

Vergaderjaar 2010–2011

23 645

Openbaar vervoer

Nr. 451

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 7 juni 2011

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu¹ heeft op 28 april 2011 overleg gevoerd met minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu over:

- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 7 maart 2011 inzake de voortgangsbrief grensoverschrijdend personenvervoer per trein (31 553, nr. 7);**
- **de antwoorden op de schriftelijke vragen van de leden Cramer en Koopmans over grensoverschrijdend spoorvervoer vanuit Venlo (Aanhangsel der Handelingen, vergaderjaar 2010–2011, nr. 1694);**
- **de antwoorden op de vragen van het lid Cramer over het verkopen en niet accepteren van EU-regiotickets door NS (Aanhangsel der Handelingen, vergaderjaar 2010–2011, nr. 1695);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 8 maart 2011 inzake een reactie op de motie-Bashir c.s. inzake het blokkeren van de fusie tussen de vervoerbedrijven Veolia Transport en Transdev (23 645, nr. 416);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 26 april 2011 inzake de verantwoordelijkheidsverdeling tussen de minister van Infrastructuur en Milieu en de minister van Financiën in de reactie op de motie-Bashir inzake het blokkeren van de fusie tussen de vervoerbedrijven Veolia Transport en Transdev (23 645, nr. 437);**
- **de brief van de minister en de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 2 maart 2009 inzake de aanbidding van de publicatie van het CPB en het KiM «Het belang van openbaar vervoer, de maatschappelijke effecten op een rij» (23 645, nr. 285);**
- **de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 20 januari 2010 inzake de resultaten van de masterclass regionaal ov en de uitvoering van een drietal moties (23 645, nr. 334);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 25 augustus 2010 inzake een reactie op het advies «Wie ik ben**

¹ Samenstelling:

Leden: Dijkzema (PvdA), Van Gent (GroenLinks), Srijder-Hazelhoff (VVD), voorzitter, Slob (ChristenUnie), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Jansen (SP), Koppejan (CDA), 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), Huizing (VVD), Leegte (VVD) en Van der Werf (CDA).

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

**en waar ik ga» van de Raad voor Verkeer en Waterstaat
(32 123-XII, nr. 54).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk 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

Voorzitter: Snijder-Hazelhoff
Griffier: Tijdink

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Aptroot, Bashir, Van Gent, Haverkamp, Monasch, Verhoeven en Snijder-Hazelhoff,

en Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu, die vergezeld is van enkele ambtenaren van haar ministerie.

De **voorzitter**: Ik open dit algemeen overleg over het openbaar vervoer en heet de aanwezigen van harte welkom. Wij hebben zojuist afgesproken dat in eerste termijn een spreektijd van vijf minuten geldt. Verder mag iedereen één keer interrumperen.

De heer **Verhoeven** (D66): Voorzitter. De laatste keer hebt u een soort cafetariamodel geïntroduceerd. Daarbij kon een keuze gemaakt worden tussen een spreektijd van vier minuten en twee interrupties en een spreektijd van vijf minuten en één interruptie. Is het een overweging om dat weer te doen? Ik heb zelf namelijk niet zo'n lange spreektijd nodig. Ik ben heel benieuwd wat de collega's allemaal gaan zeggen.

De **voorzitter**: Het merendeel van de woordvoerders gaat voor die vijf minuten en één interruptie. Als u aan vier minuten genoeg hebt, mag u wel twee interrupties plegen. Dat kan ik echter pas beoordelen nadat u gesproken hebt. Ik deel nog mee dat de heer De Jong van de PVV-fractie iets later zal aanschuiven.

Het woord is allereerst aan de heer Monasch.

De heer **Monasch** (PvdA): Voorzitter. Vijf minuten zullen niet genoeg zijn, maar ik zal me aan die spreektijd houden.

Op 17 september 2010 heeft de NMa geoordeeld over de voorgenomen fusie tussen Transdev en Veolia. Zij heeft gezegd dat, gelet op de hoge gezamenlijke marktaandeelen van partijen van onder andere 70 tot 80% van het betwiste openbaar busvervoer, het aannemelijk is dat als gevolg van de voorgenomen concentratie de daadwerkelijke mededinging op een markt van multimodaal openbaar vervoer en een markt van betwistbaar openbaar busvervoer in Nederland op significante wijze zou kunnen worden belemmerd. Nog geen drie maanden later concludeert diezelfde NMa in het vergunningonderzoek dat als gevolg van de voorgenomen concentratie, de daadwerkelijke mededinging op de Nederlandse markt, of een deel daarvan, niet op significante wijze zal worden belemmerd. Een 180°-draai in drie maanden tijd door de NMa! En dan wordt er ook nog geconstateerd dat in heel veel concessiegebieden nog maar éénieder meedoet aan de aanbesteding.

De brief van de minister roept veel vragen op, omdat voorbij wordt gegaan aan de grote vraagtekens die men kan hebben bij de draai van de NMa. Ik vraag de minister allereerst om commentaar. Hoe kan deze autoriteit, die het alleenrecht van de toetsing heeft, in september oordelen dat er sprake zal zijn van een significante belemmering, en drie maanden later doodleuk beweren dat dit niet het geval is? Is de toets naar marktwerking inmiddels niet een papieren tijger geworden nu de NMa ook deze concentratie accordeert en in het verleden ook niet of nauwelijks is opgetreden tegen marktconcentraties in het openbaar vervoer?

Wij willen in dat verband nog een keer stilstaan bij de vermeende kartelvorming in 2005. De minister stelt in haar brief dat de NMa ten aanzien van de genoemde vervoerders geen overtreding van de mededingingswet heeft vastgesteld. Heeft dit onderzoek in 2005 plaatsgevonden? Is dit bij deze besluitvorming aan de orde geweest? Waar is de conclusie van de NMa te verifiëren. Mijn vervolgvraag luidt: als deze fusie volgens de NMa geen machtsconcentratie met zich brengt, kan de minister dan

aangeven wanneer dit naar haar mening wel het geval is? Hoe oordeelt de minister over het ontbreken van concurrentie bij regionale concessies? Hoe oordeelt zij over het feit dat in veel gevallen slechts twee partijen meedingen? Is hierdoor in de regionale openbaarvervoergebieden geen sprake van marktmonopolies dan wel duopolies die op gespannen voet staan met vrijemarktwerking?

Er is in de vorige periode een motie aangenomen van de leden Aptroot en Roefs over het uitgangspunt dat wordt gehanteerd bij aanbestedingen om doelvoorschriften te stellen, en geen middelenvoorschriften. Ons bereiken berichten dat dit in het land nog steeds wel het geval is. Wat zal de minister richting de decentrale overheden doen met de uitvoering van deze motie?

Ik kom te spreken over de brief inzake de resultaten van de masterclass regionaal openbaar vervoer en toekomstige concessies. De brief inzake de masterclass roept veel vragen op. Daarmee wordt de indruk gewekt van een zelfgenoegzaam gezelschap bestuurders die zichzelf op de borst kloppen en nog slechts een enkel punt van verbetering zien. En dan gaat het toch opeens weer om de reiziger. Al die tijd heeft men allerlei dingen lopen verbeteren. Het is opvallend om te lezen dat men zich dan nu wat meer gaat richten op de reiziger. Wij zijn eens wat dieper in de ov-klantenbarometer gedoken. Dat is een belangrijk bestuurlijk instrument naar de tevredenheid als bron van het bonus-malussysteem. Zijn deze onderzoeken nu eigenlijk wel representatief? Over een heel jaar worden slechts 100 ritten per gebied beoordeeld en worden daarbij slechts gemiddeld tien personen naar hun mening gevraagd. Is dat voldoende fundament voor de beoordeling van het openbaar vervoer in een hele regio? Kan de minister aangeven hoe in zo'n barometer rituitval wordt gemeten? Ik heb onlangs een bezoek gebracht aan een middelbare school in Zwolle. Toen meldden leerlingen mij dat hun reistijd van 20 naar 60 minuten was gestegen. Er was een nieuwe concessie gekomen. En inderdaad, de bus reed nog wel van A naar B, maar de bus deed er nu wel 60 in plaats van 20 minuten over. Hoe komen dit soort veranderingen terug in klanttevredenheidsonderzoeken? Of is dit ook een voorbeeld van de praktijk waarbij bestuurders in de regio met name afgaan op de cijfers van vervoerders, en wat minder op die van de reizigers?

Is het de minister opgevallen dat uit de barometer naar voren kwam dat er veel klachten waren over de hoge prijzen? Die klachten waren er met name onder jongeren. Wij hebben hier al vaker gepleit voor een mbo-trajectkaart. Wij vragen nogmaals, mede gelet op de klachten over de hoge prijzen en de enorme reiskosten voor jongeren, of de minister alsnog bereid is om een mbo-trajectkaart voor scholieren tot achttien jaar te steunen.

Welke mogelijkheden ziet de minister om de kansen voor kleinere en middelgrote bedrijven om voor een concessie in te schrijven en die ook te winnen, te vergroten? Is zij bereid om hiervoor stappen te ondernemen? Welke conclusies zijn er bij de minister bekend over de arbeidsomstandigheden van het personeel als gevolg van de vele aanbestedingen in de afgelopen jaren? De berichten die ons daarover bereiken, onder andere via het rapport van de FNV over de aanbestedingen in het noorden van Nederland, stemmen ons niet gerust.

Ik wil nog kort ingaan op de publicatie van het CPB en het KiM «Het belang van het openbaar vervoer, de maatschappelijke effecten op een rij». De perverse effecten van de kosten-batenanalyse (kba) komen ook daar aan de orde. Zo is een treinreiziger die de auto laat staan iemand die kosten oplevert in de kba, omdat het Rijk accijnsinkomsten gaat missen. Kunnen dat soort perverse effecten niet uit de analyse gehaald worden? Het heeft niets met de doelstelling te maken, namelijk beter openbaar vervoer en een hogere milieuwinst. Dat zijn andere doelstellingen die wat ons betreft niet in een kba thuishoren. Is de minister bereid om te kijken of

dat soort perverse effecten uit de kba's rond het openbaar vervoer kunnen worden gehaald?

De heer **Verhoeven** (D66): Voorzitter. Ik begin even met twee vragen. Mijn eerste vraag gaat over het grensoverschrijdend spoorvervoer. In onze ogen biedt dat uitkomst voor ontvolkende grensregio's door krimpgebieden te verbinden met vitale groeigebieden in het land daarnaast. Kan de minister deze benadering ook in haar structuurvisie meenemen? Ik heb vervolgens nog een vraag over de fusie tussen Veolia en Trandev. Wij hebben er hier al eerder over gesproken. Wij hebben in deze commissie inmiddels de traditie dat we wel vaker een debat opnieuw doen. Nogmaals, D66 steunt de lijn van het kabinet in dezen. Maar toch, met een monopolie is natuurlijk geen reiziger gediend. Daar is nu geen sprake van, maar wil de minister dat gewoon samen met de NMa scherp in de gaten blijven houden?

Ik kom te spreken over het belang van het openbaar vervoer en het rapport van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) uit 2009. Wij bezien dat rapport een beetje in het licht van de huidige actuele maatschappelijke en demografische dynamiek, dus in het licht van de ontwikkelingen. We bezien het echter ook in het licht van een autokabinet voor ov-bezuinigingen. Dit kabinet bezuinigt natuurlijk gewoon op het openbaar vervoer. Dat gebeurt zowel in de grote steden als op het platteland. Ook ProRail en de NS moeten eraan geloven. Kostenreductie is een doel op zich geworden en reizigers hebben op die manier het nakijken. Ik bedenk dat niet, dat staat bijvoorbeeld in het rapport «Ondernemend regionaal ov voor meer reizigers». Daarin staat de volgende zin: «In de huidige praktijk van concessies zien de aanbieders van ov vooral de overheden en niet de reizigers als hun klant.» Dat is natuurlijk een schokkende passage.

Terwijl er wordt bezuinigd op openbaar vervoer, wordt er wel fors geïnvesteerd in de wegen. Nederland wordt steeds autoafhankelijker. Dat staat ook in een promotieonderzoek van de heer Hans Jeekel, toevallig een oud-D66-Kamerlid dat daarover heeft geschreven.

De heer **Aptroot** (VVD): Dat verklaart alles!

De heer **Verhoeven** (D66): Voorzitter. Ik krijg nu een schouderklopje van de heer Aptroot. Ik ben niet gediend van schouderklopjes van de heer Aptroot, hoewel ik het natuurlijk gewoon goed doe in dit debat!

De heer **Aptroot** (VVD): Ik zou bijna weer een schouderklopje geven!

De heer **Verhoeven** (D66): We moeten wel serieus blijven. Het is bijna reces, maar het is een serieus punt. Het staat overigens ook in een ander rapport met de titel «Wie ik ben en waar ik ga». Het openbaar vervoer dreigt langzaam ineem te krimpen door slecht beleid van een zichzelf versterkend mechanisme. Immers, slecht openbaar vervoer loopt leeg, omdat het voor steeds minder mensen een alternatief is voor de auto. Vervolgens worden bussen en treinen duurder en onrendabeler. Dat woord wordt altijd gebruikt door de beleidsmakers. Zij zeggen: het is niet meer rendabel. En dan volgen er dus bezuinigingen. Lijntjes worden geschrapt, frequenties worden verlaagd, waardoor het voor nog minder mensen uitkomst biedt om met het openbaar vervoer te gaan. Zo krijg je dus een neergaande spiraal. Daar maken wij ons zorgen over. Dit is belemmerend voor een grote groep mensen die gewoon aangewezen zijn op het openbaar vervoer. Dat is een grote groep, ongeveer 20% van de bevolking in Nederland. Deze mensen mogen, wat mijn fractie betreft, niet buitenspel komen te staan. Zij moeten ook naar hun werk, ook naar hun familie en ook naar hun vrienden kunnen reizen. Het openbaar vervoer is in dat opzicht hun levensader.

