

Voorzitter: De Pater-van der Meer

Tegenwoordig zijn 115 leden, te weten:

Aasted Madsen-van Stiphout, Agema, Aptroot, Azough, Van Baalen, Van Beek, Besselink, Blok, Blom, Van Bochove, Boelhouwer, Van Bommel, Bosma, Bouchibti, Bouwmeester, Ten Broeke, Van der Burg, Çörüz, Cramer, Depla, Dezentjé Hamming-Bluemink, Dibi, Tony van Dijk, Jan Jacob van Dijk, Dijsselbloem, Diks, Eijsink, Ferrier, Fritsma, Van Gent, Gerkens, Van Gerven, Gesthuizen, Graus, Griffith, Van Haersma Buma, Halsema, Van der Ham, Haverkamp, Heijnen, Hessels, Ten Hoopen, Irgang, Jacobi, Jager, Jansen, Joldersma, Kamp, Kant, Karabulut, Knops, Koppejan, Kraneveldt-van der Veen, De Krom, Langkamp, Leerdam, Leijten, Lempens, Madlener, Mastwijk, Van Miltenburg, Neppéus, De Nerée tot Babberich, Nicolai, Omtzigt, Ormel, Ortega-Martijn, Ouwehand, De Pater-van der Meer, Pechtold, Poppe, Van Raak, Remkes, Roefs, Roemer, De Rooij, De Roon, De Rouwe, Samsom, Sap, Schermers, Schinkelshoek, Schippers, Smeets, Smilde, Smits, Snijder-Hazelhoff, Spekman, Spies, Van der Staaij, Tang, Teeven, Timmer, Uitslag, Ulenbelt, Van der Veen, Van Velzen, Vendrik, Verbeet, Verdonk, Vermeij, Vietsch, Van der Vlies, Voordewind, Vos, Jan de Vries, Van Vroonhoven-Kok, Waalkens, Weekers, Wiegman-van Meppelen Scheppink, Wilders, Willemse-van der Ploeg, De Wit, Wolbert en Zijlstra,

en de heer Verhagen, minister van Buitenlandse Zaken, mevrouw Van der Hoeven, minister van Economische Zaken, de heer Donner, minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, en mevrouw Huizinga-Heringa, staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat.

De **voorzitter**: Ik deel aan de Kamer mee dat het lid Slob zich heeft afgemeld.

Deze mededeling wordt voor kennisgeving aangenomen.

Aan de orde is het **spoeddebat** over **de prijsstijging van nationale vervoersbewijzen**.

De **voorzitter**: Ik heet de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat welkom. De leden hebben in de eerste termijn van dit debat drie minuten spreektijd. Er hebben zich acht leden gemeld. Ik stel voor dat zij elkaar in eerste termijn hooguit één keer interrumpen. Na ommekomst van de eerste termijn zullen wij bezien hoeveel tijd resteert. Er was sprake van dat er nog een brief zou komen. Zojuist heb ik echter vernomen dat er geen brief over dit onderwerp komt. Ik geef het woord aan de heer Madlener van de PVV.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Er komt dus geen brief, maar wij hadden al een brief. Daarin stond dat de regering voornemens is om de prijzen van het openbaar vervoer met een zeer fors percentage van maar liefst 4,5 te verhogen. Vorig jaar stelde de Kamer en de regering een prijsverhoging van 3,1% voor. Om goede redenen is die prijsverhoging toen teruggedraaid. Na een debat met de Kamer is toen gekozen voor een gematigde verhoging van 2,5%. Dit was een wijs besluit dat niet tot problemen heeft geleid bij het openbaar vervoer.

Dit jaar zijn er nog meer redenen dan vorig jaar om de voorgenomen prijsstijging te matigen. De belangrijkste is het feit dat de kosten van de openbaarvervoersbedrijven in werkelijkheid "slechts" met 3,6% zijn gestegen, en dus niet met 4,5%. Ik zeg "slechts", maar uiteraard is 3,6% ook behoorlijk hoog, want de accijnsverhoging van diesel doet de openbaarvervoersbedrijven de das om. Men heeft ervoor gekozen om behalve de werkelijke kostenstijging ook een zogenaamde vraaguitval door te berekenen. Daarbij gaat het om 0,9%. Op die manier is men tot het besluit gekomen om de prijs van de buskaartjes met 4,5% te verhogen.

Het verbaast mij dat de vraaguitval van 0,9% wordt doorberekend. Geen branche of ondernemer kan zeggen dat het kabinetsbeleid voorschrijft dat hij 5% meer klanten per jaar moet binnenhalen. Hoe is het dan toch mogelijk dat er in dit verband wordt gesproken over vraaguitval? Het beleid gaat over het aantrekken van meer reizigers, niet over vraaguitval. Daarom is het erg vreemd dat deze vraaguitval in de prijsverhoging wordt meegenomen. Ik vraag de staatssecretaris of zij bereid is om, net als vorig jaar, de prijsverhoging te matigen. De

burger heeft het al moeilijk genoeg om rond te komen. Het kabinet heeft extra belastingen uitgestort over de hardwerkende burgers. Deze belastingen treffen onze portemonnee hard. Ik noem in dit verband de vliegticketbelasting, de verpakkingenbelasting en de extra verhoging van de prijs van diesel. Daarbij komt dat de economie zwarte tijden tegemoet gaat. Ons staat op Prinsjesdag een moeilijk gesprek te wachten. Er zijn dus allerlei redenen om ook dit jaar, net als vorig jaar, de prijsverhoging te matigen. Ik stel voor om de prijzen van het openbaar vervoer niet met 4,5% te verhogen. Laten wij de burgers die van het openbaar vervoer afhankelijk zijn iets tegemoetkomen, alleen de stijging van de bedrijfskosten doorberekenen en de prijzen met 3,6% verhogen. Dit is meer dan genoeg. Mijns inziens is dit een heel redelijk voorstel.

Ik wil nog enkele opmerkingen maken over het ov-beleid meer in het algemeen. De invoering van de ov-chipkaart is tot nu toe een mislukking. Er wordt bovendien nog veel te veel zwartgereden. Er zijn dus veel mensen die helemaal niet betalen voor hun reizen met het openbaar vervoer. Uiteraard kunnen wij de prijzen niet verhogen terwijl het zwartrijden niet afdoende wordt aangepakt. De auto is voor veel mensen geen alternatief, want parkeerplaatsen ontbreken, de belastingen en accijnzen zijn veel te hoog, de wegen worden niet verbreed en er zijn lange files.

De **voorzitter**: Gaat u uw betoeg afronden, mijnheer Madlener?

De heer **Madlener** (PVV): Er zijn dus genoeg redenen om te besluiten, de prijsstijging te matigen. Om zo'n matiging vraag ik de staatssecretaris bij dezen.

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik waardeer de pogingen van de heer Madlener om de lasten voor de burger laag te houden. Toch bespeur ik een tegenstrijdigheid in zijn betoeg. Hij zegt namelijk dat de matiging van de prijsverhoging vorig jaar niet tot problemen heeft geleid. Ook zegt hij dat de dieselprijzen de openbaarvervoersbedrijven de das omdoen. Tegelijkertijd stel ik vast dat er in het voorjaar een conflict was met cao's. Kan de heer Madlener uitleggen waarom die tariefsverlaging niet tot problemen heeft geleid? Die problemen waren er wel degelijk en hij zegt het ook zelf.

De heer **Madlener** (PVV): Dat klopt. De problemen die er waren, zijn vooral veroorzaakt door het kabinet van de heer Mastwijk. De dieselaccijnsverhoging heeft deze bedrijven hard getroffen, maar het kabinet heeft de ov-bedrijven gecompenseerd en er is toch een cao tot stand gekomen. Daarbij wil ik de heer Mastwijk herinneren aan mijn opmerking dat geen ondernemer kan zeggen dat het kabinetsbeleid voorschrijft dat hij 5% meer klanten per jaar moet binnenhalen. Er is dus helemaal geen reden voor die vraaguitval. Er komen 5% meer klanten, meer reizigers; dat is kabinetsbeleid, maar er is geen ondernemer die dat kan zeggen. Die vraaguitval hoeven wij dus helemaal niet mee te rekenen. Dat is een onzinnige redenatie.

□

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Busreizigers die nog steeds met de bus blijven gaan, worden door de

staatssecretaris dubbel gepakt. Zij mogen gaan betalen voor hoge brandstofprijzen en extra betalen voor een eventuele leegloop van de bussen. De staatssecretaris staat erbij en kijkt ernaar. Zij luistert vooral erg goed naar de busbedrijven, die graag forse tariefsverhogingen willen. Zij negeert de reizigers en de Kamer. Vorig jaar probeerde de staatssecretaris ook al de reizigers extra te laten betalen voor de zogenaamde leegloop bij de bussen. De Kamer stak hier een stokje voor. De staatssecretaris gaf aan naar de Kamer geluisterd te hebben en de verhoging te verminderen. Echt goed geluisterd heeft de staatssecretaris niet, want nu probeert zij hetzelfde trucje nogmaals. Welke lessen heeft de staatssecretaris vorig jaar dan wel getrokken? Vorig jaar kwam zij toch tot de conclusie dat – ik citeer uit haar eigen brief – "bij een beleid gericht op de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer zo min mogelijk tariefsverhoging past"? Ziet de staatssecretaris dat nu opeens anders? Waarom richt zij haar beleid nu niet meer op de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer, zoals zij dat zelf heeft verwoord? Het is helemaal frappant dat de staatssecretaris bij de start van het kabinet eerst sprak over 5%, maar dit daarna heel snel corrigeerde naar 2,1% – het was blijkbaar verkeerd opgeschreven – terwijl de vervoersbedrijven nu moeten worden gecompenseerd met een verdere daling van de reizigersgroei door hogere tarieven. Betekent dit dat het kabinet de reizigersgroei met 2,1% voor 2009 niet haalt? Als dat wel het geval is, waarom moeten de bedrijven dan worden gecompenseerd? Graag een duidelijk antwoord op deze cruciale vraag.

De vervoersbedrijven worden nu gecompenseerd voor een mindere reizigersgroei, zodat hun winst- en verliesrekening hier niet onder lijdt. Kan de staatssecretaris aangeven hoe het staat met de resultaten van de vervoersbedrijven? Maken zij nog winst? Zo ja, hoeveel? Wat gaat het kabinet doen als de reizigersgroei wel verder toeneemt? Gaat het kabinet de reizigers dan compenseren voor de extra opbrengsten die zij onnodig voor de vervoersbedrijven genereren? Hoe ziet de staatssecretaris deze wisselwerking tussen het bedrijfsresultaat van de vervoerder en de prijs van de stripkaart? Is de staatssecretaris hierbij enkel en alleen de vertegenwoordiger van de busbedrijven, of komt zij ook nog op voor de reizigers? Wanneer komt die broodnodige tariefsverlaging om het openbaar vervoer weer in de lift te krijgen? Door dat niet te doen, geeft het kabinet wederom aan het openbaar vervoer absoluut niet als prioriteit te zien. Dat neem ik een aantal partijen uit het kabinet kwalijk. Hoeveel bewijzen moeten er worden geleverd om te constateren dat het dramatisch is gesteld met de marktwerking in het openbaar vervoer en dat het nog steeds slechter gaat?

