.

Het kabinet schrijft op bladzijde 5 van de nota naar aanleiding van het verslag, ontvangen op 4 februari en ondertekend door minister Schultz zelf, dat het kabinet geen wezenlijk verschil ziet tussen niet aanbestede en wel aanbestede gebieden in de klantenbarometer. Dat bleek ook uit het rapport van Twynstra Gudde. Wat via een aanbesteding kan, kan ook via inbesteding, zo luidt de conclusie. Wie zijn oor in de drie grote steden bij diverse VVD-wethouders te luisteren legt, hoort hetzelfde. «Keuzevrijheid», roept de minister, maar die is er niet voor de lokale democratie. «Keuzevrijheid», roept de minister, maar de reiziger kan helemaal niet kiezen. «Keuzevrijheid», roept de minister, maar het aantal aanbieders neemt hand over hand af. Buitenlandse staatsbedrijven vormen langzaamaan marktmonopolies in Nederland. Geadviseerd door een CDA-Kamerlid, zoeken zij de weg van de minste weerstand en de hoogste winst. Concurrentie? Ik begrijp nu dat dit voor de VVD betekent dat staatsbedrijven en gemeentelijke vervoerders geprivatiseerd worden.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik maak graag een punt van orde, ook al betreft het niet mijn fractie. Ik vind het heel flauw om steeds weer een CDA-Kamerlid te noemen dat ergens bij een bedrijf adviseur is maar niet als woordvoerder aanwezig is. Achter die bedrijven zit als financier onder andere een grote bank waar de salarissen van de commissarissen zijn verhoogd. Een van die commissarissen is de heer Kok, maar dat ga ik ook

niet steeds noemen. Laten wij ons bij de zaak houden en niet overgaan tot zwartmakerij van één persoon. Ik vind dat echt misselijk.

De heer **Monasch** (PvdA): Ik blijf het herhalen totdat het CDA-Kamerlid zijn commissariaten heeft neergelegd.

De heer **Aptroot** (VVD): Dan zullen wij weer eens een lijstje maken van alle zakkenvullers bij de PvdA, want die lijst is gigantisch.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat de heer Monasch zijn betoog vervolgt.

De heer **Monasch** (PvdA): Ik lees af en toe een stuk van de heer Aptroot in de Telegraaf en hij doet volgens mij niets anders dan de namen van bestuurders van andere vervoersbedrijven in de ether gooien. Ook nu dus weer selectieve verontwaardiging van de VVD, zelfs richting de eigen wethouders. De heer Aptroot huilt een beetje krokodillentranen. Concurrentie voor de VVD betekent blijkbaar dat staatsbedrijven en gemeentelijke vervoerders geprivatiseerd met elkaar de strijd aangaan. Waar blijft echter het mkb? Kan de minister meedelen waar het mkb in Nederland blijft dat mee kan doen aan deze aanbestedingen? Daarover horen wij niets. Zelfs het contractrecht is niet meer heilig voor deze minister en de coalitie. Amsterdam wordt gedwongen om het inbestedingscontract met een efficiencywinst van 28 mln. per jaar open te breken. Weg contractrecht. Aanbesteding is een doel op zich geworden, een geloofsartikel waaraan CDA en PVV worden opgehangen. Afspraak is afspraak, zei de PVV-fractie, maar de afspraak met de buschauffeurs, de conducteurs en de reizigers wordt in de prullenbak gesmeten. Dat geldt ook voor het effect van de bezuinigingen. Oud-McKinsey- en EZ-privatiseringsgoeroe, VVD-wethouder Wiebes waarschuwt: deze bezuinigingen maken meer kapot dan ze opleveren. Bejaarden moeten maar verder gaan lopen, zegt de minister. De reizigers moeten maar meer betalen en lijnen en banen verdwijnen. Met investeren in het openbaar vervoer heeft het allemaal nog maar weinig te maken. Het kabinet schernt te pas en te onpas met efficiencywinsten. De vraag is natuurlijk of de efficiency van bedrijven gelijk is aan de efficiency van de reiziger. Het is mogelijk dat in een concessiegebied door het opheffen van buslijnen reizigers gedwongen worden om het treinvervoer te gebruiken. Dat kan de businesscase van Arriva of Veolia beter maken. De mbo-leerling die de reis per bus maakte en dat nu niet meer kan, is per maand in de trein echter veel duurder uit. Het busvervoer is goedkoper. De tijdswinst van de reiziger weegt niet op tegen de prijsverhoging in de trein. Het ov wordt duurder, de betaalbaarheid van het ov voor de reiziger verslechtert. Is de minister het met de PvdA-fractie eens dat in het ov als publieke nutsfunctie de betaalbaarheid centraal behoort te staan en van een hoger belang is dan de winst van een marktpartij, zolang het ov mede gefinancierd wordt uit algemene middelen? Er is sprake van strijd en spanning tussen de efficiency voor de reiziger en die van het bedrijf. Wat de PvdA-fractie betreft, ligt dan de keuze bij de efficiency voor de reiziger. Het ov moet voor hem of haar betaalbaar blijven. De PSO-verordening geeft Nederland nog tot 3 december 2019 de tijd om de Wp 2000 aan te passen. Onder aanvoering van onder meer de PVV wil Nederland weer het braafste jongetje van de Europese klas zijn. Terwijl de minister in haar nota naar aanleiding van het nader verslag tal van handelingen in het buitenland ziet die strijdig zijn met de liberale visie van de minister, moet Nederland weer vooroplopen. De PVV is de loopjongen van de minister. In Parijs, zo geeft de minister toe, wordt het ov tot 2039 gegund aan de RATP. Frankrijk en Duitsland doen het op hun eigen manier. Waarom wil de minister deze ruimte niet voor Nederland? Waarom ook op dit punt het braafste jongetje van de klas willen zijn?

Dat de openbaarvervoersmarkt steeds minder een markt wordt, baart de PvdA-fractie grote zorgen. Zelfs de NMa is geschrokken. Niets is minder erg voor de reiziger dan een marktmonopolie of -duopolie. De minister wuift het van zich af; zeven van de twaalf laatste concessiegebieden kenden slechts één of twee deelnemers bij de aanbesteding. Is de minister werkelijk van mening dat er in deze voorkomende gevallen sprake is van marktwerking? Kan zij aangeven of zij een minimumnorm ziet voor het aantal aanbieders bij een aanbesteding? Is de minister het met de PvdA-fractie eens dat bij elke aanbesteding met twee of minder aanbieders een NMa-onderzoek naar het aanbiedingsproces verplicht zou moeten worden gesteld?

De minister stelt dat er telkens nieuwe aanbieders op de markt komen. Zij meldt vol trots dat het Nederlandse ABS en het in Polen gevestigde Mobilis, dat weer eigendom is van de Egged Group in Israël, ons openbaar vervoer komen redden. Denkt de minister nu werkelijk dat dit soort constructies een alternatief is voor de publieke taak die het openbaar vervoer is? Denkt zij werkelijk dat de belangen van het complexe ov in de grote steden hierbij gebaat zijn? Vreest de minister niet dat het in decennia zorgvuldig opgebouwde, integrale openbaar vervoer verkwanseld wordt aan de hoogste bieder? Wat betekent deze snelle wisseling van aanbieders voor investeringen op lange termijn? Vreest de minister niet dat maatwerk in regionale en lokale situaties onder druk komt te staan met hoofdkantoren van deze partijen in het buitenland, tot aan Israël toe? Misschien heeft dat wel iets te maken met de warme relatie die dit kabinet met het land onderhoudt.

De minister vreest geen kennisverlies bij concessies. Decentrale overheden blijven goed geïnformeerd over de inrichting van het biedproces. Feit is echter dat dure consultants van concessie naar concessie hoppen om decentrale overheden te adviseren. Van kennisopbouw met concessies die eens in de tien jaar worden gegeven, kan dus slechts beperkt sprake zijn. Het is van groot belang dat dit kennistekort wordt weggewerkt. Informatievoorziening en transparantie rond biedingen en de kwaliteit van het openbaar vervoer zijn in deze Wp 2000-constructie essentieel. Deze ontbreken echter of zijn slechts in partjes beschikbaar. Is de minister met de PvdA-fractie van mening dat centraal landelijk inzicht en monitoring in de concessievorming in Nederland noodzakelijk zijn om de ontwikkelingen nauwlettend te volgen? Is zij van mening dat een jaarlijkse rapportage nodig is waarbij de Kamer inzicht heeft in de totale prijsvorming, het ov-aanbod van ritten en rittenduur, sociale veiligheid en inzicht in de aantallen en achtergronden van de biedende partijen?

De minister verschuilt zich te vaak achter de NMa. Marktpartijen met meer dan 50% tot 60% aandeel worden geaccepteerd. Hoezo marktwerking? Qbuzz en de RET mogen niet samenwerken om met de Rotterdamse aanbesteding mee te doen. Dat is althans het voorlopige oordeel van de NMa. De minister wil echter zo spoedig mogelijk aanbesteden waardoor een definitief oordeel van de NMa niet kan worden gegeven. Dezelfde NMa heeft in haar definitieve advies over de fusie met Connexxion en Veolia een oordeel gegeven dat nogal afwijkt van haar voorlopig advies. Is de minister bereid om zorgvuldigheid in dezen te betrachten en de aanbesteding in Rotterdam pas te laten plaatsvinden nadat de NMa haar definitieve oordeel heeft gegeven? Als dat niet het geval is, dreigt dan niet de schending van het non-discriminatiebeginsel dat in Wp 2000 is vermeld, dat behelst dat partijen de tijd moeten krijgen om eerlijk en in gelijke mate mee te kunnen dingen bij een aanbesteding? Kan de minister toezeggen dat zij deze route voor deze partijen openhoudt?

De PvdA-fractie kiest voor het openbaar vervoer. Mijn fractie wil investeren in het openbaar vervoer en de reiziger centraal stellen. Dit kabinet bezuinigt en privatiseert het openbaar vervoer. De bejaarde mag verder lopen naar de bushalte, werkende Nederlanders moeten langer wachten

bij de tramhalte en dat alles omdat de belangen van de aandeelhouder in het buitenland centraal worden gesteld. Wat een armzalig kabinet.

De heer **De Jong** (PVV): Voorzitter. De PVV staat voor haar handtekening, ook als het gaat om pijnlijke maatregelen zoals deze aanbesteding. Met het financieel kader in het regeer- en gedoogakkoord is mijn partij gebonden aan de aanbesteding in de G3. Mijn partij heeft getekend voor de aanbesteding en de besparingen. Er moet 18 mld. bezuinigd worden en op bijna alle terreinen zijn ombuigingen nodig. Pijnlijke maatregelen horen bij het nemen van verantwoordelijkheid. Mijn fractie loopt daarvoor niet weg.

De PVV-fractie heeft de geluiden en de maatschappelijke discussie over de bezuiniging in het ov gehoord. Mijn fractie staat voor de chauffeurs van de HTM, de RET en het GVB. Er kan geen misverstand over bestaan dat de PVV-fractie kritisch staat tegenover deze aanbesteding in het openbaar vervoer. Dat heeft zij altijd gedaan en dat zal zij altijd blijven doen. Het eerste aandachtspunt bij de aanbesteding lag daarom bij het personeel. In de voorgaande debatten is daarover zorgvuldig gesproken. De minister heeft op de vragen van de PVV-fractie herhaaldelijk geantwoord dat bij een eventuele overgang van de concessie de chauffeurs worden beschermd. Bij een aanbesteding moeten volgens de Wet personenvervoer 2000 de medewerkers worden overgenomen onder de geldende cao. De chauffeurs mogen bij de aanbesteding dus niet worden ontslagen. Met de behandeling van dit wetsvoorstel komen wij bij het tweede aandachtspunt: een eerlijke kans voor de oer-Hollandse vervoersbedrijven GVB, RET en HTM. Het is goed dat met de wetswijziging een level playing field wordt gewaarborgd. Uit de antwoorden op de schriftelijke inbreng blijkt namelijk dat kruissubsidies niet mogelijk zijn. Kan de minister dit nog eens extra toelichten, zodat de bezorgdheid op dit punt kan worden weggenomen?

Naast de financiële taakstelling is er een programma van eisen en concessievoorschriften waarop vervoersbedrijven worden beoordeeld. Deze worden overigens door de decentrale overheden gesteld, niet door het Rijk. Dat is logisch, want zij moeten de uitvoering van de aanbesteding voor hun rekening nemen. Mijn fractie realiseert zich dat dit geen gemakkelijke opgave is, maar bijvoorbeeld wethouder Wiebes van Amsterdam heeft inmiddels aangegeven dat het kan.