In combinatie met demografische ontwikkelingen die ik net al beschreef – krimp, groei, grote steden – vraagt dat bezuinigingsmechanisme om een aanscherpte, hernieuwde ov-visie. D66 vraagt de minister daarom om een pro-ov-visie op te stellen, met daarin de minimale kwaliteitsnormen voor het openbaar vervoer. Dat is een idee dat niet helemaal nieuw is, want in Vlaanderen zijn er bijvoorbeeld al minimumstandaarden benoemd voor de maximale afstand tot haltes en stations. Er is ook een onderscheid tussen vier typen gebieden, van grote steden tot buitengebied. Dat biedt gewoon een goed kader om te kijken wanneer het openbaar vervoer als het ware door het ijs zakt. Het in kaart brengen van een aantal relevante minimumstandaarden is wat ons betreft nuttig en nodig.

De vraag is dus, op welk ov-product kunnen alle Nederlanders – alle Nederlanders; dus ook de Nederlanders zonder auto – rekenen? Hoever moet je lopen voor een halte? Rijdt er ook na 19.00 uur nog een bus? En hoelang duurt het tot de volgende trein komt? Wij zouden graag ondergrenzen geformuleerd zien in een visie of een aanvullende actualisatie van de minister op het gebied van afstand tot haltes en stations, de dienstregeling en de frequentie binnen en buiten de spits, de fijnmazigheid en de reikwijdte van het ov-net en de benodigde bus- en treincapaciteit. Ik hoor daarop graag een reactie van de minister.

De heer **Bashir** (SP): De fractie van D66, met Verhoeven voorop, wil nu minimale kwaliteitseisen. Ik ben ontzettend blij met dit voorstel van de fractie van D66, maar ik ben tegelijkertijd ook ontzettend verbaasd. Dit voorstel is ook een voorstel van de SP. Dat heeft Emile Roemer samen met GroenLinks op 3 december 2008 ingediend. Toen heeft de fractie van D66 tegen dit voorstel gestemd. Ik ben dus benieuwd hoe D66 aan dat voortschrijdend inzicht komt. Of komt de wijsheid toch nog met de jaren?

De heer **Verhoeven** (D66): Dat laatste is sowieso het geval. Mag ik de heer Bashir vragen wanneer dat geweest is?

De heer **Bashir** (SP): In 2008.

De heer **Verhoeven** (D66): De heer Bashir heeft een punt. Het zal best waar zijn dat wij tegen gestemd hebben. Ik neem aan dat het net in iets andere bewoordingen was gesteld en dat er een reden was waarom wij het inhoudelijk niet steunden. Stel nu dat het precies hetzelfde idee was. Dan is het toch drie jaar geleden. En er is in drie jaar veel veranderd. Wij hebben het in ieder geval nu niet meer over de vogelaarwijken maar bijvoorbeeld over de krimpgebieden. Ik heb net die maatschappelijke en demografische dynamiek genoemd als één van de redenen waarom het zo belangrijk is om dit minimumniveau te onderhouden. Juist in de wat dunner bevolkte gebieden, die door die krimpontwikkeling steeds dunner bevolkt worden, is dit extra nodig geworden. Als wij terug waren gegaan in de tijd, dan hadden wij daar dus op een heel andere manier naar kunnen kijken. Nu kijken we er in ieder geval op een frisse manier naar. Ik hoop dat de SP ons ons voortschrijdend inzicht vergeeft. Ik geef de heer Bashir nu een kans om te zeggen dat dit inderdaad het geval is.

De heer **Bashir** (SP): Ik zal nooit zeggen dat iemand onze plannen niet mag overnemen. Ik zou zelfs aan het kabinet willen voorstellen om al onze plannen over te nemen. Dan is het natuurlijk helemaal mooi. Ik ben uiteraard blij met de D66-fractie aan mijn zijde.

De heer **Verhoeven** (D66): Dan strijden wij zij aan zij voor een beter openbaar vervoer waar dat mogelijk is.

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik wil de heer Verhoeven allereerst complimenteren met het feit dat zijn fractie op 3 december 2008 tegen de motie

van de heer Roemer heeft gestemd. Destijds was een van de overwegingen dat lokale overheden heel goed in staat zijn om een afweging te maken die van belang is in hun regio. In het proefschrift van zijn collega staat ook dat in de regio's juist maatwerk moet worden geboden. Dat sprak mij aan. Mijn vraag is waarom de fractie van D66 nu op de stoel van de gemeenteraad van bijvoorbeeld Amsterdam gaat zitten.

De heer **Verhoeven** (D66): Ik zit nu acht maanden in de oppositie. Er zijn twee mechanismen – twee trucjes zou ik bijna willen zeggen – waar de meeste voorstellen die vanuit de oppositie worden gedaan in deze commissie op worden afgerekend. Dat is allereerst de opvatting dat het allemaal onnodige rompslomp, regelgeving en bureaucratie oplevert. De heer Aptroot heeft er zo nu en dan een handje van om alles in dat kader te plaatsen. Dat is voorts de opmerking dat we op de stoel van de gemeenteraad zouden gaan zitten. Ik vraag hier natuurlijk niet om een staalhard kader, opgelegd vanuit de centrale landsoverheid, om de gemeenten tot een bepaald niveau te brengen. Ik vraag om een kader, een bandbreedte, een ondergrens die je zou kunnen aangeven op een landelijk niveau. Dat kun je immers op gemeentelijk niveau wel doen, maar het is veel beter als je daar ook op landelijk niveau naar kijkt. Die ondergrens gebruik je vervolgens als handvat om toekomstige bezuinigingen op een goede manier in te vullen. Die bezuinigingen komen er immers aan. En dan moeten er lijntjes geschrapt worden en dan moeten grote bussen vervangen worden door kleine busjes. Dit is dus niet het opleggen van bepaalde dingen aan lagere overheden. Nee, dit is gewoon in kaart brengen waar Nederland op het gebied van openbaar vervoer, gezien de demografische ontwikkelingen, behoefte aan heeft. Dat is de bedoeling. U mag best twijfelen, maar u mag niet twijfelen omdat u denkt dat wij op de stoel van de lokale overheden willen gaan zitten.

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik heb dat proefschrift van uw collega met veel belangstelling gelezen. Wat ik de kracht vond, was juist het maatwerk op lokaal niveau. Ik heb het gevoel dat we daaraan voorbijgaan op het moment dat wij hier in Den Haag allerlei normen gaan stellen. Laten we heel nuchter zijn. De situatie in Friesland is een andere dan die in de Randstad. En zo hebben we ook allerlei tussengebieden. Ik probeer uw op zichzelf lovenswaardige initiatief praktisch te vertalen. Tot nu toe lukt me dat niet. Laat ik het dan zo kort formuleren!

De heer **Verhoeven** (D66): Als u dat in een vraagvorm had gezegd, dan had ik het antwoord gegeven dat het nadrukkelijk niet de bedoeling is om een norm op te leggen. Het is een bandbreedte, een minimumkwaliteitseis. Maar dat kun je natuurlijk altijd weer op een bepaalde manier regionaal invullen. Wij willen gewoon dat iemand die in Nederland woont, ongeacht of die persoon in de Randstad woont of in Friesland, van een bepaald minimum op aan kan. Daar mag gewoon niet onder gekomen worden. Ik denk dat het CDA ook zo'n minimum zou kennen. Of zegt het CDA: wij vinden dat er in sommige gebieden van Nederland helemaal geen openbaar vervoer nodig is, want dat is dan de maat van dat gebied? Daar geloof ik niet in. In die zin hoeft het elkaar echt niet te bijten. Zo zou u het eventueel ook kunnen bekijken.

De **voorzitter**: Ik ga ervan uit dat de heer Haverkamp daar straks in zijn eigen betoog in eerste termijn antwoord op geeft.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Wij zijn positief over de ontwikkelingen met betrekking tot grensoverschrijdend regionaal vervoer. De minister maakt ook duidelijk dat we voortgang maken met informatievoorziening ten behoeve van de reizigers, lage tarieven waar geen grenstoeslag in zit, de mogelijkheid om online tickets te kopen en nieuwe

verbindingen. Wij zouden op een enkel punt nog wel iets harder willen gaan. Daar heb ik dan ook vragen over. De minister schrijft dat zij voor de nieuwe vervoersconcessie voor het hoofdrailnet denkt aan een inspanningsverplichting voor het aanbieden van grensoverschrijdend vervoer op grensoverschrijdende trajecten. Wij zouden eigenlijk geen inspanningsverplichting willen, maar een resultaatsverplichting. Wij vinden eigenlijk dat grensoverschrijdend vervoer belangrijk is en wij vinden dat dit dan zou moeten plaatsvinden tot het eerstvolgende echt grote overstapstation. Dan denk ik dus aan een hsl-, tgv- of IC-station, in ieder geval aan iets intercityachtigs. In Europa is bij het grensoverschrijdend vervoer zo geregeld dat je tot één stationnetje na de grens mag doorrijden. Zouden we dat Europees recht voor de vervoerders niet kunnen verlengen tot het eerstvolgende echt grote overstapstation, zoals ik dat ook op het hoofdrailnet zou willen?

Wij hebben eerder met elkaar gesproken over de lijn Heerlen–Herzogenrath. Volgens mij was dat een initiatief, een motie van andere fracties. Ten behoeve van spoorverdubbeling en elektrificatie schijnt in 2009 een opdracht te zijn gegeven aan ProRail, maar er komt geen voorstel. Ik denk dat we een voorstel moeten hebben om te beoordelen of het geld dat gereserveerd is bij het Rijk, de provincie en de regio, voldoende is en wanneer er kan worden gebouwd. Kan de minister geen datum bij ProRail neerleggen en zeggen dat er binnen twee, drie maanden een voorstel moet komen? Dan kan in ieder geval de minister het beoordelen en dan kunnen wij het beoordelen.

Wij hebben begrepen dat er een heel interessant iets is in de euregio in Limburg. Daar worden dagtickets voor de euregio verkocht waarmee men voor een bepaald bedrag, naar ik meen € 16,50, alle lijnen van het openbaar vervoer kan gebruiken. Ze hebben met elkaar een sympathiek initiatief genomen. Degene die de kaartjes verkoopt, mag de opbrengst houden. De opbrengsten hoeven niet te worden verrekend, want dat zou weer allemaal ambtenaren, software en een heleboel werk met zich brengen. Nu heb ik uit Limburg vernomen dat de NS de euregotickets wel verkoopt, maar dat de euregotickets bij de NS niet geldig zouden zijn. Als dat verhaal klopt, dan vind ik dat niet kunnen. Als je de kaartjes meeverkoopt en de opbrengst in je zak steekt, moet je ook de prestatie leveren. Anders gaat het immers ten koste van de andere vervoerders en ten koste van de reizigers, die dan toch nog een keer extra moeten betalen of een bepaalde lijn niet kunnen gebruiken. Wil de minister dit uitzoeken? Als het klopt, wil zij dan de opdracht geven dat in ieder geval iedereen fair meedoet?

De inhoud van het rapport «Het belang van openbaar vervoer, de maatschappelijke effecten op een rij» van het KiM en het CPB is, eerlijk gezegd, wat schokkender dan ik had verwacht. We weten best dat het openbaar vervoer relatief laag scoort. Dat hoeven we ook niet te dramatiseren. Er wordt gesproken over 5% van de verplaatsingen en 11% van de reizigerskilometers. Het was tien tot vijftien jaar geleden 13% van de reizigerskilometers. De laatste jaren was het al 12% en het schijnt nu gezakt te zijn naar 11%. Het valt mij in dat rapport ook op dat openbaar vervoer niet beter scoort bij groepen als ouderen, mensen met een handicap of mensen met een laag inkomen. In het rapport wordt voorts aangegeven dat je slim moet zoeken naar welvaartsvolgende ov-projecten. Het is overigens positief dat reizigerskilometers in het openbaar vervoer de helft van de hinder voor de omgeving geven ten opzichte van reizigerskilometers in de auto. Dat zeg ik er ook maar even eerlijk bij.

De VVD-fractie is in ieder geval van mening dat beide vormen van vervoer in dit land hard nodig zijn. Sommige mensen kunnen of willen geen gebruik maken van de auto, maar het zou ook niet goed zijn als dat kleine deel dat met het openbaar vervoer gaat, ook nog eens in de auto stapt. Dan hebben we een probleem. We denken wel dat het goed zou zijn om

uit het rapport de conclusie te trekken dat we als het gaat om de kosten-batenanalyse, echt moeten kijken hoe nieuwe investeringen, inclusief investeringslasten, uitpakken. Daarbij moet alles worden meegerekend. Ik wil daarbij niet tornen aan het budget voor openbaar vervoer, maar ik vind wel dat we aan de hand van een goede kosten-batenanalyse moeten kijken wat de beste projecten zijn, zodat we in ieder geval daarmee de belangrijkste vervoersstromen, de belangrijkste verbindingen, goed kunnen bedienen.

Mijn volgende punt staat eigenlijk haaks op het voorstel van de heer Verhoeven. Ik heb het interview in Het Financieele Dagblad met de directeurs van de drie stadsvervoersbedrijven gelezen. Zij zeggen dat ze gek worden van de politiek die hun normen oplegt, zoals de heer Verhoeven altijd wil. Hij spreekt over haltes binnen zoveel meter van een woning en minimale frequenties. Zij zeggen zelf: door die strakke normeringen moeten wij lijnen in stand houden. In Amsterdam is er zelfs een buslijn waar 20 reizigers per dag gebruik van maken. Dat betekent dat die bus, die bijna altijd leeg is, van de politiek de hele dag moet rijden. Dat maakt het openbaar vervoer ontzettend duur. Daarmee blokkeren we andere lijnen, daarmee blokkeren we een betere invulling en een betere frequentie. Zou de minister niet het tegenovergestelde willen doen van wat de heer Verhoeven heeft gevraagd? Zou zij niet juist maatwerk willen bevorderen, waarbij er bij elke lijn wordt gekeken naar de noodzaak ervan. Als die er is, moet vervolgens worden bepaald wat de beste invulling is. De ene lijn moet dan tot 24.00 uur doorrijden en de andere moet misschien om 20.00 uur stoppen.