Mijn fractie vindt deze tariefsverhoging ronduit schandalig. Daarmee geeft het kabinet wederom aan het openbaar vervoer niet als prioriteit te zien, terwijl wij alle kansen hadden om tot een verbetering te komen. Door de langere files en hogere benzineprijzen hadden wij meer mensen het openbaar vervoer in kunnen krijgen. Wij laten deze kans helaas schieten, maar als de partijen in de Kamer nu niet draaien, vergeleken met vorig jaar, wordt in ieder geval de top van de tariefsverhoging er vandaag weer afgehaald.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. De heer Roemer geeft een sneer aan de partijen die in het kabinet

zitten en die het beleid voor het openbaar vervoer steunen. Wij praten hier vandaag over een tariefsverhoging aan de hand van modellen die voor zover ik weet al een jaar of tien in gebruik zijn. Is de heer Roemer wel helemaal oprecht in zijn analyse en in zijn kritiek, want de Kamer accepteert dit beleid al jaren?

De heer **Roemer** (SP): Het zal in ieder geval aan het eind van dit debat blijken in hoeverre die kritiek terecht is, maar dit kabinet met deze coalitiepartijen kwam met de mededeling dat er veel meer naar het openbaar vervoer zou gaan en dat dit een trendbreuk zou zijn ten opzichte van vorige kabinetten. Wij hebben dat volop gesteund, want ook wij waren en zijn van mening dat dit hard nodig is, maar ik zie dat op heel veel cruciale punten gewoon niet terug. Met name de ChristenUnie is altijd en tot de dag van vandaag in alle debatten een groot voorvechter geweest van verbetering, uitbreiding en aantrekkelijker maken van het openbaar vervoer. Daarbij past geen forse tariefsverhoging. In de media hebt u gezegd dat ook u het wel fors vond of iets in die bewoordingen. Wij zouden dan met elkaar toch moeten kunnen komen tot een mindere verhoging, in ieder geval zoveel minder als wij nu nog kunnen repareren? Ik reken erop dat de ChristenUnie daaraan meedoet. Als u achter zou blijven, zou mij dat inderdaad zwaar teleurstellen.

De **voorzitter**: Mijnheer Cramer, u kunt van een vervolgvraag afzien!

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik heb daar even over nagedacht, voorzitter, maar dat doe ik niet.

De **voorzitter**: Dan een heel korte vervolgvraag!

De heer **Cramer** (ChristenUnie): U geeft toch wel een statement af als het gaat om de aandacht voor het ov. Ik denk dat een belangrijk deel van die aandacht voor het ov erin zit dat partijen eerlijk tegenover elkaar staan als het gaat om de afspraken die de overheid met marktpartijen heeft. Ik weet uw standpunt over die marktpartijen en daar kunnen wij nog heel boeiende debatten over hebben, want ik ben dat wel met u eens, maar het zijn wel staande afspraken. Als je je daar niet aan houdt, als je bestaande regels toch om zeep gaat helpen, ben je toch geen betrouwbare overheid, iets wat ook u nastreeft?

De heer **Roemer** (SP): Beste mijnheer Cramer, vorig jaar heeft het kabinet eenzelfde move geprobeerd te maken, namelijk om kosten door te rekenen en daar bovenop een mogelijke beperking van de reizigersgroei in te calculeren. Vorig jaar stond dat nog voor 0,6, nu nota bene voor 0,9! Die reizigersdaling of die mindere groei is nog steeds niet aangetoond en bovendien was vorig jaar de Kamer en daarna ook de staatssecretaris van mening dat die extra verhoging niet ten goede zou komen aan het aantrekkelijk maken van het openbaar vervoer. Vorig jaar hebben wij dus gezamenlijk, inclusief het kabinet, die move gemaakt. Daar houd ik nu aan vast. Ik ben niet degene die draait, het kabinet draait en als u meedoet, draait u ook!

De **voorzitter**: Ik zie dat mevrouw Roefs ook nog een vraag wil stellen. Ik herinner u eraan dat ik net heb

gevraagd om uw interrupties te beperken tot een omdat wij dit debat om twaalf uur willen afronden.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Ik zou de heer Roemer willen zeggen dat er na vorig jaar nog een rapport van Klaas de Vries is verschenen. In het debat van een paar maanden geleden hebben wij dat aangegrepen om te erkennen dat de rijksoverheid er in feite zelf voor heeft gezorgd dat zij zich niet helemaal aan de afspraken heeft gehouden en om ervoor te zorgen dat er vanwege de stakingen extra geld naar het openbaar vervoer ging. Toen hebben wij het houden aan de afspraken dus aangegrepen. Hoe ziet u dat dan?

De heer **Roemer** (SP): In de eerste plaats had Klaas de Vries alleen maar oog voor de openbaarvervoersbedrijven en de belangrijkste reden was die extra bezuiniging op de BDU-uitkering aan de provincies van 1%. Dat was de grote boosdoener waardoor men in de problemen is gekomen. Die bezuiniging op de BDU hebben wij niet gedaan, sterker nog, wij hebben zelfs nog een voorstel ingediend om die terug te draaien. Het waren het kabinet en de regeringspartijen die die bezuiniging hebben doorgedrukt met alle gevolgen van dien. Kom er dus niet mee aan dat ik mij niet aan de afspraken houd, want het kabinet heeft die zelf verloochend!

□

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Het is voor mij een grote eer dat ik vandaag hier iets over het openbaar vervoer mag zeggen, maar ik moet wel direct zeggen dat de GroenLinks-fractie not amused is als het gaat om het verhogen van de prijs van de strippenkaart met 4,5%. Wij vragen ons echt af waar de staatssecretaris nu mee bezig is. Ik heb nog gezocht naar een leuke onliner die een beetje gerelateerd is aan het kwartje van Kok, maar dat is toch best wel lastig. Het "dubbeltje van Tineke" bekt niet echt lekker, maar het komt hier wel op neer. Immers, de prijs van de strippenkaart zal met € 0,10 verhoogd worden.

De kosten van de vervoersbedrijven voor loon en brandstof stijgen met 3,5%. De discussie lijkt zich toe te spitsen op deze reële kostenstijging voor de sector. Dan zitten wij nog met die 0,9%. Dit percentage dient ter compensatie omdat er minder inkomsten komen bij het stads- en streekvervoer. Ik zie de staatssecretaris al een knik maken, maar het is te gek voor woorden dat de "zittenblijvers" onder de reizigers in het openbaar vervoer moeten opdraaien voor degenen die afhaken omdat de prijzen eenvoudigweg te hoog geworden. Dan denk ik: staatssecretaris, dit is een omgekeerde redenering. Immers, de zittenblijvers zou u juist moeten complimenteren in plaats van hen te laten compenseren voor wat aan minder inkomsten binnenkomt door uw eigen beleid. Dit is een abracadabra die wij niet meer kunnen volgen en waarmee wij het absoluut oneens zijn.

De gemiddelde stijging van de kosten voor levensonderhoud is zo'n 3,2%. In onze ogen zou het redelijk zijn als de tariefstijging hierbij zou blijven. Wij weten allemaal dat openbaar vervoersbedrijven met elkaar moeten concurreren om concessies. Dit heeft best wat voordelen; dat willen wij ook nog wel toegeven. Het gevolg is echter ook dat bedrijven veel en veel te laag inschrijven om een concessie te bemachtigen. Ze beloven te veel voor te weinig geld. Al bij de minste

tegenvaller, bijvoorbeeld stijgende olieprijsen, komen ze in de problemen. Meestal wordt er dan geknepen op de arbeidsvoorwaarden voor chauffeurs – dat is ook geen goede zaak – totdat dezen het niet meer pikken en terecht gecompenseerd worden. Nu zijn kennelijk de reizigers aan de beurt. Beide zaken zijn slecht.

Dit alles speelt zich af tegen de achtergrond van jarenlange bezuinigingen op de exploitatiesubsidies voor het stads- en streekvervoer. Alles opgeteld, bezuinigt ook dit kabinet jaarlijks meer dan 125 mln. – ik herhaal: 125 mln. per jaar – op bus, tram en metro, een bedrag dat in schril contrast staat met de 4,5 mld. die de NS er de komende jaren bij krijgen. Blijkbaar is dit een kwestie van goed onderhandelen en dit kan men leren, staatssecretaris. Ik zou u dit nog willen meegeven als goedbedoeld advies.

Waar het kabinet gelukkig de ambitie heeft om jaarlijks 5% meer mensen met de trein te laten gaan, kijkt het lijdzaam toe hoe het stads- en streekvervoer volgens de prognoses van deze bedrijven nota bene passagiers gaat verliezen. Dat is trouwens strijdig met de motie van mijn, in moet helaas zeggen, ex-collega Wijnand Duyvendak van nog maar december 2007 en dit is nog niet zo heel lang geleden. In deze motie werd juist verzocht om aandacht voor het bewerkstelligen van een reizigersgroei in het stads- en streekvervoer. Dat doe je niet met dit soort tariefsverhogingen. Deze motie werd bijna Kamerbreed gesteund, op de PVV-fractie na. Deze fractie is echter op haar dwaling teruggekomen.

De bezuinigingen op de exploitatiesubsidies moeten worden teruggedraaid, zodat de sector een beetje lucht krijgt en bus, tram en metro als aanvulling op de trein in de spits kunnen blijven concurreren met de auto. Openbaar vervoer is een publiek goed dat zijn prijs mag hebben. Niemand zit erop te wachten om forenzen die het ov pakken, weer in de auto te jagen. Ik overweeg dan ook een motie in tweede termijn in te dienen om – ik vat de inhoud even samen – de stijging van de prijs van de strippenkaart te maximeren op 3%, dus gelijk met de kosten voor levensonderhoud. Ik zou bijna zeggen: 3%, that's it.

Mijn laatste vraag betreft de introductie van de ov-chipkaart. Wij weten dat deze een paar centen gekost heeft, namelijk 1 mld. aan gemeenschapsgeld, en dan hebben wij nog niks. In hoeverre draagt de introductie van de ov-chipkaart bij aan de hogere kosten van de ov-bedrijven?

De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter. De inbreng die ik zal leveren namens de CDA-fractie, kan eigenlijk tamelijk kort zijn. Op 12 juni debatteerden wij in deze zaal over het conflict over de stakingen in het stads- en streekvervoer. De Kamer stuurde de staatssecretaris toen op pad met de motie-Roemer/Duyvendak. Deze werd overigens breed gesteund, ook door de CDA-fractie. In deze motie werd de staatssecretaris opgeroepen om te zorgen voor een gesternte, zoals Klaas de Vries dit omschreef, waaronder dit conflict zou kunnen worden opgelost. Vervolgens is de staatssecretaris om de tafel gaan zitten met de decentrale overheden en de ov-bedrijven. Dit heeft tot gevolg gehad dat niet al te lang daarna de bussen weer reden. Missie geslaagd, zou ik zeggen. Het heeft even geduurd, maar ik wil de staatssecretaris hier toch een compliment voor maken.

Nu praten wij vandaag over een verhoging van de prijs van de strippenkaart met 4,5%. Deze verhoging wordt onderbouwd met behulp van een model dat al wat jaren oud is. De berekening zal wel kloppen en een model is altijd bruikbaar als hulpmiddel, maar het blijft een model. De hamvraag is natuurlijk of 4,5% gelet op de ontwikkelingen in de afgelopen anderhalf jaar reëel is. Ik formuleer het nog scherper: is deze verhoging met 4,5% nodig om in Nederland kwalitatief hoogstaand stads- en streekvervoer in de benen te houden? Hier draait het vandaag om.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Volgens mij vraagt u toch naar de bekende weg. Ik heb ook allemaal interessante ANP'tjes van uw partij gelezen – die volg ik natuurlijk altijd heel precies – waarin wordt aangegeven dat het CDA als regeringspartij heel erg aanhikt tegen de component van 0,9% in de verhoging van 4,5%. Die is bedoeld om te compenseren dat minder mensen gebruik gaan maken van het openbaar vervoer. Ik wil eigenlijk glashelder van u weten of die 0,9% voor het CDA aanvaardbaar is.