De minister heeft herhaaldelijk aangegeven dat zij verwacht dat met de aanbesteding de financiële taakstelling gehaald kan worden en dat de kwaliteit van het ov in de G3 verbetert dankzij de veelbesproken efficiëncyslag. Mijn fractie houdt haar daaraan.

Voor de PVV-fractie staat voorop dat een kwalitatief goed ov een veilig ov is, in het belang van de reiziger en de medewerkers van de vervoersbedrijven. In de Wet personenvervoer 2000 zijn enkele bepalingen opgenomen die voor borging van de veiligheid zorgen voor personeel en reizigers. De praktijk heeft evenwel uitgewezen dat aanvullende maatregelen nodig zijn. Zo is Rotterdam recentelijk met een proef gestart met gezichtsherkenningcamera's om actief overtreders van een ov-verbod, dat dankzij een amendement van de PVV en het CDA nu landelijk geldt, op te sporen en aan te pakken. Dat brengt mij bij mijn volgende vraag: hoe staat het daarmee? De Kamer zou hierover na de zomer schriftelijk worden geïnformeerd, maar tot op heden heb ik daarover nog niets gehoord. Ik krijg hierop graag een reactie van de minister. Dit is voor ons een aandachtspunt. Vooral in de grote steden is een proactieve aanpak van criminaliteit in het ov noodzakelijk voor een kwalitatief goed ov. Kan de minister aangeven hoe de veiligheidsonderdelen in de aanbestedings-eisen eruit zullen zien? Dit is voor ons een zeer belangrijke vraag. Ik heb in alle voorgaande debatten al aangegeven dat mijn fractie deze minister zal blijven volgen, ook bij de implementatie van deze wetswijziging.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik vervang in dit debat Arie Slob die zich op dit moment in een andere zaal bezighoudt met de nationale politie.

Vandaag spreken wij eindelijk over de verplichte aanbesteding van het openbaar vervoer in de drie grote steden. De fractie van de ChristenUnie heeft een aantal amendementen ingediend. Een aantal amendementen is nog onderweg. Nog lang niet alles ligt hier op tafel. Voordat ik op die amendementen inga, sta ik stil bij de hoofdlijnen van het wetsvoorstel. De fractie van de ChristenUnie heeft gemengde gevoelens bij dat wetsvoorstel. Ik heb het dan nog niet eens zozeer over het jobbeleid van eerst wel, toen weer niet en nu weer wel verplichte aanbesteding. De fractie van de ChristenUnie is overigens ook niet per se tegen verplichte aanbesteding. Mijn fractie heeft problemen met het wetsvoorstel omdat de gevolgen van de verplichte aanbesteding nog zo onduidelijk zijn. Hoe zit het bijvoorbeeld met het beheer van de infrastructuur? Wij hebben in het verleden geen goede ervaringen opgedaan met het opsplitsen van NS en ProRail. Door dit kabinet is tegelijkertijd een forse bezuiniging ingeboekt omdat aanbesteden goedkoper zou zijn. Alle deskundigen zeggen echter dat deze doelstellingen niet gehaald gaan worden. De minister heeft het tegendeel nog steeds niet bewezen. Wel verdwijnt over een paar weken een groot aantal buslijnen in de grote steden. Verder snijden in de dienstregeling dreigt.

Het ov in de drie grote steden kan best goedkoper, maar de bezuinigingen van dit kabinet betekenen een kaalslag. Vele tram- en buslijnen dreigen te verdwijnen. Dat zijn echt niet allemaal bussen die bijna leeg rondrijden. De steden proberen de ergste klappen nog te verzachten door geld dat bestemd was voor extra infrastructuur, te verschuiven naar exploitatie. Dat betekent in feite echter uitstel, in de hoop dat volgende kabinetten weer meer geld over hebben voor het openbaar vervoer, want anders zal later toch nog verder moeten worden gesneden in het ov-aanbod of zal structureel moeten worden afgezien van investeren in de ov-infrastructuur. Een voorbeeld: er zijn al jaren plannen om tramlijn 9 te verlengen in Diemen. De schop zou binnenkort de grond in gaan. Daardoor zouden nieuwe gebieden worden ontsloten en zouden er meer reizigers voor deze tramlijn komen, maar Amsterdam moet het project nu schrappen om andere tramlijnen overeind te houden. Wordt «reiziger» dan met een hoofdletter «R» geschreven? Sorry, ik heb vandaag geen chocoladeletters bij me. Ik heb begrepen dat er vorige week een behoorlijke hoeveelheid was, omdat dat hele woord was uitgeschreven.

Om een beter ov te krijgen met een hogere kostendekkingsgraad, moeten wij juist gaan investeren. Door bijvoorbeeld vrije busbanen te realiseren, lopen bussen minder snel vast in het verkeer en kan de reistijd worden ingekort. Hierdoor wordt de exploitatie goedkoper en komen er meer reizigers. De kost gaat dan wel voor de baat uit, maar op de lange termijn heb je het beste resultaat. Dat is ook goed voor de bouwsector, maar zo'n investeringsprogramma voor het regionaal openbaar vervoer zie ik niet. Dit kabinet kiest voor de «kortetermijnmiljoenen» die zijn ingeboekt in de begroting en laat de reiziger, de chauffeur en de bouwer zitten. Goedkoop is duurkoop. Mijn fractie vreest dat we de reizigers die we door deze bezuinigingen verliezen, moeilijk terug zullen winnen voor het ov. Ik kom nu bij de amendementen. Mijn collega Arie Slob had het amendement op stuk nr. 11 ingediend over het verplichten van een programma van eisen voor het hoofdrailnet. Dit amendement trek ik bij dezen in, omdat een vergelijkbaar amendement reeds is aangenomen bij de Verzamelwet Verkeer en Waterstaat en omdat wij reeds een programma van eisen hebben ontvangen.

Ik heb samen met Arie Slob het amendement op stuk nr. 17 ingediend. Dat amendement haalt een Europese kop uit het wetsvoorstel. Het weghalen van koppen zou dit kabinet moeten aanspreken. Bij hoge uitzondering moet het mogelijk zijn om concessies te verstrekken die langer duren dan

25 jaar. Dit kan in situaties waarin de bouw en de exploitatie van een spoorlijn gebundeld worden aanbesteed. De Europese randvoorwaarden hiervoor zijn streng. Daar hoeven wij dus niet de extra eis van 25 jaar aan te koppelen. Deze bepaling beperkt de beleidsruimte van deze minister en haar opvolgers onnodig.

Ik heb samen met Arie Slob ook enkele amendementen ingediend die de adviesrechten van consumentenorganisaties, provincies en gemeenten in de Wet personenvervoer versterken. Het amendement op stuk nr. 18 wordt nog gewijzigd, zodat inspraak in het bestek ook geldt voor gemeenten ten opzichte van de provincie en voor de provincie ten opzichte van het Rijk. Het amendement regelt dat consumentenorganisaties niet alleen advies kunnen geven over het programma van eisen, maar ook over de voor de reizigers belangrijke delen van het bestek. In de praktijk blijkt dit nodig te zijn, omdat in de bestekfase soms cruciale zaken worden aangepast die bepalend kunnen zijn voor de uitkomst van de aanbesteding.

Het amendement op stuk nr. 19 regelt dat consumentenorganisaties en provincies adviesrecht krijgen met betrekking tot het vervoerplan voor de concessie voor het hoofdrailnet. Consumentenorganisaties hebben dit recht al op grond van de vervoersconcessie, maar dit dient wat de ChristenUnie betreft in de wet te worden geregeld, net zoals met de voorgestelde wijziging van de spoorwegwetgeving, die wij binnenkort bespreken, het adviesrecht over het beheerplan van ProRail in de wet wordt geregeld. Met ons amendement wordt ook geregeld dat provincies adviesrecht krijgen. Hierdoor wordt gewaarborgd dat ook de bijdrage die het hoofdrailnet levert aan de regionale ontsluiting, bij het opstellen van het vervoerplan wordt gewaarborgd. Sprinters zijn immers steeds vaker de ruggengraat van het regionale ov-net. Tot slot regelt dit amendement een motiveringsplicht als er wordt afgeweken van de adviezen. Nu vermeldt het vervoerplan vaak keurig het advies van provincies, maar ontbreekt vaak de motivering van de NS waarom van die adviezen wordt afgeweken.

Terwijl het amendement op stuk nr. 19 zich richt op het vervoerplan, richt het amendement op stuk nr. 21 zich op het programma van eisen van de verschillende ov-concessies. Gemeenten krijgen adviesrecht op provinciale concessies en provincies krijgen adviesrecht op de concessie voor het hoofdrailnet. Mijn fractie vreest namelijk dat met het aanstaande aanschaffen van de stadsregio's en de mogelijke fusie van provincies de lokale invloed op het openbaar vervoer te klein wordt. Ook middelgrote steden die nu al te maken met openbaar vervoer dat door de provincies is aanbesteed, zouden graag meer invloed hebben.

In artikel 31 is geregeld dat consumentenorganisaties jaarlijks advies kunnen uitbrengen over dienstregelingswijzigingen, tarieven en overige in de concessie geregelde onderwerpen. In het amendement op stuk nr. 22 scherp ik dit samen met Arie Slob op enkele punten aan. Ten eerste krijgen ook gemeenten dit adviesrecht voor provinciale ov-concessies en ten tweede wordt dit adviesrecht uitgebreid, zodat ook tussentijdse substantiële wijzigingen van de dienstregeling een advies moeten krijgen. Ten derde regelt dit amendement dat provincies hetzelfde adviesrecht krijgen voor het hoofdrailnet voor treinen binnen, van en naar hun eigen provincie.

Het amendement op stuk nr. 20 gaat over de financiering van consumentenorganisaties. Vrijwilligers steken vele uren in het leveren van goede adviezen over concessies, programma's van eisen, dienstregelingen en vervoersplannen. Die organisaties hebben hiervoor slechts zeer beperkte middelen en er wordt bovendien bezuinigd op diverse subsidies. Vandaar dat de fractie van de ChristenUnie voorstelt dat de vervoerders gaan bijdragen aan de consumentenorganisaties. Dat kan om een heel bescheiden bedrag gaan. Zo kunnen organisaties zoals ROVER maar bijvoorbeeld ook de CG-Raad de regionale vrijwilligers optimaal onder-

steunen om te komen tot adviezen waar vervoerders en overheden, maar ook – dat is nog belangrijker – de «Reizigers» met hoofdletter «R» iets aan hebben.

Ik sluit af met de belangenbehartiging ten behoeve van gehandicapten. Die is momenteel zeer complex. Regiotaxi's worden vooral lokaal gefinancierd, bijvoorbeeld vanuit de Wmo, maar worden vaak regionaal georganiseerd. Waar kunnen gehandicapten terecht voor hun belangen? Onder meer de CG-Raad kreeg in het verleden subsidie om de inspraak te verbeteren, maar die subsidie gaat stoppen. Ook krijgt de CG-Raad vanaf komend jaar geen subsidie meer voor landelijke inspraak op niet-VWS-terreinen. Ik krijg de indruk dat bestaande adviesrechten de meest afhankelijke groep reizigers in de praktijk de minste invloed verschaft, wat nog zal worden versterkt door de gebrekkige financiering. Dit veroorzaakt onnodige kosten voor de gemeenschap. Ik noem bijvoorbeeld de ov-chipkaartapparatuur, die zal moeten worden aangepast omdat zij niet optimaal toegankelijk is voor groepen gehandicapten. Ik roep de minister er daarom toe op om samen met de minister van VWS met een oplossing te komen, zodat de landelijke koepels van gehandicaptenorganisaties – ik denk daarbij met name aan de CG-Raad en het Platform Verstandelijk Gehandicapten – een beperkt budget houden voor het leveren van inspraak in landelijke vervoersaangelegenheden en het bieden van ondersteuning aan mensen met beperkingen bij de regionale inspraak in het vervoer. Mijn amendement kan daar op langere termijn voor nieuwe ov-concessies een bijdrage aan leveren, maar de problemen bij de gehandicaptenorganisaties zijn urgent en spelen al komend jaar. Dit punt is ook nadrukkelijk aan de orde geweest bij de behandeling van de VWS-begroting. Dit gaat dus niet alleen om het reguliere ov, maar ook om de regiotaxi. Eigenlijk zou ondersteuning van gehandicaptenorganisaties niet gebonden moeten zijn aan het vervoermiddel, de geldstroom, de opdrachtgever of de betreffende wet, maar aan het belang van een optimaal toegankelijk collectief vervoer voor mensen met een beperking. Natuurlijk is dit ook een oproep aan de minister van VWS. Zij kent die oproep, maar de minister van Infrastructuur en Milieu heeft wel degelijk ook een belang. Een goede onderlinge afstemming van het ov en de regiotaxi kan namelijk significante besparingen opleveren op beide budgetten, maar dit strandt doorgaans op bestuurlijke en financiële barrières. Ik hoop dat deze minister die barrières zal doorbreken. Ik krijg op dit punt graag een toezegging van de minister. Anders overweeg ik de indiening van een motie in tweede termijn.

