

Wet provinciale inbesteding vervoerconcessies

Wet provinciale inbesteding vervoerconcessies

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

- **het Voorstel van wet van de leden De Hoop en Olger van Dijk tot wijziging van de Wet personenvervoer 2000 in verband met het mogelijk maken van provinciale inbesteding van openbaar vervoerconcessies (Wet provinciale inbesteding vervoerconcessies) (36569).**

(Zie vergadering van 1 juli 2025.)

De **voorzitter**:

Aan de orde is nu het voorstel van wet van de leden De Hoop en Olger van Dijk tot wijziging van de Wet personenvervoer 2000 in verband met het mogelijk maken van de provinciale inbesteding van openbaar vervoerconcessies (36569). Ik heet de initiatiefnemers van harte welkom in vak K. Graag noem ik ook de ondersteuning die u heeft meegenomen en die plaats heeft genomen in vak K. Een bijzonder welkom aan de heer Jaap van der Heijden, de heer Jan Daenen en de heer Piotr van Rij. Tevens heet ik de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat welkom in vak K. Hij zal, zoals u weet, adviseren. Net voor het zomerreces was de eerste termijn van de zijde van de Kamer aan de orde. Vandaag zijn we dus toegekomen aan de beantwoording in eerste termijn. Het is voorts de bedoeling de gehele wetsbehandeling af te ronden.

De algemene beraadslaging wordt hervat.

De **voorzitter**:

Dan geef ik nu graag het woord aan de heer De Hoop.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Dank u wel, voorzitter. Allereerst dank aan u en de Kamer dat wij als initiatiefnemers in de eerste week na het reces de gelegenheid krijgen om onze eigen eerste termijn te doen en in te gaan op de inbreng van de verschillende fracties in de Kamer tijdens de eerste termijn.

Maar voordat ik daar samen met mijn collega Olger van Dijk van NSC aan zal beginnen, moet ik vooral een aantal andere mensen eerst bedanken. Voorzitter, u noemde ze zelf eigenlijk al: dat zijn vooral de mensen die hier achter mij zitten. Dat betreft allereerst van de GroenLinks-Partij van de Arbeid-fractie Jan Daenen en Jaap van der Heijden, maar dat betreft ook de heer Piotr van Rij. Eerder hebben vanuit NSC ook nog Daan 't Hart en Maurits de Lint ontzettend hard gewerkt aan deze initiatiefwet. U weet: de heer Olger van Dijk en ik doen de beantwoording en wij hebben natuurlijk ook best hard gewerkt, maar het echte werk doen de medewerkers. Zonder hen hadden wij deze wet niet kunnen behandelen in de Kamer. Wij hebben ook kunnen leunen op de kennis van wetgevingsjuristen Jasper van Rooij en Wilco Ploeg vanuit het ministerie van IenW. Ook aan hen zijn wij veel dank verschuldigd.

Voorzitter. We hebben een indeling gemaakt voor de beantwoording. Die zal ik even noemen, zodat alle Kamerleden weten wanneer welke vragen en welke opmerkingen aan bod komen. Ik zal zelf beginnen met een algemene inleiding en daarna ingaan op de gestelde vragen over marktwerking, op de Zeeuwse kwestie en op de invulling van het wetsvoorstel. Daarna zal collega Olger van Dijk ingaan op het concessiebeheer, op de kosten van het wetsvoorstel en op wat overige vragen.

Voorzitter. Het is dus goed om hier vandaag over onze initiatiefwet te mogen debatteren met uw Kamer. We willen graag allereerst alle Kamerleden bedanken die tijdens de eerste termijn een bijdrage hebben geleverd aan dit debat. Een aantal Kamerleden heeft zich in positieve woorden uitgelaten over het wetsvoorstel, maar er waren, zoals het hoort bij wetgeving, ook nog een aantal kritische vragen. Alhoewel de inbreng overwegend positief was, gold dat gewoon eerlijk gezegd niet voor elke fractie. De VVD had een aantal fundamentele bezwaren. Dat mag natuurlijk. Sterker nog, dat hoort ook bij een debat als dit. Toch gaan we vandaag proberen ook mevrouw Veltman te overtuigen van ons wetsvoorstel.

Voorzitter. Laat me beginnen met de inleiding van dit wetsvoorstel. Het openbaar vervoer zorgt letterlijk voor verbinding tussen mensen en speelt een cruciale rol in onze samenleving. Het is er om op je werk, school of studie te komen, om familie of vrienden te bezoeken, om ongelijkheid te bestrijden en ook om klimaatverandering tegen te gaan. Maar het openbaar vervoer is steeds minder in staat om deze cruciale rol te vervullen. Buslijnen verdwijnen, dienstregelingen versoberen en kaartjes worden steeds duurder en duurder. Dat is niet altijd zo geweest. Het kan dus ook anders. De basis moet wat ons betreft weer op orde.

Voorzitter. De basis op orde: daar gaat het vandaag over. Dat betekent dat we het publieke belang weer voorop zullen moeten zetten, boven de winst voor enkelen. Dat geldt voor de zorg, het onderwijs en de kinderopvang, maar ook voor het openbaar vervoer. Te lang keken we aan hoe de focus lag op winst en efficiëntie. We zagen dat ons openbaar vervoer stap voor stap verder werd uitgekleeft, juist op de plekken waar publiek vervoer zo belangrijk is. Want "is het wel efficiënt om een halflege bus te laten rijden"? Maar gaat het echt alleen om efficiëntie? Verpleegkundigen kunnen na de late nachtdienst niet meer naar huis komen. Jongeren kunnen niet meer met het openbaar vervoer de hele dag door naar school toe. Ouderen kunnen niet meer zelfstandig naar de supermarkt. Juist voor hen willen we toch dat het openbaar vervoer binnen bereik is. We moeten ons echt realiseren dat voor sommige mensen geen bus geen baan betekent.

Hier en daar heb ik u horen zeggen dat dit wetsvoorstel maar een kleine aanpassing is en dat het niet het gouden ei is. Dat begrijp ik als je kijkt naar de omvang van dit wetsvoorstel. Het is inderdaad een vrij kleine, technische wetswijziging. Maar er ligt wat ons betreft een fundamentele keuze onder. De markt die het regionale openbaar vervoer ooit was, is verworpen tot een schim daarvan. Steeds groter wordende, buitenlandse bedrijven, die ons ov voor een deel in handen hebben, hebben nauwelijks nog concurrentie van elkaar, omdat er nog maar een paar bedrijven over zijn. Zij kunnen de publieke dienst die het ov zou moeten zijn, steeds meer naar hun eigen hand zetten. Op

die manier doet het de samenleving niet meer goed. Staan we erbij en kijken we ernaar als we zien dat commerciële bedrijven dicteren waar, wanneer en voor wie de bus rijdt? Of grijpen we in als we zien dat de markt niet doet wat in het belang is van de sociale meerderheid? Wat mij betreft doen we dat laatste.

Voorzitter. De wet is daarmee dan ook een keerpunt in de manier waarop we in Nederland naar onze publieke diensten kijken. Door provincies te stimuleren om het regionale openbaar vervoer weer in eigen handen te nemen, nemen we regie als de markt faalt. Zo staat niet winst, maar ons gezamenlijk belang op één.

Voorzitter. Dan naar de inhoud van dit wetsvoorstel. Alle partijen hebben in de eerste termijn het belang van goed en betaalbaar openbaar vervoer aangegeven. Dat is natuurlijk mooi om te zien. De Kamer is het vrijwel geheel erover eens dat waar je ook woont, of dat nu in het centrum van een grote stad is of in de periferie, in Zeeland of Friesland, iedereen de mogelijkheid moet hebben om per trein of bus op een fijne manier met het ov te kunnen reizen, of dat nou naar werk, school, vrienden of familie is.

De vraag die bij dit wetsvoorstel centraal staat, is: hoe organiseren we goed regionaal openbaar vervoer? Op dit moment is het in Nederland als volgt geregeld. Nederland is opgedeeld in concessies. Provincies besteden dit ov openbaar aan. Maar voor de vier grote steden geldt dat ze via een aparte bepaling in de wet ervoor kunnen kiezen om niet te kiezen voor openbare aanbesteding, maar voor inbesteding. In Amsterdam en in de combinatie Rotterdam-Den Haag is hiervoor gekozen. In deze twee regio's wordt het ov uitgevoerd via gemeentelijke vervoersbedrijven.