Ik heb ten slotte nog een vraag. Wanneer kunnen we het voorstel met betrekking tot de Randstadautoriteit voor openbaar vervoer tegemoet zien?

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. De Kamer heeft de motie van de leden Bashir, Van Gent en Dijksma aangenomen waarin staat dat de regering alles binnen haar mogelijkheden moet doen om de fusie tussen Transdev en Veolia te blokkeren. Deze motie werd op 1 februari van dit jaar ingediend en snel daarna aangenomen. Na een tijdje hoorden wij pas dat deze bedrijven al gefuseerd waren. Dat was dus in strijd met de aangenomen motie. Pas na de fusie kreeg de Kamer een brief waarin de minister aangaf dat de motie juridisch niet uitvoerbaar was. Ik vind dit merkwaardig, want in de motie wordt niet alleen gevraagd om de fusie juridisch te blokkeren – de Staat heeft immers een gouden aandeel in Connexxion – maar in de motie wordt ook gevraagd om alles in het werk te stellen om de fusie tegen te houden. Dit kunnen dus gesprekken zijn met beide bedrijven, maar ook met verantwoordelijke instanties zoals de NMa en de Europese Commissie. Mijn vraag is dan ook: hoe heeft de minister geprobeerd de motie uit te voeren? Heeft zij überhaupt iets gedaan of was de minister vanaf het begin eigenlijk al niet van plan om de motie uit te voeren? Met andere woorden, heeft de minister de motie wel serieus genomen?

Nu de fusie rond is, krijgen we één grote marktpartij oftewel een monopolie. En dat terwijl het nu al erg genoeg is! Er is nu al geen markt. Er zijn vanaf 2009 een aantal concessies geweest. In drie regio's waren er maar twee marktpartijen die het openbaar vervoer wilden verzorgen. En, echt waar, in drie andere regio's heeft maar één partij zich ingeschreven. Kortom, er is geen marktwerking.

De heer **Aptroot** (VVD): Wij hebben de motie niet gesteund, maar aangenomen moties moeten wel worden uitgevoerd. We horen wel hoe de minister dat heeft geprobeerd. Volgens de brief kon de motie niet worden uitgevoerd. De basis van de motie was dat er straks één grote partij komt, dat er dus geen concurrentie is. Hoe verklaart de heer Bashir dan dat in het Noord-Hollandse Waterland een nieuwe vervoerder de

concessie heeft gekregen? Ik heb me laten uitleggen dat het eigenlijk heel gemakkelijk is om een concessie te verkrijgen. De medewerkers neem je over en een paar bussen zijn zo gekocht. Er is dus een volstrekt nieuwe buitenlandse marktpartij in Noord-Holland. Bewijst dat niet dat er echt wel sprake kan zijn en ook is van marktwerking?

De heer **Bashir** (SP): Er heeft zich inderdaad één nieuwe partij in Noord-Holland gemeld. Ik stel echter tegelijkertijd vast dat in drie andere regio's zich maar één partij gemeld heeft. Dan is er geen marktwerking. In drie andere regio's hebben zich maar twee marktpartijen aangemeld. Straks zullen twee grote bedrijven die nu al een heel groot gedeelte van de markt beheersen samengaan, met als gevolg dat we straks in nog meer regio's aangewezen zijn op één marktpartij. Dat betekent in feite gewoon dat er geen markt is.

De heer **Aptroot** (VVD): Volgens mij zijn de regels zoals die worden genoemd, volstrekt onjuist. Het is wel zo dat er bij aanbestedingen soms een fout is gemaakt. De bestaande concessiehouder zou eventueel ook verlenging kunnen krijgen. Dat moet ook worden meegerekend. Ik wil graag een reactie van de heer Bashir op mijn opmerking dat het dus kennelijk mogelijk is voor een nieuwe partij om zo te starten en een concessie te verkrijgen. Hoe verklaart hij dat nu in relatie tot zijn eerdere opmerkingen dat er alleen maar minder bedrijven komen? De realiteit is dus anders. Ik heb al gehoord dat er meer buitenlandse bedrijven de Nederlandse markt op willen.

De heer **Bashir** (SP): Ik pas ervoor om hier een welles-nietesdiscussie te voeren over de vraag over de cijfers kloppen. Ik wil verwijzen naar de brief die de minister zelf heeft geschreven naar aanleiding van onze motie. In deze brief is zij ook ingegaan op cijfers waaruit blijkt dat er in een aantal regio's helemaal geen sprake van marktwerking is. Het is inderdaad waar dat één partij zich in Noord-Holland gemeld heeft. Je zult zien dat partijen zich inschrijven om de markt te beheersen op plekken waar nu een beetje winst gemaakt kan worden, waar sprake kan zijn van rendement. Op plekken waar openbaar vervoer zogenaamd onrendabel is, maar waar ook gewoon mensen wonen die van het openbaar vervoer gebruik willen maken, zul je helaas zien dat steeds minder partijen zich inschrijven. Dat betekent in feite dat de marktwerking zoals de VVD die graag wil zien, helaas gefaald heeft.

Voorzitter. Ik vervolg mijn betoog. Dit overleg heet vandaag het algemeen overleg over het openbaar vervoer. Helaas moet ik vandaag het geluid van een noodklok laten horen. Of erger nog: het geluid van een luchtalarm. Dat klinkt natuurlijk heftig, maar ik kan op basis van alle plannen van dit kabinet niets anders concluderen dan dat een luchtalarm op zijn plaats is. Dit kabinet lijkt namelijk met steun van de PVV de oorlog verklaard te hebben aan goed openbaar vervoer. De eerste plannen van dit kabinet waren eind vorig jaar op papier al erg. Er wordt enorm gesneden in de brede doeluitkering. Dat is het geld waarmee regio's het openbaar vervoer moeten betalen. Die hebben door dit kabinet straks ieder jaar 200 mln. minder te besteden aan goed openbaar vervoer. De drie grote steden Amsterdam, Rotterdam en Den Haag krijgen daar nog eens een onzinnige extra grote boete van 120 mln. per jaar overheen. Dat betekent volgens de lokale bestuurders – allemaal VVD-wethouders – dat er 40% minder openbaar vervoer zal zijn. Dat is onverklaarbaar, te meer daar de minister zich baseert op oude cijfers. Sommige bezuinigingen zijn al lang en breed gehaald. Maar bovenop die fout van 120 mln. komt nog eens de belachelijke verplichting dat we onze laatste drie regionale vervoersbedrijven moeten verpatzen. De monopolist waar ik het net over had, mag blijkbaar straks ook deze gebieden overnemen.

Daar stopt helaas deze genadeloze aanval op het openbaar vervoer nog niet. Ook de NS moet eraan geloven. De gebruikersvergoeding wordt met 60 mln. per jaar verhoogd. Dat wordt regelrecht doorberekend in de prijs van het treinkaartje. Daarnaast is het ieder jaar gebruikelijk geweest om de bijdrage voor het openbaar vervoer te corrigeren aan de hand van de inflatie. Wij lezen in de antwoorden op vragen van de heer Slob echter dat de minister heeft besloten om ook hiermee te stoppen. Dat betekent effectief nog eens zo'n 2% minder per jaar voor het openbaar vervoer. Dit zijn alleen nog maar de plannen die nu al bekend zijn. Ik vrees dat we met dit kabinet en met de gedoogpartner nog veel meer aanvallen op goed openbaar vervoer kunnen verwachten. Ik rond dan ook af met de volgende vraag aan de minister. Wij hebben als Kamer recht op een eerlijk antwoord op die vraag. Welke andere bezuinigingen op het openbaar vervoer kunnen wij nog verwachten?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik wil vanavond met een ander onderwerp beginnen. Dat heeft natuurlijk wel te maken met het openbaar vervoer. Wij hebben onlangs gesproken over het voornemen van de Nederlandse Spoorwegen om een avondspits te introduceren. Daar is veel over te doen. Ik denk ook dat je geen helderziende hoeft te zijn om te voorspellen dat stads- en streekvervoerders uiteindelijk ook met dergelijke plannen op de proppen komen. De fractie van GroenLinks is daar niet heel erg enthousiast over. Sterker nog, wij zijn er nog niet van overtuigd dat dit per se noodzakelijk is en echt bijdraagt aan een beter openbaar vervoer.

De fractie van GroenLinks heeft echter wel oog voor de wens van vervoerders om de daluren beter bezet te krijgen. Ik wil best met hen meedenken en denk dat de overheid daarbij ook van dienst kan zijn. Tijdens de spits is niet minder dan 30% van de reizigers student. Die studenten zitten daar gewoon omdat ze op weg zijn naar hun onderwijsinstellingen. Ik stel de volgende deal voor. Instellingen in het hoger onderwijs nemen hun medeverantwoordelijkheid voor de mobiliteitsproblemen in Nederland en verschuiven de aanvangstijden van het onderwijs naar 10.00 uur of 10.30 uur in de ochtend. Studenten zullen dan later naar hun onderwijsinstellingen gaan, wat de spits flink zal ontlasten. Daarnaast sluit de Rijksoverheid een grote deal met de ov-bedrijven en krijgen alle personeelsleden een gunstig dalurenabonnement.

Ik zou heel graag zien dat de minister van Infrastructuur deze suggestie met haar collega van Onderwijs bespreekt, want het zou het openbaar vervoer echt geweldig veel lucht geven in de spits. Ik realiseer me wel dat dit een ingrijpend voorstel is, maar het is daarom nog niet minder interessant. Integendeel! Nog even voor de helderheid: studenten mogen natuurlijk wel in de spits blijven reizen, maar zij hoeven dat niet meer omdat de tijden gewoon wat meer gespreid worden. Ik hoor graag een reactie van de minister op dit punt.

Ik kom nu te spreken over het rapport «Het belang van openbaar vervoer, de maatschappelijke effecten op een rij». Dit interessante rapport van het Kennisinstituut voor Mobiliteit en het Centraal Planbureau staat ook op de agenda van dit verzamel-ao. Het is alweer een tijdje geleden verschenen, maar het is nog steeds hoogst actueel. Ik wil er een punt uitlichten, namelijk de belangrijke rol die het openbaar vervoer speelt in de spits. In het rapport staat dat het aandeel van het openbaar vervoer in de vijf grote stedelijke agglomeraties – dat is dan de G4 plus Eindhoven – in de ochtendspits nu al 40% is tegenover 54% auto. Een substantieel deel van deze ov-gebruikers heeft ook nog eens een auto ter beschikking. Dat zijn dus allemaal latente weggebruikers. In het regeerakkoord krijgt het verbeteren van de bereikbaarheid van de Randstad – en daar reken ik Eindhoven dan ook maar even bij – grote prioriteit. Als je vervolgens weet dat niet minder dan 40% van de reizigers in het openbaar vervoer naar en binnen de agglomeraties reist, dan noem ik de op handen zijnde bezuini-

gingen in het stads- en streekvervoer onverantwoord. Ik vind de eenzijdige keuze van dit kabinet voor investeringen in asfalt terwijl er geschraapt en geschaafd wordt bij het openbaar vervoer onverantwoord als je ziet hoeveel mensen daar gebruik van maken, juist in de spits in de grote steden. Ik stel dat het kabinet de bereikbaarheid van de grote steden met de grote bezuinigingen ondermijnt en hoor graag van de minister waarom ik dat verkeerd zie. Vindt de minister het nog steeds zo'n geweldig plan om 120 mln. extra weg te halen bij Rotterdam, Amsterdam en Den Haag of hebben we inmiddels het goede nieuws te melden dat de VVD-wethouders aldaar de minister op andere gedachten hebben gebracht? Ook op dit punt hoor ik graag een reactie.

Nu we met het rapport van het KiM en het CPB in de hand vrij goed weten wie er zoal van het openbaar vervoer gebruikmaken en wat daarvan het maatschappelijke nut is, zou ik eigenlijk willen vragen om een vergelijkbare studie voor de weg. Dat zou dan bijvoorbeeld kunnen heten «Het belang van wegverbredingen, de maatschappelijke effecten op een rij». Wat heeft het beleid van twintig jaar weginvesteringen eigenlijk opgeleverd? Wat was de reistijdwinst per automobilist, welk deel van de bevolking heeft ervan geprofiteerd en wie maken er gebruik van? Wat waren de neveneffecten? Dat zijn vragen die in deze tijden van financiële krapte erg relevant zijn. Ik hoor graag een reactie op deze suggestie. Ik sluit mij aan bij de opmerkingen van de heer Bashir over Veolia en Connexxion. Ik kan zijn betoog op dat punt eigenlijk volledig onderschrijven.

Mijn laatste opmerking heeft te maken met het inbouwen van een lift. Vorig jaar bij de begrotingsbehandeling is op aandringen van mevrouw Prommenschenkel, met wie diverse Kamerleden toen hebben gesproken, gezegd dat we zouden kijken of bestaande treinen toch eerder toegankelijk kunnen worden gemaakt. De minister heeft toen toegezegd dat zij de haalbaarheid daarvan zou laten onderzoeken. Zij heeft ook gezegd dat zij daarover in het voorjaar zou rapporteren. Wij hebben daar echter tot nu toe nog niets over gehoord. Hoe staat het daarmee? Het was immers een heel interessante suggestie die wij destijds hebben gekregen.

De **voorzitter**: Voordat ik het woord geef aan de laatste spreker van de Kamer in eerste termijn, meld ik dat de heer De Jong heeft laten weten dat hij niet meer zal kunnen aanschuiven bij dit algemeen overleg.