De heer **Mastwijk** (CDA): Dat hangt af van het antwoord dat de staatssecretaris mij straks gaat geven op mijn expliciete vraag of een verhoging van 4,5% nodig is om in Nederland kwalitatief hoogstaand openbaar vervoer, stads- en streekvervoer, in de benen te houden.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik weet niet hoe het in de commissie voor Verkeer en Waterstaat werkt, maar als ik zo'n antwoord krijg, noem ik dat duiken. Volgens de krant van afgelopen maandag wist u al heel zeker dat de verhogingscomponent van 0,9% toch een lastig probleem vormde en dat die eigenlijk niet in die verhoging moest worden opgenomen. Is dit nog steeds uw inzet? U kunt deze vraag nu wel doorschuiven naar de staatssecretaris, maar u kent het antwoord waarschijnlijk al. Geef de staatssecretaris dan mee dat de verhogingscomponent van 0,9% lastig voor u is, want dan weet de staatssecretaris ook waar zij aan toe is! Niet alleen buiten de Kamer een man, maar ook in de Kamer een man, zou ik zeggen.

De heer **Mastwijk** (CDA): Uw komst in deze commissie noopt mij tot enige uitleg. Op 12 juni was ik, dacht ik, de enige in deze Kamer die de mogelijkheid van een prijsverhoging van de stippenkaart om uit de impasse te komen aankaartte. Dat kwam mij zelfs nog op een verbale oorvijg van de heer Madlener te staan. Met andere woorden, als ik hardop mijn twijfels uitspreek over een bepaalde verhoging, dan probeer ik duidelijkheid te verkrijgen over wat ik onder andere op 12 juni heb gezegd, overigens in het verlengde van opmerkingen die Klaas de Vries in zijn rapport heeft gemaakt, want hij noemde de mogelijkheid van een prijsverhoging van de strippenkaart ook. Vervolgens heb ik gezegd dat wij aanhikken tegen de verhogingscomponent van 0,9%, omdat wij vinden dat die lastig uit te leggen is, maar daar gaat het niet om. Wij spreken over een model van tien jaar oud, ingevoerd op een moment waarop er in Nederland bijvoorbeeld überhaupt nog niet over het aanbesteden van openbaar vervoer werd gesproken. Dus ik geef toe dat het misschien tijd wordt om dat model eens opnieuw te bekijken. Maar dat is vandaag niet de hamvraag en ik herhaal wat ik zojuist heb gezegd. Ik heb

Mastwijk

aan de staatssecretaris gevraagd of het noodzakelijk is dat de prijs van de strippenkaart op dit moment, gelet op alles wat er in de afgelopen anderhalf jaar is gebeurd, met 4,5% wordt verhoogd. Dat is de enige vraag waar het om gaat.

De heer **Madlener** (PVV): Afgezien van alle afspraken en regels, die wij trouwens verleden jaar hebben veranderd, wil ik even ingaan op de vraag of het handig is om de openbaarvervoerstarieven op dit moment zo extreem te verhogen. Invoering van de ov-chipkaart heeft tientallen miljoenen gekost; dit project is verprutst. De files hebben een recordlengte en als ik kijk naar het zwartrijden in de metro van Rotterdam, dan zie ik dat daar heel veel mensen niets betalen.

De **voorzitter**: U herhaalt wat u in eerste termijn naar voren hebt gebracht. Uw vraag was helder.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter, ik wil weten of de CDA-fractie het handig vindt om nu die lasten op de reiziger af te wentelen.

De heer **Mastwijk** (CDA): Het gaat er niet om of iets handig is. Als er een voorstel was voor een prijsverhoging van 30%, dan zou ik dat niet handig vinden; dan geef ik u volstrekt gelijk. Maar nogmaals, als wij rekening houden met alles wat zich de afgelopen anderhalf jaar op ov-gebied heeft afgespeeld en als wij daarbij de conclusie van Klaas de Vries in zijn rapport betrekken, en als wij daarbij ook betrekken dat de reiskosten van iemand die om welke reden dan ook kiest voor de auto of die niet buiten de auto kan, aanzienlijk hoger zijn geworden dan de nu voorgestelde prijsverhoging van 4,5%, dan vind ik het acceptabel dat de prijs van een ov-chipkaart met een bepaald percentage omhoog gaat. Uiteraard geldt dit pas als de staatssecretaris een deugdelijk antwoord geeft op mijn al drie keer geformuleerde vraag.

De **voorzitter**: Nog een aanvullende vraag, mijnheer Madlener?

De heer **Madlener** (PVV): Ja, ik zou de suggestie willen meegeven aan het CDA om daar alle lastenverhogingen van dit kabinet vooral bij te betrekken. Die hebben vooral de lage-inkomensgroepen geraakt. Zij moeten met dit voorstel ook nog meer geld betalen voor hun treinkaartje of strippenkaart. Ik vind het jammer dat u dat eventjes vergeet. Ik wil graag opkomen voor al die mensen die afhankelijk zijn van de strippenkaart. Die gaat u toch opzadelen met een gigantische verhoging. Dat vind ik heel onverstandig.

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik heb net gezegd dat ik de pogingen van de heer Madlener waardeer om op de prijsontwikkeling en de kosten van de burgers te letten. Ik stel voor dat wij dit debat rond en na Prinsjesdag voortzetten.

De heer **Roemer** (SP): De staatssecretaris en de Kamer hebben vorig jaar, in een gelijksoortig debat, die rekenmethode al losgelaten. Wij zijn er dus eigenlijk al vanaf, na de conclusies van vorig jaar. Blijkbaar komt de heer Mastwijk er nu weer op terug. Ook is door het kabinet en de heer Mastwijk duidelijk gemaakt dat een

prijsverhoging slecht is voor de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer. Vindt de heer Mastwijk niet dat dit haaks staat op zijn ambitie om meer mensen het openbaar vervoer in te krijgen? Is het niet vreemd dat men al gaat compenseren, terwijl de 2,1% blijkbaar niet gehaald wordt? Is de heer Mastwijk het met mij eens – ik plaats een komma; dit behoort tot dezelfde vraag – dat als wij die 2,1% wel halen, de 0,9% zeker onterecht is?

De **voorzitter**: Zelfs met komma's in je zinsbouw kan je drie vragen stellen. Ik geef het woord aan de heer Mastwijk.

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik heb net gezegd dat een model niet meer dan een hulpmiddel is. Een model dat je gebruikt ijlt altijd na, wat blijkt uit de compensatie van de brandstofprijzen, zoals de staatssecretaris dat in haar brief omschrijft. Dat is het nadeel van een model; je kunt alleen verwachtingen uitspreken of gebruikmaken van dingen die in het verleden zijn gepasseerd. Daar zullen wij het mee moeten doen. Ik verval echter in herhalingen. De meest essentiële vraag heb ik gesteld.

De heer Roemer vraagt of een verhoging van de prijs van de strippenkaart niet tegenstrijdig is met de ambitie meer mensen het openbaar vervoer in te krijgen. Inderdaad, in theorie is dat tegenstrijdig. Desalniettemin stelt ik vast dat wij in het voorjaar een groot probleem hadden. Er was een groot conflict binnen het stads- en streekvervoer, veroorzaakt door een aantal factoren dat door de heer De Vries keurig op een rij is gezet. Een van de factoren daarbij was de manoeuvreerruimte die ov-bedrijven hebben om hun kosten goed te maken. Toen is er door de heer De Vries in zijn rapport, dat door het CDA onderschreven is, een aantal mogelijkheden op tafel gelegd om daar wat aan te doen. De staatssecretaris komt in september bij de mobiliteitsaanpak terug op de BDU, dus daarover gaan wij het hebben. Ik heb gezegd dat er met ons in principe te praten valt over de prijs van de strippenkaart. Ik heb dat nooit op voorhand namens het CDA uitgesloten. Ik heb de BDU genoemd, de strippenkaart, en ik ben het nu even kwijt.

De **voorzitter**: Ja, dat komt omdat u zo lang antwoordt.

De heer **Mastwijk** (CDA): De heer Roemer heeft gelijk als hij zegt dat er een zekere tegenstrijdigheid in zit. Het is echter ook een manier om de kosten die wij met zijn allen in dit land maken, te compenseren. De dieselprijzen en een goede cao voor de chauffeurs, waar de heer Roemer ook een voorstander van is, spelen daarbij een rol. De tegenstrijdigheid die de heer Roemer terecht signaleert, kunnen wij daarom voor lief nemen.

□

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Vorig jaar hadden wij nog de hoop dat de ov-chipkaart in 2009 zou worden ingevoerd en dat wij voor het laatst in de Tweede Kamer de tarieven zouden moeten vaststellen. Maar het is niet zo. Wij moeten nog een jaar een werkelijk archaïsche rekenformule toepassen om de tarieven vast te stellen. Die formule stamt uit de tijd voor de introductie van private partijen in het busvervoer en voor de decentralisatie van het vervoer naar de vervoersregio's. Indachtig Klaas de Vries gaat het hier wat ons betreft om de vraag of de afspraken nagekomen worden. Enkele maanden

Roefs

geleden vonden wij in de Tweede Kamer immers dat Klaas de Vries met zijn doorkijk van het ov wel een punt had, als het ging om de betrouwbare overheid en zijn kritiek op een overheid die gaandeweg de spelregels verandert. Dat wilden wij dit keer zeker niet doen. Daaraan willen wij ons vasthouden. Hoezeer het ons ook spijt dat ook de reiziger in het ov te maken krijgt met prijsstijgingen, wij willen de chauffeurs hun loon- en prijsindexatie niet onthouden. Wij willen ook niet achteruit hollen in kwaliteit. De automobilist is door de hoge brandstofprijzen heel wat meer geld kwijt per kilometer, maar ook de bussen rijden op die dure brandstof. Dat zorgt ervoor dat de reiziger meer zal moeten betalen, overigens lang niet zo veel als de automobilist. Dan hebben wij ook nog de mazzel, zo hebben wij kunnen lezen, dat in het rekenmodel uitgegaan wordt van de brandstofprijzen van 2007 en niet van die van begin 2008.

Het is jammer dat de vertraging van de ov-chipkaart ervoor zorgt dat wij nog rekenen met zoiets als uitvalcompensatie, een principe dat niet past bij de huidige marktwerking in het ov. Denkt de staatssecretaris dat het nu echt de laatste keer is dat wij deze methode moeten toepassen? Zit de stijging van de ov-tarieven in de koopkrachtplaatjes die wij op Prinsjesdag gepresenteerd krijgen?

De **voorzitter**: De heer Roemer wil u een vraag stellen.

De heer **Roemer** (SP): Mevrouw Roefs heeft terecht opgemerkt dat stijging van de brandstofprijzen en de loonprijzen een reëel argument is, waarbij wordt uitgekomen op 3,6%. Vorig jaar zei mevrouw Roefs dat deze extra stijging haaks staat op de afspraken die zijn gemaakt over reizigersgroei in het openbaar vervoer, dat een verhoging van de tarieven boven de consumentenprijsindex leidt tot vraaguitval en dat de staatssecretaris met een lager eindbod moet komen dan de 3,1% die zij heeft voorgesteld, dat zij in ieder geval moet uitkomen in de buurt van de consumentenprijsindex. Het wordt elk jaar afwachten waar de PvdA mee komt, geloof ik.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik dacht dat ik heel duidelijk was, ook eerder in interruptie op uw betoog. Wij hebben een rapport van Klaas de Vries gekregen. De vorige keer hebben wij daar lering uit getrokken. Wij gaan niet halverwege de spelregels veranderen. Dit is de formule die wordt toegepast, dat is de afspraak en die passen wij ook toe. Het klopt dat je heel veel vraagtekens kunt plaatsen bij de vraaguitval van 0,9% en dat dit niet past bij de marktwerking, want dan moet je ook praten over teruggave. Wij moeten echter nog één jaar werken met deze formule.