Wat ons wetsvoorstel feitelijk doet, is die bepaling uit de wet, die nu dus alleen geldt voor de grote steden, ook van toepassing verklaren op de provinciale overheden en provinciale concessies. Daarmee krijgen de provincies straks ook de optie om het ov in te besteden en het via een eigen, provinciaal busbedrijf te organiseren.

Voorzitter. Dan kom ik nu bij de vragen die door de leden van de Kamer zijn gesteld. Ik begin, zoals gezegd, bij de vragen over marktwerking. Allereerst de heer Grinwis. Hij begon zijn inbreng met een statement. Ik citeer uit zijn inbreng. "Het is een voorstel dat tien, twintig jaar geleden ondenkbaar was," zei hij, "toen het neoliberalisme nog welig tierde." De heer Grinwis geeft aan dat het echt een trendbreuk is met decennialang beleid. U kunt zich voorstellen dat wij dat als indieners kunnen onderschrijven. De wet is misschien een kleine aanpassing, maar wel een fundamentele. Jarenlang zagen we oogluikend toe hoe steeds groter wordende bedrijven het voor het zeggen hadden in het Nederlandse ov. Daarmee zetten wij wat ons betreft een belangrijke stap in het terugbrengen van de regie van de overheid op deze publieke zaak.

Voorzitter. De heer Stoffer gaf aan een situatie voor zich te zien waarin een deel van het busvervoer aanbesteed wordt en bijvoorbeeld vraaggestuurd vervoer via belbussen in eigen beheer gedaan wordt. Zijn vraag is hoe de indieners dat voor zich zien. Wij staan als initiatiefnemers niet negatief tegenover die suggestie. Wel is het zo dat er voor belbussen een specifieke bepaling geldt uit het Besluit personenvervoer 2000, de Bp 2000. Als de wet is aangenomen, is het uiteindelijk aan de regering om te bepalen of ze het Besluit personenvervoer gaat aanpassen. Wij zouden dit in lijn met de suggestie van

de heer Stoffer wel een goed idee vinden. Als het voor de kwaliteit van het totale ov kan helpen om het op een dergelijke manier te splitsen en dus slechts een deel in te besteden, staan de initiatiefnemers daar zeker niet negatief tegenover. Overigens blijft de precieze invulling van het ov met dit wetsvoorstel de bevoegdheid van de provincie. De provincie zou de ruimte moeten hebben om hier over na te denken. Het is dus goed mogelijk dat in bepaalde provincies het vraaggestuurde ov een plek zal krijgen in de concessies en dat in andere provincies een provinciaal vervoersbedrijf dit zal oppakken.

De heer Stoffer vroeg naar de effectiviteit van aanbestedingen. Hij vroeg concreet: gaat de mogelijkheid van een provinciaal busbedrijf helpen om marktpartijen daadwerkelijk scherp te houden of loop je dan het risico dat het nog minder aantrekkelijk wordt voor private bedrijven en trekken deze zich terug? Dat is ook een kritiekpunt van de Raad van State. Wij zijn het erover eens dat de markt nu op diverse plekken faalt. Een markt met maar vijf aanbieders die ook nog eens niet in alle gebieden actief zijn, is wat ons betreft niet meer de goed functionerende en goed concurrerende markt uit het boekje. Eigenlijk neigt dat meer naar een oligopolie. Dan heb je de keuze om te wachten totdat de markt zich verder concentreert, totdat er echt nog maar enkele aanbieders overblijven, of om de concurrentie aan te jagen. Wij vinden eigenlijk dat wij met dit wetsvoorstel kiezen voor dat laatste. In theorie kunnen er nu ook nieuwe bedrijven toetreden tot de markt. Dan maakt het niet zo veel uit of zo'n bedrijf nu in handen is van een buitenlandse of van een binnenlandse overheid. In de grote steden, bijvoorbeeld ook in Utrecht waar de mogelijkheid tot inbesteding bestaat, zie je dat daar nog steeds niet voor gekozen is, omdat een aantal concessienemers vanuit de markt gewoon een goed bod doen. In die zin denken wij dat dit prima kan met dit wetsvoorstel.

Voorzitter. Dan kom ik bij de heer Bushoff. Concreet vroeg hij: hoe zullen provincies tot zo'n keuze komen? Stel dat deze mogelijkheid er voor provincies komt en een aantal provincies er inderdaad voor kiezen om het openbaar vervoer in eigen hand te nemen en een ov-bureau op te richten, wat betekent dat dan voor de concessieperiode die we nu kennen? Die keuze zal in principe plaatsvinden op het moment dat de huidige concessie afloopt. Dan gaat een provincie normaliter voor een regulier aanbestedingsproject, omdat provincies het altijd zo aanpakken.

Wanneer de uitkomsten daarvan tegenvallen, bijvoorbeeld omdat de enige inschrijver een bedrijf is dat in het verleden beloftes niet nakwam, kunnen provincies overgaan tot inbesteding van een eigen bedrijf. Daar zijn oprichtingskosten mee gemoeid, maar het voordeel is wel: betere regie en afstemming. De eerste keer dat dit gebeurt, zal de voorbereidingstijd redelijk lang zijn. Wij verwachten dan ook dat daar waarschijnlijk tijdelijk een noodconcessie zal moeten worden uitgevoerd om de tijd voor de oprichting van een nieuw bedrijf te overbruggen.

Ook bij inbesteding zal na iedere concessieperiode een nieuw besluit moeten worden genomen over de vraag of er wordt gekozen voor inbesteding of toch weer een keer voor aanbesteding. Op het moment dat er inbesteed is, is die ruimte er natuurlijk ook aan het einde van zo'n concessieperiode. Zo gaat het nu ook in de grote steden en die systematiek blijft wat ons betreft met dit wetsvoorstel gelijk. Sterker nog, die blijft gewoon gelijk, want wij houden vast aan hoe het staat in de Wet personenvervoer.

Voorzitter. De heer Van Kent vroeg in zijn inbreng in eerste termijn aandacht voor de gevolgen voor de medewerkers van ov-bedrijven. Ik verwacht natuurlijk ook niet anders dan dat de Socialistische Partij daar aandacht voor heeft. Ik vind de vraag over de consequenties van het wetsvoorstel voor al die gewaardeerde mensen in het openbaar vervoer dan ook begrijpelijk. Zij houden onze samenleving uiteindelijk in beweging en bij hen is de afgelopen ook al heel wat terecht gekomen. Het is dus belangrijk dat wij aandacht voor hen hebben. We kunnen de heer Van Kent in die zin geruststellen dat dit wetsvoorstel geen verandering brengt in de manier waarop de overname van personeel tussen opeenvolgende vervoerders geborgd is. Een eventueel provinciaal vervoersbedrijf zou op dezelfde manier gebruikmaken van het personeel als nu al gebeurt. Dat is niet alleen goed voor de posities van de werknemers, maar ook voor het belang van de continuïteit van de uitvoering van het ov, want uiteindelijk is dat voor de reiziger natuurlijk ontzettend belangrijk. Ook aan de regels wat betreft de overname van het materieel verandert deze wet niks.

Voorzitter, dan ga ik door naar de vragen van mevrouw Veltman. Zij stelde een vraag over het budget voor het ov en zei daarbij ook dat we wat de VVD betreft uitgaan van een schaarse begroting die vraagt om slimme keuzes. Wij als initiatiefnemers zouden volgens haar — dan citeer ik even uit haar bijdrage — misschien het idee hebben dat geld en capaciteit onbeperkt zijn en dat je, als de markt je even niet bevalt, maar gelijk een ov-bedrijf zou moeten oprichten. Zij schetste daar eigenlijk mee dat zij vond dat dat een ideologische reflex is. Op zichzelf is het natuurlijk goed om hierover een ideologisch debat met elkaar te voeren, want hier ligt natuurlijk een ideologie aan ten grondslag, gezien de marktordening van het openbaar vervoer. Ik zou bijna zeggen: ik heb ook zin om vaker ideologische debatten over het ov te voeren met mevrouw Veltman. Maar als initiatiefnemers past ons een iets andere rol, namelijk sec vanuit deze wet kijken wat deze nou doet en wat minder stevig ideologisch het debat vandaag met elkaar voeren.