De heer **Haverkamp** (CDA): Voorzitter. Ik wil beginnen met het grensoverschrijdend vervoer. Het is goed dat de minister in het spoor blijft zoals dat is ingezet met de initiatiefnota's die onder andere door mijn fractie en die van de ChristenUnie zijn ingediend. Wij zetten wel vraagtekens bij de inspanningsverplichting in de nieuwe vervoersconcessie voor het hoofdrailnet per 1 januari 2015 voor het aanbieden van treindiensten op grensoverschrijdende trajecten. De CDA-fractie gaat liever voor een resultaatverplichting, en dan ook voor intercity's bijvoorbeeld naar Luik, Aken en Düsseldorf. Wij zijn tevreden met de reactie van de minister dat het aan de regio's is om te overwegen om hun bevoegdheden te bundelen in een grensoverschrijdende vervoersautoriteit. Dan moet die vervoersautoriteit ook wel iets te regelen hebben. De minister zou vóór 1 mei reageren op het plan van de Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland. Als wij serieus inzetten op zo'n vervoersautoriteit, dan zouden wij ons kunnen voorstellen dat onder Weert bijvoorbeeld een duidelijke regiefunctie komt te liggen voor de provincie Limburg.

De minister heeft met betrekking tot de businesscase Eindhoven-Venlo-Duisburg aangegeven dat er overleg is tussen de verschillende partijen. Wij hebben begrepen dat dit overleg sinds januari gestaakt is. De vraag is even hoe we daarmee verder gaan. Het kan, wat ons betreft, niet wachten op de nieuwe concessie voor het hoofdrailnet.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Over welke regio heeft de heer Haverkamp het?

De heer **Haverkamp** (CDA): U hebt Kamervragen van mij beantwoord. Die gingen onder andere over Eindhoven-Venlo-Duisburg en Eindhoven-Heerlen-Aken. U geeft aan dat er overleg wordt gevoerd. Wij hebben echter begrepen dat het overleg sinds januari niet meer plaatsvindt. Wij hebben het gevoel dat er sinds januari genoeg tijd is geweest om wel te overleggen.

Rover is vrij kritisch over de tariefstelling voor grensoverschrijdend verkeer. Aangezien we met elkaar toch de Reiziger met een hoofdletter R willen schrijven, wil ik aandacht vragen voor de motie-Mastwijk/Anker die volgens Rover niet is uitgevoerd terwijl de minister aangeeft dat dit wel het geval is. Wij delen dat. Rover geeft aan dat de reiziger niet die ervaringen heeft met het euregioticket. Ik sluit wat dit betreft ook aan bij de woorden van collega Aptroot.

Ik kom te spreken over de aanbesteding van de werkzaamheden op het traject Heerlen–Herzogenrath. Het is wellicht aardig om in het kader van het werkbezoek van de nieuwe directeur van ProRail aan die regio te kijken wat er is gebeurd sinds 2009. De minister heeft in de stukken aangegeven dat er op dit moment een budget van 20 mln. is. De inschatting is alleen dat 20 mln. waarschijnlijk onvoldoende is. Er lopen ook allerlei Europese programma's, zoals TEN-T (Trans European Transport Networks). Is het een idee om daar een aanvraag voor in te dienen?

Wij hebben vanmiddag al een overleg over de ov-chipkaart gevoerd. Het kan bijna niet dat er na dat debat van vanmiddag nog mensen zijn die enthousiast zijn over de ov-chipkaart. Het is natuurlijk jammer dat collega De Jong er niet is. Vooral het grensoverschrijdend verkeer zal hem als PVV'er hebben aangesproken. Door Rover wordt aangegeven dat iemand die vanuit het buitenland in Nederland gebruik wil maken van een ov-chipkaart, niet de juiste rekening heeft. Ik heb daar in een eerder debat al aandacht voor gevraagd. Wil de minister dat opnemen met TLS (Trans Link Systems)?

De ambtsvoorganger van de minister heeft het initiatief genomen tot een masterclass inzake aanbestedingen van het regionaal ov. Zal daar nog een update van plaatsvinden, met name richting de G3? We zijn erg benieuwd hoe de overleggen lopen. Ik sluit op dat punt aan bij de woorden van collega Aptroot. Wij begrijpen uit gesprekken met vervoersbedrijven dat zij af en toe horendol worden van alle eisen die vanuit de politiek worden neergelegd. Zij zeggen: laat ons nu gewoon vervoeren. Of het nu een gemeentelijk vervoersbedrijf is of een commercieel bedrijf, daar zit toch vaak kennis en kunde. Ik vraag aandacht voor de opvatting: het gaat om datgene wat uit de uitlaat komt, en niet om datgene wat in de tank gaat. Als we het dan toch over het landelijk beleid hebben, dan vind ik dat een heel belangrijk punt dat in de aanbesteding moet worden meegenomen. Ik kom te spreken over de publicatie van het CPB en het KiM. Het is een uitgebreid en diepgaand verhaal. Ik zal daar met het oog op de beperkte spreektijd niet uitgebreid op ingaan. Ik vraag alleen of de minister de informatievoorziening met betrekking tot de gecombineerde reis ov/auto wil meenemen in de studie die is toegezegd. Ik sluit aan bij de vragen en de opmerkingen van de heer Monasch over de kba (kosten-batenanalyse). Op blz. 19 wordt gesproken over slim zoeken om te komen tot rendabele ov-projecten. Wat wordt verstaan onder dat slim zoeken?

De heer **Verhoeven** (D66): Los van het feit dat de VVD niet begrijpt dat ons voorstel niet gaat over normen, maar over richtlijnen en bandbreedtes en los van het feit dat ons voorstel maatwerk op regionaal niveau juist kan bevorderen, wil ik toch nog even het volgende opmerken. De heer Haverkamp zegt dat gemeenten over hun eigen buslijnen gaan. Ik

neem hem even mee naar een vergelijkbare situatie in de ruimtelijke ordening. Wij zeggen altijd dat gemeenten daarover moeten gaan, dat zij over hun eigen bouwbeleid gaan. In de afgelopen tien jaar hebben wij al die gemeenten zien bouwen voor leegstand, omdat er geen afstemming was en omdat er geen richtlijnen waren. We hebben nu ineens allemaal overbenutting. Hoe reageert de heer Haverkamp op mijn stelling dat gemeenten helemaal niet altijd zonder een bepaalde richtlijn kunnen op het moment dat het over dit soort zaken gaat?

De heer **Haverkamp** (CDA): Ook in de ruimtelijke ordening gelden bandbreedtes. Die gelden vooral in regionaal verband. Wij hebben niet voor niets in dit coalitieakkoord afgesproken dat juist de provincies een heel duidelijke rol hebben bij de coördinatie van ruimtelijke ordening. Als je die lijn doortrekt naar openbaar vervoer, dan zul je zien dat er in bepaalde regio's juist voor de provincie een regierol ligt. Ik kom zelf uit de mooie provincie Noord-Holland. Het zou raar zijn als in het gebied Gooi- en Vechtstreek alle elf gemeenten individueel normen gaan opstellen voor busvervoer. Ik kan me heel goed voorstellen dat vanuit de provincie Noord-Holland gezegd wordt dat zij bepaalde dingen aanbiedt. Laat het dan alleen ook grotendeels aan de vervoerder over! Ik heb uit het voorstel van de heer Verhoeven begrepen dat wij hier bepaalde eisen zouden stellen, bijvoorbeeld dat bushaltes zich binnen een bepaalde afstand van huizen moeten bevinden. Alleen al in de Gooi- en Vechtstreek maakt het heel veel uit of je in Hilversum woont of in de mooie gemeente Nederhorst den Berg. Bij ons is de afstand tot een bushalte soms 2 km, want het is gewoon onrendabel om een bus door het hele dorp te laten rijden. Dat maatwerk moet bij de gemeenten blijven liggen. Ik heb het gevoel dat daar de beste afweging kan plaatsvinden. Daar vindt ook de afrekening door de bewoners plaats. Wij kunnen dat op landelijk niveau niet afspreken.

De heer **Verhoeven** (D66): De heer Haverkamp gebruikt nu ook weer het woord «rendabel». Ik wil het met hem wel eens hebben over «maatschappelijk rendabel». Je kunt wel zeggen: we schrappen elke buslijn waarvan niet genoeg gebruik wordt gemaakt en dat laten we aan de gemeenten over, maar dan krijg je natuurlijk wel de situatie die ik in mijn inbreng al geschetst heb. Dan zal er sprake zijn van een vicieuze cirkel. Immers, hoe slechter het ov, hoe minder mensen het kunnen gaan gebruiken. Je moet die cirkel op een bepaalde manier doorbreken, door als landelijke overheid in ieder geval een soort ondergrens te schetsen, die vervolgens best op regionaal of provinciaal niveau kan worden toegepast. Is het niet heel verstandig om dat op die manier te bekijken, mits dat met maatwerk kan?

De heer **Haverkamp** (CDA): Dat is een buitengewoon interessante toevoeging van de heer Verhoeven: maatwerk. Dat is waar ik ook voor pleit. Een situatie in Friesland laat zich niet vergelijken met de situatie in Rotterdam. Dus laat het ook aan gemeenten over om dat maatwerk te bieden. Ik ben blij dat de heer Verhoeven ons met zijn laatste opmerking nader tot elkaar heeft gebracht en dat wij het erover eens zijn dat maatwerk noodzakelijk is.

De heer **Monasch** (PvdA): Als u vindt dat de gemeente Rotterdam maatwerk moet kunnen bieden in het openbaar vervoer, waarom laat u dan niet de inrichting van het openbaar vervoer aan de gemeente Rotterdam zelf over? Waarom stelt u dan geen private aanbestedingsprocedure verplicht?

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik vroeg niet voor niets aan de minister of de masterclass aanbesteden opnieuw gegeven kan worden voor de G3. Wij vinden inderdaad dat zij de aanbesteding mogen vormgeven.

De heer **Monasch** (PvdA): Ik begrijp dat het voor het CDA vanaf heden denkbaar is dat er uiteindelijk gewoon ondershands wordt aanbesteed door de gemeenten. Als ik de woorden van de heer Haverkamp goed begrijp, behoort dat tot de mogelijkheden.

De heer **Haverkamp** (CDA): De gemeente gaat over de openbare aanbesteding.

De heer **Monasch** (PvdA): U bent nu gewoon uzelf aan het tegenspreken.

De heer **Haverkamp** (CDA): Wat ons betreft, mag de gemeente de openbare aanbesteding zo invullen als zij denkt dat het noodzakelijk is voor de inwoners van Rotterdam.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Ik wil beginnen met het grensoverschrijdend vervoer. Dat is een belangrijk onderwerp. In het regeerakkoord is opgenomen dat wij de bereikbaarheid van de grensregio's voor het treinverkeer graag willen verbeteren. Daar kunnen diverse redenen aan ten grondslag liggen, onder andere de trek over de grens waarbij mensen wonen in het ene land en werken en recreëren in het andere land. Ik heb in mijn brief van 7 maart aangegeven op welke manieren ik dat vorm wil geven. Ik ben daar dus, net zoals de commissie, enthousiast over.

Er is een aantal vragen over dit onderwerp gesteld, onder andere met het doel om een en ander nog wat aan te scherpen. De heer Aptroot heeft gevraagd om het recht op grensoverschrijdend vervoer binnen de EU te bepleiten. Dit zou allereerst met de Duitse en Belgische collega's moeten worden geregeld. De heer Aptroot vindt voorts dat het recht op grensoverschrijdend vervoer zou moeten gelden tot het eerstvolgende IC (Intercity)- of hsl (hogesnelheidslijn)-station. Dit wordt door de EU en dus ook door mijn ambtsgenoten in andere landen onderschreven. Grensoverschrijdend vervoer is via de nieuwe EU-regels, de PSO (Public Service Obligations)-verordening en de liberaliseringsrichtlijn grensoverschrijdend spoorvervoer mogelijk gemaakt en vergemakkelijkt. Dat moet nu ook van de grond komen. De regelgeving biedt in ieder geval daartoe de mogelijkheid. Het is ook niet voor niets onderdeel van het regeerakkoord. Wij zijn er dus enthousiast mee bezig. Ik vind het ook een prima idee om dit nog eens extra bij mijn collega's in Duitsland en België te bepleiten. Er moet natuurlijk wel vraag naar zijn. Er zijn goede voorbeelden, zoals het traject Enschede-Gronau. Dat wil natuurlijk niet zeggen dat alle grensoverschrijdende diensten een succes zullen worden. Wij zetten er echter zeker op in.

Dat geldt ook voor het overleg over de verbinding Eindhoven-Venlo-Aken. Wij zijn er zelf enthousiast over. Duitsland is zich op dit moment aan het beraden. Misschien dat er daarom even sprake was van stilstand in de discussie. Ik heb in ieder geval begrepen dat twee weken geleden nog overleg heeft plaatsgevonden naar aanleiding van de onderzoeksresultaten over de verbetermogelijkheden. In het bestuurlijk overleg MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport) zal ik dit voorjaar ook nog met de regio hierover spreken. Uiteindelijk moet een buurland het natuurlijk ook altijd wel willen. Zeker als zo'n land moet meebetalen, zit het er soms net iets anders in dan wanneer dat niet het geval is.