De **voorzitter**: Dan wil ik nu het woord geven aan de heer Cramer.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik heb nog een vraag aan mevrouw Roefs.

De **voorzitter**: Nee, mevrouw Van Gent.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Maar de heer Roemer mocht ook interrumperen.

De **voorzitter**: De heer Roemer heeft in de vorige ronde één vraag gesteld en nu één vraag gesteld en u hebt in de vorige ronde al twee vragen gesteld.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat is wel creatief boekhouden, voorzitter.

De **voorzitter**: Ja, dat weet ik.

□

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. De ChristenUnie is een beetje verbaasd over de ophef die is ontstaan over de tariefverhoging. Niet omdat het geen forse is. Duidelijk is dat het wel degelijk een behoorlijke prijsverhoging is. De tariefverhoging past echter geheel in de spelregels die in deze Kamer zijn vastgesteld. Dat daar vorig jaar een uitzondering op gemaakt is, doet niets af aan de spelregels.

Het afgelopen jaar is veel gediscussieerd over de omgang tussen marktpartijen en overheid. In het rapport van Klaas de Vries staan daarover indringende opmerkingen. Ik was het niet in alles met hem eens, maar wel als het gaat over de betrouwbaarheid. Ik heb er geen behoefte aan om daar opnieuw een discussie over uit te lokken, aangezien wij allen weten dat de prijzen van brandstof aanmerkelijk gestegen zijn. Zoals mevrouw Roefs opmerkte, is de stijging nog niet eens gebaseerd op de prijzen begin 2008, ook al dalen de olieprijsen nu enigszins.

Voorzitter. Op dit moment is mijn enige vraag aan de staatssecretaris of ik goed heb begrepen dat de prijsverhoging gebaseerd is op de modellen die al jaren in gebruik zijn en dat er wat dat betreft eigenlijk niets nieuws onder de zon is.

□

De heer **Van der Staaij** (SGP): Mevrouw de voorzitter. Een stevige tariefstijging voor het stads- en streekvervoer van 4,5% is geen goed nieuws. Wij zien graag zo laag mogelijke tarieven voor reizigers, burgers die het leven op allerlei fronten al duurder zien worden. Wij zien graag zo laag mogelijke tarieven voor het stads- en streekvervoer om de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer te vergroten. De vraag is dan ook logisch en voor de hand liggend: kan die prijsstijging nu echt niet minder?

Eerlijk is eerlijk, de marges zijn wel smal. Niet voor niets verwijst de staatssecretaris naar modellen waarover overeenstemming bestaat tussen de betrokken partijen. Je kunt er kritiek op hebben – en die kan terecht zijn – maar je kunt er niet omheen dat het wel de geldende modellen zijn. De lonen stijgen – dat wilden wij ook – en de prijzen van materieel en brandstof stijgen; dan is het niet vreemd dat dit ook in de prijs van het kaartje tot uitdrukking komt. Dat wil ik vooropstellen. De marges zijn smal, maar ik zoek graag nog wel mee naar de rek die er is. In de brief wordt een behoorlijk percentage genoemd voor vraaguitval, namelijk 0,9. Als gevolg van de prijs- en tariefstijging zou de vraag naar het openbaar vervoer en naar het stads- en streekvervoer wel eens minder kunnen worden. Zijn er mogelijkheden om met extra stimulerend beleid die vraaguitval te beperken en dus binnen het geldende model dat stuk van de prijsstijging zo veel mogelijk af te toppen?

Wij hebben vorig jaar een vergelijkbaar debat gevoerd. In eerste instantie leek het er toen ook op dat er niets kon, maar uiteindelijk kon het toch wel. Kennelijk zat er toch meer rek in de modellen dan op het eerste gezicht bleek. Dan zal het de staatssecretaris niet verbazen dat de Kamer – althans veel fracties in dit huis – de smaak te pakken heeft gekregen na het succes van vorig jaar. Daarom vraag ik haar waarom nu niet zou kunnen wat vorig jaar wel kon, dat wil zeggen de prijsstijging wat aftoppen.

□

De heer **De Krom** (VVD): Mevrouw de voorzitter. De tarieven in het openbaar vervoer gaan stevig omhoog en dat is vervelend. Dat vond een meerderheid van de Kamer vorig jaar ook. De staatssecretaris heeft toen onder druk van de Kamer de tarieven verlaagd. Vervolgens gingen de brandstofprijzen omhoog, verhoogde het kabinet de accijns op diesel en moest er een cao worden afgesloten. Dit laatste ging toen niet, omdat er door alle kostenstijgingen geen geld meer voor was. Bovendien konden die kosten door de tarief-maximering niet voldoende worden doorberekend. Er werd gestaakt en een hoop rookwolken later kon de belastingbetaler voor de schade opdraaien. Een donatie van 16 mln. belastinggeld moest het, deels door het kabinet veroorzaakte, probleem weer redden. Zo was de cirkel weer rond.

De vraag is of de Kamer iets van deze chaos heeft geleerd. Welk tarief ook voor volgend jaar zal worden gehanteerd, het zal toch niet zo zijn dat Kamer en kabinet opnieuw de kiem leggen voor een crisis in het openbaar vervoer doordat bedrijven opnieuw niet in staat zijn om hun kosten door te berekenen. Mocht het kabinet dat opnieuw doen, dan lijkt het mij verstandig om nu alvast af te spreken hoeveel verder de subsidiekraan voor het ov wordt opengedraaid om eventuele tekorten te dekken. Als je de tarieven verlaagt, moeten eventuele tekorten of de derving van inkomsten natuurlijk ergens anders uit worden betaald. Dan blijft er maar een mogelijkheid over, de zak van de belastingbetaler, want gratis ov bestaat niet.

De VVD-fractie verwacht dat de staatssecretaris in een glashelder verhaal uiteenzet waarom die tariefstijging van 4,5% nodig is. Misschien kan zij aangeven hoeveel subsidie er zit op iedere euro die het openbaar vervoer kost. Volgens de nota Mobiliteit is dit zo'n 60% voor het spoor en zo'n 65% voor het stads- en streekvervoer. Een enkeltje Amsterdam-Groningen kost nu iets meer dan € 27. Als alle overheidssteun wordt weggehaald, zou dit kaartje zo'n € 66 kosten. Wil de staatssecretaris op die cijfers ingaan om de verhoudingen nog eens aan te geven?

Kan zij daarnaast in financiële termen aangeven hoeveel inkomsten de openbaarvervoersbedrijven mislopen als de tarieven bijvoorbeeld met 0,9 procentpunt worden verlaagd? Hoeveel inkomsten scheelt dat? Wat zijn daarvan de consequenties? Ik heb al gezegd dat wij daarmee mogelijk de kiem leggen voor een probleem zoals een meerderheid van de Kamer dit vorig jaar ook heeft gedaan.

Mevrouw Roefs heeft terecht gezegd dat een tariefstijging van 4,5% heel vervelend is, maar die is in ieder geval nog minder dan de lastenstijgingen voor de automobilist en de luchtreiziger.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

□

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. Net als de meerderheid van de Kamer vind ook ik het buitengewoon vervelend dat de tariefstijging voor het stads- en streekvervoer uitkomt op 4,5%. Dat is hoog. De kosten van lonen en brandstof zijn echter nu eenmaal gestegen en wij moeten gewoon constateren dat mobiliteit duurder is geworden. Dat geldt voor de automobilist, voor de treinreiziger en ook voor de busreiziger. Vergeleken met andere openbaarvervoersmodaliteiten blijft het busvervoer overigens nog wel het goedkoopst, want reizen met de trein en reizen met de auto zijn nog altijd duurder dan reizen met de bus. Ook de busreizigers ontkomen echter niet aan een forse tariefstijging.

Ik ben gekomen tot de stijging van 4,5% omdat ik het model gebruik dat wij al jaren gebruiken – de afgesproken spelregels, zoals een van de sprekers opmerkte – en waarover tussen vervoerders, decentrale overheden en rijksoverheid overeenstemming is bereikt. Volgens dat model berekenen wij de tariefstijgingen. Daarbij spelen een aantal elementen een rol. Brandstof speelt een grote rol, de lonen spelen een grote rol en ook de door enkele sprekers genoemde vraaguitval is een element waar al jaren rekening mee gehouden wordt. Die elementen zitten allemaal in het model. Ik herhaal dat alle partijen achter deze aanpak staan.

Enkele woordvoerders hebben de vraag gesteld – de heer Mastwijk het meest klemmend – of de 4,5% een reële stijging is. Ja, ik ben ervan overtuigd dat dit een reële prijsstijging is, die nodig is om de vervoersbedrijven de mogelijkheid te geven het openbaar vervoer goed en kwalitatief op orde te houden. Zoals enkele sprekers hebben gememoreerd, heeft de Kamer er vorig jaar sterk op aangedrongen dat ik van het model zou afwijken. Dat heb ik eenmalig gedaan, maar zoals bekend heeft de heer Klaas de Vries in zijn afgelopen voorjaar verschenen rapport daar de vinger bij gelegd. Hij heeft gezegd: wijk nu niet opnieuw af van het model, omdat dit voor de vervoerders buitengewoon vervelend is, aangezien het hen inkomsten kost die zij hard nodig hebben. Ik ben van plan, die waarschuwing van Klaas de Vries ter harte te nemen. Vandaar dus het voorstel inzake de verhoging met 4,5%, volgens het door alle partijen afgesproken model.

De **voorzitter**: Ik had het nog niet aangekondigd, maar ik wijs erop dat er maximaal twee interrupties per woordvoerder toegestaan zijn.

De heer **De Krom** (VVD): Ik hoor de staatssecretaris met zoveel woorden zeggen dat het vorig jaar genomen besluit tot tariefsverlaging eigenlijk een heel onverstandig besluit van haar was.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: De heer De Krom heeft het rapport van Klaas de Vries gelezen, dus hij weet dat Klaas de Vries erop gewezen heeft dat dit ook een element is geweest, naast heel veel andere elementen, in de problemen dit voorjaar. De Kamer heeft het rapport van Klaas de Vries zeer ter harte genomen. Ook ik neem dat rapport ter harte. Het lijkt mij heel verstandig om dit jaar niet weer de eenmalige uitzondering van vorig jaar toe te passen.