De **voorzitter**: Het amendement-Slob op stuk nr. 11 is ingetrokken. Ik stel voor om een uurtje te pauzeren, ook in verband met de eetpauze.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter, ik weet niet hoe lang de minister nodig heeft, maar er zijn collega's vanwege andere verplichtingen weggegaan. Ik heb vanavond een andere afspraak, een spreekbeurt. Het werk hier gaat altijd voor, nu dit debat verzet is, maar ik hoor dit ook van andere woordvoerders. Als wij dit nu redelijk vlot zouden kunnen afronden, zou ik dat dus het liefst hebben; dan maar geen eetpauze. Ook voor de mensen op de tribune is het heel vervelend als er zo'n gat valt.

De heer **Verhoeven** (D66): Voorzitter, ik vind de opmerkingen van de heer Aptroot enigszins terecht. Een aantal fracties is niet vertegenwoordigd. Ik ben wel benieuwd hoelang de minister ongeveer nodig denkt te hebben voor de voorbereiding van haar antwoorden en hoelang zij ongeveer gaat antwoorden, want dat is relevant.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb een kwartier nodig voor de voorbereiding. Hoelang ik over de beantwoording doe, hangt natuurlijk ook af van het aantal interrupties. Op zich zijn er meer

statements gemaakt dan vragen gesteld. Het moet dus kort kunnen, maar de vraag is natuurlijk hoeveel debat er nog gevoerd gaat worden over zaken die niet in de wet staan.

De heer **Monasch** (PvdA): Voorzitter, er zijn onder anderen door mij veel vragen gesteld. Ik ga ervan uit dat die netjes beantwoord worden en daar is de tijd een afgeleide van.

De **voorzitter**: Dat lijkt mij ook, maar die antwoorden van de minister moeten zorgvuldig voorbereid worden. Daarnaast nemen wij toch ook even tijd om een hapje te eten. Ik stel dus voor om een halfuur te pauzeren, tot 18.45 uur. Dat is een salomonsoordeel.

De vergadering wordt van 18.17 uur tot 18.55 uur geschorst.

De **voorzitter**: Mijn excuus voor het feit dat het toch ietsje langer heeft geduurd dan aangekondigd, maar dat was blijkbaar nodig. Ik wil iets afspreken over het aantal interrupties. Is één interruptie genoeg of willen de woordvoerders er twee?

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): Voorzitter, dat hangt een beetje af van de kwaliteit van de beantwoording, maar ik heb verschillende amendementen ingediend en ik zou het prettig vinden om op die punten te kunnen doorvragen.

De **voorzitter**: Het is ook wel goed dat dit goed besproken kan worden. Dan maken we er twee interrupties van.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. We spreken vandaag over een voorstel tot wijziging van de Wp 2000, de Wet personenvervoer 2000. Daarin wordt de aanbesteding van het regionaal stad- en streekvervoer geregeld. Dit is niet de introductie van iets nieuws; dit is al sinds 2000 zo in de wet opgenomen. Deze wetwijziging regelt een aantal specifieke punten die nu in de PSO staan, de Europese verordening op dit vlak. De wetwijziging zorgt ervoor dat de Wet personenvervoer daarmee een beetje samenhangt, zodat er geen licht tussen zit. Toch gaat de discussie over aanbesteding. Ik zal ook maar gewoon ingaan op de vragen daarover, ook al gaat de wetwijziging over iets anders. Voordat ik daarop inga, heb ik echter een opmerking, ook ten behoeve van het historisch besef. Ik heb namelijk een paar keer gehoord dat de minister in het verleden een fout zou hebben gemaakt toen zij het regeerakkoord maakte en dat de fracties in het kader van het regeerakkoord verkeerde afspraken met mij zouden hebben gemaakt. Een minister maakt echter geen regeerakkoord. Fracties maken met elkaar een regeerakkoord. Daarna worden ministers aangetrokken en die zetten daar hun handtekening onder. Zij geven daarmee aan dat zij daarvoor gaan of niet daarvoor gaan.

In het regeerakkoord is inderdaad uitgegaan van voordelen van aanbestedingen in het verleden, maar toen ik aantrad, heb ik onmiddellijk gezegd dat ik met de drie wethouders in gesprek zou gaan om te bekijken wat er mogelijk is op het gebied van de bezuinigingen van 120 mln. We hebben gezamenlijk een lijst gemaakt van de mogelijkheden. Een van die mogelijkheden was een reguliere efficiencybesparing. Het desbetreffende rapport wordt wel vaker geciteerd. Daarin staat dat op dat punt tussen 8 mln. en 40 mln. mogelijk is. Als voorzichtig midden hebben wij gekozen voor 20 mln. Ook was duidelijk dat er nog 46 mln. extra efficiency mogelijk was, maar daarvan zeiden de steden dat zij dat al hadden geraamd en uitgegeven. Ik heb gezegd dat ik daar dan vanaf zou blijven, want als men daar al dingen van heeft besteld, kom ik daar verder niet aan. Dit wordt wel eens vergeten in het debat; dan wordt alleen de 20 mln.

genoemd. Daarnaast hebben we gezegd: hoe kun je door nieuwe netwerken te maken – dat is ook een vorm van efficiencyverbetering – komen tot een beter openbaar vervoer met minder verspilling? Daar kwam via het Conquistonderzoek een gemiddelde van 68 mln. uit. Tot slot hebben wij ook bekeken wat je nog zou kunnen doen op het punt van de tarieven.

Dit heeft samen geleid tot een bepaald bedrag. Mede gelet op andere bezuinigingen die de drie grote steden ook nog hadden omdat er ook reguliere bezuinigingen op de BDU waren, heb ik op een gegeven moment gezegd dat het niet gaat om 120 mln. – dat zou een heel zware taak zijn – en dat wij daar 23 mln. van afhalen. Het gaat dus om 97 mln. Dit alles zeg ik dus even voor de historie, omdat ik hier altijd heel veel verschillende bedragen hoor. Ik hoor ook vaak dat wij blind zouden varen op oude onderzoeken. Dat is dus niet waar. Ik heb echt gekeken naar de mogelijkheden in de bestaande situatie, in overleg met de wethouders. Op basis daarvan hebben we gezegd dat we uiteindelijk specifiek van de drie grote steden 97 mln. vragen; dat is ook in deze Kamer gedeeld. Ik ga naar de eerste vraag van de SP-fractie. Dat was eigenlijk de hoofdvraag van die fractie en de vraag is later ook gesteld door de fractie van GroenLinks en in een andere vorm door de fracties van D66 en de PvdA. Die vraag is: vanwaar nou eigenlijk de haast? Ben ik dogmatisch aanbestedingen aan het doorvoeren of heb ik ook oog voor het feit dat dit goed moet gebeuren? Sommige fracties zeggen dat zij op zich niet tegen aanbesteding zijn, maar dat zij niet willen dat die erdoor wordt gedrukt en daardoor niet goed verloopt.

Ik scheid de vraag in twee delen. De eerste vraag is of ik op basis van de vragen van de bonden nog een halfjaar extra wil geven. Mijn antwoord daarop is nee. Dat heb ik ook tegen de bonden gezegd. De reden daarvan is dat zij daarmee kwamen op de dag waarop de regio's ja tegen mij zeiden. Rotterdam en Den Haag zeiden dat zij in staat zijn om voor 1 januari 2013 de bus aan te besteden. Op de daaraan voorafgaande dagen heb ik daar brieven over binnengekregen. Op die dag zelf ontving ik van Amsterdam de laatste brief. Daarin stond dat Amsterdam de aanbesteding wel wil doen, maar graag een stap verder wil gaan middels een integrale aanbesteding van bus, tram en metro samen. Dat is complexer en daarom zou Amsterdam wat meer tijd willen hebben. Over die laatste brief ben ik nog met Amsterdam in gesprek, maar de andere twee hadden al gezegd dat zij dit voor 1 januari 2013 zouden doen. Ik heb met de bonden gesproken over hun intentie en waarom zij op dat moment daarmee kwamen en niet veel eerder. Zij zien natuurlijk ook dat de discussie over aanbesteding politiek gezien niet heel sterk verandert en zij willen natuurlijk ook graag bezien in hoeverre de situatie voor de medewerkers verbeterd kan worden. Ik heb de bonden aangegeven dat dit natuurlijk eigenlijk een zaak van de stadsregio's zelf is. De stadsregio's hebben tot nu toe wel gezegd dat het moeilijk is en dat er buslijnen en banen kunnen verdwijnen, maar zij hebben nog geen concreet plan gemaakt voor wat dit precies betekent. Je moet dus met de stadsregio in gesprek over hoe je dit als werknemers en als stadsregio samen zo goed mogelijk kunt invullen.

De korting is een korting op de BDU. Daar zit ov in, maar er zit ook regionaal wegverkeer in. Het is dus breder dan dat. Stadsregio's kunnen ook zeggen: het Rijk kort op de BDU; voor een deel zullen wij dat doorvoeren, maar voor een deel ook niet, want we zullen ook met eigen middelen dingen doen. Een regio heeft dus verschillende mogelijkheden om samen met het personeel tot een goede invulling van de bezuiniging te komen. Zolang daar niets van te zien is – er lag ook geen verhaal over een alternatief – en als de regio's mij aangeven dat zij dit gaan halen, blijf ik hierbij. Zij zijn mijn gesprekspartners. Als gedurende de rit blijkt dat ook de regio's dit niet kunnen halen omdat zich een kwalitatief probleem gaat voordoen, kunnen wij daar altijd nog met elkaar over praten. Zij hebben

mij vorige maand echter net gezegd dat zij het gaan halen. Dit is dus geen open uitnodiging voor de regio's om morgen te zeggen dat zij een halfjaar uitstel willen. Dat moet dan echt op basis van inhoud en je moet inzien dat het kwalitatief echt niet kan.

Zolang het wel kan en het er ligt, moeten wij dit doorzetten. Ik denk ook dat je hier zo snel mogelijk duidelijkheid over moet geven. Ben ik star in de data? In principe wel, omdat wij met de meerderheid van de Kamer voor de zomer hebben afgesproken dat 1 januari 2013 de grens zou zijn. Inmiddels hebben twee van de drie regio's gezegd dat zij dit met betrekking tot de bus halen. De derde regio wil eigenlijk een ander systeem. Met die regio ben ik daarover nog in gesprek. Ik heb gezegd dat ik daar best over wil praten, maar dat intussen de busconcessie onverkort moet worden doorgezet. Als wij er niet uit komen, vraag ik van die regio immers hetzelfde. Ik heb noch van de wethouders, noch van anderen het signaal ontvangen dat zij dit niet gaan halen. Natuurlijk hoor ik ook verhalen, bijvoorbeeld dat de RET en Qbuzz willen samenwerken. Ik hoor ook over de zaak in Den Haag en over het bestek daar. Op die twee dingen kom ik straks terug, maar zolang dit er ligt, moeten wij dit onverkort voortzetten. Ik ben niet blind voor de toekomst. Als ik echt ergens een probleem voorzie – dan heb ik ook weer een gesprek met de Kamer – kan ik daar later altijd nog iets mee doen. Dus: nu bewegen? Nee, ik wil dat iedereen keihard blijft werken. Pas als door externe omstandigheden problemen ontstaan – dus niet omdat je het zelf vertraagt – wil ik dat gesprek best nog een keertje aangaan.