Maar het is wel goed om hier te benadrukken dat we een andere visie hebben op de rol van de overheid bij het organiseren van het ov. Mevrouw Veltman heeft een vurig pleidooi gehouden voor marktwerking. Dat kan ook. Ik snap het ook heel goed vanuit de ideologie van de VVD. Maar mevrouw Veltman weet ook dat wij als initiatiefnemers een wetsvoorstel hebben ingediend met een andere visie en ook wel een reactie op wat wij zien als de falende marktwerking op dit moment. Met dit wetsvoorstel willen wij de regie echt terugleggen bij de overheid, of eigenlijk beter gezegd: het is niet heel veel meer dan dat wij provincies de mogelijkheid geven om, als zij dat zelf willen, de regie terug te nemen en die naar zich toe te trekken, als zij zien, vanuit hun lokale beeld, dat de markt faalt. Dat is uiteindelijk aan hen. Wij leggen niemand wat op. Wij bieden de lokale overheden en natuurlijk de provinciale overheden hiermee een mogelijkheid. Het is aan hen om daarin een keuze te maken. Wij leggen niemand iets op. Wij bieden ze een wettelijke mogelijkheid. Wij hebben er vertrouwen in dat provinciale overheden daar zelf een verstandige keuze in kunnen maken.

Voorzitter. De heer Grinwis uitte zorgen over de bezuinigingen op het openbaar vervoer. Hij noemde nadrukkelijk de bezuiniging van 335 miljoen die voorlag, of voorligt. Na gisteren is dat iets minder duidelijk. Ik denk dat het goed is dat de staatssecretaris zelf even ingaat op hoe hij dat ziet. We lazen gisteren dat er mogelijk bij Prinsjesdag een motie van de Kamer uitgevoerd zou worden waarmee de bezuiniging in de grote steden

eventueel voorkomen zou kunnen worden. Maar er ligt natuurlijk ook nog een bezuiniging voor bij de regionale vervoerders, waar dit ook effect op heeft. Maar ik denk echt dat het aan de staatssecretaris is om daar antwoord op te geven en aan te geven hoe hij dat ziet en hoe hij denkt daar bij Prinsjesdag mogelijk op in te gaan. In algemene zin is het natuurlijk wel zo dat het, wanneer vanuit het Rijk de geldkraan steeds verder wordt dichtgedraaid, voor provincies moeilijker wordt om een aantrekkelijke concessie uit te schrijven, aangezien er een lagere beloning tegenover zal staan. Ik deel dus de angst van de heer Grinwis dat dit de kans op een mislukte aanbesteding aanzienlijk vergroot. Maar ik heb de staatssecretaris de afgelopen periode ook duidelijk gehoord. Hij zegt dat hij die zorg ook heeft en eraan wil trekken, dus ik hoop dat wij bij Prinsjesdag ook wat zien vanuit die kant van het kabinet. Maar ik wacht de reactie van de staatssecretaris af.

Dan de volgende vraag van de heer Grinwis, over met name de situatie in Zeeland, namelijk wat wij zouden kunnen betekenen voor het verbeteren van het openbaar vervoer in die prachtige provincie. Hij gaf aan dat publieke bedrijven in het ov, zoals HTM in Den Haag, gewoon goed functioneren. De problematiek in Zeeland gaf wat hem betreft blijk van het falen van de markt. Ik denk dat de heer Grinwis gelijk heeft dat de Zeeuwse kwestie laat zien hoe belangrijk het is om als concessieverlener, in dezen de provincie, een stok achter de deur te hebben als de markt niet levert, zeker in een situatie waarin de markt meer trekken van een oligopolie heeft dan van een concurrerende markt. Wat wij opvallend vonden, is dat het Zeeuwse provinciale bestuur redelijke eisen stelde op basis van de concessie die daarvoor eigenlijk al gold. Er werd zelfs nog een beetje geflexibiliseerd als tegemoetkoming aan de markt, maar toen was er nog steeds geen marktpartij die zich in eerste instantie meldde voor de concessie. Dan beschikt zo'n provincie niet over de mogelijkheid om inbesteding te overwegen. Dat kan eventueel ook hun onderhandelingspositie versterken. De provincie kon dus niet anders dan flink inleveren op het programma van eisen om er zeker van te zijn dat zich nu wel een bedrijf zou melden. Dat is jammer. Wij vinden dus ook dat het anders moet. Wij denken dat de provincie met deze wet bij een volgende concessieverlening met meer vertrouwen het programma van eisen kan aanscherpen, omdat ze zich gesteund voelt door de stok achter de deur. Dat alles is in het belang van het Zeeuwse ov. Daar hebben reizigers ook gewoon behoefte aan een prettige en betaalbare manier om van A naar B te reizen.

Voorzitter. Hiermee kom ik aan het einde van mijn beantwoording. Via u, voorzitter, zou ik het woord aan de heer Olger van Dijk willen geven, maar ik zie dat mevrouw Veltman een interruptie heeft.

De **voorzitter**:

U heeft inderdaad eerst een interruptie van mevrouw Veltman. Gaat uw gang.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Wederom dank voor het initiatief en voor het feit dat wij hierover met elkaar de discussie kunnen voeren. Ik hoor de heer De Hoop net zeggen: mevrouw Veltman heeft een vurig pleidooi gehouden voor marktwerking. Nee, mevrouw Veltman heeft een vurig pleidooi gehouden om het beste te bieden aan de reiziger. Dat lukt in onze ogen door de spanning op de markt te houden. De heer De Hoop zegt: er zijn maar vijf partijen die

meedingen naar concessies. Ik denk dat dat voldoende is voor spanning op de markt. Er zijn ook deskundigen die dat aangeven. We hebben in Nederland bijvoorbeeld ook een aantal grote supermarktketens. Dat zijn er ook niet zo veel. Daarover zeggen we als overheid ook niet: weet je wat, we gaan wel een eigen supermarktketen opzetten. Volgens mij moeten we die spanning erg in de markt laten.

Vanaf het moment dat de vervoersconcessies en de aanbesteding daarop zijn ingevoerd in Nederland, dus toen de decentralisaties in de wet zijn vastgelegd, is het beter gegaan met de kwaliteit van het openbaar vervoer. Dat is ook onderzocht en aangegeven. Sindsdien is die beter. Ik wil daar nog aan toevoegen dat het aanbod van streekbussen ten opzichte van 2019 101% bedraagt, en dat het aanbod van bussen in de steden 80% is ten opzichte van 2019. Dat betekent dus dat het op zich goed gaat als je binnen het bepaalde budget dat je hebt daar het beste probeert uit te halen. Daarmee snap ik dus niet waarom de heer De Hoop en de heer Van Dijk denken een probleem op te lossen met dit wetsvoorstel.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Een heldere vraag van mevrouw Veltman. Als je teruggaat naar een aantal decennia geleden, dan is het waar wat mevrouw Veltman zegt. Toen het regionale openbaar vervoer volledig publiek was, ging het ook niet altijd goed. Ik ben het ook met haar eens dat er een positieve impuls kwam toen commerciële bedrijven dat overnamen. Ik zie dat bijvoorbeeld ook in het noorden van Nederland, waar ik woon. Daar doet bijvoorbeeld Arriva dat. Er rijden daar treinen naar plekken waar eerder geen treinen reden. Dat is gewoon een impuls geweest. Tegelijkertijd zie je als je naar de jaren daarna en naar dit moment kijkt, dat het aantal aanbieders afneemt. ACM schrijft in reactie op ons wetsvoorstel ook dat zij zien dat het aantal partijen dat zo'n concessie op zich wil nemen de afgelopen jaren echt is afgenomen. Er is wel een soort trendbreuk ontstaan en het begint steeds meer op een oligopolie te lijken. Nou, het is een moeilijk woord, maar u begrijpt volgens mij precies wat ik bedoel. Ik zal maar niet herhalen wat de staatssecretaris hier net naast mij zei.

Daar is dus wel een verandering in gekomen in de afgelopen jaren. Mevrouw Veltman schetst dat het aanbod op bepaalde plekken niet direct is afgenomen. Maar je ziet wel dat een aantal dikkere lijnen steeds vaker worden gereden en dat dat voor een aantal minder dikke lijnen, met name in de regio, niet het geval is. In eerdere debatten die wij met elkaar gevoerd hebben, heb ik een aantal keer geschetst dat er in de afgelopen vijf jaar 1.500 bushaltes zijn verdwenen in Nederland. Dat heeft de heer Olger van Dijk en mij in ieder geval wel aan het denken gezet. Moet je provincies die mogelijkheid niet bieden? Dat vinden niet alleen wij. Vanuit verschillende Provinciale Staten zie je ook dat fracties daar zelf moties voor indienen. Dat zijn niet alleen linkse fracties. Ik heb ook een motie van de heer De Vree van de PVV gezien, die vanuit de Staten deze optie ook open wilde houden en wilde kijken of dit wat kan bieden. Het is dus niet iets wat vanuit het niks komt. Wij denken echt dat dit een positieve bijdrage kan leveren.