Er is gevraagd of wij grensoverschrijdend vervoer ook onderdeel van de vervoersconcessie voor het hoofdrailnet maken en hoe wij omgaan met resultaatverplichting versus inspanningsverplichting. Met het

amendement dat de heer Slob ooit ingediend heeft, wordt het ook mogelijk gemaakt om buitenlandse busstations per 2015 op te nemen in de concessie. Daarvoor is wel instemming van de buurlanden nodig. Ik kan moeilijk iets eisen van een uitvoerder van de vervoersconcessie als een buurland vervolgens aangeeft dat die uitvoerder daar niet welkom is, als een buurland dat dus vervolgens niet toestaat. Daarom wil ik dit ook meenemen in de gesprekken over de nieuwe concessie. Met een inspanningsverplichting wordt misschien de suggestie gewekt dat ik geen resultaat wil behalen. Ik wil heel graag op dat vlak resultaat behalen, maar ik heb wel altijd nog het buurland nodig. Ik zal in ieder geval met de buurlanden in overleg treden om een en ander te faciliteren. Ik kan ze echter niet dwingen. Dat is mijn enige twijfel er nog bij. Er is gevraagd of ik de NS wil opdragen om de opbrengst van de afgelopen jaren van het euregoticket uit te betalen aan de collega-vervoerders. Ik heb geen aanwijzingen dat er problemen zijn tussen de vervoerders over de verdeling van deze inkomsten, maar ik hoor het graag als het anders is. Deze opbrengsten worden door de vervoerders verdeeld via meten in de trein. Die blijven dus niet achter bij de vervoerder die de tickets verkoopt. De NS accepteert de tickets overigens wel op een aantal korte verbindingen, bijvoorbeeld op de lijn Maastricht-Maastricht Randwijck en bij de onderaannemers NMBS (Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen) en de DB (Deutsche Bahn) op de verbindingen Heerlen-Aken en Maastricht-grens. Ik heb dus niet het signaal dat er bij die verdeling sprake is van een probleem. Ik zal met de NS in overleg blijven om dit goed af te handelen.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik ben er ook niet helemaal zeker van, maar ik heb het van een aantal kanten gehoord. Wellicht was er sprake van een simpele verdeling waarbij degene die het ticket verkoopt, de opbrengst mag houden. Ik heb voorts gehoord dat er niet volledig door de NS wordt gepresteerd. Als dat zo is, dan vind ik dat onjuist. Dan zou dat moeten worden rechtgetrokken. Misschien kan de minister daar nog een keer naar laten kijken en ons daarover schriftelijk informeren. Er klinken nu immers verschillende geluiden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat maakt het lastig. Het wordt echter verrekend via het systeem van meten in de trein. Het geld blijft dus niet achter bij de vervoerder die de tickets verkoopt. Dat is althans de informatie die ik heb gekregen. Ik wil daar echter best nog een keer wat uitgebreider in een brief op ingaan, zodat de heer Aptroot zelf ook kan nagaan hoe een en ander zit.

Dan het traject Heerlen-Herzogenrath. Ik heb ProRail opdracht gegeven om onderzoek te doen. Daarbij worden ook de stakeholders in Limburg en Aken betrokken. Ik wil er op die manier ook voor zorgen dat de 23,8 mln. voor dit project optimaal besteed wordt. Ik verwacht vóór de zomer de resultaten van het onderzoek. Ik verwacht dus binnen twee maanden een concreet voorstel van ProRail. Dan heb ik ook zicht op de kosten. Er is gevraagd of ik dan ook Europese subsidie wil aanvragen, bijvoorbeeld uit het TEN-T netwerk. We hebben die optie met de regio besproken. We trekken samen op om te bezien of het zinvol is. Uiteindelijk beslist natuurlijk de Europese Commissie. Wij zullen vooral inzetten op de corridors. Daar valt het op zich onder, dat zou prima kunnen. Ik zal daar tijdens het algemeen overleg ter voorbereiding op de Europese Transportraad op terugkomen.

De laatste vraag over de grensoverschrijdende regio's is een vraag van de heer Verhoeven. Hij vroeg of wij de verbinding van krimpgebieden met vitale gebieden willen meenemen in de structuurvisie. Wij zullen dergelijke overwegingen zeker meenemen in de structuurvisie waarbij voor een deel ook over de grens zal worden gekeken.

Ik wil overgaan naar de fusie tussen Transdev en Veolia. Er is hierover een aantal vragen gesteld. Sommige vragen hebben betrekking op de motie en het al dan niet voortvarend uitvoeren daarvan. Andere vragen gaan meer in algemene zin over mijn gedachten over de marktwerking. Ik merk op dat ik mede spreek namens de minister van Financiën, die als aandeelhouder hier natuurlijk ook expliciet een rol in speelt. Ik heb zowel in mijn eerdere reactie op de motie als in mijn brieven aan de Kamer aangegeven dat de Staat een fusie tussen Veolia en Transdev niet kon tegenhouden. De NMa heeft geoordeeld dat er geen bezwaar is tegen een fusie van de moederbedrijven Veolia en Transdev. Ik heb de Kamer daarvan op de hoogte gesteld. Voor mij was het, gezien het oordeel van de NMa, onmogelijk om die fusie tegen te houden. De minister van Financiën heeft ook aangegeven dat hij vanuit zijn rol als aandeelhouder geen reden zag om die fusie tegen te houden. De Kamer heeft vervolgens alsnog een signaal afgegeven met de motie-Bashir c.s.. Beide partijen waren echter al verder met de fusie, omdat zij ook gewoon toestemming hadden gekregen van de Europese Commissie en de Franse en de Nederlandse mededingingsautoriteiten om die fusie te laten plaatsvinden. Die fusie is gewoon goedgekeurd en wij hebben daar niets over te zeggen. Ik neem de motie van de heer Bashir dus zeker serieus, maar ik kon gewoon niet ingrijpen. Dat heb ik vooraf ook al aangegeven.

Er is gevraagd hoe dit mogelijk is. Is het oordeel van de NMa dan veranderd? De heer Monasch heeft erop gewezen dat de NMa in 2010 nog van oordeel was dat de daadwerkelijke mededinging op significante wijze belemmerd zou kunnen worden.

Nog geen drie maanden later concludeerde diezelfde NMa echter dat de daadwerkelijke mededinging niet op significante wijze zal worden belemmerd. Dat klopt. Ik heb ook vernomen dat de NMa in eerste instantie dacht dat die fusie een belemmering van de marktwerking zou opleveren. Uit nader onderzoek, toen de NMa de definitieve vraag voorgelegd kreeg, bleek echter dat die fusie niet tot een belemmering van de mededinging zou leiden. Dat kon niet uit het onderzoek worden gehaald. Vandaar dat het eerste signaal anders was dan het latere signaal. Uit de door de NMa uitgevoerde studie kwam op 9 december naar voren dat de voorgenomen fusie geen belemmering oplevert.

Er is gevraagd of ik met de NMa in de gaten wil houden dat er in de toekomst geen monopoliepositie zal ontstaan. Dat zal ik natuurlijk monitoren. Op dit moment hebben Connexxion en Veolia samen 53% van de markt in handen. Connexxion heeft 42% van de markt in handen en Veolia 11%. Dat komt ongeveer overeen met wat ze samen ook hadden in 2005. Toen zaten ze gezamenlijk op 52%.

Wat betekent dit nu eigenlijk voor andere bedrijven? De heer Aptroot heeft er al op gewezen dat in Noord-Holland een nieuwe vervoerder een concessie heeft gekregen. Ik meen dat dit een Israëliisch bedrijf is. Er komen dus toch gewoon partijen van buiten bij. Zijn er mogelijkheden om kleine bedrijven ook de kans te bieden om een concessie te verkrijgen? Zowel in de PSO-verordening als in de Wet personenvervoer 2000 zijn daarvoor mogelijkheden opgenomen, maar de keuze daarvoor ligt uiteindelijk natuurlijk bij de decentrale overheden. De wet- en regelgeving biedt in ieder geval de mogelijkheid voor kleine bedrijven om mee te doen. Dat er toch vaak anders wordt gekozen, heeft natuurlijk te maken met het feit dat schaalvergroting meestal efficiënter is en tot minder afstemmingsoverleg leidt. Het is dus ook niet zo gek als decentrale overheden soms kiezen voor een grotere partij. De mogelijkheden voor kleine partijen om mee te doen, zijn echter aanwezig.

Er is gevraagd wanneer er volgens mij sprake is van marktconcentratie en of er wel voldoende marktwerking aanwezig is. Het is eigenlijk niet aan mij om daarover te oordelen, want daar hebben we natuurlijk de NMa voor. De NMa constateert dat er sprake is van voldoende marktspanning. Zij zegt dat er gemiddeld twee tot drie aanbieders per concessie zijn. Het

is inderdaad voorgenomen dat er maar één aanbieder was. De concessie-verleners waren dan zelf ook af en toe verrast. Ze constateren wel dat dit voor een deel soms ook wordt veroorzaakt door de opzet van hun eigen concurrentieproces. Zij schrijven immers ook de eisen. Daarmee kunnen soms partijen worden uitgesloten. Dit is vanaf 2008 vier keer voorgekomen, namelijk in de Gooi- en Vechtstreek, op de Veluwe, in Almere en in de stadsregio Arnhem/Nijmegen. Gemiddeld zijn er dus twee of drie aanbieders per concessie. Dat betekent dat er bij een aantal andere concessies juist weer meer aanbod is.

De heer **Bashir** (SP): De minister merkt terecht op dat zij al eerder in een brief aan de Kamer heeft aangegeven dat zij geen reden zag om de fusie tegen te houden. Daarna werd de motie alsnog aangenomen. In de motie staat heel duidelijk dat de regering – dat zijn dus alle leden van het kabinet – alles in het werk moet stellen om de fusie tegen te houden. Wat hebben de leden van het kabinet gedaan, naast het feit dat de minister van Verkeer en Waterstaat een brief naar de Kamer heeft gestuurd waarin staat dat het kabinet de motie niet wil uitvoeren?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb in het debat niet alleen aangegeven dat ik het niet wenselijk vind, maar ik heb ook aangegeven dat wij er niet over gaan, dus dat het niet behoort tot onze bevoegdheden, dat het onze rol niet is. De motie is direct nadat deze was ingediend, besproken in de ministerraad. Als een motie die door de regering wordt ontraden, toch wordt aangenomen, dan moet in de ministerraad worden besproken wat met die motie gedaan moet worden. Dat gebeurt soms later en soms meteen. Wij hebben de motie meteen besproken, zeker ook omdat de rol waarom in de motie werd gevraagd, bij mijn collega-minister van Financiën als aandeelhouder lag. Wij hebben gezegd: dat behoort niet tot onze bevoegdheden; wij zijn geen NMa of Europese Commissie en er is vanuit het aandeelhouderschap ook geen enkele reden om dat te doen. Wij hebben gezegd: het behoort niet tot de afspraken die we ooit hebben gemaakt toen Connexxion op afstand werd gezet; we zullen deze motie naast ons neerleggen en daarover een brief naar de Kamer sturen. Dat heb ik ook gedaan. Dat in de tussentijd de bedrijven al gefuseerd waren omdat ze daar ook toestemming voor hadden van de partijen van wie ze die toestemming moesten krijgen, dat is aan die bedrijven. Zij gaan hun fusieproces niet vertragen, omdat ze ook weten dat de Staat daar geen rol in heeft. Wij hebben de motie dus besproken in de ministerraad en aangegeven dat wij deze motie naast ons neerleggen, gezien het feit dat wij hierin onmachtig zijn en ook inhoudelijk vinden dat er geen reden is om de fusie tegen te houden. Die brief heb ik naar de Kamer gestuurd. Volgens mij was dat helder.

De heer **Bashir** (SP): Ik vind dit een raar antwoord, ook gezien het feit dat de motie heel snel na de indiening door de Kamer werd aangenomen. Als de ministerraad vervolgens besluit om een motie niet uit te voeren, dan zou ik verwachten dat de Kamer daar heel snel van op de hoogte wordt gebracht. Wij lezen in de krant dat de fusie rond was. Vervolgens hebben wij via de griffier van onze commissie aan het ministerie moeten vragen hoe het zat met die motie. Die brief lag er toen nog steeds niet. De minister weigerde de motie uit te voeren, maar zij heeft ook nog eens geweigerd om de Kamer daarover te informeren. Daardoor is de Kamer eigenlijk voor het blok gezet. Ik vind dat onacceptabel. Ik wil derhalve uitleg hebben. In welke ministerraad heeft de minister deze motie besproken? Dan weten we ook of we op tijd geïnformeerd zijn.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik weet niet of de brief langzaam of sneller is gegaan. Ik geloof dat de heer Bashir direct als hij zegt dat de vraag niet meteen beantwoord is. Daar zit in ieder geval

geen filosofie achter van een weigering om de Kamer te antwoorden. Wat mij betreft, moet zo'n vraag altijd zo snel mogelijk beantwoord worden. Er zijn twee ministeries bij betrokken, dus het is mogelijk dat het door de noodzakelijke afstemming tussen beide ministeries wat meer tijd heeft gekost. Ik ga ervan uit dat we dit in de ministerraad direct na het aannemen van de motie hebben besproken. Ik weet dat ik het heel snel heb ingebracht, dus ik ga ervan uit dat dit de vrijdag daaropvolgend is geweest. Het zou ook de vrijdag daarna geweest kunnen zijn. Ik weet het niet uit mijn hoofd. Het is in ieder geval zo snel mogelijk gebeurd. Ik heb in de ministerraad aangegeven dat we met een probleem zaten, omdat we met een aangenomen motie zaten die we niet konden uitvoeren. Ik heb gevraagd: wat moeten we ermee? Op dat moment wordt zo'n motie besproken.

Volgens mij is de belangrijkste conclusie dat er geen sprake is geweest van een weigering om de Kamer te antwoorden. Ik wil juist altijd zo snel mogelijk aangeven hoe wij erin zitten. Of de brief snel of later is gestuurd, staat mij nu niet helder voor ogen. Het antwoord zou in ieder geval altijd hetzelfde zijn geweest. Het behoort niet tot onze bevoegdheden. Er zijn partijen voor aangewezen, nationaal en internationaal, die hier besluiten over nemen. Die hebben dat ook gedaan, die hebben ook gezegd dat het goed is. Als Rijk hebben wij daar geen rol in en kunnen wij daar ook verder geen rol meer in vervullen.