Ik kom nu bij de twee genoemde casussen. De VVD-fractie vroeg of het Haagse bestek goed genoeg is. Ik hoor die verhalen ook. Er zitten in de wet natuurlijk elementen die ervoor zorgen dat je duidelijkheid moet verschaffen over de hoeveelheid personeel die overgaat. Het complexe is natuurlijk dat je zowel een aanbesteding als een bezuiniging hebt. Het is vaak ook een beetje een kwestie van onderhandelen: wie gaat er wel of niet mee? Er moet ook een accountantsverklaring bij zitten. Ik heb dit dus ook gehoord. Dat is een van de redenen waarom ik in de antwoordbrieven aan de drie stadsregio's heb aangegeven dat ik blij ben met het feit dat zij zich committeren aan de aanbesteding en dat ik graag vanaf nu regie wil voeren op de verdere invulling van de aanbesteding. Ik ben immers bang dat je anders aan het eind van de rit misschien een model krijgt waar je met elkaar niet blij over bent. Dit betekent dat wij de stadsregio's ook juridische kennis aanbieden. Andersom kijken wij met hen mee om te bezien hoe zij hier invulling aan geven. Ik kan de bestekken niet voor hen schrijven. Dat wil ik ook niet, maar ik kan de stadsregio's wel helpen en adviseren. Daar ging de vraag van de VVD-fractie volgens mij over. De heer Monasch vroeg eigenlijk hetzelfde: welke landelijke regie kan ik nog voeren op die concessies? Ik heb in de antwoordbrieven dus aangegeven dat ik die regierol graag verder met hen ga invullen.

De D66-fractie zei dat ik een groot voorstander ben van decentralisatie en dat ik de regie nu juist centraal uitoefen doordat ik de verschillende steden verplicht om aan te besteden. De D66-fractie zegt dat zij niets tegen aanbesteding heeft, maar vindt de verplichte aanbesteding complex. Dit is natuurlijk niet nieuw; de wet stelt dit eigenlijk al vanaf 2000. Eigenlijk zijn er in de afgelopen jaren drie steden tussenuit geglipt doordat de politieke discussie telkens veranderde en ook nu weer veranderd is. Het is dus heen en weer gegaan. Wij hanteren de wet. Dat is een nationale wet en die heeft dus al in 2000 voor het hele land bepaald dat er aanbesteed zal worden. Dat willen wij zo houden, maar de stadsregio's doen de aanbesteding. Dat betekent dat zij de invulling en de uitvoering daarvan ook echt regionaal pakken, wat ook past bij de decentrale gedachte. Wij besteden per jaar 1,7 mld. aan BDU voor de gemeenten. De helft daarvan gaat naar de grote steden. Het is dus echt een nationaal belang om ervoor te zorgen dat dit budget zo goed mogelijk wordt besteed. Nadat wij dit

geregeld hebben, zullen wij het BDU-budget overmaken. Vanaf dan kan alles decentraal bepaald worden.

De heer Monasch stelde dezelfde vraag over de RET en Qbuzz. Hij vroeg of ik het verhaal over die bedrijven had gehoord en hoe het zit met de NMa-vraagstukken. Ik heb dat natuurlijk gehoord. Ik heb contact opgenomen met de wethouder en ik heb haar gevraagd of zij een probleem in de tijd heeft. Wat is er gebeurd? RET en Qbuzz denken erover na om samen voor die concessie te gaan en hebben de NMa gevraagd wat zij daarvan vindt. De NMa heeft toen gezegd: u hebt zo'n groot deel van dat gebied in handen dat het zou kunnen dat u vergunningsplichtig bent; als u dat gaat doen, willen wij daar dus onderzoek naar doen. Daarna hebben de RET en Qbuzz geen vergunningaanvraag ingediend. Zij hebben dus niet aangegeven dat zij dat traject werkelijk in willen gaan. De NMa is dus ook geen onderzoek gestart. In het meest recente gesprek dat ik hierover met de wethouder had, heb ik haar gevraagd of dit nog gaat gebeuren en of dit nog consequenties in de tijd heeft. Zij zei dat ook zij daar niets over had gehoord. Zij had er wel naar gevraagd, maar er waren nog geen berichten over. Inmiddels heb ik in een persbericht van de RET gezien dat het bedrijf beziet op welke wijze het kan inschrijven op de busconcessie. Vooralsnog is er dus geen langere termijn nodig om de samenwerking tussen Qbuzz en de RET te verkennen, omdat ik weet dat zij op dat punt geen volgende stap hebben gezet. Dat is de meest recente informatie en daar moet ik van uitgaan.

Ik heb dus gehoord dat er zowel bij Den Haag als bij Rotterdam best wel wat aanloopproblemen zijn, maar tot nu toe leiden die niet tot een vertraging. Ik blijf dus nog steeds bij de datum van 1 januari 2013.

De heer **Monasch** (PvdA): We moeten op dit punt heel precies zijn. De NMa brengt in twee rondes advies uit. Op basis van de eerste ronde, het voorlopig advies, hebben de RET en Qbuzz besloten om niet door te gaan, omdat zij anders in hun eigen vlees zouden snijden. Zij zouden dan wel eens te laat aan de streep kunnen komen. Omdat de NMa dat voorlopige advies had gegeven en omdat de bedrijven voor een bepaalde termijn moeten meedoen aan die aanbesteding, hebben zij op basis daarvan besloten om dit niet te doen. Mij is vanuit de leiding van beide bedrijven aangegeven dat zij, als dit niet het geval was geweest, zouden hebben doorgezet en dan gewacht zouden kunnen hebben op het definitieve advies van de NMa. Ik benadruk dit, omdat het voorlopig advies van de NMa over Veolia en Connexxion tot verrassing van velen behoorlijk afweek van het uiteindelijke definitieve advies. Is het dus niet zo dat de RET en Qbuzz wel door willen, maar zijn afgeschrikt vanwege het voorlopig advies van de NMa en vanwege de heel korte termijn voor het meedoen aan de aanbesteding?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb niet met de bedrijven gesproken. De informatie die u nu noemt, heb ik dus niet. Ik heb de wethouder gebeld en heb haar gevraagd of dit nog iets gaat betekenen en of zij dan een probleem in de tijd krijgt. Zij heeft toen aangegeven dat zij dit niet wist; zij had dit aan de bedrijven gevraagd, maar zij hadden hun mind nog niet opgemaakt over verder gaan of niet. Dat is voor mij de laatste stand van zaken. Nogmaals, ik had juist oor en oog voor het feit dat de gemeenten soms op verschillende manieren invulling aan de concessie willen geven. Ik weet ook dat de wethouder heeft gezegd dat zij «aan de voorkant» nog best een paar weken kan bewegen voordat zij in de klem zou komen met het doorlopen van de aanbesteding. Dat is ook alweer een paar weken geleden. Ik weet dus niet hoe dat verder gelopen is, maar het is in eerste instantie aan de stadsregio, vertegenwoordigd door de wethouder, en de bedrijven om hier samen afspraken over te maken.

De heer **Monasch** (PvdA): Is de minister dan bereid om geen obstakels in de tijd op te werpen als de RET en Qbuzz besluiten om toch samen door te gaan? Is zij dan bereid om te wachten op het definitieve oordeel van de NMA? Die bedrijven kunnen er immers niets aan doen dat het wat langer duurt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Zoals ik zojuist al heb gezegd, moeten de stadsregio's mij aangeven of zich een probleem voordoet in de tijd. Zij hebben zich een maand geleden juist hieraan gecommitteerd en toen speelde dit al. Ik heb ook al gezegd dat ik niet blind ben voor data als er echt kwalitatief gezien iets fout gaat. Dan zou ik echter moeten bestuderen of er door onze dwang iets misgaat in die steden. Ik ga dus niet op voorhand zeggen dat ik de ruimte geef voor allerlei casussen, want dan heb ik morgen een berg verzoeken om uitstel liggen. Ik wil hier heel helder maken dat ik in principe voor 1 januari 2013 ga. Een van de redenen daarvan is dat dit een politiek zeer gevoelig dossier is. Je bent hiervoor of hiertegen. Soms ben je gedwongen om ervoor te zijn; die variant bestaat ook nog. Als wij dit niet binnen een afzienbare termijn met elkaar regelen, kom je weer in een mistige periode en in onzekerheid terecht. Dat wil ik ook niet. Als er al sprake is van uitstel, zal dus klip-en-klaar moeten zijn dat er anders iets misgaat. Ik kan niet zien of er iets misgaat als de RET of Qbuzz er alleen voor gaat. Bovendien zal er ook een meerderheid moeten zijn die dit wil.

De heer **Verhoeven** (D66): De minister stelt zich binnen de kaders die daar gelegenheid toe scheppen, nog enigszins redelijk op: als de praktijk echt uitwijst dat door de termijn van 1 januari 2013 kwalitatieve problemen ontstaan, wil zij daarnaar kijken en dan praat zij daar met de Kamer nog over. Zij eindigde dat blokje met de opmerking dat daar dan ook een meerderheid voor moet zijn. Wat gaat de minister nou doen? Gaat de minister naar de inhoud kijken en dan een oordeel vellen of gaat zij alleen bekijken of haar meerderheid in de Kamer nog overeind staat?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik kijk eerst naar de inhoud en dan bekijk ik of daar een meerderheid voor is. Ministers gaan niet zo graag naar het offerblok. Iedereen weet dat de samenwerking op dit punt broos is. Alle partijen die dit onderwerp schragen, moeten het er dus mee eens zijn, evenals alle coalitiepartijen. Het lijkt alsof er ongelukkig veel haast wordt gemaakt, maar ik heb zelf bij een vorig overleg gezegd dat de wet er al sinds 2000 ligt en dat iedereen al heel lang weet waaraan hij moet voldoen. Ik zie ook wel dat de politieke discussie in de tussentijd nogal wat mist heeft veroorzaakt en dat bepaalde partijen dus een andere weg zijn ingeslagen. Daarom wil ik de concessie niet meer per 1 januari 2012 maar per 1 januari 2013 laten ingaan. Ik heb zelf dus al een jaar uitstel gegeven om de partijen een langere voorbereidingsperiode te geven. Ik weet dat in ieder geval Rotterdam en Den Haag hier onverkort mee aan de slag zijn gegaan. Zij zijn ook heel ver. Ik heb best oog voor het feit dat er misschien dingen op het nippertje misgaan. Daar ben ik niet star in, maar tegelijkertijd wil ik hier niet uitlokken. Amsterdam wil een heel andere route volgen, maar daar hebben wij het later misschien nog over. Ik wil eerst zien wat die route werkelijk inhoudt, want uitstel moet geen afstel worden.

De heer **Verhoeven** (D66): Ik zie ook heus wel dat er hiervoor een broos politiek draagvlak is, maar ik zou het vervelend vinden als de minister lijdzaam naar de Kamer gaat zitten kijken, terwijl zij heel duidelijk zou moeten voelen dat de richting die zij in slaat, juist leidend kan zijn voor de 76 zetels en de beweging op dat punt. De minister moet dus niet zeggen dat zij bekijkt hoe het in de Kamer zit, maar dat zij, haar ministerie en al die ambtenaren op basis van de inhoud en al haar gesprekken met al die

wethouders ervoor zorgen dat zij op een gegeven moment met een voorstel komt. Als dat een goed voorstel is, zal daar best een breed draagvlak voor zijn. Ik zou dus zeggen: ga uit van de inhoud en niet van de meerderheid.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zit altijd zelf aan het stuur als dat de zorg mocht zijn van de heer Verhoeven. Tegelijkertijd zijn dit onderwerpen die gewoon de nodige gevoeligheid hebben. Daar kunnen wij mistig over doen, maar ik vind het belangrijk om dit te zeggen. De heer Monasch vroeg mij of er geen verschil was in het oordeel van de klant. Ik heb daarover zelf iets in de stukken geschreven. Ik meen dat de stadsvervoerders met een 7,3 beoordeeld worden en de streekvervoerders met een 7,4. Dat vind ik geen wezenlijk verschil. Daar hebben wij in de afgelopen periode ook niet op «gebonjourd». Als je concurrentie hebt, als er andere partijen zijn die ook jouw werk kunnen doen – ministers hebben dat ook – dan ga je toch iets beter je best doen dan wanneer je zeker weet dat het altijd goed komt. Ik geloof ook werkelijk in die marktwerking. Er moet dan natuurlijk ook wel een markt zijn.