De **voorzitter**:

Mevrouw Veltman voor een vervolgvraag.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Dan blijft natuurlijk wel staan dat als je binnen hetzelfde budget je aanbestedingen wilt

doen, er nog altijd iets geleverd moet worden door een partij. Zit het probleem in uw ogen dan niet op andere terreinen, zoals bij de hoogte van het budget? Dat kan. Ik denk dat je in een regio waar bussen verdwijnen altijd moet kijken of het ook op een andere manier opgelost kan worden voor mensen die daar met moeite vooruit kunnen komen omdat er geen ov is. Ik denk dat Zeeland dat nu ook doet door flexibele vormen van openbaar vervoer in de concessie op te nemen en samen te werken met allerlei vervoersmogelijkheden. Op die manier wordt er dan binnen de bestaande concessie een oplossing gezocht om het beste te kunnen bieden. Vervolgens heeft een commerciële aanbieder daarop ingeschreven. Die kan dat aanbod samen met de provincie prima vormgeven. Dus de provincie is in de lead met een goed programma van eisen dat het beste moet bieden voor de reiziger. Voor die verdwijnende buslijnen geldt ook dat heel veel regio's er gelukkig op vooruit zijn gegaan, omdat de lijnen zogenaamd gestrekt zijn. Ze zijn namelijk betrouwbaarder en kunnen vaker met meer mensen rijden en dus meer mensen meenemen. Dat is het pleidooi dat ik net hield. Het is niet per se slechter geworden met die aanbieders. De heer De Hoop heeft het ook over een oligopolie. Ik denk dat je daarover zou kunnen spreken als er slechts twee marktpartijen zouden zijn. Er zijn er vijf. Daarvan wordt gezegd: dat houdt elkaar scherp; dat beconcurrereert elkaar op een goede manier met het budget dat beschikbaar is.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Ik ga allereerst in op het laatste punt. Er zijn inderdaad vijf aanbieders, maar die strijden niet allemaal over het hele land mee om die concessies. In Zeeland was er bijvoorbeeld niet een die het wilde. Op verschillende plekken gaan maar twee aanbieders die wedstrijd met elkaar aan. Daarmee denk ik toch echt wel dat de concurrerende prikkel niet altijd meer het effect heeft dat je zou willen. Ik merk dat de rede van de VVD-fractie misschien toch een andere is dan die van de fracties van NSC en GroenLinks-Partij van de Arbeid. Onze rede draait niet om wat er binnen het huishoudboekje allemaal kan vanuit efficiëntieoogpunt, maar om wat er nodig is voor die regio. Vanuit daar redeneren wij. Provincies hebben dan een keuze om het zelf te doen omdat zij dat misschien anders in zouden richten dan hoe die commerciële aanbieder dat doet. Wij vinden gewoon dat zij daar de mogelijkheid toe moeten hebben. Dat vinden wij niet alleen. Vanuit verschillende provincies in Nederland zijn de afgelopen jaren moties ingediend die aantonen dat zij zelf ook die stok achter de deur willen. Dat zei ik eerder al. Wij denken dat dat een bevorderende functie heeft. Mevrouw Veltman ziet andere risico's. Dat is gewoon een verschil van inzicht.

De **voorzitter**:

Mevrouw Veltman, afrondend.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik zeg dit juist omdat ik vind dat je het beste moet kiezen voor de regio's. De Raad van State zegt ook dat de kans groot is dat de invoering hiervan ontmoedigend werkt voor al die partijen die ov kunnen bieden, de aanbieders die nu actief zijn op de markt. Hoe kijkt de heer De Hoop daartegen aan?

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Dan is mijn reactie dat dit in de grote steden nu de mogelijkheid is. En je ziet dat in Utrecht op dit moment nog steeds gekozen wordt voor een commerciële aanbieder, die zich dus niet geneigd voelde om niet meer een bod te doen omdat daar een inbesteding

plaats zou kunnen vinden. Dus ook wanneer er een mogelijkheid is om in te besteden, maakt een gemeente als Utrecht de keuze om het commercieel te doen. Als dat beter is in die gemeente, zou ik zeggen: doe dat dan ook. Ik ga er ook niet van uit dat alle provincies in Nederland over tien jaar gaan inbesteden vanwege deze wet. Zij kunnen zelf vanuit hun eigen lokale overheid de keuze maken wat nou het beste is. Er zullen provincies zijn die gaan inbesteden — daar ben ik van overtuigd — maar er zullen absoluut ook provincies zijn die die keuze niet maken. Die keuze laten wij graag bij hen. We hebben het vertrouwen dat provinciale overheden zelf het goede doen voor hun regio.

De heer **Boutkan** (PVV):

Om even in te gaan op de laatste opmerking van de heer De Hoop, over de grote steden en dergelijke: er is natuurlijk een wereld van verschil tussen grote steden en de regio. Elke regio telt, maar daar hebben we natuurlijk te maken met veel minder passagiers. Helaas kon mevrouw Veltman daar niet meer op ingaan. Ik wil even terugkeren naar het begin. Ik hoorde de heer De Hoop ouderen, scholieren en de zorgsector noemen. Ik vind het mooi, hoor, zo'n opsomming vanuit zijn achtergrond, maar uiteindelijk gaat het om wie de rekening betaalt. Het draait toch om de euro's. De vraag is: hoe wordt het slimmer met dit wetsvoorstel? Het budget blijft hetzelfde. Hoe zien de initiatiefnemers dat het dan toch slimmer kan met dit wetsvoorstel?

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Je zou in ieder geval kunnen beredeneren dat je dichter bij de partij zit die het ov aanbiedt doordat je zelf inbesteedt. Daardoor heb je minder kosten nodig voor de afstemming en bij verschillende dingen, omdat dat al van de lokale overheid uitgaat en er geen commerciële aanbieder tussen zit. Je zou vanuit dat dus al kunnen redeneren dat je daar minder kosten bij zou kunnen hebben. Als een provincie het ontzettend belangrijk vindt dat op die of die plek toch meer bussen gaan rijden, wordt ook een afweging gemaakt: misschien is daar toch meer geld nodig voor ons eigen openbaar vervoer om dat op een manier te doen die wij belangrijk vinden. Dat zeg ik in reactie op de terechte vraag van de heer Boutkan, maar ook om te schetsen dat er natuurlijk ook nu al geld van provinciale overheden naar het openbaar vervoer gaat. Het is niet zo dat commerciële aanbieders zoals Arriva dat allemaal vanuit hun eigen portemonnee doen. Je ziet dat er ook vanuit verschillende provincies jaarlijks, om het een beetje oneerbiedig te zeggen, nog bedragen tegenaan worden gegooid. Bijvoorbeeld in Friesland komt er per jaar vanuit de provinciale overheid ongeveer nog 20 miljoen per jaar extra bij. Het is dus niet zo dat er ook nu al geen extra geld bij komt. Ik kan me voorstellen dat er ook in de provincie waarin de heer Boutkan Statenlid is geweest en volgens mij nog steeds is, bij die concessie af en toe nog steeds extra provinciaal geld bij komt te liggen.

De heer **Boutkan** (PVV):

Ja, ik ben inderdaad nog steeds Statenlid in Flevoland. Ik ben geen raadslid meer in Almere, waar we als gemeente ook diverse aanbestedingen namens de provincie mogen doen, maar dat terzijde. Ik hoor de heer De Hoop zeggen "als de overheid het zou doen". Dat lijkt een beetje het stokpaardje vanuit de linkse hoek: als de overheid het gaat doen, gaat het allemaal beter. Dat is natuurlijk niet zo, want het kost altijd meer klauwen met geld dan wanneer een commercieel bedrijf dat doet. Ik wil niet zeggen dat er ook bij een commercieel bedrijf niet méér geld bij moet, want we hebben ook in Flevoland gezien dat er uiteindelijk meer geld bij moest, omdat het niet werkte. Over de

periferie gesproken: de heer De Hoop noemde net voornamelijk Zeeland en dergelijke, maar dan vergeet hij de Noordoostpolder. Die vergeten we weleens als periferie, maar ook daar zitten ze met een allerbelabberdst openbaar vervoer; ik wil het in dezen toch maar even voor onze provincie opnemen. Mijn vraag is eigenlijk de volgende. Er zijn vijf aanbieders. Wat mij betreft is dat voldoende. Het is niet weinig. Ik zou bijna willen zeggen: ga vanuit de overheid vooral niet nieuwe supermarkten organiseren. De heer De Hoop of de initiatiefnemers zeggen dat de provincies het kunnen doen. Maar dat is toch niet vooraf al? Het gaat toch om achteraf? Ik vraag dit voor alle duidelijkheid, om het voor mij helder te krijgen. Het gaat er toch om dat het niet wordt opgedrongen door de overheid, maar dat er, mocht de aanbesteding niet lukken, wel die bekende stok achter de deur is, zonder dat dreigement?