Huizinga-Heringa

De heer **Madlener** (PVV): Vorig jaar speelde er nog iets anders, namelijk de verhoging van de dieselaccijns. Dat was de werkelijke reden dat de busbedrijven in de problemen kwamen, zoals ook bleek uit het rapport van de heer De Vries. Is de staatssecretaris soms van plan om komend jaar de dieselaccijns nog een keer te verhogen? Vorig jaar heeft zij de tarieven gematigd. Zij wil dat dit jaar niet doen, terwijl vorig jaar ook nog de dieselaccijnsverhoging over de busbedrijven werd uitgestort. Waarom vond de staatssecretaris vorig jaar dat er wel een reden was om te matigen en vindt zij dat die reden er dit jaar niet is, terwijl er dit jaar volgens mij niet nog een dieselaccijnsverhoging in de pen zit?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik heb zo-even gezegd dat vorig jaar, na heel stevig aandringen van de Kamer, besloten is om eenmalig het element vraaguitval niet toe te passen. Men weet dat dit voorjaar Klaas de Vries erop gewezen heeft dat dit een van de elementen is geweest die negatief hebben uitgewerkt. Ik ben van plan om dit jaar de waarschuwing van het rapport van Klaas de Vries ter harte te nemen en niet opnieuw af te wijken van een model dat al jaren gebruikt wordt en waar alle partijen het met elkaar over eens zijn.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De vraag van de heer Mastwijk was natuurlijk een schot voor open doel voor de staatssecretaris. De staatssecretaris zegt nu: die 4,5% is heel reëel. Ik vind dat je daar nog wel over kunt discussiëren. Ik hoor graag een paar goede argumenten in plaats van slechts een verwijzing naar Klaas de Vries. Die wordt nu toch een beetje gebruikt om die 4,5% er doorheen te drukken. Ik hoor graag de expliciete mening van de staatssecretaris over die 0,9%. De heer Mastwijk zegt in de pers: in tijden dat de overheid maant tot matiging van lonen en prijzen zou het goed zijn om die 0,9% niet mee te rekenen. Ook zegt hij dat als ov-bedrijven hun werk goed doen, er geen sprake zal zijn van klantenverlies. Ik hoor graag de reactie van de staatssecretaris hierop.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: U haalt de heer Mastwijk zoveel aan, dat u uw vraag eigenlijk beter aan hem kunt stellen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Nee, ik stel de vraag aan u.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: De vraag die u mij stelt, gelardeerd met de woorden van de heer Mastwijk, beantwoord ik als volgt. Het is een model waar al jaren mee wordt gewerkt, dat is afgesproken tussen partijen. Die compensatie – een economische, theoretische term – is nodig. De vervoersbedrijven hebben die nodig om goed en kwalitatief vervoer te kunnen waarborgen. Vorig jaar is dat ook gebleken. U zegt dat het rapport van Klaas de Vries wat gemakkelijk wordt gebruikt, maar in het debat van juni speelde het rapport van Klaas de Vries een centrale rol. Partijen zeiden toen dat het een belangrijk rapport was waar lering uit moest worden getrokken. Ik vind dat u dat rapport nu wel heel gemakkelijk weer aan de kant schuift. Klaas de Vries heeft in zijn rapport gezegd dat een samengestelde tariefsverhoging nodig is voor een goed en adequaat functionerend openbaar vervoer. Wij moeten zo reëel zijn om in dat verband de prijsverhoging in te voeren.

Mobiliteit is duurder geworden, daar ontkomen wij niet aan. De treinreiziger ontkomt daar niet aan, de automobilist ontkomt daar niet aan en jammer genoeg ontkomt ook de busreiziger daar niet aan.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Wij moeten vaststellen dat het bij de NS om heel wat meer geld gaat dan bij het stads- en streekvervoer. Ik vind dit dus een zeer ongelukkige vergelijking. Ik heb een heel expliciete vraag gesteld over die 0,9%; dat betreft reizigersverlies door de tariefsverhoging. Dat kunt u als staatssecretaris die verantwoordelijk is voor stads- en streekvervoer toch niet voor uw rekening nemen? Wie moeten ervoor opdraaien omdat dat wordt gevraagd? Dat is de wereld op zijn kop. U had dat gewoon niet moeten accepteren. Het lijkt nu alsof zij vragen en u draait zonder dat u daar wat op in te brengen heeft. Dat kan toch niet de werkelijkheid zijn? Wat is uw inzet bij de onderhandelingen geweest? Waar hebt u zich sterk voor gemaakt?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Dat is inderdaad niet de werkelijkheid. Ik heb nu al een aantal keren gezegd dat er niet elk jaar opnieuw wordt onderhandeld met verschillende partijen over wat de tariefsverhoging al dan niet zou moeten zijn. Dat zou een onwerkbaar situatie opleveren. Er wordt al jarenlang gebruik gemaakt van spelregels, van een model waarin bepaalde elementen meewerken en meewegen. Dat leidt tot een verhoging. Met dat model en met die spelregels zijn alle betrokken partijen, zowel vervoerders als decentrale overheden en rijksoverheid, het eens. Zij staan daarachter. Dat is dit jaar niet voor het eerst en dat was ook vorig jaar niet voor het eerst. Dit model wordt al jarenlang gebruikt. U zegt nu dat u die vraaguitval een heel vreemd element vindt, maar waarom heeft uw fractie dat dan niet vijf of zes jaar geleden aangedragen? Ook toen telde dat element mee. De praktijk heeft bewezen dat deze elementen nodig zijn om tot een goed, voor de vervoerders te behappen, openbaar vervoer te komen.

De heer **De Krom** (VVD): De staatssecretaris speelt een beetje de vermoorde onschuld. Zij zegt dat de kosten van mobiliteit hoger zijn geworden. Zij heeft gelijk wat de brandstofprijzen betreft, want die worden bepaald op de wereldmarkt. Het kabinet heeft er echter wel degelijk voor gezorgd dat de zaak is verergerd, namelijk door al die belastingverhogingen in te voeren. Het kabinet van deze staatssecretaris heeft die over de hoofden van de mensen in Nederland uitgestort. De vliegtaks is er een belangrijke oorzaak van dat het vliegen zoveel duurder is geworden. Het kabinet heeft de verhoging van de accijns op brandstof, en dan met name op diesel, ingevoerd. Een deel van het probleem in het openbaar vervoer is daardoor veroorzaakt. U stort een belastingverhoging van meer dan 600 mln. uit over de hoofden van de automobilisten. U kunt dan niet zeggen: ik trek mijn handen ervan af, want ik kan er ook niets aan doen. Mijn vraag is: wat bent u van plan te gaan doen om de kosten van de mobiliteit weer een beetje omlaag te drukken?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: U noemt een aantal elementen van kabinetsbeleid. U weet even goed als ik dat een spoeddebat over de verhoging van de prijs van de strippenkaart niet de gelegenheid is om daarop uitgebreid in te gaan.

Huizinga-Heringa

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter...

De **voorzitter**: Neen, neen, mijnheer De Krom, u hebt uw laatste vraag voldoende geformuleerd. Ik wil graag dat de staatssecretaris daarop ingaat.

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. Ik heb geen enkele interruptie gepleegd, bij geen van de collega's...

De **voorzitter**: U hebt uw laatste vraag over het onderwerp waarover wij het hebben, voldoende duidelijk gesteld. Ik wil graag dat de staatssecretaris daarop ingaat.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik was erop ingegaan.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Ik heb geen vraag over de doorvertaling van de hogere brandstofprijzen, de hogere loonkosten of de stijging van de kosten van het materieel. De antwoorden op dat punt zijn redelijk en overtuigend. Maar ik wil graag een vraag stellen over de vraaguitval. Kan de regering binnen het model een zodanig stimulerend beleid voeren voor het stads- en streekvervoer, dat er met een lager percentage vraaguitval rekening kan worden gehouden? Het gaat er dan om dat wordt voorkomen dat minder reizigers van de bus gebruikmaken, omdat de prijs stijgt.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik denk dat u die twee dingen los moet koppelen. De decentrale overheden gaan in de eerste plaats over het stads- en streekvervoer. De verantwoordelijkheid daarvoor is gedecentraliseerd. De ambitie van de decentrale overheden, maar ook van dit kabinet, is het realiseren van groei in het stads- en streekvervoer. Over een aantal weken komt er een mobiliteitsaanpak, waarin ik de Kamer zal informeren over de wijze waarop wij dit doen en over de financiële bijdrage van het Rijk. Ik wil een stimulerende prikkel geven om ervoor te zorgen dat de groei, ook in het aantal lijnen, zal toenemen. U moet dat echter loskoppelen van het theoretische model dat wordt gebruikt om een prijs- en tariefverhoging vast te stellen. Vraaguitval is een theoretisch-economische term. In dat model worden elementen genoemd waarvan door alle partijen die ermee te maken hebben wordt erkend dat zij in de bewuste verhouding nodig zijn om tot een goede en redelijke tariefstijging te komen, om het de vervoerders mogelijk te maken kwalitatief goed openbaar vervoer op de weg te houden. Ik denk niet dat u die twee dingen met elkaar moet verbinden.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Ik vind dat het nu wel erg wordt losgekoppeld. Waarom zou er in een goed model geen rekening mee gehouden kunnen worden dat er een zodanig ambitieus beleid wordt gevoerd dat de vraaguitval als gevolg van een tariefstijging wel zal meevallen?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Dat zou mogelijk zijn, als het zo was dat het model rekening houdt met de werkelijk gerealiseerde groei of het achterwege blijven daarvan. Het is een theoretisch model. Er is geen koppeling tussen beide. Deze tariefstijging, waarin met de genoemde elementen rekening wordt gehouden, heeft geen verband met, of invloed op de ambitie van

decentrale overheden en de rijksoverheid om het openbaar vervoer zoveel mogelijk te laten groeien. Als de groei toeneemt, is dat wel van invloed op het uiteindelijke tarief, maar niet op het model.

De heer **Roemer** (SP): Het slechtste wat een politicus kan doen om slecht beleid erdoor te drukken, is zich verschuilen achter waardeloze modellen. Dat is wat er nu gebeurt. De reiziger die op het busstation op de bus staat te wachten, heeft het niet over modellen, maar wil gewoon fatsoenlijk openbaar vervoer tegen een reële prijs. Daar is ambitie voor nodig. Ik hoor u alleen maar spreken over modellen en over het feit dat u aan het lijntje vastzit van openbaarvervoersbedrijven. Dat straalt u uit, terwijl u een jaar geleden nog schreef: mijn beleid is erop gericht, de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer te verbeteren en daarmee het gebruik ervan te laten toenemen. Daarin past een besluit om de tarieven zo weinig mogelijk te verhogen. Wat hebt u het afgelopen jaar nu gedaan om dat te bereiken? Het enige wat ik nu zie, is een forse tariefverhoging.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: De heer Roemer zegt dat hij mij niet hoort spreken over ambities. Dat komt omdat hij wellicht mijn antwoord aan de heer Van der Staaij niet heeft gehoord. Het is mogelijk dat hij zijn eigen vragen aan het voorbereiden was. Dat kan gebeuren. Ik heb juist uitgebreid gesproken over de ambitie om de groei van het openbaar vervoer te bevorderen. Die ambitie leeft niet alleen bij het kabinet, maar ook bij de decentrale overheden, die in de eerste plaats aan zet zijn.

De heer Roemer zegt dat hij alleen iets hoort over modellen, afspraken en spelregels die zijn gemaakt tussen de verschillende partijen. Het zijn spelregels waarop zij graag staat willen kunnen maken. De heer Roemer weet dat de heer Klaas de Vries ernstige woorden heeft gesproken over het niet mee laten wegen van de spelregels in het model van de vraaguitval. De heer Roemer kent de problemen rond de cao en de uitbetaling aan het personeel. Ook toen is gesproken over deze tariefwijziging. Ik herinner mij nog heel goed dat de heer Roemer het rapport heeft omarmd als buitengewoon goed en waardevol. Ik wil die waarschuwing wel serieus nemen.

De **voorzitter**: Wilt u een vervolgvraag stellen?

De heer **Roemer** (SP): Ik wacht nog steeds op het antwoord op mijn gestelde vraag.

De **voorzitter**: U zult het met dit antwoord moeten doen.