De heer **Monasch** (PvdA): Heeft de minister niet het gevoel dat ze een beetje is blijven hangen in een marktideologie uit de jaren tachtig? Uiteindelijk moet je gewoon erkennen dat overheden op een gegeven moment sleets zijn geworden en dat er nieuwe prikkels nodig zijn. Zijn we niet gewoon in de situatie aanbeland dat de markt zaken heeft opgepept, dat er prikkels zijn gekomen en dat we vervolgens te maken hebben met markt bureaucratie, marktconcentratie en marktmonopolies? De minister kan toch niet volhouden dat wij in een markt waarin er in de afgelopen jaren twaalf concessies zijn geweest, waarin er vier keer maar één partij heeft geboden en waarin er drie keer maar twee partijen hebben geboden, niet te maken hebben met een monopolie dan wel een duopolie. Die partijen hebben vervolgens zo'n acht tot tien jaar een absoluut marktmonopolie in dat concessiegebied. De reiziger kan geen kant meer op. Dat model is toch aan het eind van zijn Latijn! De minister is met een sturingsfilosofie bezig die even gewerkt heeft, maar waarbij we vervolgens vast zijn komen te zitten in marktmonopolies en marktconcentraties? Daarbij kan de Nederlandse overheid niet eens meer oordelen of het goed is. We moeten van de Europese Commissie horen of het wel of niet goed is. Dat model is toch een beetje over?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat is een heel interessant betoog van de heer Monasch. Ik heb hem in diverse andere debatten horen bepleiten dat het openbaar vervoer in de G3 absoluut niet aanbesteed moet worden en dat het allemaal gewoon in één hand moet blijven. Dan is er absoluut geen sprake van marktwerking. Hij geeft nu aan dat het systeem failliet is, omdat er maar twee of drie aanbieders zijn, terwijl hij op andere momenten pleit voor een soort alleenheerschappij. Dat bevreedt mij.

Laten we het eens hebben over marktwerking in de jaren tachtig. Toen was het probleem een beetje dat vaak werd gezegd: wij gooien het over de schutting en dan is het voortaan aan de markt. De marktwerking anno 2000 of 2010 is, wat mij betreft, veel verstandiger en gedegener dan zij in het verleden was. Bij de marktwerking van nu gaat het altijd om «markt, tenzij». Dat «tenzij» staat voor: als je het publieke belang niet goed genoeg kunt verdedigen, dan moet je het niet doen. Wij hebben natuurlijk diverse regels om ons publieke belang te verdedigen. Eén daarvan is dat we bijvoorbeeld een NMa of een Europese Commissie hebben

ingeschakeld om te beoordelen of dat publiek nog wel voldoende keuze heeft. Er wordt heel vaak tegen mij gezegd dat een onafhankelijke commissie ergens naar zou moeten kijken. Wij hebben een aantal van die onafhankelijke commissies. Die beoordelen dus ook of het publiek voldoende keuze heeft. De NMa, de Franse mededingingsautoriteit en de Europese Commissie zeggen allemaal dat er voldoende keuzemogelijkheid voor de klant is.

Het is helemaal niet zo erg dat er een paar grote spelers zijn. Ik ben afgelopen vier jaar bestuurder geweest in de zorg. Er zijn een paar heel grote zorgverzekeraars overgebleven. In mijn optiek kunnen die veel beter de zorg voor de klant regelen dan wanneer er een heleboel kleine spelers zouden zijn. Dat geldt voor een deel ook in het openbaar vervoer. Ik zou dus eigenlijk de zorg willen wegnemen dat het bestaan van een paar wat grotere spelers slecht zou zijn voor de klant. Ik denk dat dit juist goed kan zijn voor de klant. We moeten er wel voor zorgen dat andere partijen ook altijd deel kunnen nemen. Als Veolia Transdev er een zootje van maakt omdat het toch de grootste partij is, dan krijgt dat bedrijf de volgende keer de concessie gewoon niet. Dat middel heeft de overheid altijd tot haar beschikking. Dan wordt gewoon een andere marktpartij uitgekozen. Daarmee is volgens mij voldoende geborgd dat de klant krijgt waar hij recht op heeft en dat de overheid kan ingrijpen op het moment dat een marktpartij haar bijzondere positie zou misbruiken.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat de minister nu doorgaat met haar betoog. Wij krijgen namelijk net een signaal uit de plenaire vergaderzaal dat om 22.00 uur wordt gestart met het eerste VAO waar deze minister bij aanwezig moet zijn. De heer Monasch mag nog wel even een vervolgvraag stellen, maar ik word wel strenger.

De heer **Monasch** (PvdA): Het verschil met de drie grote steden is dat het publieke belang veel meer gewaarborgd is. Het wordt wel verzelfstandigd, er worden wel prikkels ingebouwd, maar het publieke belang moet vervolgens wel worden gewaarborgd. De minister heeft het oordeel over het waarborgen van het publieke belang uitbesteed aan de NMa, met een voorzitter die op non-actief is gesteld, en aan de Europese Commissie. Ik zeg dat wij daar vraagtekens bij moeten zetten. Ergens in Brussel wordt er dus over geoordeeld. Waar is de eigen borging van het publieke belang? Wij hebben onszelf buitenspel gezet en wij hebben nu te maken met een marktwerking waarbij er af en toe een buitenlandse partij aanschuift om te kijken of het wel of niet werkt. Is het niet tijd om te kijken hoe we marktprikkels en tegelijkertijd de publieke borging veel meer bij elkaar kunnen brengen in plaats van dat we vasthouden aan dit model, dat nu van marktconcentraties naar marktmonopolies aan het voortdenderen is?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Volgens mij heb ik voor een deel al antwoord gegeven. De overheid moet altijd een publiek belang definiëren. Een overheid moet aangeven wat belangrijk is voor de klant. Dat moet dan wel die overheid zijn die ook over dat deel gaat. Dat is het Rijk op rijksniveau voor het spoor en dat zijn de decentrale overheden op decentraal niveau voor het ov. Zij moeten goed definiëren hoe zij het publieke belang willen borgen om vervolgens ruimte te geven aan marktpartijen om dat ook zo goed mogelijk in te vullen.

Een van de vragen was: zou je niet veel meer moeten gaan kijken naar doelvoorschriften in plaats van middelenvoorschriften? Daarover hebben de leden Aptroot en Roefs indertijd een goede motie ingediend. Wij hebben dit onder de aandacht gebracht van decentrale bestuurders die eisen formuleren voor het regionale ov. Zij willen ook veel meer de doelvoorschriften vormgeven, en minder de middelenvoorschriften. Zij willen dus in overeenstemming met de motie handelen. Voorbeelden zijn dat niet meer helemaal tot op de letter wordt voorgeschreven dat bussen

op aardgas moeten rijden, maar dat wordt gezegd dat een bepaalde CO₂-reductie moet worden behaald. Partijen kunnen dan vervolgens zelf bepalen met wat voor materieel ze gaan rijden.

De heer Verhoeven heeft gevraagd in hoeverre we de kwaliteitseisen ten aanzien van het openbaar vervoer zouden moeten beschrijven. Dat doe ik bij het spoor heel expliciet. Ik geef in een concessie aan wat de minimale bedieningstijden zijn, wat wij vergen ten aanzien van bepaalde kaartsoorten enzovoorts. Voor het decentrale openbaar vervoer wil ik dat dan ook heel graag leggen bij de decentrale regio's. Ik wil daarvoor dus niet van rijkswege een kader formuleren. Ik denk dat de regio's het verschillende maatwerk waar het om gaat, het beste zelf vorm kunnen geven. Het is voor ons bijna onmogelijk om dat in een algemeen kader te vatten. Ik ben het dus wel met de heer Verhoeven eens dat er een bepaald kwaliteitsniveau moet worden vastgesteld, maar dat moet wel op regionaal niveau gebeuren. Ik denk ook dat je wel heel goed moet gaan kijken hoe je daar dan invulling aan geeft. Na het interview met de directeuren van de G3 heb ik natuurlijk ook nog zelf even met hen gesproken. Ik heb ook gesproken met de wethouders, de vakbonden en andere partijen in die regio's. Zij zeggen: er zijn wel heel veel verbeteringen mogelijk, maar niet als elke keer tot op de meter beschreven is op welke afstand van een huis er een halte moet zijn of hoe vaak een bus er per uur moet stoppen. Zij zouden veel meer willen denken vanuit de reizigers, vanuit de klanten, en hun zo goed mogelijk openbaar vervoer willen bieden. Daar moeten zij wel meer vrijheden voor hebben.

Dat is een echt politiek debat. De verbetermogelijkheden die zij zien, zijn voor hen lastiger vorm te geven naarmate de eisen concreter beschreven worden. De heer Verhoeven heeft gevraagd hoe ik daar naar kijk. Kwaliteitseisen zijn belangrijk. Het is ook belangrijk dat minimale kwaliteitsniveaus worden benoemd. Maar er moet heel goed worden gekeken hoe dat vorm moet worden gegeven, voordat het zo strak wordt vormgegeven dat daarmee juist voor die reiziger uiteindelijk een averechts effect wordt bewerkstelligd. Het moet in ieder geval worden gelegd bij die overheid die er ook over gaat.

De heer **Verhoeven** (D66): Ik snap het betoog van de minister wel. Ik snap ook dat de coalitiepartijen er op die manier naar kijken. Ik heb het voorstel echter in het licht van twee ontwikkelingen gedaan. Ik heb gewezen op de bevolkingsdynamiek en op de bezuinigingsmaatregelen. Die combinatie – die cocktail, zou ik bijna willen zeggen – maakt wel dat wij ons zorgen maken over wat er gebeurt. De minister schetst dat de kwaliteitseisen op regionaal niveau moeten worden gesteld en dat op dat niveau moet worden gezorgd voor ruimte om de klant goed te bedienen. In de praktijk gebeurt echter op dit moment het tegenovergestelde. Steeds meer mensen kijken vanaf een grotere afstand met een hogere barrière naar het ov. Het werkt dus op de een of andere manier niet. Ik vraag de minister om in plaats van nu altijd gelijk de scherpe randen of de mogelijke minpuntjes van zo'n voorstel te benadrukken – die er misschien best zijn; dat ben ik wel met haar eens – aan te geven wat dan wel mogelijk is. Wat gaat de minister dan wel doen om in overleg met die regionale of provinciale lagen ervoor te zorgen dat deze trend gekeerd wordt? Daar gaat het ons om. Als ons middel niet het beste is, dan sta ik open voor een beter middel. Zo kennen we D66 ook!

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Zoals ik al eerder heb aangegeven, zal ik sowieso in het kader van de structuurvisie ook terugkomen op de ov-visie. Wellicht kunnen wij het debat daar dan nader voeren. De heer Verhoeven heeft het over twee verschillende stromen. Aan de ene kant is er een maatschappelijke ontwikkeling waarbij minder mensen gebruik gaan maken van het openbaar vervoer. Dat geldt vooral voor ouderen. Dat heeft te maken met het feit dat ouderen uiteindelijk

vaker voor de auto kiezen, omdat het ook een ander type oudere is geworden dan we vroeger hadden. Het is de vraag of je een dergelijke ontwikkeling tegen moet gaan houden of dat je meer moet gaan nadenken over de vraag, waar mensen nu behoefte aan hebben. Voor mij is het van belang dat er een goed openbaar vervoer is, daar waar er ook echt behoefte aan is. Ik denk daarbij aan mensen die volledig zijn aangewezen op het openbaar vervoer en aan bepaalde gebieden waar openbaar vervoer echt per se noodzakelijk is, omdat het niet wenselijk en mogelijk is om via de weg allerlei activiteiten af te wikkelen. Dat is bijvoorbeeld het geval in de stedelijke gebieden.

Het is waarschijnlijk niet de bedoeling van de heer Verhoeven om eisen vast te leggen terwijl de maatschappelijke ontwikkeling misschien een andere is. Dat moeten wij in het debat goed in de gaten houden. Hetzelfde geldt voor de bezuinigingen. De wethouders en directeuren zeggen dat er wel een beter ov-netwerk kan worden geleverd dan het bestaande ov-netwerk. Er rijden immers toch nog vrij veel lege bussen rond, terwijl er bijvoorbeeld ook met een belbus zou kunnen worden gereden. Er wordt nog gezigzagd terwijl rechtere lijnen beter zouden zijn. Dat vergt natuurlijk wel politieke moed. Dat is voor alle politici lastig, niet alleen voor de drie wethouders maar ook voor de gemeenteraden. Dat is voor de G3-directeuren bijna onmogelijk. Zij zeggen: juist doordat in die concessies alles zo vreselijk is dichtgetimmerd, kunnen we bijna niet komen tot betere en efficiëntere netwerken. Ook dat vind ik echt een belangrijke discussie die we met elkaar moeten voeren. Uiteindelijk willen we niet met elkaar zeggen dat een bepaald ov-product per se hier of daar moet worden aangeboden, maar we willen dat de dikke stromen zo goed mogelijk bediend worden. Wij willen dat het ov zo goed mogelijk functioneert, wij willen dat er ov is op plekken waar het ook echt nodig is. Dan interesseert het ons niet of er een hele bus leeg rondrijdt of dat er een belbus op afroep rijdt, als die mijnheer of mevrouw maar van A naar B kan komen. Daar hebben we volgens mij die vrijheid voor nodig. Daarover wil ik graag de discussie met de Kamer aangaan.

De heer **Verhoeven** (D66): Dat lijkt me goed. Ik vind de structuurvisie ook wel het moment om op dat wat hogere abstractieniveau de discussie te voeren. Als we het abstract houden, dan houden we het ook vrij voor degenen die het moeten gaan uitvoeren. Ik zou het dan wel prettig vinden als de minister de mix van demografische ontwikkelingen en de bezuinigingsopgave in de structuurvisie betreft en dat zij in die ov-visie dan wel iets schrijft over zaken als capaciteit, reikwijdte en frequenties. De minister hoeft dan niet met een kader te komen, maar we willen wel kunnen zien wat de consequenties van die combinatie van demografische ontwikkelingen en bezuinigingen zijn. We willen ook kunnen zien welke gevolgen er op concreet niveau voor de gebruiker in de praktijk zijn. Dan heb ik het over de dagelijkse gang van zaken naar zijn werk, naar zijn vrienden en in zijn sociale leven. Ik wil dat we daar wel naar kijken op het niveau van de structuurvisie. Dan kan ik er genoeg mee nemen. Dan doe we tenminste iets met die discussie.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zal in zo'n structuurvisie zeker op de demografische ontwikkelingen ingaan, omdat die ook moeten worden betrokken bij ruimtelijke plannen. De heer Verhoeven noemt voorts de bezuinigingen. Die horen eigenlijk niet thuis in de structuurvisie. Hij weet zelf welk bedrag daarvoor staat. Volgens mij kan hij dan zelf wel A en B met elkaar combineren. Een structuurvisie gaat immers niet over investeringen maar over een toekomstige ruimtelijke ontwikkeling. Die kanttkening wil ik even plaatsen. Voorzitter. Ik vervolg mijn betoog. Er is gevraagd of wij bereid zijn om bij investeringen in ov die niet onder het onderhoud vallen een kosten-batenanalyse te maken. Dat doen we al. In het MIRT-spelregelkader is

opgenomen dat voor alle grote subsidieprojecten een mkba noodzakelijk is en dus ook de kosten en opbrengsten van projecten in beeld worden gebracht. Ook de investeringskosten willen we perfect uit de kba's halen. De adviezen die gegeven zijn over de problemen die erin zaten, zijn ook weer meegenomen in de richtlijn voor kba's. Het gaat bijvoorbeeld om zitplaatskans of effecten op ruimtelijke kwaliteit of wachttijden. Ik kan niet aangeven of accijnzen meegenomen zijn. Dat zal ik laten uitzoeken en daar zal ik de Kamer nog nader over berichten.