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Het is zoals de heer Boutkan het schetst. Je gaat dus weer een proces aan voor een openbare aanbesteding. Als Staten maak je daar een programma van eisen voor. Dan ga je de afweging maken: is de aanbesteding die gedaan wordt goed voor ons op dit moment of hebben wij nog die stok achter de deur dat we het liever zelf doen? Dat is inderdaad de volgorde zoals de heer Boutkan 'm schetst, zoals het bij elke aanbesteding gaat.

De vragen over de kosten vind ik heel terecht. De heer Boutkan heeft hier nog meer vragen over gesteld. Mijn collega Olger van Dijk zal daar uitgebreid op ingaan in zijn beantwoording. Ik denk dat op die manier het best recht gedaan wordt aan de vragen die de heer Boutkan heeft.

Ik zou het graag op die manier doen, voorzitter. Dan geef ik u de mogelijkheid om het woord aan mijn collega Olger van Dijk te geven.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan wil ik bij dezen u bedanken en de heer Olger van Dijk vragen om zijn deel van de beantwoording op zich te nemen.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Dank u wel, voorzitter. Een kort woord vooraf voordat ik overga tot mijn deel van de beantwoording. De medewetgevende taak, zoals wij die hier hebben in de Tweede Kamer, is belangrijk. Thorbecke zag hierin de mogelijkheid om alle persoonlijke belangen opzij te zetten en te handelen in het belang van de gemeenschap, de res publica. Om hier vanuit vak K met collega De Hoop dit wetsvoorstel te mogen verdedigen, voelt voor mij dan ook als een kroon op mijn relatief korte Kamercarrière.

In de eerste plaats dank ook ik het vele werk dat door fractiemedewerkers is gedaan. Ze werden al genoemd. Ik maak nog graag van de gelegenheid gebruik om bij NSC Maurits de Lint, Daniël 't Hart en vandaag Piotr van Rij te noemen. Wij kunnen dit werk niet doen zonder goede ondersteuning.

Voorzitter. Het wetsvoorstel Provinciale inbesteding vervoerconcessies zelf krijgt in dit debat een wat ideologische lading. Het is zeker niet verkeerd om in onze debatten ook de visie op de staat en markt te bespreken. Ik ben het met collega De Hoop eens dat we dat wel vaker mogen doen. Ik verheug me dan ook op het debat dat we vanmiddag

zullen hebben over de sturing op de fatbikes vanuit de overheid.

Maar we moeten dit wetsvoorstel niet groter maken dan het is; overigens ook niet kleiner. In mijn ogen vult het de mogelijkheden voor provincies aan zoals die voor de grote steden al bestaan. In het begin van deze eeuw is bij de behandeling van de Wet personenvervoer 2000 deze mogelijkheid ook al genoemd. Zelf was ik als fractiemedewerker van een mooie middenpartij hierbij betrokken in de ondersteuning van een recent weer toegetreden illuster lid van de NSC-fractie, Eddy van Hijum. De reden om toen alleen de grote steden uit te zonderen, was onder meer ingegeven door de grotere complexiteit van het stadsvervoer. Denk aan de afstemming tussen vervoerswijzen als bus, tram en metro. Twintig jaar later is de conclusie dat ook de complexiteit van het openbaar vervoer in provincies is toegenomen, wel gerechtvaardigd. Denk bijvoorbeeld aan de eisen ten aanzien van duurzaam vervoer. Ik vind het dan ook niet meer dan logisch om dit verschil met dit wetsvoorstel op te heffen en ook de provincies de mogelijkheid te geven om het provinciaal openbaar vervoer zelf te organiseren. Daar gaat het namelijk om: een optie, niets meer en niets minder.

Voorzitter. Dan kom ik bij de beantwoording van de resterende vragen. Collega De Hoop zei het al. Ik zal ingaan op het concessiebeheer, op de vragen van de heer Boutkan over de kosten en op een aantal overige vragen.

Ik begin met de vragen van de heer Stoffer ten aanzien van het concessiebeheer. Hij heeft in zijn eerste termijn heel duidelijk de volgende vraag naar voren gebracht. Zouden we veel van de problemen die we heden ten dage zien in het openbaar vervoer niet kunnen oplossen met degelijk concessiebeheer? Dat moeten we van harte met de heer Stoffer eens zijn. Wanneer er een concessie wordt afgesproken van vijf tot vijftien jaar, doorgaans zo'n tien jaar, tussen een verlener en iemand die daarop intekent, verschaalt dat nog weleens, ook door gebrek aan contact. Het kan niet zo zijn dat als je een concessie uitschrijft voor tien jaar, je dat eigenlijk laat verstoffen. Dat vergt continu overleg, contact tussen degene die de concessie verleent, vaak de provinciale overheid, en het bedrijf dat de concessie ook neemt. En daarmee kun je ook veel zaken tijdig bespreekbaar maken en tijdig voorkomen en ervoor zorgen dat de stand van het openbaar vervoer beter is.

De eerlijkheid gebiedt wel te zeggen, zoals collega De Hoop zojuist ook duidelijk heeft aangegeven, dat er de laatste twintig jaar veel veranderd is, zeker de laatste tien tot vijftien jaar. We zijn teruggegaan van zo'n tien aanbieders naar zes, inmiddels vijf. Daarbij doet die marktconcentratie zich met name voor op het platteland of in ieder geval dunbevolkte gebieden, waar sprake is van twee tot drie aanbieders. En dan kom je inderdaad heel erg dicht in de buurt van een situatie van oligopolie, een situatie waarin de markt eigenlijk niet meer in staat is om het openbaar vervoer zo efficiënt mogelijk te organiseren. Dit wetsvoorstel ziet er dus vooral op om in die situaties die optie van inbesteding als stok achter de deur te hebben. Dus het is en-en, zeg ik tegen de heer Stoffer. Ja, het is goed concessiebeheer. We roepen alle provincies op om onderlinge informatie daarover te delen, waar de heer Grinwis onder andere naar verwees. Maar deze optie is in onze ogen ook juist nodig om als stok achter de deur te kunnen functioneren.

Dat brengt mij dan ook op de vraag van de heer Grinwis, die vroeg: als dit wetsvoorstel realiteit wordt, is het dan ook niet nodig om provincies te begeleiden in die keuze voor inbesteding, als ze die zouden willen maken? Wij zijn het daar als initiatiefnemers van harte mee eens. Dat is nodig en een goede zaak en we moeten voorkomen dat elke regio, elke windstreek, elke provincie opnieuw het wiel gaat uitvinden. Het zou ook een optie kunnen zijn dat provincies gezamenlijk bekijken of ze dat kunnen doen. Zoals wellicht bekend is, is er voor Groningen en Drenthe al een tijdlang het gezamenlijke OV-bureau. Als een provincie dit zou willen overwegen, ligt het in de rede om te bekijken of zo'n samenwerking mogelijk is en om, als dat niet het geval is, op z'n minst tot kennisuitwisseling te komen. Die kennisuitwisseling zou wat ons betreft op verschillende manieren kunnen. Er is natuurlijk al heel veel kennis in de markt, bij de stadsvervoerders. Het ligt ook in de rede om te bekijken of je met samenwerkende gemeenten, de VNG, maar ook met de provincies, het IPO, iets van een platform of iets dergelijks in kunt roepen om die kennis uit te wisselen. Ik denk dat het Rijk daar ook een rol in zou kunnen hebben; ik hoor dat graag van de staatssecretaris. Dus ja, het is een belangrijk punt. Daar zullen we ook oog voor moeten hebben bij de verdere uitwerking na aannname — daar hoop ik op — van dit wetsvoorstel door beide Kamers.