De heer **Roemer** (SP): Ik zal mijn vraag herhalen. Wat heeft de staatssecretaris het afgelopen jaar gedaan aan het aantrekkelijk maken van het openbaar vervoer, zonder daarbij een tariefsverhoging te betrekken?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Over een aantal weken komt de mobiliteitsaanpak. Dan krijgt de Kamer voor ogen wat ik het afgelopen jaar heb gedaan, hoe ik heb overlegd met de decentrale overheden en hoe en waar wij gezamenlijk het decentrale vervoer gaan aanpakken. Ik vraag de Kamer nog een paar weken

geduld te hebben en dan kom ik met een uitgebreid antwoord.

De heer **Roemer** (SP): Ik stel een vervolgvraag. Als wij over twee weken komen te spreken over een mobiliteits-aanpak, dan lijkt het mij reëel dat daarbij de tariefs-verhoging wordt betrokken.

De **voorzitter**: Nee, mijnheer Roemer. U hebt dit spoeddebat aangevraagd en gehonoreerd gekregen. De staatssecretaris vervolgt haar betoog.

De heer **Roemer** (SP): Kan ik een vervolgvraag stellen?

De **voorzitter**: U kunt een vervolgvraag stellen. Dat vroeg ik u zojuist al en toen zei u dat u daarvan afzag. U mag nu een vervolgvraag stellen.

De heer **Roemer** (SP): Dank u.

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter, ik heb een punt van orde. U hebt mijn vraag zojuist afgeknapt. Ik had om een heel korte interruptie gevraagd en de heer Roemer krijgt nu alle ruimte voor nog een vervolgvraag. Ik vind eerlijk gezegd dat u dit niet kunt maken.

De **voorzitter**: Ik ben mij er niet van bewust dat ik uw vraag heb afgeknapt. De staatssecretaris vervolgt haar betoog.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik ga in op een aantal vragen. De heer Roemer heeft gevraagd of deze tariefsverhoging te maken heeft met of veroorzaakt is door de bezuiniging op de BDU. Dat is niet het geval. De elementen die met deze tariefsverhoging te maken hebben, heeft de Kamer kunnen lezen in de brief. Het gaat om de loonontwikkeling en de brandstof-ontwikkeling. Daarbij komt het element van de vraaguit-val. De bezuinigingen op de BDU spelen geen enkele rol.

Mevrouw Van Gent heeft gevraagd in hoeverre de introductie van de ov-chipkaart bijdraagt aan deze kostenstijging. Ook hier is het antwoord dat de ov-chipkaart daar niet aan bijdraagt. Deze tariefstijging is gebaseerd op de stijging van de brandstofprijzen en van de lonen. De dieselaccijnzen waarop de heer De Krom doelde, zijn ingegaan per 1 juli 2008 en de berekeningen zijn gebaseerd op het niveau van 2007. Ook de diesel-accijnzen hebben derhalve geen invloed op deze tariefsverhoging.

Mevrouw Van Gent heeft gevraagd of ik de tariefs-verhoging wil beperken tot de kosten van levensonderhoud van de consumenten. Dat betekent een nieuwe discussie over de wijze waarop wij de tariefsverhoging gaan vaststellen. Dat is niet iets wat even tussen neus en lippen door in een spoeddebat kan worden bepaald. Dit model werkt goed en alle partijen staan erachter.

Mevrouw Roefs heeft gevraagd of dit nu echt de laatste keer is dat wij deze methode toepassen en hier de prijs van de strippenkaart vaststellen.

U weet dat het invoeren van de ov-chipkaart de nodige voetangels en klemmen en ook de nodige vertraging heeft gekend. Wij zijn met de decentrale overheden nu goed op weg om de zaak op te pakken en de ov-chipkaart in te voeren. Natuurlijk hoop ik met u dat het deze keer de laatste keer zal zijn, maar de planning

en het tijdpad van de invoering van de ov-chipkaart komt op een later moment naar de Kamer.

Mevrouw Roefs heeft verder gevraagd of de tarief-stijging in de koopkrachtplaatjes zit die de Kamer op Prinsjesdag gepresenteerd krijgt. Het antwoord daarop is ja.

De heer De Krom heeft gevraagd hoeveel subsidie er zit op elke euro die aan het ov wordt uitgegeven. Hij stelde de vraag, maar ik had de indruk dat hij het antwoord al kent. De percentages die hij heeft genoemd, kloppen naast en bij. Zij zijn een heel goede indicatie.

Hij heeft verder gevraagd om hoeveel geld het gaat bij de genoemde 0,9%. Dan gaat het om een dikke 5 mln.

De heer **Madlener** (PVV): Ik heb in mijn eerste termijn vele vragen gesteld waarop ik volstrekt geen antwoord heb gekregen. De politieke vraag is natuurlijk of deze prijsverhoging noodzakelijk was geweest als het zwartrijden effectief zou zijn aangepakt. Was deze tariefstijging nodig geweest als het ov-chipkaartproject niet zou zijn mislukt in uw handen maar een succes zou zijn geworden? Was deze extra prijsverhoging nodig geweest als het kabinet niet de dieselaccijnzen had verhoogd? Het antwoord is nee. Dan was dit niet nodig geweest. Ik vind dat u zich echt verschuilt achter allerlei theoretische modellen. U mist totaal de voeling met wat de reiziger moet betalen. Ik vind dit eigenlijk geen debat.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: De heer Madlener stelt mij een vraag en geeft daar ook een antwoord op. Hij geeft er precies het andere antwoord op dat ik erop geef. Hij vraagt of deze prijsstijging nodig was geweest als er geen verhoging van de dieselaccijnzen was geweest. Ja, want ik heb net gezegd dat de verhoging van de dieselaccijnzen pas per 1 juli 2008 is ingegaan. Hij vraagt of deze tariefstijging nodig was geweest als het ov-chipkaartproject niet was mislukt, zoals hij het noemt. Ik noem het niet mislukt; het heeft vertraging opgelopen door allerhande zaken. Als de ov-chipkaart al zou zijn ingevoerd, hadden wij een heel andere situatie gehad, maar de kosten van de ov-chipkaart spelen geen enkele rol in deze tariefstijging. Ook het zwartrijden en de kosten die daarmee gemoeid zijn, spelen in deze tariefstijging geen enkele rol. De heer Madlener zegt te vinden dat ik geen voeling heb. Ik vind deze 4,5% buitengewoon vervelend. U denkt toch niet dat ik met plezier zeg dat de prijs met een zo fors percentage omhoog moet? Maar tegelijkertijd is dit echt een reëel percentage, dat nodig is om te zorgen voor goed openbaar vervoer. Daar willen wij toch ook aan werken? Ik kan wel zeggen dat de stijging maar wat lager moet zijn, maar dan breng ik de vervoersbedrijven in problemen. Dat heeft de commotie in het afgelopen voorjaar laten zien. Dus laat de heer Madlener mij nu niet verwijten dat ik geen voeling zou hebben en dat ik hem geen antwoord geef. Laat hij geen foute conclusies trekken. Deze prijsstijging is echt nodig. Daar ontkomen wij niet aan. Vervolgens werken wij heel hard aan de andere punten die hij heeft genoemd.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Ik vraag mij af of ik nu een debat heb gevoerd met een politicus of met een lagere ambtenaar, die zich achter modellen verschuilt. Ik heb de indruk dat het het laatste is. Ik heb alleen maar

gehoord dat het model zus is en dat alle belastinggeldverspilling aan de andere kant niet meedoet. Zo werkt het niet. Iedere euro belastinggeld is er een, of die nu verspild wordt aan zwartrijden, aan een mislukt chipkaartproject of aan andere zaken. De prijsstijging was niet nodig geweest als wij beter met dat belastinggeld waren omgegaan, als deze staatssecretaris beter met dat belastinggeld was omgegaan. Wij hebben heel veel geld verloren zien gaan en wij hebben ook nog eens de vervelende dieselaccijnsverhoging gehad. Ook dat is kabinetsbeleid. Daar is de staatssecretaris ook verantwoordelijk voor. Mijn conclusie is dat het niet nodig was geweest.

Ik vind de stijging die hier wordt voorgesteld echt absurd. Vorig jaar zijn wij in staat geweest om die te matigen. Ik heb geen enkele reden gehoord waarom dat dit jaar niet zou kunnen. Ik heb daarom de volgende motie, die ik indien mede namens de SP.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de kostenstijging voor ov-bedrijven op 3,6% is uitgekomen;

verzoekt de regering, de tarieven voor nationale vervoersbewijzen 2009 maximaal met 3,6% te verhogen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Madlener en Roemer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 236 (23645).

De heer **Madlener** (PVV): Een verhoging met 3,6% is riant. Hiermee moeten de ov-bedrijven het gemakkelijk kunnen doen.

De **voorzitter**: Dat staat in uw motie, mijnheer Madlener.

De heer **Madlener** (PVV): Ik hoop dat de CDA-fractie hiermee instemt.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik voeg aan de woorden van de heer Madlener toe dat een prijsverhoging van 3,6% eigenlijk veel te veel is. Dit is geen beleid dat het openbaar vervoer aantrekkelijk maakt. Met dit beleid worden mensen niet verleid om met het openbaar vervoer te reizen. De regering verschuilt zich achter een model dat al jaren leidt tot afbraak van het openbaar vervoer. Ook de coalitiepartijen verschuilen zich daarachter. Zij waren al om, zonder dat zij fatsoenlijke argumenten hadden gehoord en voordat de staatssecretaris had geantwoord. De regering en de coalitiepartijen weigeren dit model om te draaien. Daarmee wordt duidelijk dat zij meer op hebben met de openbaarvervoersbedrijven dan met de reiziger.

Uiteraard kunnen wij een nog veel fundamentele discussie voeren en uiteraard is een heel ander

openbaarvervoersbeleid wenselijk. Deze fundamentele discussie zullen wij echter niet voeren tijdens dit spoeddebat, maar over een paar weken bij de behandeling van de begroting. Ik sluit mijn bijdrage daarom af met het indienen van de volgende motie, die is gebaseerd op een uitspraak van de staatssecretaris.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat bij een beleid gericht op de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer, een zo laag mogelijke tariefsverhoging past;

verzoekt de regering, voortaan haar beleid te richten op de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Roemer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 237 (23645).

Mevrouw **Roefs** (PvdA): De heer Roemer stelt dat de coalitiepartijen het eens zijn met deze prijsverhoging en dat zij daarmee de busreiziger in de steek laten. Hij gaat zelf echter akkoord met een prijsstijging van 3,6%. Daarbij gaat het namelijk onder andere over het personeel. Dat is belangrijk en de SP heeft zich achter de staking van dit voorjaar geschaard. Wij hebben het dus over een prijsstijging van 0,9%. Dat komt neer op vier cent.

De heer **Roemer** (SP): Laat helder zijn dat de SP-fractie voor een forse verlaging is van de tarieven van het openbaar vervoer. Hierop komen wij bij de algemene beschouwingen en bij de behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat uitgebreid terug. Als wij het openbaar vervoer aantrekkelijker willen maken, moeten wij het vooral niet duurder maken. Met de motie die is ingediend en die door mij is meeondertekend, willen wij pogen om de meerderheid die er in de pers was, nu binnen te halen. Op die manier hebben wij in ieder geval nog iets voor de reiziger gedaan. Vervolgens heb ik zelf ook een motie ingediend. Dat heb ik niet voor niets gedaan, want bij een aantrekkelijk openbaar vervoer past geen verhoging van de prijs. Ik roep de regering dus op om de daad bij het woord te voegen op dit punt. Helaas doet zij dat niet. Vooral de PvdA heeft tijdens congressen en in een hele reeks rapporten gepleit voor gratis openbaar vervoer. Overal verkondigt de partij dit idee, behalve in de Kamer. Daarmee schieten wij dus helemaal niets op.