En daarmee kom ik op een ander punt van de heer Monasch, die zich afvraagt of er eigenlijk wel een markt is als je zo weinig verschillende spelers hebt. Er zijn zes spelers op de markt, waar dan die drie gemeente-vervoerbedrijven bij komen. Je weet natuurlijk nog niet of ze allemaal gaan inschrijven op de verschillende concessies die de markt opgaan. Moet de NMa onderzoek doen bij minder dan twee aanbieders? Op het moment dat marktpartijen het gevoel hebben dat er iets niet goed gaat. Het kan het bestek zelf betreffen. De partij die de concessie verleent kan haar die concessie zo opstellen dat zij maar door één partij kan worden ingevuld. Het is ook mogelijk dat marktpartijen aan de andere kant afspraken maken, waardoor er bijna niemand op reageert. Het staat iedereen vrij om de NMa daarbij in te schakelen. Of de autoriteit vervolgens een onderzoek instelt, is een tweede. Ik weet dat de NMa bijzonder actief is op het gebied van openbaar vervoer. Wat dat betreft verwacht ik dat zij daarop zal ingaan. Het is een van de mooie dingen van het instrument. Iedereen kan de NMa ernaar laten kijken. De Mededingingswet is gewoon helemaal van toepassing.

Hoe kijk ik aan tegen efficiency voor de reiziger versus efficiency voor bedrijven? Daarmee hangt de betaalbaarheid samen. De doelstelling van de Wet personenvervoer 2000 is dubbel: een beter ov tegen lagere kosten. Je wilt zowel de efficiency als de levering van een bedrijf verbeteren. Wij hebben gesproken over het schrappen van buslijnen: heb je dan een beter ov of niet? De essentie van de rapporten van Conquist is dat door dikke stromen te maken, door meer te focussen op tram, metro en dikke buslijnen, de reizigers in een stad beter zijn te bedienen. Er komen minder verschillende opstaphaltes, er hoeft minder vaak gestopt te worden. De mensen komen dus sneller van a naar b. Dat heeft consequenties voor andere reizigers. Het betekent een andere invulling van het openbaar vervoer. In het bereik, de doelmatigheid en de efficiency denken wij dat het beter is. Je kunt daar eindeloos over discussiëren. Wethouders hebben daar een heel belangrijke rol in. Zij hebben in het verleden voor elke paar honderd meter een bushalte geëist. Zij wilden steeds nieuw materiaal en allerlei aanpassingen. De gemeentelijke vervoerbedrijven hadden efficiënter kunnen werken als zij meer vrijheid hadden gekregen om het op een goede manier in te vullen. Efficiency voor de reiziger en voor de bedrijven zitten beide in de Wet personenvervoer 2000 en hoeven niet tegengesteld te zijn.

Moet de betaalbaarheid centraal staan zolang er overheidssubsidie naar het ov gaat? Ja, maar het is wel een interessante vraag. In mijn optiek is het ov relatief te goedkoop. 60% van de kaartprijs wordt gesubsidieerd. Ik zeg wel eens: alleen op operakaartjes zit meer subsidie. Voor sommige mensen die gebruikmaken van het openbaar vervoer is het heel goed dat

er een tegemoetkoming in de kosten is, maar er zitten ook veel mensen als u en ik in het openbaar vervoer, die prima relatief meer voor het kaartje zouden kunnen betalen. Het prijsbeleid is zo meteen een verantwoordelijkheid van de decentrale overheden. Die stadsregio's gaan bepalen of ze al dan niet in prijs omhooggaan. Ik geef een schot voor de boeg. Ik heb er zelf geen bezwaar tegen als de prijs omhoog zou gaan, omdat ik denk dat de kaartjes op een aantal punten gewoon fors gesubsidieerd zijn. Het aanbesteden is niet gericht op winstmaximalisatie van bedrijven, maar op efficiency, op meer en beter ov voor hetzelfde geld. Het prijsmechanisme kan daar onderdeel van uitmaken.

De heer **Monasch** (PvdA): Ik geef twee voorbeelden waarin de efficiency van de vervoersmaatschappij haaks staat op de betaalbaarheid voor de reiziger. Een meisje zit op het mbo en reist van Harlingen naar Leeuwarden. De buslijn wordt opgeheven. Zij moet de trein in en kan alleen nog met een streekvervoerder langs de Waddenzee en dan met een slingerbeweging naar Leeuwarden. Nu betaalt zij € 50 per maand meer voor haar ov.

In Zwolle worden buslijnen voor scholieren omgelegd. Voor het ov-bedrijf is het efficiënter om ze langs allerlei verschillende lijnen te laten reizen. Daardoor zitten ze nu twintig minuten langer in de bus. Het is in het belang van de efficiency van het ov-bedrijf, maar gaat ten koste van de studietijd van die leerlingen. Vaak is het ook nog duurder, want op de ov-chipkaart tellen de kilometers.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik ken deze voorbeelden niet, maar het zou natuurlijk heel goed kunnen dat het voor individuele gevallen negatief uitpakt. Maar er zullen heel positieve effecten optreden voor andere grote groepen. Uiteindelijk gaat het om de totaliteit. Hoe verbeter je die? Het is lastig om te zeggen dat zoiets nooit mag gebeuren. Ik geloof daar ook niet in. Waar dikke vervoersstromen zijn, ontstaat vanzelf een goed bedieningsniveau. Waar de vervoersstromen dunner zijn, moet je als concessieverleners met elkaar zoeken naar de beste oplossing. Moet het met die heel lange busroute? Ga ik iets doen met leerlingenvervoer? Dat wordt de creativiteit in de regio's, ook als er krimp optreedt. Samen moeten ze bekijken wat het verstandigst is om de reizigers goed te helpen tegen een kosteneffectief bedrag.

Hoe zit het met de mkb-bedrijven? Ik zei al dat er zes vervoerbedrijven op de markt actief zijn, naast drie gemeentelijke vervoerbedrijven. Er zijn nieuwe spelers als Qbuzz en EBS. Het staat alle mkb-bedrijven vrij om mee te dingen bij openbare aanbestedingen. Ik hoop dat er, nu wij wat meer markt maken, wat meer markt ontstaat. Ooit was beloofd dat de gehele markt zou opengaan. Dat is uiteindelijk niet gebeurd en dat heeft potentiële partijen afgeschrokken.

De PVV heeft gevraagd naar de kruissubsidiëring. In de bijlage van PSO-verordening staat dat kruissubsidiëring echt vermeden moet worden als er sprake is van een onderhands gegunde concessie of als er sprake is van subsidieverlening. Er mogen geen financiële stromen zijn tussen gecompenseerde openbare diensten en andere activiteiten van de desbetreffende vervoerder. De NMa houdt daar toezicht op. Om het verbod op kruissubsidiëring te kunnen controleren, moeten de gecompenseerde vervoerders met een onderhandse gunning een gescheiden administratie met een accountantsverklaring laten zien.

Dan de borging van de veiligheid. De veiligheid voor personeel en reizigers is heel belangrijk. In de wet staat dat de voorschriften voor de veiligheid van personeel en reizigers in artikel 32h van de concessie moeten staan. Ze moeten daarin goed worden uitgewerkt, zodat het minimum voor alle vervoerders is bepaald. Daarop kan dus niet geconcurrereerd worden. Die wettelijke eis wordt op dit moment uitgewerkt in het convenant waaraan vervoerbedrijven, vakbonden en decentrale

overheden werken. Daarmee ontstaat een gezamenlijk minimum. Het convenant is vergaand. Zodra het is getekend, is het de basis voor de waarborgen voor de sociale veiligheid en het personeel, onafhankelijk van de verwerfer van de concessie.

De heer **De Jong** (PVV): Geldt dit ook voor het ov-reisverbod? Hoe wordt dat landelijk opgelegd?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het amendement hierover is door de Kamer aangenomen. Ik worstel er nog enigszins mee, niet omdat ik het geen goed idee vind, maar omdat het overleg nog gaande is. Er zitten haken en ogen aan als het gaat om de proportioneelheid, de privacy en de betrokkenheid van politie en handhaving door vervoerders. Ik wil het zo snel mogelijk afronden en met een voorstel naar de Kamer komen. Het is complexer dan een ov-verbod in de eigen lijn. Mevrouw Wiegman is het dichtst bij de wetsbehandeling gebleven en heeft een flink aantal amendementen ingediend. Daarnaast stelde zij enkele vragen. Zij was bezorgd over de afstemming van de concessies met de regiotaaxi. Het mooie is dat de decentrale overheden beide concessies maken. Daarom kunnen zij de afstemming makkelijker tot stand brengen, ook omdat zij de situatie in de eigen regio kennen. Provinciale Staten houden hier formeel toezicht op. Mevrouw Wiegman is ook ingegaan op de CG-Raad. Op een aantal begrotingen zijn de bijdragen aan dit soort organisaties verdwenen of geminimaliseerd. Ik weet niet precies hoe dat bij de VWS-begroting zit, maar in mijn begroting is het als volgt geregeld: de CG-Raad maakt officieel onderdeel uit van het Locov, de partij waarin consumentenorganisaties praten en adviseren over de concessie, bijvoorbeeld voor het spoor. Het Locov staat bij mij op de begroting, inclusief de partijen die erin zitten. Ik kom op de amendementen van de heer Slob en mevrouw Wiegman. Het amendement op stuk nr. 17 betreft de concessieduur van 25 jaar. Die duur is opgenomen omdat in de PSO-verordening de mogelijkheid bestaat om voor een extra lange verlenging te gaan ingeval van uitzonderlijke infrastructuur of materieelinvesteringen. In het wetsvoorstel heb ik die verlenging begrensd tot 25 jaar. Anders zou je een soort eeuwige concessie kunnen verlenen en dan heb je weer helemaal geen markt meer. Maar het betreft natuurlijk een nationale kop, en daar houden wij niet zo van.

De **voorzitter**: De Kamer stelt het op prijs om te horen hoe u aankijkt tegen de amendementen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik worstel een beetje. Aan de ene kant is het redelijk om zo'n begrenzing aan te houden, aan de andere kant ken ik het verhaal over nationale koppen. Het komt uiteindelijk zo weinig voor dat er sprake is van uitzonderlijke infrastructuur of materieelinvesteringen, dat ik het amendement kan overnemen. Ik zeg er gelijk maar bij dat ik vrij streng zal zijn over de andere amendementen. Overigens ziet de EU erop toe dat hier geen misbruik van wordt gemaakt.

De heer **Aptroot** (VVD): Als de minister het overneemt, hoeven wij er niet meer over te stemmen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik kan niet zeggen: ik laat het over aan de Kamer.

De **voorzitter**: Als de minister het amendement overneemt, is de wet daarmee aangepast. Er wordt dan niet meer over gestemd.

De heer **Verhoeven** (D66): Dan kan de Kamer alleen nog tegen de wet stemmen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dan wil ik het oordeel over het amendement toch aan de Kamer laten. Ik kom op het amendement op stuk nr. 18. Daarin wordt gevraagd de consumentenorganisaties ook adviesrecht te geven op bepaalde onderdelen van het bestek. De consumentenorganisaties hebben al een adviesrecht op het programma van eisen. Eén keer per jaar kunnen zij adviseren over een voorgenomen wijziging van de dienstregeling, het tarief en de andere onderwerpen die in de concessie worden geregeld. Ik denk dat het daarmee op een goede manier geborgd is. Je moet consumentenorganisaties geen advies laten geven over bijvoorbeeld procedures, over zaken waar zij als consumentenorganisatie eigenlijk niets mee te maken hebben. Ik ontraad het amendement.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): De minister had al gewaarschuwd dat zij streng zou zijn, maar ik stel hiermee aan de orde dat er wel eens een gat kan ontstaan tussen datgene wat in het programma van eisen wordt gesteld, en datgene wat terug te vinden is in het bestek. Het is een gemiste kans als er geen advies gegeven kan worden over het bestek.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik weet dat dit erachter zit. Ik snap het ook. Het komt niet veel voor, maar het kán voorkomen dat iemand een vrij kort programma van eisen heeft en vervolgens van alles en nog wat in het bestek opneemt. Ik vind het echter te ver gaan om dit in de wet op te nemen. Consumentenorganisaties en stadsregio moeten dit in goed overleg doen. Ze zouden elkaar niet zo voor het blok moeten zetten. Als je het wettelijk regelt, betekent het dat het recht er altijd is, op een heleboel onderdelen. En dat levert heel veel rompslomp op. Daarom ontraad ik het amendement.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): Die rompslomp begrijp ik niet. Als je het niet wettelijk regelt, krijg je misschien een heleboel rompslomp in het overleg als het bestek niet goed in het verlengde van het programma van eisen ligt. Het is een willekeurig argument. Als wij het wettelijk regelen, hebben wij het op het beste niveau geregeld, zeker gezien de discussies die wij nog krijgen over stadsregio's, superprovincies et cetera.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Die bestuurlijke verandering komt straks meer bij de gemeentes aan de orde. Stadsregio's en wgr-regio's worden steeds belangrijker. Je hebt ingesproken op het programma van eisen. Als je vervolgens ook nog weer op het bestek moet gaan inspreken – dan gaat het over te leveren diensten, condities, procedures, sturingsmechanismes – ga je op uitwerkingsniveau advies geven. Dat vind ik onverstandig. De stadsregio's moeten het aan de voorkant zo goed mogelijk regelen in de programma's van eisen. Doen zij dat niet, dan hebben zij een slechte relatie met de consumentenorganisaties als ze het later in hun bestek hebben verstoppt. Dat slechte gedrag kan wel eens voorkomen, maar ik wil het niet voor iedereen wettelijk gaan regelen. Dat heeft gigantische consequenties. Ik ontraad het amendement op stuk nr. 18.