Dan kom ik bij de vraag naar de kosten van de heer Boutkan. Het ging er zojuist ook al even over bij de beantwoording door collega De Hoop. De heer Boutkan stelde in eerste instantie een vraag over het advies van de Autoriteit Consument & Markt: is dit een compleet pakket of gaat het over een eenmalige controle? Het is in eerste instantie goed om het volgende op te merken. Nadat wij als initiatiefnemers gevraagd hadden of de ACM die toets kon doen, is er echt aangegeven: ja, dit wetsvoorstel is uitvoerbaar en handhaafbaar. De ACM zal, als dit wetsvoorstel wordt aangenomen en als provincies daadwerkelijk kiezen voor de optie van inbesteding, toezicht gaan houden op een aantal zaken. In de eerste plaats zal de ACM bekijken of er een gescheiden boekhouding is; dat is Europees voorgeschreven. Daarnaast zal ze een tweejaarlijkse prestatievergelijking doen. Op het moment dat dat het geval is — dat is dus niet bij aannahme van het wetsvoorstel, maar op het moment dat er sprake is van provinciale inbesteding — ontstaan die toezichthoudende taken en de daarmee gepaard gaande kosten van €89.000 per jaar. Dat is dus de basis van de kosten die dit wetsvoorstel zelf met zich mee zou kunnen brengen. Dat is dus niet direct na aannahme, maar op het moment dat er sprake is van inbesteding.

Daarnaast is het aan provincies — collega De Hoop zei daar al wat over — om, op het moment dat dat het geval is, zich goed te oriënteren op die stap. Die stap moet je als provincie niet lichtzinnig maken. Daar moet je goed over nadenken. Ook moet duidelijk zijn dat de markt het eigenlijk niet goed kan organiseren. Je moet ook nagaan hoe je zelf een provinciaal bedrijf kunt opbouwen. Daar is tijd voor nodig. De heer De Hoop had het ook al over een tijdelijke noodconcessie. Uiteindelijk is het aan de provincies om die afweging te maken en om daarin, in goed overleg met de eigen volksvertegenwoordiging, een keuze te maken.

Dan kom ik bij een aantal losse vragen. Zo vroeg de heer Stoffer of er ook een mogelijkheid is om die nieuwe provinciale vervoersbedrijven aan te sluiten op de bestaande systematiek voor ov-betalingen en -vergoedingen. Het is goed om hierbij op te merken dat bij aanbestede concessies artikel 35a van het Besluit personenvervoer

2000 hierop van toepassing is en blijft. Dit wetsvoorstel verandert daar dus niets aan. In de concessie wordt aan de vervoerder de verplichting opgelegd om met het OVpay-systeem te werken. Het artikel uit dat besluit maakt dus geen onderscheid tussen aanbestede en inbestede concessies. Ook op een inbestede concessie, gegund aan een provinciaal vervoersbedrijf, is dit artikel dus gewoon van toepassing. Het systeem van OVpay is verplicht, net zoals dat ook bij de inbesteding van de grote steden nu het geval is. Het is goed dat de heer Stoffer dit punt heeft aangestipt, want dat geeft ons de gelegenheid om dat te benadrukken. Het is belangrijk dat het gebruiksgemak voor reizigers er ook kan zijn bij de provinciale bedrijven, als die worden opgericht. Dat is dus het geval; dat is geborgd. Dat geldt ook voor de hele systematiek vanuit OCW voor de ov-vergoedingen voor het gebruik van het studentenreisproduct. Ook hiervoor geldt dat elk bedrijf daarvoor in aanmerking komt. Het is goed om dat hier verhelderd te hebben.

Dan kom ik nog bij een andere vraag van de heer Boutkan. Het is daar vanochtend eigenlijk ook al even over gegaan, namelijk de vraag in hoeverre dit wetsvoorstel de stok achter de deur is. Het is goed om bij deze wetsbehandeling duidelijk te maken dat we met deze toevoeging niet alle problemen in het openbaar vervoer oplossen. Het is heel duidelijk een reactie op de concentratie in de markt, die zich met name in de dunbevolkte gebieden voordoet waar misschien twee of drie aanbidders zijn. Wij als initiatiefnemers hebben de overtuiging dat deze optie de positie van de aanbestedende overheid in die situaties, waarin er dus een beperkte reactie is vanuit de markt, zal versterken om tot een goede aanbidding te kunnen komen. Dit wetsvoorstel geeft de provincies, de concessieverleners, een extra kaart in handen, die ze kunnen spelen als er bij de marktpartij minder animo is of als er een beperkte reactie is op het programma van eisen. Daarmee is het inderdaad een stok achter de deur in die gevallen waarin de markt faalt.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Misschien kan de heer Van Dijk nog een keer proberen om mij van zijn gelijk te overtuigen, maar ik heb er een hard hoofd in. Ik hoor de heer Van Dijk net zeggen dat de provincies met dit wetsvoorstel in de gelegenheid zijn om, het liefst ook samen als dat kan, dingen op te bouwen. Je gaat in feite dus een heel circus opbouwen, enorme organisaties oprichten. Mijn kernvraag is: ga je er hiermee nu niet juist voor zorgen dat de marktpartijen zich gaan terugtrekken? Ik refereer ook even aan wat er net werd gezegd over Utrecht. Er werd gezegd: ze hadden de mogelijkheid, maar ze hebben het niet gedaan, want er was een marktpartij die zich inschreef. Maar ik draai het om: er was nu juist een mogelijkheid. Het wetsvoorstel zegt dat ook: of je gaat aanbesteden of je gaat inbesteden. Die mogelijkheid was er ook voor Utrecht en toch hebben zij ervoor gekozen om aan te besteden. Het kan zijn dat er een paar politieke moties zijn ingediend in provincies, maar de provincies zelf hebben, bestuurlijk, geen enkele behoefte aan dit wetsvoorstel. Daar komt nog bij dat die terugtrekking van de markt er natuurlijk ook mee te maken heeft dat die marktpartijen op een gegeven moment niet kunnen concurreren met een overheidsbedrijf, een provinciaal ov-bedrijf, waar de belastingbetaler achter zit. Als het even wat minder gaat, zal de belastingbetaler altijd bijplussen.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Ik begrijp de vragen van de heer Veltman.

De **voorzitter**:

Het is mevrouw Veltman.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Mevrouw Veltman! Op het punt van de kosten en de vraag vanuit de provincies zal ik zo nog specifiek ingaan. Daarover was ook door de heer Boutkan een specifieke vraag gesteld, vanuit de vraag hoe we dat precies moeten zien.

Mevrouw Veltman is heel duidelijk wat betreft het punt hoe dat nou werkt en haar zorg dat deze optie misschien juist leidt tot minder interesse. Ik draai 'm eigenlijk weer om, zoals mevrouw Veltman net ook deed. Het voorbeeld van Utrecht is daarbij interessant. Dat betreft ook wat wij als initiatiefnemers zeggen: het is niet onze bedoeling om het te verstoren waar de markt goed werkt en waar dat leidt tot een goed aanbod van openbaar vervoer. In Utrecht is die optie er. Daar zijn vele initiatiefnemers en bedrijven die zeggen: dat is interessant en wij kunnen een interessant aanbod doen. Daar is het niet aan de orde. Ik draai 'm dus om: de optie die Utrecht nog steeds heeft, leidt er niet toe dat bedrijven geen interesse hebben. Sterker nog, daar is wel degelijk veel interesse om dat te organiseren en dat leidt tot een goed aanbod aan openbaar vervoer. Ook hier is — we kunnen dat natuurlijk niet hard bewijzen, net als het tegenovergestelde — de optie die Utrecht heeft om vanuit de markt tot een goed aanbod van openbaar vervoer te komen, in ieder geval geen belemmering.

De **voorzitter**:

Mevrouw Veltman, ik zou u willen vragen om uw vraag wat korter te stellen.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Dan bewaar ik mijn interruptie nog even.

De **voorzitter**:

Heel goed. Gaat u verder, meneer Van Dijk.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Dan ga ik inderdaad graag verder met een andere vraag die mevrouw Veltman heeft gesteld. Ik zie ook nog een interruptie van de heer Grinwis.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Het voorbeeld van het GVV en Utrecht werd hier aangehaald. Was het historisch gezien niet zo dat er heel lang de dreiging was dat ook de grote steden moesten gaan aanbesteden, dat dat te elfder ure is teruggedraaid en dat in de tussentijd de stad Utrecht had besloten de aandelen van het GVV te verkopen aan Connexxion? Toen was er eigenlijk geen reële afweging meer te maken qua inbesteden en aanbesteden, want daarmee moest die hele verkoop misschien worden teruggedraaid. Is het niet zo dat Utrecht als eerste van de grote vier heeft geanticipeerd op de toen dreigende situatie van verplicht aanbesteden?