De **voorzitter**: Mevrouw Roefs heeft nog een vraag over de motie.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Nee, ik wil een conclusie trekken. De heer Roemer gaat akkoord met een verhoging van 3,6%. Hij heeft het dus niet over een prijsverla-

ging, maar slechts over de verhoging van 0,9%. Dat komt neer op 4 cent.

De heer **Roemer** (SP): In veel gevallen komt de prijsverhoging zelfs uit op veel meer dan 4,5%. De prijs van de kaart van 15 strippen wordt zelfs met bijna 6% verhoogd. Blijkbaar is de verhoging van 4,5% een gemiddelde. Het komt erop neer dat het openbaar vervoer een afbraakbeleid voor de kiezer krijgt. Dat wordt uitgemeten over de reiziger. De motie van de PVV is het hoogst haalbare. Die heb ik inderdaad meeondertekend.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Het venijn zit in de staart van dit spoeddebat en in de bijlage van de brief van de staatssecretaris. Ik had het nog over "het dubbeltje van Tineke", maar het blijkt driedubbel zo erg te zijn. De heer Roemer stipte dit punt zojuist ook al aan. Uit de bijlage blijkt dat de kaartsoort D, de 15-strippenkaart nu € 6,90 kost en € 7,30 gaat kosten. Als je bij € 6,90 4,5% optelt, komt er € 0,31 bij en zou de prijs uitkomen op € 7,21. De fractie van GroenLinks vindt dat te veel, maar de prijs van € 7,21 wordt ook nog eens lekker naar boven afgerond op € 7,30. Zelfs bij Albert Heijn, toch ook een grootgrutter, wordt € 7,21 naar beneden afgerond. Waar is men bij de ov-bedrijven mee bezig? Laat de staatssecretaris dit allemaal maar gebeuren? Ik wil hier echt opheldering over, want op deze manier wordt de reiziger voor de gek gehouden. Het gaat dan immers om 5,7%. Waar is de staatssecretaris mee bezig?

De staatssecretaris zegt verscheidene keren: ik vind het buitengewoon vervelend dat dit gebeurt. Ik beoordeel dit als krokodillentranen. Immers, zij komt steeds krampachtig terug op modelletjes en misbruikt in mijn ogen de invalshoek van de heer Klaas de Vries. Hij heeft immers meer gezegd dan dat niet te veel partijen zich met deze zaak moeten bemoeien. Het is ook een politieke afweging wat je doet met de prijzen van de strippenkaart. Ik vind het dan ook heel terecht dat je hierover praat.

Ik heb nog een vraag. De staatssecretaris zegt dat het gaat om een verhoging in verband met loon en brandstof...

De **voorzitter**: Mevrouw Van Gent, uw spreektijd is al om. U had ook nog een motie?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Die 0,9% zijn dus niet bedoeld om de inkomsten die minder zijn, te compenseren.

Ik heb inderdaad een motie, voorzitter. Ik waardeer het zeer dat u mij de gelegenheid geeft om deze in te dienen. De fractie van GroenLinks vindt de motie-Madlener/Roemer niet ver genoeg gaan. Deze is een tactische zet. Ik schat in dat de heer Mastwijk door de bocht is; wij zullen het zo horen. Daarom wil ik graag de volgende motie indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de geplande tariefsverhoging in het stads- en streekvervoer leidt tot 0,9% vraaguitval;

overwegende dat de tariefsverhoging en de daarmee gepaard gaande vraaguitval op gespannen voet staan met de motie-Duyvendak (31200-XII, nr. 57) waarin de regering verzocht wordt, de groei van het landelijk spoor en het regionaal openbaar vervoer goed op elkaar te laten aansluiten;

overwegende dat de overheid niet zelf een motor moet zijn achter verder olopende inflatie;

spreekt uit dat de tariefsverhoging in 2009 niet hoger mag zijn dan de verwachte stijging van de gemiddelde kosten van het levensonderhoud over dat jaar,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van Gent. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 238 (23645).

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik heb een vraag over het karakter van de motie. Ik vraag mij echt in allen gemoede af wat het verschil is met de motie van de heer Madlener.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Er is wel degelijk een verschil. Ik ga immers uit van een verhoging van rond 3%. Dat is vergelijkbaar met de stijging van de kosten voor levensonderhoud. De motie van de heer Madlener en de heer Roemer komt uit op 3,6%. U kon toch altijd zo goed rekenen, mijnheer Cramer? Dat ik u op dit punt versla, maakt mij blij.

De **voorzitter**: U hebt goed gerekend, mevrouw Van Gent.

De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter. Een paar waarnemingen. Een prijsverhoging van 4,5% voor een busreis is fors. Tegelijkertijd is de automobilist een stuk duurder uit dan 4,5%. Veel discussie is vandaag gewijd aan het model, met name toegespitst op die 0,9%. Praten over modellen is altijd riskant. Godfried Bomans zei eens: een statisticus probeerde een rivier van gemiddeld één meter te doorwaden; hij verdronk. Dit geeft wel aan hoe riskant het is om over modellen te praten. Ik had daarom liever gehad dat de staatssecretaris in haar brief over deze 4,5% wat meer inhoudelijk op de kosten was ingegaan en wat meer de achtergrond had geschetst van de aanloop naar het conflict waarover wij in juni hebben gesproken. Deze aanloop heeft de heer Klaas de Vries in zijn rapport treffend verwoord.

Zoals ik net al heb gezegd – ik zeg dit nu weer, met name tegen mevrouw Van Gent – heeft de CDA-fractie al in juni gezegd dat een verhoging van de prijs van de strippenkaart bespreekbaar en aanvaardbaar zou zijn om uit de impasse te komen. Men moet dan ook niet aankomen met opmerkingen als: u loopt van uw woorden weg, u draait. Als ik ben gedraaid, had men mij dat in juni moeten verwijten.

Mastwijk

Ik rond af. De CDA-fractie denkt dat wij op dit moment niet kunnen ontkomen aan een prijsverhoging van 4,5% om goed openbaar vervoer in de benen te houden.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb hier een ANP-bericht van 8 september waarin de heer Mastwijk uitgebreid wordt geciteerd. In de eerste termijn heeft hij ook bevestigd dat hij afgelopen maandag een en ander heeft gezegd. De uitspraak dateert dus niet van juni, maar van september. Het is toch waar dat u door de bocht bent, mijnheer Mastwijk? Wees dan een kerel en geef dit gewoon toe. Ik vind het vervelend, want dan hadden wij misschien nog deze 0,9%, als een druppel op de gloeiende plaat, kunnen binnenhalen. U laat het er gewoon bij zitten en laat ons in de steek. Ik kan daar nog wel overheen komen, maar u laat ook de reiziger in de steek. In de pers speelt u mooi weer, maar in de Kamer geeft u niet thuis.

De heer **Mastwijk** (CDA): Nu u dit toch noemt, 0,9% is inderdaad een druppel op een gloeiende plaat; mevrouw Roefs duidde er al op. En ik was in juni de enige voor wie verhoging van de prijs van de strippenkaart bespreekbaar was.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter, dit is toch iets te gemakkelijk. De heer Mastwijk heeft in het openbaar gezegd dat hij niet overtuigd is en dat hij zich nu graag door de staatssecretaris laat overtuigen. Nu heb ik vandaag van haar niets gehoord wat wij niet al wisten. Welke nieuwe elementen in de reactie van de staatssecretaris hebben de heer Mastwijk er nu toe gebracht om van zijn in de pers ingenomen standpunt terug te komen?

De heer **Mastwijk** (CDA): De staatssecretaris heeft aangegeven dat de impasse in juni onder andere werd veroorzaakt door de verlaging van de tariefstijging van 3,5% naar 2,6%. Daardoor zijn de ov-bedrijven in problemen gekomen, zij het uiteraard ook door de stijging van de dieselprijzen. Zij hebben onvoldoende ruimte om te manoeuvreren. De staatssecretaris heeft gezegd dat de Kamer het vooral moet doen, als zij dit nogmaals voor haar rekening wil nemen, maar onze fractie wil die kant niet op. Wij denken dat een verhoging van 4,5% nodig is om te kunnen zorgen voor openbaar stads- en streekvervoer van hoge kwaliteit.

De heer **Madlener** (PVV): Wat vindt u ervan dat er zoveel mensen in bijvoorbeeld de Rotterdamse metro helemaal niets betalen, terwijl de betalende reiziger nu ineens wordt opgescheept met een gigantische prijsverhoging? Vindt u het niet verstandig om eerst daar iets aan te doen?

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik ben heel blij met deze vraag van u als Rotterdammer, al woont u inmiddels in Rockanje, zo heb ik begrepen. Ik heb een keer zelf gezien hoe gemakkelijk conducteurs in de Rotterdamse metro met dit fenomeen omspringen. De directeur van het Rotterdamse vervoersbedrijf heeft gezegd dat hij er iets aan gaat doen en dat de ov-chipkaart er een bijdrage aan zal leveren om het zwartrijden terug te dringen. Maar misschien mag ik u een wedervraag stellen.

De **voorzitter**: Nee, dat mag u niet, want als u over

zwartrijden wilt debatteren, dan doet u dat maar bij een andere gelegenheid.

De heer **Mastwijk** (CDA): Dan zou ik de heer Madlener een goede raad willen geven.

De **voorzitter**: Ook dat lijkt mij geen goed idee, wij houden het nu even bij het onderwerp zelf.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik denk dat er weinig kan worden toegevoegd aan wat de staatssecretaris heeft gezegd. Zij heeft helder en eenduidig uitgelegd waar het om draait, en daarvoor zijn de afspraken met de partijen van belang. Ik wilde eigenlijk alleen nog van de tweede termijn gebruik maken omdat de heer Roemer heeft opgemerkt dat het openbaar vervoer wordt afgebroken. Ik vind dat echt een heel verkeerde opmerking. Het regionale openbaar vervoer maakt op sommige plaatsen in Nederland al een aantal jaren meer dan 10% groei door – dit komt onder andere door de marktwerking en het verbeterde aanbod – en de NS heeft al drie opeenvolgende jaren een groei van meer dan 5% en haalt daarmee ruimschoots de doelstellingen van het kabinet. Je kunt dus niet zeggen dat er sprake is van afbraak van het openbaar vervoer.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Onze politieke conclusie is dat wij het heel vervelend vinden dat de prijsstijging volgens het besluit van de staatssecretaris 4,5% bedraagt, maar dat het wel begrijpelijk is, gelet op het afgesproken model en de bestaande spelregels. Ik merk nog wel op dat ik het onbevredigend vind dat vraaguitval kennelijk als een soort noodlot in het model zit en dat dit model niet wat beleidsgevoeliger functioneert. Omdat je weet dat een prijsstijging vraaguitval tot gevolg kan hebben, moet je proberen om die met extra beleid te voorkomen, als je geen vraaguitval wilt. Maar goed, ik stel vast dat die ruimte er kennelijk niet is binnen het model en dat wij het daarmee dus moeten doen. Dan vind ik dat wij, na de eerdere waarschuwingen van Klaas de Vries waarnaar de staatssecretaris ook verwees, en de commotie die in het verleden is ontstaan, verder geen druk moeten uitoefenen op de staatssecretaris om toch van die spelregels af te wijken. Daarom berust onze fractie in het besluit dat de staatssecretaris heeft genomen op dit punt.

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. Wat heeft dit debat opgeleverd? Inhoudelijk niet zoveel nieuws geloof ik, maar wel dat de PVV van koud tegenstander van het openbaar vervoer een warm voorstander is geworden. De heer Madlener heeft ons immers telkenmale gewaarschuwd dat wij daar toch vooral niet in moeten gaan zitten, omdat het allemaal zo inefficiënt en vreselijk is in het openbaar vervoer. Ik vind het winst dat de PVV nu haar warme hart voor het ov laat blijken. Jammer overigens dat de heer Madlener de prikkel om zijn eigen Rotterdamse vervoersbedrijf efficiënter te laten werken de nek om heeft gedraaid, maar niettemin tel ik mijn knopen.