Ik kom op het amendement op stuk nr. 19. Ik ontraad het amendement, want het adviesrecht voor consumentenorganisaties over diverse onderwerpen die consumenten aangaan, is geregeld in de wet en in de vervoerconcessie. Uit de evaluatie is gebleken dat het reizigersbelang in de relatie tot NS goed is geborgd. Het huidige instrumentarium voor de consumentenorganisaties voldoet om als countervailing power tegen NS

op te treden. Dat is ook uitdrukkelijk vastgelegd in het kabinetsstandpunt Spoor in beweging van juni 2009. De Wet personenvervoer 2000 schrijft voor over welke onderwerpen concessieverleners en vervoerders in elk geval advies moeten vragen aan de consumentenorganisaties, maar de organisaties kunnen over alle punten advies geven. De NS moet daar zorgvuldig op reageren. Voorafgaand aan het advies bespreekt NS in Locov het volledige vervoerplan met de consumentenorganisaties. Ik zie geen aanleiding om de wet- en regelgeving op dit punt aan te passen. Ik ontraad het amendement.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): Ik vind het jammer. Het is een heel eenvoudig amendement waarbij wij zaken analoog willen regelen. Het is niet dubbelop, maar analoog aan datgene wat gebeurt bij Spoor in beweging. In het laatste deel van het amendement gaat het om de motiveringsplicht. Dat zijn dingen waarvan wettelijke regeling toch alleen maar meerwaarde heeft? Dat het wel goed loopt, geeft de minister voldoende vertrouwen. Wij hebben nu de mogelijkheid om zaken goed wettelijk vast te leggen. De tijd zal het leren. Als het in de praktijk goed loopt, is dat alleen maar mooi. Dan hoeft je de wet niet voortdurend in te zetten om rechten af te dwingen. Als het toch minder goed loopt dan de minister verwacht, heeft het meerwaarde dat de mensen kunnen terugvallen op wat de wet eist.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik ben ervoor om alleen dingen te regelen als er een probleem is. Als er geen probleem is, regel je het niet. Het is overbodig, want het is allemaal al geregeld. Consumentenorganisaties kunnen gevraagd en ongevraagd advies geven. Het volledige vervoerplan wordt met consumentenorganisaties en Locov besproken. Om dan via wetgeving te regelen dat moet worden gemotiveerd wat er wordt gedaan ... Ik zie dat die motivering de afgelopen jaren al wordt gegeven. Als dingen al tien of twintig keer gevraagd zijn en al tien of twintig keer gemotiveerd is waarom het niet kan, dan komt het niet meer terug. Dat zie ik gebeuren. Don't fix it if it isn't broken.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): Wij hebben het vandaag over een nieuwe wet. Wij gaan nieuwe dingen regelen. Wij zijn bezig met het implementeren van een Europese richtlijn. Dit is het moment om zaken te regelen of te veranderen. Wij gaan niet allemaal gekke dingen verzinnen, maar wij willen zaken analoog aan andere situaties regelen. Dat heeft meerwaarde.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Wij zijn vooral aan het harmoniseren tussen de verordening en de Wet personenvervoer 2000. Het zijn geen nieuwe dingen, wij doen het al jaren. Wij proberen de teksten en lijnen zo veel mogelijk samen te brengen. Het is al jaren gaande. Het Locov bestaat al jaren. De consumentenorganisaties adviseren al jaren, gevraagd en ongevraagd. De ervaringen tot nu toe zijn positief. Ze mogen het overal over hebben, ze worden nergens buitengesloten. Het volledige vervoerplan komt aan de orde. Voor zover ik het heb gezien, motiveren ze altijd waarom ze iets wel of niet doen. Ik zie geen reden om daar nu een wettelijke verankering voor op te nemen. Het maakt ook geen onderdeel uit van de PSO-verordening, die wij aan het implementeren zijn. Ik blijf bij mijn advies: ontraden.

Ik kom op het amendement op stuk nr. 20, waarmee wordt gevraagd of de concessiehouder consumentenorganisaties kan steunen met een bijdrage. De aanleiding is het afbouwen van de subsidies voor consumentenorganisaties. Ik begrijp heel goed dat organisaties die daarvan de gevolgen ondervinden, proberen elders geld te vinden om hun activiteiten voort te zetten. Dat is legitiem. Ik heb er echter moeite mee om de rekening nu bij een andere partij neer te leggen, terwijl het Rijk zelf bezuinigt. Ook dit

soort organisaties moet zuinig aan doen. Consumentenorganisaties moeten goed bekijken wat hun achterban is en wat die nog kan doen om ze te helpen ondersteunen. Ik heb het zo geregeld dat veel organisaties deel uitmaken van het Locov, waar wij bepaalde zaken voor betalen. Ik ontraad het amendement.

De **voorzitter**: Mevrouw Wiegman heeft al twee keer geïnterrumpeerd, maar het is haar amendement.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): Hier wreekt zich het gebrek aan samenhang bij het kabinet. Vanuit VWS wordt behoorlijk rücksichtslos bezuinigd op patiënten- en gehandicaptenorganisaties. Vervolgens laat ik hier een van de gevolgen zien bij de CG-Raad, die zich hard maakt voor de belangen van gehandicapten, bijvoorbeeld in het openbaar vervoer. Ik mag het hele kabinet aanspreken op de verantwoordelijkheid voor het geheel. Zolang het VN-verdrag inzake de rechten van personen met een handicap nog niet geratificeerd is, heb ik er veel moeite mee. Binnen VWS wordt rücksichtslos bezuinigd. De minister van I en M trekt haar handen ervan af. En dan is er ook nog geen geratificeerd VN-verdrag waarop mensen verhaal kunnen halen. Wat hebben gehandicapten nog in handen om voor hun eigen belangen op te komen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Laten wij dat verdrag maar even laten liggen. Ik ken de stand van zaken daaromheen niet. Wij zorgen ervoor dat diverse consumentenorganisaties, waaronder de CG-Raad, bij ons via het Locov invloed kunnen uitoefenen op het ov. Het is een keuze van de CG-Raad om als gevolg van bezuinigingen van VWS de mijnheer of mevrouw die het ov doet te laten vertrekken. Of de raad op andere manieren middelen binnenhaalt, is ook aan de raad. Wij hebben met elkaar de bijzonder moeilijke opgave om 18 mld. te bezuinigen om te zorgen dat ons land financieel solide blijft om ergere problemen te voorkomen. Dat doet op alle vlakken pijn. Ik heb ook intensieve discussies over mijn beleidsterrein. De Kamer heeft mij op een aantal punten teruggestuurd. Bij de CG-Raad kan dat via de VWS-begroting plaatsvinden. Wij regelen dat er een plek is waar de CG-Raad kan meepraten. Of dat vrijwillig of betaald gebeurt, daar wil ik niet in treden.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): Ik heb even snel uitgezocht wat de minister eerder deze avond over Locov vertelde. Het punt is dat nu regionalisatie sterk aan de orde is. In het Rocov worden de gevolgen zichtbaar. Ik kan dat toch niet helemaal hebben. De minister zegt nu dat zij niet precies hoe het nu zit met het VN-verdrag en dat zij dat aan de minister van VWS moet vragen. Dit is nu juist iets waar het gehele kabinet zich voor in moet zetten. Op het moment dat de gelijke rechten voor iedereen geregeld zijn, hoort u mij niet meer over speciale belangenorganisaties. Zolang er nog steeds ongelijkheid is, moet je op een ongelijke manier in financiering voorzien om het mogelijk te maken dat deze mensen voor hun belangen kunnen opkomen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik wil daar nu niet op ingaan. Dit betreft de datum van ingang van het verdrag. In deze commissie is er met nadruk aandacht voor de toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Een groot deel van het debat bij de begrotingsbehandeling ging daarover. Een aantal Kamerleden heeft duidelijk gezegd, geen uitstel te willen. Die aandacht is er met nadruk. Het klopt dat Locov een landelijk overleg is. Ik weet niet of mevrouw Wiegman het weet, maar de regionale overheden gaan over het regionaal openbaar vervoer, dus Provinciale Staten en de gemeenteraden. Deze overheden hebben daar eigen adviesorganen en eigen budgetten voor.

Het zou me toch wat worden als ik dat op rijksniveau voor hen ga bepalen. Deze overheden zetten daar heel vaak BDU-middelen voor in. Zij moeten dit vooral zelf doen. Ik ontraad dit amendement omdat ik vind dat wij dit niet bij de vervoerbedrijven of de regio's neer kunnen leggen. Ik adviseer mevrouw Wiegman om te kijken of zij dit via de eigen partijlijnen regionaal en provinciaal geregeld kan krijgen. Het is een andere laag van de democratie. Gemeenten en provincies hebben autonomie. De amendementen op stuk nr. 21 en op stuk nr. 22 hangen sterk met elkaar samen. Ik ontraad beide amendementen. Het ene stelt dat de gemeenten adviesrecht moeten krijgen op het programma van eisen. Het andere betreft het adviesrecht van gemeenten en Provinciale Staten bij substantiële wijziging van de dienstregeling. Ik zie een ontwikkeling waarbij de regio's veel meer het ov op zich nemen in plaats van de gemeenten. De wgr-plusregeling wordt afgeschaft, maar ik weet dat de regio's bezig zijn om een soort wgr voort te zetten. Zij doen dit op grotere schaal zodat het efficiënter en effectiever wordt. Een adviesrecht per gemeente levert weer een extra laag aan rompslomp op. Dat lijkt mij onverstandig. Er zijn op dit moment geen problemen, omdat de gemeenten deelnemen aan de wgr-plusregio's en in dat kader goed met elkaar overleggen. De provincie Noord-Holland zal niet ineens iets doen waardoor de gemeente Den Helder of de gemeente Alkmaar volslagen verrast worden. Een en ander gebeurt altijd in goed overleg. Een wettelijk adviesrecht lijkt mij niet opportuun. Dat leidt tot bestuurlijke lasten en drukte. Het Rijk moet niet een goede omgang van decentrale overheden onderling afdwingen. Provincie en gemeenten overleggen over regionaal ov-beleid, met name als het de ontsluiting van en de dienstregeling in de gemeente betreft. Bestuurlijk overleg is daarvoor het instrument. Daarnaast is ook nog het adviesrecht van de consumentenorganisaties ten aanzien van de vervoerfunctie en de kwaliteit van het vervoer op goede wijze in de wet geregeld. Kortom, ik ontraad beide amendementen.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): Het is toch wel jammer dat ik dit antwoord krijg. Het is eigenlijk ook een herhaling. Het bestuurlijk overleg is nu goed geregeld en dat is fijn. Het feit dat dit wettelijk wordt geregeld, is juist een mooie onderstreping van dit recht en een versteviging van de basis. Ik zou tegen provincies en gemeenten willen zeggen: ga vooral lekker verder met overleggen. Deze amendementen hebben wij ingediend met het oog op de veranderingen die wij kunnen verwachten. Straks wordt het spannend met de bezuinigingen. Er moeten keuzes worden gemaakt. Dat is het goed als er een wettelijke basis is om op terug te vallen. Wij zeggen ook steeds dat het zo belangrijk is dat de input voor het openbaar vervoer van onderaf komt. Het mag straks geen dictaat van de hoogste overheid worden. De amendementen zijn een prikkel om het overleg in goede harmonie voort te zetten in plaats van dat ze extra drukte, gedoe en rompslomp geven.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik begrijp dat de fractie van de ChristenUnie een aantal dingen wil regelen voor het geval het misgaat. Ik zie het probleem niet. Het doet zich ook niet voor. Je moet ook met elkaar willen dat dit in het bestuurlijk overleg wordt geregeld. Als zich in de toekomst wel problemen voordoen omdat de discussies over de provincies, de infra-autoriteit of over de wgr-regio's heel anders verlopen dan wij willen, kunnen wij altijd de wet op dit punt nog wijzigen. Ik ben er geen voorstander van om dingen die volgens afspraak in het bestuurlijk overleg worden geregeld, wettelijk vast te leggen. Ik heb al eerder gezegd: als het niet misgaat, moet je ook niet proberen te regelen.