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Dank voor deze vraag van de heer Grinwis. Ik dank hem ook voor het ophalen van deze geschiedenis. Ik refereerde er zelf al aan dat dit wetsvoorstel een lange geschiedenis heeft. Het is fijn om dit punt ook nog even te kunnen verhelderen. In het geval van

Utrecht hebben inderdaad meerdere aspecten een rol gespeeld. Het is natuurlijk aan de provincie om die afweging zelf te maken. Hier ging het nadrukkelijk om het aspect in hoeverre de mogelijkheid die we met dit wetsvoorstel regelen — die is er voor provincies, naast het feit dat die er voor Utrecht al is — ertoe leidt dat bedrijven worden afgeschrikt om een bieding te doen. Ik heb geconstateerd dat dat niet het geval is en dat zij in Utrecht al een paar keer in staat zijn geweest om tot een goed aanbod te komen en om daarvoor te kiezen.

Voorzitter. Dan ga ik verder met de vraag van de heer Boutkan over de vraag naar de mogelijkheid en de optie om zelf, als provincie, de inbesteding te doen. Allereerst merken wij op dat in veel concessiegebieden, zoals de Randstad en zoals Utrecht, dat ik zojuist noemde, dit niet aan de orde zou zijn, in ieder geval in het stadsgedeelte. In veel van de concessiegebieden is er veel animo om concessies te runnen. Meerdere partijen zullen zich inschrijven. We constateren wel dat er juist in de wat meer landelijke gebieden minder inschrijvingen zijn. Dat zou ook wel degelijk in deelconcessies in de Randstedelijke provincies het geval kunnen zijn. We zien ook dat er vanuit de provincies dan meer de behoefte is om deze optie te overwegen. We hebben bijvoorbeeld gezien dat de provincie Utrecht, die dus meer doet dan het stadsvervoer, zelf in november 2024 een brief aan de toenmalige staatssecretaris heeft gestuurd waarin zij aangaven behoefte te hebben aan de optie tot inbesteding van vervoersconcessies.

Een ander interessant voorbeeld is de provincie Limburg, die in de internetconsultatie van dit wetsvoorstel heeft gevraagd om nader te verduidelijken dat dit wetsvoorstel ook inbesteding mogelijk maakt bij multimodale vervoersconcessies, oftewel verschillende vervoerswijzen. Er werd gevraagd of dat het geval is. In de casus van deze provincie lijkt mij dat een relevant gegeven. Collega De Hoop heeft gerefereerd aan de Zeeuwse casus. Er is ook in de Provinciale Staten van Overijssel nadrukkelijk gesproken over de vraag of de optie van inbesteding van het provinciale openbaar vervoer er zou kunnen komen. Tot slot is er het voorbeeld, dat ook al even werd genoemd, uit januari van dit jaar. Het Statenlid De Vree van de PVV — hij is de heer Boutkan wel bekend — heeft gevraagd te onderzoeken of de provincie zou kunnen overgaan tot inbesteding van vervoersconcessies.

Tegelijkertijd: als je dit aan provincies vraagt, ook aan de vele contacten die wij hebben, zie je dat daar soms ook een ideologische lading onder zit. Er zijn gedeputeerden die, vaak onderhands, zeggen dat zij graag die mogelijkheid zouden hebben. Anderen zeggen die behoefte niet te hebben. Er zijn een aantal provincies — ik meen dat dat Noord-Holland en ook Flevoland was — die hebben gezegd dat ze in ieder geval geen eigen bedrijf gaan oprichten; die keuze maken zij niet. Maar dat is iets anders dan als zij zouden aangeven dat zij andere provincies die optie niet gunnen. Dat standpunt is er niet. Wij constateren wel dat in ieder geval in vijf provincies dat gesprek nu wordt gevoerd en dat een aantal provincies ook echt concreet aangeeft deze mogelijkheid graag te willen hebben.

Als dit wetsvoorstel zou worden aangenomen, zouden wij tegen die provincies blijven zeggen: "Ga goed kijken hoe je dit gaat doen. Kies voor die samenwerking. Zorg ervoor dat je die informatie hebt. Doe dat niet overhaast. Doe dat in die gevallen waarin je vermoedt dat de markt dat aanbod niet kan regelen." Maar ik zeg tegen deze Kamer dat

wij er veel vertrouwen in hebben dat de provinciale overheid, als onderdeel van het huis van de liberaal Thorbecke — dat zeg ik toch maar even tegen mevrouw Veltman — ook in staat is om die afweging zelf goed te maken.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik hoor de indieners nu al een paar keer zeggen dat zij het echt belangrijk vinden dat de provincies eerst bekijken of marktpartijen dit kunnen doen en dat er daarna pas overgegaan wordt tot een provinciaal vervoersbedrijf. Maar dat zegt het wetsvoorstel niet.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Nee.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Het wetsvoorstel zegt gewoon: je doet dit of je doet dat; je mag kiezen. Dat is een wezenlijk verschil. Dit bedoel ik ook als ik zeg dat marktpartijen zich ontmoedigd zullen voelen om zich verder op die markt te gaan begeven. Kunt u daar nog eens op reflecteren?

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Jazeker, want het is goed om dat te verhelderen. De technische wijziging biedt op zichzelf gewoon die mogelijkheid die nu al geldt voor Utrecht en voor andere provincies. Maar deze Kamer weet ook dat het gesprek dat wij hebben over de wetsbehandeling een integraal onderdeel van de wetsgeschiedenis is. Wij willen als initiatiefnemers het volgende duiden. We willen inderdaad de optie bieden, maar we zijn er niet op uit om gezonde marktwerking te verstoren. Wij gaan ervan uit — en die oproep doen wij ook — dat provincies zich goed oriënteren op het moment dat zij deze keuze zouden willen maken en dat zij het gesprek aangaan met stadsvervoerders, of misschien met andere provincies die dit ook al overwegen, voordat zij daadwerkelijk tot invoering overgaan. Men moet een goede afweging maken tussen de kosten en de baten die een dergelijk vervoersbedrijf met zich meebrengt. Dat moet uiteindelijk natuurlijk ook gebeuren door de provinciale volksvertegenwoordiging, die de beslissing neemt.

De **voorzitter**:

Ik zie de heer Boutkan naar voren komen; het woord is aan u.

De heer **Boutkan** (PVV):

Ter verheldering wil ik hier toch even op doorgaan. Stel dat je iets aanbesteedt en dat dit niet goed gaat, of dat dit althans niet naar tevredenheid van de provincie gebeurt. Dan is er toch al de mogelijkheid dat de provincie zegt: dan gaan we het nu gunnen? Daar hebben we deze wet toch niet voor nodig? Dat was mijn eerste vraag. De tweede is als volgt. Er wordt gezegd: dit is die bekende stok achter de deur, waar ik ook naar vraag. Maar kan ik meer helderheid krijgen over hoe dat proces dadelijk nou precies in zijn werk gaat? Zeggen we nu vooraf dat we gaan inbesteden of aanbesteden, of zeggen we nu heel duidelijk — dit wil ik gewoon heel duidelijk horen — dat we gaan aanbesteden en dat men als provincie de mogelijkheid heeft om te gaan inbesteden op het moment dat de aanbesteding niet naar tevredenheid is? Klopt deze redenering nu?

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Het wetsvoorstel biedt die mogelijkheid. Tegelijkertijd zitten we in een bestaande situatie waarin er concessies lopen. Daarbij is er goed overleg tussen de aanbieder en de concessieverlener. Dat gesprek gaat natuurlijk ook over de vraag of er voldoende wordt aangeboden. Het uitgangspunt daarbij is aanbesteding. Een provincie zal die keuze pas willen maken als er problemen zijn. In Zeeland werd het pas genoemd, ook door de verantwoordelijk gedeputeerde, toen geen enkele aanbieder zich meldde.

De heer Boutkan stelde een vraag over het proces. Als er geen aanbieder naar voren komt uit het aanbestedingsproces, dan is er altijd nog de oplossing van een noodconcessie. Dat is al een aantal keer aan de hand geweest. Ik geloof dat dit ook speelde in de provincie Gelderland, met Arnhem-Nijmegen en Veluwe-Zuid. Tijdens die weging, tijdens dat proces, is de vraag aan de orde: kiezen we voor een provinciale inbesteding of zien we toch nog een kans om met een marktpartij tot een aanbidding van het openbaar vervoer te komen? Dat laatste is uiteindelijk wel gebeurd in Zeeland.

