

Vergaderjaar 2007–2008

23 645

Openbaar vervoer

Nr. 231

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATER-STAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 11 juli 2008

Naar aanleiding van het verzoek van de heer Roemer (SP) tijdens het algemeen overleg over marktwerking van 27 mei jongstleden, zend ik u bij deze mijn reactie op het rapport «Komt de bus wel zo?» van het wetenschappelijk bureau van de SP.

Ik waardeer het dat de SP de moeite heeft genomen tot dit uitgebreide onderzoek naar het functioneren van de regionale openbaar vervoer (OV) markt in relatie tot de marktwerking. Het toont een grote betrokkenheid bij het openbaar vervoer. Na een algemene reactie geef ik een reactie op een aantal hoofdpunten van het SP-rapport.

Algemene reactie marktwerking

In de jaren 90 is beleid ontwikkeld om de taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden ten aanzien van het OV te decentraliseren. Na experimenten met aanbestedingen in de tweede helft van de 90-er jaren is het beleid geformaliseerd met de invoering van de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000).

Marktwerking als economisch mechanisme heeft in het OV tot nu toe overwegend positieve resultaten geleid (gemiddeld 10% kostenbesparingen op het tarief dienstregelingsuur en gemiddeld 14% meer aanbod, gemeten in ritkilometers). In het belang van de reiziger zijn in de Wp2000 twee doelstellingen opgenomen: 1 een selectieve en regionaal gedifferentieerde groei van het OV en 2 een substantiële verbetering van de kostendeckingsgraad. Belangrijkste twee middelen om deze doelen te bereiken zijn decentralisatie en marktwerking. De gevolgen van beide middelen beïnvloeden elkaar, maar moeten wel onderscheiden worden.

Reactie op aantal hoofdpunten rapport

Uitval dunne lijnen en haltes

In het rapport worden negatieve neveneffecten van marktwerking genoemd zoals minder lijnen, minder haltes. Nader bezien blijken de meeste van deze effecten het gevolg te zijn van decentrale keuzes en niet van marktwerking («bijvoorbeeld de hoogfrequente verbinding «Zuid-tangent»). Deze keuzes worden door decentrale overheden gemaakt om vraag en aanbod in de regio beter op elkaar af te stemmen en de snelheid te verhogen. Bij uitval van dunne lijnen komt er vaak een goed alternatief voor in de plaats, zoals de regiotaxi van deur tot deur of een hoogfrequente snellere lijndienst met grotere halte-afstand.

Systematiek aanbesteding leidt tot focus financieel rendement

Het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) is door VenW en de decentrale overheden in het leven geroepen om ondersteuning te bieden in het verkeer- en vervoerbeleid. KpVV adviseert in deze rol de decentrale overheden ook over aanbestedingen. Door het stimuleren en uitdragen van «best practices» in de aanbestedingspraktijk, ligt de focus mede op hoe kwaliteit een grotere rol bij aanbestedingen kan spelen. Niet alleen financiële overwegingen spelen een rol in de aanbestedingspraktijk. De keuze van aanbestedingscriteria en de weging hiervan, worden door decentrale overheden voorafgaand aan de aanbesteding gemaakt. Het zijn decentrale keuzes voor een bepaald kwaliteitsniveau en geen noodzakelijk gevolg van marktwerking.

Slechte prestaties bedrijven

Het komt voor dat bedrijven niet conform de afspraken met de concessieverlener in de concessieovereenkomst presteren. Een goede prikkel om bedrijven bij te sturen is het gebruik van bonussen en malussen. Dat dit een goede prikkel is, bevestigt ook het SP-rapport en noemt daarbij enkele voorbeelden van effectieve toepassing: Waterland, Almere en het DAV-gebied (Drechtsteden, Alblasserwaard en Vijfherenlanden).

OV-klantenbarometer

De klantenbarometer is een onderzoek met 85 000 enquêtes, waarbij per onderzoeksgebied 100 ritten aselekt worden gekozen. Door de aselecte trekking van ritten geeft de Klantenbarometer een representatief beeld van zowel het spits- als het dalvervoer.

Positie personeel

In 2005 heeft mijn ambtsvoorganger uw Kamer toegezegd uitvoering te geven aan de motie Mastwijk en Dijkema.¹ Daarom zal ik, met ingang van 2010 de personeelsparagraaf, die nu nog tijdelijk van aard is, een permanent karakter geven. Dit wetsvoorstel zend ik, na het advies van de Raad van State, eind dit jaar naar uw Kamer. De positie van het personeel in de OV-sector is een unieke als het gaat om de bescherming van zijn positie. De onderzoekers concluderen terecht dat de concessieverlenende overheid het personeelsbeleid moet meewegen bij aanbestedingen.

¹ Tweede Kamer 2004/2005, 24 036, nr. 315.

Ten slotte

Het SP-rapport laat de veranderingen na decentralisatie en de introductie van marktwerking in het OV zien. Het merendeel van de genoemde effecten zijn het gevolg van decentrale keuzes en zijn weloverwogen door de verantwoordelijke decentrale overheden genomen.

Bij marktwerking is concessieverlening en concessiebeheer een leerproces. Niet alleen leert men van de ervaringen met de eigen concessies, ook leert men van andere partijen. Ik maak gebruik van de zogenoemde aanbestedingsmonitor om een kwalitatief en algemeen beeld te krijgen met wat er goed en minder goed gaat bij aanbestedingen. De komende jaren wordt deze monitor gevuld met een beeld van de in die jaren af te sluiten concessieovereenkomsten. Ook worden regelmatig bijeenkomsten georganiseerd samen met of door het Kennisplatform Verkeer en Vervoer en decentrale overheden om relevante kennis en ervaringen uit te wisselen. Ook mijn ministerie is hierin vertegenwoordigd om bij te dragen aan de informatie-uitwisseling van «*best practices*».

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
J. C. Huizinga-Heringa