De **voorzitter**: Ik constateer dat er behoefte is aan een tweede termijn.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik dank de minister voor de beantwoording van de vragen. Mijn zorgpunt is dat de aanbesteding zo bewaakt wordt dat alle partijen een faire kans krijgen. Ik begrijp dat de minister probeert om daar regie op te voeren. Uiteindelijk kunnen de partijen bezwaar maken bij de NMa die het proces zal bewaken. Ik hoop wel dat de NMa een beetje snel werkt. De VVD heeft wel vertrouwen in die club, maar heel vlug gaat het daar niet altijd. Misschien kan de minister haar collega van Economische Zaken erop wijzen dat dit soort zaken geen vertraging mogen oplopen. Verder zijn wij het eens met het wetsvoorstel, maar dat was al duidelijk.

De heer **Verhoeven** (D66): Voorzitter. Ik dank de minister voor de beantwoording. Wij zijn geen voorstander van deze manier van werken. Wij hebben dat ook duidelijk aangegeven. Wij blijven bij ons standpunt, maar wij kunnen ook tellen. Wij zien dus welke kant het op lijkt te gaan. Ondanks dat er nu een politieke meerderheid lijkt te zijn voor dit plan, is de minister niet ontslagen van haar verantwoordelijkheid voor het proces. Zij moet de Kamer tijdig informeren over mogelijke oorzaken die aanleiding kunnen geven om eventueel hier en daar ruimte te geven en tijd te bieden om de uitkomst zo goed mogelijk te laten zijn. Het is mij opgevallen dat er heel veel tegenstrijdige verhalen zijn over wat er door wie gezegd wordt. De een zegt fel tegen te zijn. De minister zegt daarop dat het zo is en vervolgens zegt een stadsregio dat het zus is. Ik verwijt niemand dat er niet de waarheid wordt gesproken, maar ik hoor wel heel veel verschillende geluiden. Dat is heel verwarrend, want uiteindelijk weet ik niet meer wie nu welke mening heeft. Daar ben ik echter als Kamerlid zelf verantwoordelijk voor. Ik zal daar zelf ook dieper induiken. Ik zeg niet dat de minister mij verkeerd heeft geïnformeerd, maar wel dat veel stakeholders voortdurend dingen melden. Als ik de film van het afgelopen halfjaar terugdraai, moet ik zeggen dat al die uitlatingen niet bij elkaar passen. Ik zal zelf geen moties indienen. Ik heb wel een motie van de heer Monasch medeondertekend.

De heer **Monasch** (PvdA): Voorzitter. De minister had het niet treffender kunnen samenvatten: sommigen moeten verplicht voor stemmen. Dat betekent dat er in het parlement inhoudelijk geen meerderheid is voor het voorstel om de privatisering van het openbaar vervoer in de drie grote steden door te zetten. Met een soort wurggreep wordt een van de coalitiepartijen gedwongen om toch voor te stemmen. Dat stemt triest, temeer omdat er politiek geen draagvlak in de drie steden is voor de privatisering. Het kabinet wil kennelijk op ramkoers blijven liggen en gaat toch door, ondanks dat er inhoudelijk geen meerderheid in het parlement is.

Gehoord het antwoord van de minister, dien ik een aantal moties in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de betaalbaarheid van het ov voor reizigers centraal moet staan;

overwegende dat met het aanbesteden van ov het belang van de aandeelhouders toeneemt;

overwegende dat het belang van de betaalbaarheid voor de reiziger belangrijker is dan de winst voor de aandeelhouders;

verzoekt de regering, dit uit te dragen in haar overleg met decentrale overheden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Monasch en Van Gent. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 23 (32 376).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de decentralisatie van het openbaar vervoer gekenmerkt wordt door veel nieuwe, deels ongewenste en onverwachte ontwikkelingen;

verzoekt de regering, de Kamer jaarlijks te informeren over de prijsontwikkeling in het ov per regio en het landelijk gemiddelde, ontwikkelingen in het ov-aanbod, sociale veiligheid, aantallen en achtergronden van biedende partijen bij ov-concessies, en de ontwikkeling van de arbeidsvoorwaarden in het (regionaal) ov,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Monasch. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 24 (32 376).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de NMa vanwege de korte tijd die haar gegund is door de snel nabijkomende deadline van de minister, geen tijd heeft om definitief te beoordelen of de RET en Qbuzz gezamenlijk in zouden kunnen schrijven op de busconcessie in Rotterdam;

van mening dat partijen gelijke kansen geboden zouden moeten worden om in te schrijven;

van mening dat de tijd in dit geval discriminerend werkt;

verzoekt de regering, zes maanden respijt te gunnen voor de aanbesteding van het openbaar vervoer in de grote steden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Monasch, Bashir en Van Gent. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 25 (32 376).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat bij de afgelopen aanbestedingen van ov in de regio's in zeven van de twaalf gevallen twee of zelfs maar één aanbieder inschreef;

overwegende dat met één of twee inschrijvers geen of onvoldoende sprake is van marktwerking;

verzoekt de regering, bij één of twee inschrijvingen de NMa te vragen, het aanbestedingsproces te onderzoeken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Monasch en Verhoeven. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 26 (32 376).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de PSO-verordening pas per 2019 vereist dat deze geïmplementeerd is in Nederlandse wetgeving;

overwegende dat andere Europese landen geen haast maken met de omzetting van deze richtlijn in eigen wetgeving;

overwegende dat Nederland niet het braafste jongetje van de klas in de EU in dezen hoeft te zijn;

verzoekt de regering, de voorbeelden in Frankrijk en Duitsland te bezien en voorts geen haast te maken met de aanpassing van de Wp2000,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Monasch en Bashir. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 27 (32 376).

De heer **Monasch** (PvdA): Tot slot een opmerking over het wetsvoorstel als geheel. Gelet op mijn inleiding in tweede termijn zal het duidelijk zijn dat ik meen dat het kabinet dit er doorheen wil rammen, ondanks dat er inhoudelijk geen meerderheid in het parlement voor is. Dat is voor mijn fractie mede reden om straks tegen het wetsvoorstel te stemmen.

De heer **De Jong** (PVV): Voorzitter. Ik dank de minister voor de beantwoording. Ik kom terug op de veiligheid in het openbaar vervoer. De minister heeft op dit punt min of meer een toezegging gedaan, maar ik leg de Kamer er toch een uitspraak over voor.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in de Wp2000 reeds is vastgelegd dat in de concessie voor openbaar vervoer in ieder geval eisen moeten worden opgenomen voor de borging van veiligheid van personeel en reizigers;

overwegende dat in de praktijk blijkt dat ieder vervoerbedrijf daar zijn eigen invulling aan geeft;

verzoekt de regering om in de concessievoorschriften vast te leggen dat de veiligheid van personeel en reizigers gewaarborgd is en dat het ov-reisverbod actief wordt opgelegd aan overtreders en dat daar proactief op wordt toegezien,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid De Jong. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 28 (32 376).

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik dank de minister voor de beantwoording en haar reacties. Zij heeft nog eens kort uitgelegd hoe het nu precies zit met die 97 mln. Ik moet zeggen dat de PvdA-fractie een paar zeer goede voorbeelden gaf van wat die bezuiniging betekent. De minister legde uit dat er meer gefocust moet worden op dikke vervoersstromen. In dat verband had zij het over doelmatigheid en efficiency, maar zij is niet ingegaan op mijn bijdrage in eerste termijn. Ik heb gezegd wat wij verstaan onder een hogere kostendekkingsgraad en efficiënter werken. Ik heb opgeroepen om juist meer te investeren en te zorgen voor meer vrije busbanen. Op die manier wordt de reistijd verkort, in plaats van dat die tijden langer worden door te focussen op de dikke stromen. Ik verwijs naar het voorbeeld van de heer Monasch. Dat is jammer. Misschien kan de minister in tweede termijn ingaan op de voorstellen van de ChristenUnie. Ik heb het voorbeeld van Diemen genoemd waar een tramlijn niet gerealiseerd kon worden door de bezuinigingen op de exploitatie. Daardoor komen de investeringen stil te liggen. Zolang het VN-verdrag inzake de rechten van personen met een handicap nog niet van kracht is, verdienen deze mensen onze bijzondere aandacht. De minister vroeg zich hardop af waarom dit verdrag nog niet geratificeerd is. Ik ga mij ook met steeds meer nadruk afvragen waarom VWS daarmee wacht. Ik begin daar wel een idee van te krijgen. Als dat verdrag nu van kracht zou zijn, zouden zeer veel kabinetsmaatregelen die juist deze doelgroep raken, geen doorgang vinden. Ik doe nog een poging om met een motie toch financiële ondersteuning van gehandicaptenorganisaties te regelen om voor hun belangen op te komen.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat mensen met een beperking een groot belang hebben bij toegankelijk en klantgericht openbaar vervoer en regiotaxi;

overwegende dat belangenbehartiging bij de regiotaxi complex is, doordat enerzijds de ov-autoriteit het contract afsluit, terwijl anderzijds de inliggende gemeenten het meeste geld bijdragen;

overwegende dat mensen met een beperking in hun belangenbehartiging vooral lokaal en nationaal zijn georganiseerd, terwijl de wet het adviesrecht inzake openbaar vervoer toekent aan regionale consumentenorganisaties;

constaterende dat het ministerie van VWS op verschillende mobiliteitsdossiers in het verleden ondersteuning van decentrale inspraak door mensen met een beperking tijdelijk financierde via projectsubsidies aan de CG-Raad, maar daarmee stopt en ook door VWS gekort wordt op financiering de landelijke inspraak door gehandicaptenorganisaties op niet-VWS-terreinen waaronder het openbaar vervoer;

verzoekt de regering, de landelijke koepels van gehandicaptenorganisaties (CG-Raad en Platform VG) te financieren voor het leveren van inspraak in landelijke vervoersaangelegenheden en het bieden van ondersteuning aan mensen met beperkingen bij de regionale inspraak voor vervoer,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Wiegman-van Meppelen Scheppink en Monasch. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 29 (32 376).

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. De fractie van de VVD heeft geen vragen gesteld. Zij maakte alleen de opmerking dat alle partijen de kans moeten krijgen om mee te doen. Ik zal daarop toezien.

De fractie van D66 heeft mij ook geen vragen gesteld. De heer Verhoeven heeft wel aangegeven, geen voorstander te zijn van de verplichte aanbesteding. Hij had het over een manier van werken. Daarmee weet ik eigenlijk niet precies hoe hij tegen de wetswijziging aankijkt die natuurlijk ergens anders over gaat.

De heer **Verhoeven** (D66): Dat zal de minister vanzelf merken.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De fractie van de PvdA heeft een aantal moties ingediend. De eerste motie gaat over betaalbaarheid boven aandeelhouderswinst. Het openbaar vervoer is een publieke functie. Ik vind dus altijd dat betaalbaarheid belangrijker is dan de winst voor de aandeelhouders. Dat zullen wij ook altijd uitdragen. Wat dat betreft, is het een wat overbodige motie. Dit betekent niet dat er nooit prijsverhogingen plaats mogen vinden. Die kunnen het gevolg zijn van het

besluit om het openbaar vervoer efficiënter en effectiever te maken. Als ik met decentrale opdrachtgevers spreek, zeg ik altijd dat zij ervoor moeten zorgen dat zij met partijen in zee gaan die niet de hele winst eruit halen. Dat lijkt mij op zichzelf logisch. Ik laat het oordeel over de motie over aan de Kamer.

Over de tweede motie van de heer Monasch twijfel ik. Ik kan die gegevens bij al die verschillende regionale overheden bij elkaar harken en daarover rapporteren. Ik heb niets te verbergen, maar dat rapport is dan gebaseerd op gegevens van decentrale overheden. Als de Kamer daar iets in wil veranderen, moet zij bij de decentrale overheden zijn. In die zin leidt het alleen maar tot een extra rapportage. Het is geen effectief sturingsmiddel gericht op de verantwoordelijkheid van de minister. Ik ontraad aanneming van deze motie. Ik weet zeker dat de onderscheiden partijen in de stadsregio's dit zelf bijhouden, omdat zij hierover aan hun eigen raden moet rapporteren. Daar is het plaatje dus te bekijken.