Er is gevraagd of we nog een masterclass kunnen en willen houden. Ik denk dat het goed is om na de visie nog een keer een masterclass te houden. Dan dragen wij eigenlijk al het ov formeel over, zeker wanneer de bdu- (brede doeluitkering verkeer en vervoer) gelden daarbij betrokken zijn. Dan is het dus ook goed om nog een laatste klas daarover te geven. Er is gevraagd of het onderzoek in de ov-klantenbarometer van Goudappel Coffeng wel klopt, of dat wel representatief is. Goudappel Coffeng doet in alle lijnen voldoende steekproeven en enquêtes, juist om een representatief beeld te krijgen. Het is een zeer omvangrijk onderzoek. Het wordt per concessie opgeleverd en het gaat om veel meer dan de tientallen die de heer Monasch heeft genoemd. Ik heb informatie dat het om enkele honderdtallen gaat. We beschikken dus over verschillende informatie. Ik heb de informatie gekregen dat het onderzoek representatief is, omdat het juist op heel veel feiten is gebaseerd.

De heer Bashir heeft gevraagd welke andere bezuinigingen nog verwacht kunnen worden. Zoals hij weet, staat het kabinet voor een zware opgave om de financiën op orde te brengen. Daartoe zijn op alle beleidsterreinen keuzes gemaakt. De huidige bezuinigingen zijn nu in het regeerakkoord en in de begroting opgenomen. Die liggen vast. Ik zou niet weten of er in de toekomst nog bezuinigingsvoorstellen bij komen, maar wij hebben nu op dat vlak geen andere plannen dan de plannen die wij al in het regeerakkoord en in de begroting hebben opgenomen. Die zijn bekend.

Mevrouw Van Gent heeft gevraagd of het een slim idee is om studenten uit de spits te halen. Ik denk dat het inderdaad een goede suggestie is. Ik zie dat ook in het bredere kader van het plan Beter benutten waar ik mee bezig ben. Ik vraag ook aan bedrijven om hun werknemers voor zover mogelijk tijdens de spits van de weg te halen. Datzelfde zou dus heel goed kunnen gelden voor universiteiten en andere onderwijsinstellingen. Ik zal dat ook gaan afstemmen met OCW. De NS gaat uiteindelijk over de dalabonnementen. Daar ga ik verder niet in roeren. Dat beleid is ook gericht op een betere spreiding en op groei. Ik zal het idee in ieder geval inbrengen om te zien of dat in goede aarde valt en ik zal er vóór de zomer op terugkomen in de beleidsbrief Beter benutten.

Er is een vraag gesteld over arbeidsonrust onder het personeel als gevolg van de concessiewisselingen. Dat is natuurlijk al een paar keer in debatten naar voren gekomen. Ik heb aangegeven dat op het moment dat een concessie verleend wordt aan een ander bedrijf dan de bestaande concessiehouder, dat nieuwe bedrijf het personeel moet overnemen. Dat staat ook in de Wet personenvervoer 2000. Als een gemeente haar ov-voorzieningen wijzigt en op basis daarvan bezuinigingen doorvoert, dan is dat een ander geval, maar er zijn gewoon spelregels bij een concessiewisseling.

Ik ben samen met wethouders en provincies druk bezig met de Randstad- autoriteit. Ik heb daar nog wel even de tijd voor nodig, omdat die wethouders en provincies zo ongeveer allemaal iets anders willen. Zoals men kan begrijpen, wil iedereen graag de autoriteit zijn. Ik probeer eigenlijk enigszins in gelijke pas te lopen met de heer Donner die ook het totale Randstadvraagstuk moet beantwoorden. Ik loop daar eigenlijk in mee. Ik ben wel al intensief bezig met de wethouders en de gedeputeerden om alvast te kijken hoe een en ander inhoudelijk zou kunnen worden ingevuld.

Mevrouw Van Gent heeft naar aanleiding van het rapport van het KiM en het CPB over het belang van het openbaar vervoer gevraagd of ik een vergelijkbaar rapport wil maken over de reistijdwinst per automobilist als gevolg van de investeringen in het wegennet in de afgelopen twintig jaar. Wij praten hier vandaag over het openbaar vervoer. Ik heb dus vooral ambtelijke ondersteuning op dat vlak meegenomen. Ik weet niet of wij al rapporten daarover hebben. We hebben immers al heel veel KiM-rapporten. Ik zal in de structuurvisie terugkomen op mijn integrale visie op ruimte en mobiliteit. Ik stel voor dat ik dan ook even terugkom op de vraag van mevrouw Van Gent.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik kan me daar op zichzelf wel iets bij voorstellen, maar ik kan me ook voorstellen dat de minister het gewoon even checkt en mij daarover informeert. De ambtenaren zijn dan misschien nu hier niet aanwezig, maar zij zijn natuurlijk niet afwezig voor de eeuwigheid. Er zijn wel heel veel rapporten, maar voor zover ik weet is zo'n onderzoek nog nooit gedaan. Dat zou heel veel inzicht kunnen geven.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat kan ik zeker doen. Dat is ook niet zo'n grote moeite. Ik wilde eigenlijk ook even kijken wat er allemaal al ligt en of het wel nuttig en noodzakelijk is om weer een rapport te gaan maken. Wij zijn ook een kabinet dat zegt dat niet meer overal rapporten over moeten verschijnen. Het moet dan dus ook echt functioneel zijn. Ik vond de structuurvisie een goed moment, omdat wij er dan ook met elkaar een discussie over kunnen voeren. Ik wil de Kamer ook best eerder een brief sturen, maar dan bestaat de kans dat in de brief staat dat ik het niet noodzakelijk vind en het derhalve niet wil doen. De keuze is aan mevrouw Van Gent.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dan stel ik toch maar voor om het bij de structuurvisie te doen. Ik ga er dan wel van uit dat de vragen zoals ik die in eerste termijn heb geformuleerd, serieus worden beantwoord, voor mijn part op basis van oude doch nog steeds actuele rapporten of op basis van nieuwe onderzoeken. Anders heb ik er immers helemaal niets aan. Als de minister mij dat kan toezeggen, dan zal ik mij nu soepel opstellen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat lijkt me prima. De heer Monasch heeft gevraagd om een ov-trajectkaart voor mbo'ers. Dat was in 2008 ook een Kamerwens. Mevrouw Van Bijsterveldt, de toenmalige staatssecretaris van OCW, heeft destijds aangegeven dat zij er geen geld voor had. De budgettaire problemen zijn nu nog groter dan in 2008. Ik denk derhalve dat het een weinig kansrijk traject is. Ik zal de wens in ieder geval weer overbrengen aan het ministerie van OCW dat ook de ov-studentenkaart bekostigt.

De laatste vraag ging over de toegankelijkheid van het spoor en de inbouw van liften: Op aandringen van mevrouw Prommenschenkel is vorig jaar tijdens de begrotingsbehandeling gesproken over de mogelijkheid om bestaande treinen eerder toegankelijk te maken. Ik kom daarop terug, Zoals bekend is ook de toegankelijkheid van treinen onderdeel van het regeerakkoord. Ik ben daarmee bezig en moet dat met de nieuwe vervoerder van het hoofdrailnet opnemen. Het zal dus ook in het kader van de nieuwe vervoersconcessie hoofdrailnet aan de orde komen. Wij kunnen in mei daarover een brief naar de Kamer sturen.

De heer **Haverkamp** (CDA): U brengt mij toch enigszins in verwarring. In de indrukwekkende stapel papieren die wij voorafgaand aan dit algemeen overleg hebben mogen ontvangen, heb ik gelezen dat de minister in ieder geval minimaal één toegang voor gehandicapten tot de trein al geregeld heeft.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dit gaat over een specifieke toegang, namelijk de inbouw van liften. Ik kan mij uit mijn allereerste debat over het spoor herinneren dat hierover is gesproken naar aanleiding van een vraag van mevrouw Roos Prommenschenkel.

De heer **Haverkamp** (CDA): U zei net dat op dit moment nog niet duidelijk is of de toegankelijkheid voor gehandicapten in het ov goed geregeld is en dat u daarover zou gaan praten in het kader van de nieuwe concessie.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dan heb ik me niet duidelijk genoeg uitgedrukt. Ik heb gezegd: zoals bekend is de toegankelijkheid van treinen onderdeel van het regeerakkoord. Ik ben daarover in gesprek en ik kom in mei terug op het specifieke punt van mevrouw Prommenschenkel. Wat er in de brief staat, is al geregeld. Mevrouw Prommenschenkel heeft alleen om iets anders gevraagd, namelijk om liften.

De heer **Haverkamp** (CDA): U zegt dat u nog in gesprek bent. Ik meen mij op basis van deze stukken te herinneren dat de minister aangeeft dat er in ieder geval één ingang per trein toegankelijk is voor gehandicapten. Dat is dus iets anders dan in gesprek zijn. Daarmee wordt namelijk gezegd dat het al geregeld is.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De toegankelijkheid van stations en van treinen moet niet met elkaar verward worden. Er komt in mei een brief over de toegankelijkheid in brede zin, waarbij de specifieke wens van mevrouw Prommenschenkel ook aan de orde zal komen. Dat is dus iets anders dan die algemene toegankelijkheid waar de heer Haverkamp het over heeft. Het ene is de toegankelijkheid van stations en het andere is de toegankelijkheid van treinen.

De **voorzitter**: Ik stel voor om nog even kort een tweede ronde te houden. De woordvoerders krijgen een minuut spreektijd.

De heer **Monasch** (PvdA): Het is een beetje jammer dat ik mijn minuut moet gaan gebruiken om vragen te herhalen die niet beantwoord zijn. Ik heb drie vragen gesteld over het NMa-onderzoek. De minister stelt in haar brief dat de NMa ten aanzien van de genoemde vervoerders Veolia en Arriva geen overtreding van de Mededingingswet heeft vastgesteld. Mijn vraag was: heeft dit onderzoek in 2005 plaatsgevonden of is dat bij deze besluitvorming aan de orde geweest? Waar is de conclusie van de NMa te verifiëren? Ik zeg hier in alle openheid bij dat de minister echt prudent moet zijn in haar beantwoording. Ik adviseer haar om vanavond geen antwoord op deze vraag te geven als zij het niet zeker weet. Mij is namelijk informatie bekend dat de NMa dat er niet bij betrokken heeft en dat de NMa zelf geschrokken is van deze berichten. Ik hoor dus liever nu geen antwoord als de minister het niet zeker weet. Dan heb ik liever dat we daar later over geïnformeerd worden.

Ik heb vragen gesteld over de ov-klantenbarometer. Die informatie is gewoon van de site te halen. Daarop staat: wij verrichten gemiddeld onderzoek onder 1000 respondenten per onderzoeksgebied. Dan denk je: N = 1000; dat is best aardig voor één onderzoek. Nu blijkt dit voor een heel jaar te zijn over honderden ritten. Dat leert dus dat er in 100 ritten over een heel jaar 10 mensen per rit worden geïnterviewd. Ik weet niet of dit representatief is. Ik heb daar zo mijn vraagtekens bij. Aangezien dit middel zo belangrijk is voor de klantbeoordeling en in het bonus-malussysteem, wil ik graag van de minister weten of dit nu echt een representatief onderzoek is. Daaruit voortvloeiend heb ik een groot aantal vragen gesteld. Die kan ik nu niet herhalen met het oog op de tijd. Ze mogen ook schriftelijk worden beantwoord. Ik stel het wel heel erg op prijs dat die antwoorden komen, want ze zijn van groot belang voor onze verdere

beoordeling van het regionale openbaar vervoer. Ik wil de vragen overigens best nog even naar de ambtelijke staf doorspelen.

De heer **Haverkamp** (CDA): De heer Monasch betreft nu opeens de stelling dat de NMa geschrokken zou zijn. Waar baseert hij dat op? Is dat openbare kennis? Het is immers een vrij stevige stelling dat een toezicht-houder achteraf geschrokken zou zijn van haar eigen uitspraak.

De heer **Monasch** (PvdA): Daarom heb ik ook van tevoren gezegd dat ik dit niet zomaar vraag, maar dat ik gewoon graag van de minister wil weten waar de informatie in haar brief op gebaseerd is. Daarom wil ik dat gewoon eerst weten.

De **voorzitter**: Ik grijp nu even in. Ik zie de klok. Straks krijg ik boze reacties uit de plenaire zaal. U hebt in eerste termijn niet zo scherp gereageerd. Ik laat het even aan de minister over wat zij hiermee doet.

De heer **Haverkamp** (CDA): Dit is voor een aantal fracties een belangrijk onderwerp. Wij baseren ons oordeel op dat NMa-rapport. Nu beweert een collega dat de NMa afstand heeft genomen van haar eerdere uitspraken. Ik wil weten waar de heer Monasch dat op baseert.