De Krom

Graag nog even een correctie op de woorden van de staatssecretaris toen het over vorig jaar ging. Toen was het een meerderheid van de Kamer die zei dat de tariefsverhoging niet mocht doorgaan. Ik hecht eraan om de juiste woorden te gebruiken.

Ik heb van de moties kennis genomen. Dezelfde partijen die nu zeggen dat het allemaal wel een stukje lager kan, stonden een paar maanden geleden met de stakingsacties nog hard te toeteren dat er geld bij moest. Maar nu mag de tariefstijging geen 4,5% zijn. Dat vind ik moeilijk uit te leggen, maar dat hoeft ik dan ook niet te doen.

Dan nog een vermaning richting het kabinet. Zo-even hebben wij het er kort, in een interruptiedebatje met de staatssecretaris, over gehad dat mobiliteit duurder wordt. Inderdaad, en dat is voor een groot deel aan de staatssecretaris te wijten.

De heer **Roemer** (SP): Dit vraagt wel even om een correctie. Tijdens het vorige en het huidige debat is tenminste één ding van de SP hetzelfde gebeven: wij doen het niet over de ruggen van de reiziger.

De heer **De Krom** (VVD): Nee, u doet het over de rug van de belastingbetaler en de PVV doet met u mee.

De **voorzitter**: Dank u wel. Dan kijk ik naar de staatssecretaris. Als ik goed geïnventariseerd heb, ligt er een drietal moties waarover haar oordeel gevraagd wordt.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. Inderdaad liggen er drie moties. De heer Krom vroeg om een correctie. Het was niet de Kamer, maar een meerderheid van de Kamer die er vorig jaar op heeft aangedrongen het tarief naar beneden bij te stellen. Inderdaad heeft de partij van de heer De Krom daar toen niet op aangedrongen. Voor zover ik een verkeerde indruk heb gewekt, zet ik dat hierbij dan recht.

Er is een aantal opmerkingen gemaakt. Verschillende Kamerleden vroegen zich af of de staatssecretaris zich niet achter modellen verschuilt. Ik hecht eraan nogmaals te zeggen dat, als er afspraken gemaakt worden over hoe bepaalde dingen worden vastgesteld, welke elementen je mee laat wegen en hoe zwaar je die mee laat wegen, het van het grootste belang is om aan die afspraken vast te houden. Dat is geen kwestie van je verschuilen achter modellen. Dat is een kwestie van gemaakte afspraken ook nakomen. Ik denk dat een overheid niet eigenmachtig moet optreden, maar ervoor moet zorgen dat gedaan wordt wat is afgesproken. Het verwijt dat van twee Kamerleden kwam, werp ik dus wel heel ver van mij.

Dan is er een aantal moties geweest.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Gent wil u nog iets anders vragen, geloof ik.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De staatssecretaris begint nu over de moties. Dat betekent dat zij met haar beantwoording verder klaar is.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ja.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dan heb ik nog wel een vraag, als dat mag.

De **voorzitter**: Een heel korte.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb in mijn tweede termijn een vraag gesteld over het venijn dat in de bijlage zat. De vijftienstrippenkaart gaat met 5,7% omhoog. € 6,90 plus € 0,31 is € 7,21. Dat wordt afgerond naar € 7,30. Ik heb nog aangegeven dat zelfs Albert Heijn nog niet zo brutaal is. Ik wil daar opheldering over, want zo worden wij als reizigers gewoon voor de gek gehouden. Het is geen 4,5%, maar 5,7%. Hoe gaat u dat uitleggen? Sterker nog: hoe gaat u dat tegenhouden?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Mevrouw Van Gent ziet er al redelijk opgewonden uit, moet ik zeggen. Het is afgesproken met elkaar om het zo te doen. Deze doorrekeningen naar de strippenkaarten en de prijzen van de vijftienstrippenkaart zijn een manier van rekenen die minstens de afgelopen tien jaar zo heeft plaatsgevonden. Ik heb daarin geen verandering aangebracht. Het zijn de afspraken die wij onderling hebben gemaakt, om het zo te doen. Misschien heeft mevrouw Van Gent hierover ook vijf of zes jaar geleden opmerkingen gemaakt, maar er is geen meerderheid van de Kamer geweest die het anders wilde doen. Het gaat te ver om daar nu tot in detail op in te gaan, maar als u een schriftelijke opheldering wilt om de hele technische kant van deze berekening nog eens goed na te kunnen rekenen, wil ik die met alle plezier toesturen.

De **voorzitter**: Zullen wij het daar maar bij laten, mevrouw Van Gent? Ik denk dat u geen ander antwoord krijgt.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Nee, voorzitter, ik heb helemaal geen behoefte aan een schriftelijke onderbouwing. Mij is gewoon glashelder wat hier gebeurt. Het is een staaltje van naar boven afronden over de ruggen van de reiziger. Ik wil van de staatssecretaris weten waar dat precies is vastgelegd, want zij verschuilt zich achter modellen en afspraken en heeft gewoon maling aan het politieke en maatschappelijke debat. Zij hoeft bij Albert Heijn toch ook niet negen cent meer te betalen als een bedrag uitkomt op 21 cent achter de komma? Dat is toch belachelijk? Het gebeurt alleen bij het kaartje in het openbaar vervoer en verder gebeurt dat nergens.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Gent...

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dus wij hebben een model dat alleen voor de reizigers onvoordelig is en de staatssecretaris heeft dan een mentaliteit van: ik ga lekker de Kamerleden aanvallen en vervolgens laat ik het maar waaien.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Gent...

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik vind het niet acceptabel. Die 4,5% is al idioot hoog, maar 5,7% is natuurlijk onacceptabel.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Gent, de staatssecretaris heeft u net toegezegd om die rekenexercitie voor u op papier te zetten.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Nee, die hoeft ik niet, voorzitter. Ik wil een politiek antwoord van deze

Huizinga-Heringa

staatssecretaris en geen rekensommetje, want ik ben geen kleuter die op de kleuterschool onderwezen wordt in het basisprincipe rekenen. Ik weet heel precies hoe het gaat en ik wil gewoon een antwoord van de staatssecretaris, want ik vind dit onacceptabel. Het is niet 4,5% – dat is trouwens al schandig – het is 5,7%. Ik wil dat de staatssecretaris daar werk van maakt. Laat zij daar haar tijd aan besteden.

De **voorzitter**: Ik vind het antwoord dat de staatssecretaris u gegeven heeft om die rekensystematiek aan u te doen toekomen acceptabel.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Nee, dat vind ik niet. Ik wil niet iets hebben waar ik niet om vraag, voorzitter.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: U wilt een politiek antwoord; dat politieke antwoord hebt u net van mij gekregen. Dat politieke antwoord is dat wij met elkaar bepaalde afspraken hebben gemaakt. Nogmaals, die afspraken zijn niet door mij gemaakt in mijn functie als staatssecretaris, die afspraken zijn in het verleden gemaakt en steeds gecontinueerd. Wij hebben met elkaar afspraken gemaakt om dingen op een bepaalde manier te gaan doen. Dat zijn afspraken die door de Kamer jaar op jaar zijn bekrachtigd. Dan is het politieke antwoord dat u van mij krijgt dat ik niet eigenmachtig van zulke afspraken af ga kijken. Wel ben ik bereid om u duidelijk te maken welke achtergrond die afspraken hebben en welke rekensystematiek erachter zit. U zegt dat u daar geen behoefte aan hebt. Nou ja, dan zie ik af van mijn schriftelijke onderbouwing. Ik zou u die graag toesturen, maar het politieke antwoord is: je moet je houden aan politieke afspraken over spelregels die je met elkaar maakt.

De **voorzitter**: Ik denk dat het goed is als u die rekensystematiek toch aan de Kamer doet toekomen. Ik wil u nu vragen om op de moties in te gaan.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: De heren Madlener en Roemer hebben een motie ingediend waarin zij de regering verzoeken, de tarieven voor nationale vervoersbewijzen 2009 maximaal met 3,6% te verhogen. In het debat heb ik mijn redenen gegeven om 4,5% voor te stellen. Daarom ontraad ik aanvaarding van deze motie.

Mevrouw Van Gent heeft een motie ingediend om de tariefverhogingen 2009 niet hoger te laten zijn dan de verwachte stijging van de gemiddelde kosten van levensonderhoud over dat jaar. Ook hiervoor geldt dat voldoende is aangegeven waarom ik aan 4,5% vasthoud. Ook aanvaarding van deze motie ontraad ik.

Vervolgens kom ik bij de motie van de heer Roemer waarvan het dictum luidt: overwegende dat bij een beleid gericht op de aantrekkelijkheid van openbaar vervoer een zo laag mogelijke tariefverhoging past. Dat ben ik geheel met de heer Roemer eens en daar handel ik naar. Voorts verzoekt hij de regering "voortaan" haar beleid te richten op de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer. Zonder dat woord "voortaan" zou ik deze motie zien als ondersteuning van beleid, want mijn beleid richt zich al op de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer. Als de heer Roemer het woord "voortaan" wil schrappen, hoef ik aanvaarding van de motie niet te ontraden, maar als hij het laat staan, wekt

hij een onterechte suggestie en dan moet ik aanvaarding van de motie ontraden.

De **voorzitter**: Mijnheer Roemer, wijzigt u uw motie?

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik wil mij graag aan de feiten houden, dus daarom moet het woord "voortaan" er vooral in blijven staan.

De **voorzitter**: Dan hebt u het oordeel van de staatssecretaris gehoord.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Aangezien wij aanstaande dinsdag niet stemmen, zal op de donderdag na de algemene politieke beschouwingen over de moties worden gestemd.

De vergadering wordt van 12.00 uur tot 12.30 uur geschorst.

Voorzitter: Verbeet

De **voorzitter**: Op de tafel van de griffier ligt een lijst van ingekomen stukken. Op die lijst staan voorstellen voor de behandeling van deze stukken. Als voor het einde van de vergadering daartegen geen bezwaar is gemaakt, neem ik aan dat daarmee wordt ingestemd.

Regeling van werkzaamheden

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer Vendrik.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Mevrouw de voorzitter. Ik heb twee verzoeken. Het eerste verzoek heeft betrekking op een brief die al is gevraagd aan de bewindslieden van Defensie en van Economische Zaken naar aanleiding van de berichtgeving over de JSF. Ik wil daaraan de vraag toevoegen of zij – ervan uitgaande dat de Kamer die brief ontvangt – daarin ook zo snel mogelijk willen reageren op de berichtgeving in NRC Handelsblad van gisteravond.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Voorzitter. Ik steun dit verzoek, maar er zijn wel meer onderdelen waarmee wij richting kunnen geven aan het antwoord dat wij in die brief willen ontvangen. Daarom stel ik voor dat wij een feitelijke vragenronde van de betrokken commissies instellen opdat de onderwerpen kunnen worden geïnventariseerd waarop in die brief moet worden gereageerd.

De **voorzitter**: Dat moet u met de commissies regelen, dat kan ik hier niet voor u doen.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Dat snap ik, maar er zijn nogal veel commissies bij betrokken.

De **voorzitter**: Dan moet een commissie het voortouw nemen. Ik doe dat niet, dat weet ik 100% zeker.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Ik steun het verzoek van de heer Vendrik graag. Het staat mij echter bij dat wij