De derde motie van de heer Monasch gaat over de NMa. Mij wordt gevraagd om een halfjaar respijt te geven om de RET en Qbuzz de gelegenheid te geven om gezamenlijk in te schrijven. Dat wil ik niet doen. Ik ontraad deze motie dan ook. Ik kan niet inschatten of het voor een succesvolle aanbesteding in Rotterdam noodzakelijk is dat RET en Qbuzz dit samen doen. Ik denk dat dit heel goed gedaan kan worden door alleen de RET of door alleen Qbuzz. Dit is geen reden om bij voorbaat al een halfjaar uitstel te geven. Als ik eventueel tot uitstel overga, dan doe ik dat alleen nadat in overleg met de stadsregio's is gebleken dat er anders kwalitatief een probleem ontstaat.

De heer **Monasch** (PvdA): Wat doet de minister als zij een brief van beide partijen krijgt waarin staat dat zij graag meedoen, maar dat zij gehinderd worden door de termijn en dat zij graag willen dat de NMa meer tijd krijgt? Als die brief ook bij de stadsregio's in beeld is, is de minister dan bereid om haar oordeel over deze motie te heroverwegen en tijd te geven om het proces van de NMa zorgvuldig te doorlopen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Kijk we hebben voor de zomer een besluit genomen over de termijnen. De stadsregio heeft tot nu toe niet aangegeven dat die termijn niet gehaald wordt. Ik weet dat de vraag speelt of de RET en Qbuzz samen kunnen werken. Die vraag staat volgens mij los van de termijn. Het is een manier om de aanbesteding te kunnen regelen. Ook Veolia, de RET alleen, Qbuzz alleen of misschien wel de HTM of het GVB kunnen meedoen aan de aanbesteding. Ik zie op voorhand geen probleem om die aanbesteding per 1 januari 2013 te organiseren. Het enige wat duidelijk is, is dat deze twee partijen graag samen willen werken. Op basis daarvan kan ik niet zeggen dat er niet aanbesteed kan worden.

De heer **Monasch** (PvdA): De partijen moeten kiezen, maar willen graag het advies van de NMa afwachten. Mocht de samenwerking worden afgewezen, dan willen beide partijen apart kunnen meedoen. Het gaat mij erom dat er zorgvuldigheid wordt betracht en dat het non-discriminatiebeginsel wordt toegepast. De zorgvuldigheid vereist dat partijen eerst de NMa-procedure moeten doorlopen. Wat mij betreft, versnelt de NMa dit proces. Daarna moeten partijen, afhankelijk van het advies van de NMa, opnieuw kunnen bekijken of zij alsnog mee kunnen doen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het is alweer een aantal weken geleden dat de partijen deze aanvraag aan de NMa hebben voorgelegd. Al die weken is er kennelijk niets gebeurd. Ik kan niet inschatten of dit is omdat men dacht dat het niet meer kon of dat er andere redenen aan ten grondslag liggen. Ik hoef nu de datum van het

besluit niet te veranderen. Ik kan altijd nog achteraf kijken of er een logische reden is waarom dingen anders zijn gelopen dan verwacht. Er is geen reden om het besluit aan de voorkant aan te passen. Ik heb van de stadsregio ook geen verzoek in deze richting gekregen. Als dat alsnog komt, zal ik daarnaar kijken. De stadsregio zal in dat geval moeten aantonen dat het alleen op deze manier kan. Ik snap de vraag heel goed en dat geldt ook voor het probleem van de RET en Qbuzz. Het is lastig voor die bedrijven, maar ik vind dat geen reden om bij voorbaat de datum van het besluit aan te passen. Er zijn meer mogelijkheden om dit realiseren, misschien zelfs wel voor deze twee partijen. Ik weet niet hoeveel tijd er nodig is om de gehele procedure te doorlopen. Dan de motie over aanbestedingen met twee of minder aanbieders. Ik heb al gezegd dat zowel de marktpartijen als de concessieverleners, dus de stadsregio's, dit zelf kunnen doen. Deze motie is overbodig. Sterker nog, ik moet haar ontraden omdat er staat dat de regering de NMa moet vragen om het aanbestedingsproces te onderzoeken. Ik denk dat de betrokken partijen dit zelf moeten doen.

De heer **Monasch** (PvdA): De minister verwijst naar de twee partijen, maar geen van die partijen vertegenwoordigt de reiziger. Dat is ons zorgpunt. De reiziger wordt slecht vertegenwoordigd in dit proces. Als volksvertegenwoordigers hebben wij mede de plicht om in het belang van de reiziger te kijken of het aanbestedingsproces fatsoenlijk is doorlopen. Vandaar deze oproep.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat ben ik niet met u eens. De concessieverlener vertegenwoordigt de reiziger. De regionale wethouders weten heel goed wat zij willen hebben voor hun mensen. Zij worden er ook op afgerekend door hun raden. Daarmee is het democratische proces gelegitimeerd. Het is een regionale aangelegenheid. De wethouders hebben er alle baat bij om de beste waar voor hun geld te krijgen. Ik zie hierin geen rol voor het Rijk. Zowel de concessieverlener als de marktpartij kan aan de bel trekken bij de NMa als zij dat noodzakelijk achten.

In de motie over de PSO-verordening staat dat de aanbesteding pas in 2019 hoeft te zijn geregeld en dat Nederland de implementatie sneller doet dan andere landen. In juli hebben wij een uitgebreide discussie gehad over de termijnen van het besluit. Het is voor de bus 1 januari 2013 geworden en voor de tram en metro 2017. Enkele maanden later is er voor mij niets veranderd. Het zou vreemd zijn als ik nu zou zeggen dat ik het eens ben met de motie en dat het 2019 moet worden. Ik heb al gezegd dat het een politiek precair onderwerp is waarover volledige duidelijkheid moet worden geboden. Het lijkt mij onverstandig om dit naar een andere kabinetsperiode te tillen.

De heer De Jong heeft een motie ingediend over de veiligheid van het openbaar vervoer. Ik heb al gezegd dat ik de borging van de veiligheid heel belangrijk vind. Ik heb ook aangegeven dat er op dit moment door een aantal partijen aan een convenant wordt gewerkt. Wat mij betreft, hoeft dit niet wettelijk geregeld te worden. De heer De Jong vraagt echter om in de concessievoorwaarden vast te leggen dat de veiligheid gewaarborgd is. Daarmee is het een wettelijke regeling. Ik weet niet of dat ook zijn bedoeling is. Ik verwacht dat het convenant voor het eind van het jaar wordt opgeleverd. Ik weet dat men al heel ver is. Eigenlijk is het wachten op de handtekeningen. Ik vraag de heer De Jong om de motie aan te houden en om te kijken of hij de veiligheid in het convenant goed genoeg geregeld vindt.

De heer **Aptroot** (VVD): Los van het feit dat dit toch wel zal gaan rondzingen, zal de minister het convenant, zodra het getekend is, aan de

Kamer voorleggen. Dan kunnen wij met name de PVV kijken of er nog op gereageerd moet worden.

De heer **De Jong** (PVV): Ik zal het in overweging nemen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik wil het ook graag geregeld hebben. Ik vraag mij alleen af of dit wettelijk vastgelegd moet worden. Dan leg je nu iets vast met een aantal kenmerken, terwijl er een kans is dat het convenant verder gaat. Misschien zijn er de komende jaren aanvullende eisen nodig. Een wet is starrer dan een convenant. Ik begrijp echter ook dat de heer De Jong ervan verzekerd wil zijn dat er niet in bepaalde regio's een soort minimum gehanteerd wordt. Hij wil ook niet dat ervan afgeweken wordt. Ik vind het daarom van belang dat het convenant gezamenlijk wordt opgesteld. Ik laat het oordeel over de motie aan de Kamer. Ik geef alleen aan dat het convenant er op korte termijn aankomt.

De heer **De Jong** (PVV): Even voor mijn begrip. Het gaat mij erom dat de chauffeurs veilig hun werk moeten kunnen doen en de reiziger veilig moet kunnen reizen. In het convenant moet dan ook echt staan dat die veiligheid gewaarborgd is, met een koppeling aan de vraag van de PVV om een landelijk ov-verbod. Ik wil dit snel geregeld hebben. Als ik de motie aanhoud, wanneer komt dan het convenant? Begin 2012 of nog voor het eind van dit jaar?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Naar verwachting komt dit convenant voor het eind van het jaar. Er komen nog meer wijzigingen van deze wet aan. Dit is dus niet het laatste moment om dit te regelen. Het gaat nu om de omzetting van de PSO-verordening naar de Wp2000. Daar is dit punt op zichzelf geen onderdeel van, maar het is een aanvulling. Als het convenant u niet bevalt, heeft u alle mogelijkheden om dit bij een volgende wijziging, die al heel snel weer aan de orde is, toe te voegen.

De **voorzitter**: Wij hebben dit als toezegging genoteerd.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dan de opmerkingen van de ChristenUnie. Levert de inzet op de dikke lijnen winst op of leidt dit juist tot problemen? Mevrouw Wiegman noemde het voorbeeld van Diemen en vroeg zich af waarom er niet meer wordt geïnvesteerd in vrije busbanen en dergelijke. Ik doe eigenlijk beide. De drie grote steden zijn de laatste die nog moeten aanbesteden. Het is naar mijn mening mogelijk om de bezuinigingen te realiseren door het netwerk opnieuw en nu goed in te richten. Andere steden hebben dit ook gedaan in de tijd dat zij moesten aanbesteden. Daar is veel winst mee behaald die deze steden vervolgens weer in het ov konden stoppen. Ik denk dat het goed is dat de grote steden inzetten op de dikke vervoersstromen. In de buitengebieden is er een heel andere problematiek. Daar moet je veel meer nadenken over specifieke oplossingen. Is dat een reguliere bus met weinig passagiers of juist vraagafhankelijk vervoer? Kunnen gemeenten taxi's inzetten voor bepaald vervoer of zijn er nog andere oplossingen nodig? Daar kijken wij steeds naar. Hier staat tegenover dat wij veel investeren in regionaal openbaar vervoer. Op het ministerie zijn daar diverse potjes voor. Daarmee kunnen onder andere vrije busbanen worden gerealiseerd of snelbussen worden ingezet. Deze week is de snelbuslijn in Hilversum–Huizen–Amsterdam gestart. Die lijn sluit aan op de verbinding Breda–Hilversum en de verbinding Almere–Hilversum. Deze snelbuslijnen gelden als een aantrekkelijk alternatief voor de auto. Er zijn dus diverse momenten waarop wij hierin investeren.

Mevrouw Wiegman heeft een motie ingediend waarin zij aandacht vraagt voor de financiering van gehandicaptenorganisaties. Zij verzoekt de regering de inspraak te financieren voor de landelijke vervoersaangelegenheden. Tevens vraagt zij om het bieden van ondersteuning aan mensen met een beperking bij de regionale inspraak voor vervoer. Ik ontraad aanneming van deze motie. Ik heb de reden daarvoor al eerder genoemd. Wij voeren een aantal bezuinigen door en dan is het niet aan ons om dit op deze manier te regelen, zeker als het om regionaal vervoer gaat. Liever nog zet ik geld voor gehandicapten in voor concrete maatregelen voor de toegankelijkheid dan voor inspraak. Ik heb daar geen middelen voor en als ik al middelen had, dan zou ik ze voor verbetering van de toegankelijkheid inzetten.

De **voorzitter**: Volgende week dinsdag stemmen we over de amendementen, de wet en de moties.

Ik heb de volgende toezegging genoteerd. De minister zal de Kamer naar verwachting nog in 2011 het convenant doen toekomen dat dient ter uitwerking van de motie-De Jong (32 403, nr. 14) over hogere strafmaten voor overtreding van het ov-reisverbod in samenhang met het aangenomen amendement-De Jong/Koopmans over het opleggen van een ontzegging van het openbaar vervoer.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Akkoord. Ik kan de heer De Jong nog verder geruststellen. Er komt snel een volgende wijziging van de Wp2000. Ik dacht even dat de derde nota van wijziging daar betrekking op had, maar die blijkt op het onderhavige wetsvoorstel te slaan.

De **voorzitter**: Dank voor uw inbreng en wel thuis.

Sluiting 20.35 uur.