De **voorzitter**: Ik wil even de reactie van de minister hierop afwachten. Dit is in eerste termijn niet ter sprake gekomen. Dat komt nu pas ter sprake. Ik vind dat niet juist en neem dat de heer Monasch eigenlijk een beetje kwalijk. Hij had dat in eerste termijn wel wat nadrukkelijker mogen aangeven. Ik ga daar nu verder niet op in, want dan halen we het eindtijdstip van 22.00 uur. Het woord is aan de heer Verhoeven.

De heer **Verhoeven** (D66): Voorzitter. Ik gebruik mijn minuut spreektijd nog even niet, want ik denk dat de heer Monasch de minister ruimte wil geven, omdat hij zelf twijfels uit zonder dat hij een bron wil prijsgeven. Hij zegt juist daarom: ik kom nu niet keihard met de informatie van mijn bron, ik geef de minister ruimte. Dat vindt de heer Haverkamp volgens mij best goed als hij daar nog even over nadenkt. Ik heb drie vragen gesteld tijdens dit overleg. Die zijn alledrie beantwoord. Niet allemaal naar tevredenheid, maar ze zijn in ieder geval beantwoord. Ik ben blij dat de minister het punt dat ik gemaakt heb met betrekking tot de bevolkingsdynamiek, de demografische ontwikkelingen en de bezuinigingen in ieder geval serieus neemt. Ik wacht met spanning op datgene wat erover in de structuurvisie geschreven wordt. Ik wil wel zeggen dat een paar passages in de structuurvisie het probleem voor bijna een miljoen Nederlanders niet zomaar oplossen. Ik hoop dus echt dat we er werk van kunnen maken. Dat mag volgens de visie van de minister gebeuren met een aanpak van decentraal maatwerk. Daar is D66 ook voorstander van. Maar er zijn altijd voorbeelden waarbij juist ook een landelijke graadmeter helemaal niet zo verkeerd is. De vraag hoe star die moet zijn, laat ik dan in eerste instantie gewoon aan de minister. Zij kan er dan iets verstandigs mee doen. Ik hoop dus op een serieuze exercitie. De minister kennende, vertrouw ik daar ook wel op.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik dank de minister voor haar toezeggingen met betrekking tot grensoverschrijdend vervoer. Er is gesproken over inspannings- en resultaatsverplichtingen. De minister wil ook resultaat, maar ik begrijp dat het beperkt is. Het is goed dat zij daarover in EU-verband met de buurlanden praat. Ik wil nog even het door de heer Monasch genoemde belang van de goede motie- Aptroot/Roefs onderschrijven. Daarin wordt gezegd dat het bij de ov-concessies om het resultaat gaat, en niet om het middel. Ik wil

de minister vragen om nog even met de bestuurders uit Nijmegen te spreken. Zij weet wel: dat linkse bolwerk oftewel Havana aan de Waal. Daar zijn ze namelijk weer bezig om precies voor te schrijven welke motoren in de bussen moeten zitten, enzovoorts. Wij vinden dat dat niet kan!

De heer **Bashir** (SP): Ik heb even in alle haast opgezocht wanneer die motie van de leden Bashir, Van Gent en Dijkma is aangenomen. Dat was op 8 februari. Er hebben op 11 en 18 februari ministerraden plaatsgevonden. Laten we aannemen dat de motie in de ministerraad van 18 februari is besproken. Vervolgens is de Tweede Kamer pas tweeënhalve week erna geïnformeerd, terwijl de fusie in de tussentijd rond kwam. Wat heeft de minister in de tussentijd gedaan? In de motie wordt de regering gevraagd om alles in het werk te stellen om de fusie tegen te houden. Wat heeft ze daarmee gedaan? Ik vind dat de minister met haar handelwijze de Kamer voor het blok heeft gezet. Zij heeft ons gewoon te laat geïnformeerd dat zij de motie niet wilde uitvoeren. Ik heb het een en ander gezegd over de bezuinigingsplannen van dit kabinet. De minister zei dat haar plannen al bekend zijn. Wat wil ze daar nu mee zeggen? Zijn er geen andere voornemens om te bezuinigen? Of komen er wellicht nog meer bezuinigingen aan?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik wil de minister bedanken voor de twee toezeggingen naar aanleiding van mijn betoog. Die stel ik zeer op prijs. Ik ben heel benieuwd wat er uit het gesprek met de minister van Onderwijs komt. Ik zeg nog een keer voor alle duidelijkheid dat studenten dan natuurlijk nog steeds in de spits mogen reizen, maar dat ze dat niet meer hoeven. Ze behouden natuurlijk ook hun ov-jaarkaart. Ik wil over de fusie tussen Transdev en Veolia opmerken dat ik het toch ook wel een rare zaak vind. De minister verwijst naar de NMa. Zij laat het eigenlijk aan de NMa over, maar de NMa heeft alleen gezegd dat een fusie niet verboden is. Zij heeft niet gezegd dat het moet. Ik vind dat er dus echt een passieve houding wordt ingenomen. De gang van zaken rondom de motie-Bashir, waar ik nog steeds vierkant achter sta, vind ik ook gek. Mijn laatste opmerking gaat over het verzoek van mevrouw Prommenschel dat breed in de Kamer is aangekaart. De minister zegt dat zij daarmee bezig is en dat zij daar nog op terug zal komen. De oude Talbot-dubbeldekkers – dat zijn 250 rijtugigen – worden momenteel compleet gestript en gerenoveerd. Het zou zo mooi zijn als je deze oplossing daar meteen ook in zou integreren. Kan de minister dat bevorderen? Tijdens de verbouwing blijft de winkel immers wel open. En het zou zo zonde zijn als je het dan later nog moet doen.

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik dank de minister allereerst voor haar beantwoording in eerste termijn, met name voor de uitspraak dat de inspanning een resultaatsverplichting is tenzij een buitenlandse overheid dat onmogelijk maakt. Wij gaan ervan uit dat dit ook zo hard wordt opgenomen in de concessie. Ik heb een aantal vragen gesteld over de opmerkingen van Rover over de ov-chipkaart en de euregiotickets. Ik waardeer het zeer om een inhoudelijke reactie van de minister te ontvangen op de brief van Rover die ook aan haar gestuurd is. Ik wil ten slotte nog iets tegen de heer Verhoeven zeggen. Als ik zijn initiatief zo mag uitleggen dat eventuele bezuinigingen op het openbaar vervoer niet ten koste mogen gaan van de reizigers, maar dat ook moet worden gekeken hoe zo efficiënt mogelijk kan worden omgegaan met de beschikbare middelen en dat daaraan kwaliteitseisen worden gesteld, dan wil ik daar graag met hem constructief over nadenken.

De heer **Verhoeven** (D66): Zo was het precies bedoeld, mijnheer Haverkamp.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Mevrouw de voorzitter. De heer Monasch heeft aangegeven dat ik een aantal vragen van hem niet beantwoord heb. Dat is helemaal niet mijn bedoeling geweest. Het gaat soms gewoon te snel. Ik dacht dat ik alle vragen had beantwoord, maar ik heb inderdaad de vraag over de NMa niet beantwoord. Gezien zijn opmerking, wil ik die vraag nu ook maar niet beantwoorden. Ik wil eens eventjes heel precies uitzoeken wat ik toen gezegd heb – dat weet ik nu ook niet meer uit mijn hoofd – en wat daar eventueel mee aan de hand is. Ik zal daar nog een brief over sturen. Volgens mij heeft de heer Monasch gevraagd of er in 2005 geen overtreding is geconcludeerd door de NMa.

De heer **Monasch** (PvdA): Ik zal het nog even precies uitleggen. U schrijft in uw brief dat de NMa ten aanzien van de genoemde vervoerders geen overtreding van de Mededingingswet heeft vastgesteld. Mijn vraag is dan: heeft dit onderzoek in 2005 plaatsgevonden of gaat deze zinsnede over de besluitvorming nu? Een derde vraag is: waar is die conclusie van de NMa te verifiëren? Is die ergens op schrift gesteld?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zal dat nagaan en daarover een brief naar de commissie sturen. Ik heb met betrekking tot de ov-klantbarometer te horen gekregen dat het statistisch gezien gewoon goed zit. Ook al ga je dat verdelen over de ritten, het onderzoek wordt toch statistisch als goed en dus als representatief beoordeeld.

De heer Bashir heeft mij nog een keer naar die brieven gevraagd. Voor zover ik het kan zien, is de motie op 1 februari ingediend. Wij hebben naar aanleiding van het debat in de Kamer op 7 februari een brief gestuurd, waarin wij ook hebben aangegeven dat wij de motie ontraadden en waarom wij dat deden. De heer Bashir heeft gevraagd wanneer de motie in het kabinet is gesproken. Ik weet niet uit hoofd tijdens welke ministerraad dat is gebeurd. Op 8 maart, nadat de Kamer de motie had aangenomen, hebben wij vervolgens een brief gestuurd waarin wij aangeven dat wij niet de mogelijkheid hebben om de fusie tussen de twee genoemde bedrijven te blokkeren en dat dit ook niet contractueel is vastgelegd in de vetorechten die wij hadden bij de verkoop van de Connexxion-aandelen.

Mevrouw Van Gent heeft opgemerkt dat de NMa niet heeft gezegd dat de bedrijven moesten fuseren. Nee, deze twee bedrijven wilden fuseren. Het zijn geen overheidsbedrijven, het zijn gewoon private bedrijven. Zij wilden fuseren. Er is een marktmeester en die zegt dat het mag. Dan kunnen zij dat ook gewoon doen en dan kunnen wij daar als overheid dus ook niet op ingrijpen. Nogmaals, ik heb ook al aangegeven waarom wij dat ook inhoudelijk niet wenselijk vonden, waarom wij dat dus ook niet gedaan hebben en waarom wij een brief naar de Kamer gestuurd hebben om dat inhoudelijk toe te lichten.

De heer **Bashir** (SP): Ik heb ook een vraag gesteld over het dictum waarin staat dat alles in het werk gesteld moet worden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Volgens mij heb ik die vraag al meerdere keren beantwoord. Wij hebben de motie snel nadat zij was aangenomen besproken in de ministerraad. Of dat nu de eerste vrijdag daarna is geweest of de tweede, dat weet ik niet meer. Volgens mij was het de eerste vrijdag. Wij hebben aangegeven dat het niet onze rol en taak was en dat wij dus de motie niet zouden uitvoeren. Dat hebben we vervolgens in een brief bij de Kamer neergelegd. Ik heb het nu drie keer

gezegd. Ik weet niet of ik het nog een vierde keer moet zeggen, maar daarmee geef ik het antwoord dat ons in de motie een rol wordt toegedicht waarvan wij hebben aangegeven – meerdere malen, op verschillende momenten – dat dat niet onze rol is.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Mijn punt is het volgende. De minister zegt dat zij er niets aan kan doen, maar zij wil er niets aan doen. Ik zou graag willen dat de minister daar nog eens op ingaat.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat heb ik ook al een paar keer gedaan en dat staat ook in de brief. Het kabinet kan het niet, maar het vindt op inhoudelijke gronden dat het ook niet wenselijk is. Het maakt niet uit of wij het wel of niet wenselijk vinden, want het behoort gewoon niet tot onze mogelijkheden.

De **voorzitter**: Ik verzoek de minister haar betoog te vervolgen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De heer Haverkamp heeft eigenlijk alleen een aantal opmerkingen in concluderende zin gemaakt. Hij heeft gezegd dat de ov-chipkaart nog niet voor grensoverschrijdend vervoer werkt en dat dit volgens de informatie nog wel twee jaar kan duren. Hij heeft gevraagd of ik stevig wil aandringen op de gebruiksmogelijkheden van de ov-chipkaart. Ik zal daarover in overleg treden met TLS. Mijn hoogste prioriteit ligt natuurlijk bij een goede binnenlandse werking van de ov-chipkaart, maar ik zal vervolgens ook kijken naar het gebruik over de landsgrenzen heen. Ik kan TLS niet dwingen, maar ik zal er zeker stevig op aandringen. Anders heeft de passage over grensoverschrijdend vervoer in het regeerakkoord ook niet zoveel nut.

De **voorzitter**: Er ligt nog een vraag van mevrouw Van Gent over het strippen van de dubbeldekkers en het nu alvast toegankelijk maken van die treinstellen voor gehandicapten.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De heer Bashir vraagt mij of ik in de toekomst geen bezuinigingen op het ov zal doorvoeren. Ik heb al aangegeven dat de bezuinigingen zoals ze nu zijn voorgenomen op het openbaar vervoer, in de begroting en in het regeerakkoord staan. Ik weet niet of er voor de toekomst nog weer nieuwe bezuinigingen op stapel staan. Ik heb nu in ieder geval voor het ov zelf geen nieuwe voorstellen van mijn ambtelijk apparaat gekregen. Als die voorstellen er in de toekomst komen, zullen ze altijd via de Kamer gaan. Dat is iets anders dan bezuinigingen op het spoor. Er moet een onderscheid gemaakt worden tussen ov en spoor. Ik heb voor het ov eigenlijk alleen maar de bdu- en de reglorgelden en dan houdt het ook op. Zeker als de bdu-gelden zijn overgeheveld, dan hebben we helemaal niets meer aan ov-budget.

Mevrouw Van Gent heeft nog gevraagd of ik de lift in de te verbouwen dubbeldekkers kan opnemen. Ik wil haar vragen om de brief af te wachten. Er zijn nu bruggen op perrons. In die brief zal ook worden ingegaan op de vraag of liften beter of sneller werken. Dat maakt dus onderdeel uit van die brief. Ik wil haar derhalve vragen om de brief af te wachten, omdat ik uiteindelijk pas op basis daarvan een besluit kan nemen. Ik kan nu wel zeggen dat we het gaan doen, maar het is mogelijk dat er een ander besluit komt. Ik heb daar dan graag een debat met de Kamer over.

De **voorzitter**: Ik sluit nu dit algemeen overleg, want de minister moet naar de plenaire zaal. Er liggen zeven toezeggingen die in het verslag zullen worden opgenomen. Ik deel ten slotte mee dat de heer Monasch een VAO heeft aangevraagd.