Dan kom ik bij de laatste vraag ...

De **voorzitter**:

Nog een hele korte vraag op dit onderwerp van mevrouw Veltman. Daarna wil ik doorgaan naar de volgende.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik hoor de heer Van Dijk zeggen: als er problemen zijn, kan er eventueel worden overgegaan op een provinciaal ov-bedrijf. Is de heer Van Dijk van mening dat zo'n ov-bedrijf het met hetzelfde budget dat voorhanden is, beter gaat doen dan een marktpartij die hierin bedreven is, die thuis is in die wereld en daar al jaren in functioneert, die schaalgrootte heeft, die investeringen kan doen et cetera?

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Dat is een goede vraag. Dat is inderdaad belangrijk bij dit wetsvoorstel. Ik denk dat het goed is om te verduidelijken dat ook uit onderzoek blijkt dat er bij inbesteding er niet minder vervoer per euro wordt geleverd. De klanttevredenheid is inderdaad gestegen sinds de invoering van de decentrale marktwerking. Dat geldt ook voor inbestede bedrijven. Dat is de basis. Als een provincie kiest voor inbesteding en voor een provinciaal vervoersbedrijf, dan zullen daar in eerste instantie inderdaad aanzienlijke kosten mee gemoeid zijn. Maar er zijn ook een aantal aspecten waarop voor een provinciaal bedrijf winst te behalen is. Die weging moet echt provinciaal worden gemaakt. In de eerste plaats zijn er natuurlijk altijd transactiekosten bij de overdracht. Als er gekozen wordt voor een provinciaal bedrijf en dat goed gaat, dan ligt het in de rede om dat voort te zetten, bijvoorbeeld voor tien jaar. Er is dan ook winst te behalen met de transactiekosten. Nu zie je vaak dat als concessies overgaan, er ook heel veel welvaartsverlies aan de orde is. Een tweede aspect is dat een bedrijf natuurlijk altijd winst zal willen maken. Dat heb je niet als overheid. Uiteindelijk is de grote winst dat de sturing van provincies zal toenemen, maar daar staan de initiële kosten wel tegenover. Met de onderzoeken in de hand hebben wij er als initiatiefnemers vertrouwen in dat de belastingeuro's ook in die situaties goed zullen worden besteed.

Voorzitter. Ik kom bij de laatste vraag van de heer Boutkan, over het advies van de Raad

van State. Hij vroeg om een nadere reactie daarop. Net als de heer Boutkan vind ik het als NSC-Kamerlid belangrijk om het advies van de Raad van State serieus te wegen. Laat ik beginnen met te zeggen dat dit wetsvoorstel een b-dictum heeft gekregen, in de categorie a tot en met d. Daarmee wordt richting de indieners gezegd: u kunt hiermee verder, maar houd rekening met een aantal aspecten. Dat hebben we als initiatiefnemers ook proberen te doen. We hebben in de memorie van toelichting duidelijk proberen te maken dat dit voorstel niet alle problemen gaat oplossen die in het openbaar vervoer zijn ontstaan. Die causaliteit hebben we wat dat betreft duidelijker proberen te beschrijven. We hebben ook het terechte punt van de stok achter de deur geprobeerd op te nemen in de toelichting, voor als de markt zou falen. Het is dus geen panacee voor alle problemen. Daarnaast had de Raad van State nog een belangrijk punt, namelijk om meer aandacht te besteden aan de uitvoerbaarheid van het wetsvoorstel en om in dat kader de Autoriteit Consument & Markt te verzoeken om een uitvoeringstoets uit te voeren. Dat heeft zij ook gedaan, zoals de heer Boutkan weet. De ACM zegt: ja, dit wetsvoorstel is uitvoerbaar en handhaafbaar. We hebben het advies van de Raad van State dus zeer serieus willen nemen.

Voorzitter. Dat brengt mij tot slot tot een laatste beschouwing, die aansluit bij de opmerkingen van de heer Boutkan. Dit voorstel wil niets meer en niets minder dan vrijheid toevoegen voor provinciale overheden om, in de gevallen waarin de markt het niet goed kan organiseren, ervoor te kiezen om het openbaar vervoer zelf via een provinciaal bedrijf te organiseren.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. De heer Boutkan heeft tot slot nog één korte vraag.

De heer **Boutkan** (PVV):

Ja, toch nog even over de Raad van State. Die heeft in de informatie ook iets gezegd over de vergelijking tussen de kosten. Een overheid maakt toch vaak meer doorlopende kosten dan een bedrijf. Dus hoe zit dat dan precies? Ik proef toch dat het steeds meer een ideologische discussie aan het worden is, door zaken goed te praten. De heer De Hoop zei bij de start: er kan meer geld naar beter ov, want we houden meer geld over, want we gaan het toch beter organiseren. De heer Van Dijk hoor ik zeggen: we gaan ambtenaren uitwisselen en dergelijke. Komt er dan niet een extra laag tussen, die kostenverhogend zou zijn? Is dat niet ook precies het punt waar de Raad van State ook voor gewaarschuwd heeft? Die zei: let even op ...

De **voorzitter**:

Dank. De heer Olger van Dijk.

De heer **Boutkan** (PVV):

U houdt de tijd goed in de gaten, voorzitter!

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Daarom zeggen wij als initiatiefnemers ook: het is niet een panacee voor alle problemen. Dit is een niet een oplossing voor al die gebieden waar de markt prima werkt, waar voldoende aanbieders zijn om tot een goed aanbod en dus voldoende goed openbaar

vervoer voor de belastingeuro's te komen. Maar iedereen weet dat als er minder aanbieders zijn, de positie van de concessieverlenende overheid zwakker wordt ten opzichte van die bedrijven. Dat gaat niet helpen om dat goede aanbod voor die euro's belastinggeld te krijgen. Wat de Raad van State daarmee, denk ik, heeft willen aangeven, is: denk daar goed over na. Ik heb zojuist in antwoord op vragen van mevrouw Veltman ook gezegd dat er een aantal punten zijn waar je winst kunt behalen als je het op deze manier kan doen, maar je moet ook goed nadenken over de eerste investering die je doet. Dus doe dat niet lichtzinnig, niet zomaar; daar moet een goede aanleiding voor zijn. Dat hebben we vooral naar voren willen brengen. Maar uit breder onderzoek blijkt wel degelijk dat ook inbesteed openbaar vervoer tegen een goede prijs mogelijk is en in die zin niet duurder hoeft te zijn dan als je dat via bedrijven organiseert.

De voorzitter:

Dank u wel voor uw inbreng. Dan wil ik staatssecretaris Aartsen vragen om plaats te nemen achter het spreekgestoelte, want hij heeft ook enkele vragen gekregen. Ik wil hem ook vragen om het kort te houden, want ik zou de Kamer heel graag de gelegenheid tot een tweede termijn willen geven en daarmee het voorstel willen afronden. Het woord is aan de heer Aartsen.

Staatssecretaris Aartsen:

Dank, voorzitter. Staat u mij wel toe om als staatssecretaris Openbaar Vervoer kort stil te staan bij het verschrikkelijke tramongeluk in Lissabon in Portugal, waarbij inmiddels zestien mensen zijn overleden en meer dan twintig gewonden zijn gevallen. Inmiddels heeft ook de minister-president zijn medeleven namens het kabinet overgebracht aan de collega's in Portugal.

Voorzitter. Dat gezegd hebbende dank ik uiteraard ook de initiatiefnemers en spreek ik mijn zeer grote waardering uit voor hun werk. Ik sluit mij zeker aan bij de woorden van de heer De Hoop, die zijn waardering vooral doorschuift naar de medewerkers. Ik heb zelf ook aan een initiatiefwetsvoorstel mogen werken in mijn vorige hoedanigheid als Kamerlid. Ik denk dat het zeer onderschat wordt hoe enorm veel werk dat is voor een Kamerlid in z'n eentje, maar zeker ook voor de medewerkers. Ik kan me daar dus zeker bij aansluiten.

Mijn rol vandaag is die van adviseur. Ook denk ik dat het verstandig is om een aantal nuances aan te brengen. De heer Grinwis vroeg mij naar mijn visie op het openbaar vervoer; ik zal proberen het antwoord kort te houden. Maar als u dat aan een staatssecretaris van Openbaar Vervoer vraagt, dan is het lastig om het kort te houden. Toch kan ik daar natuurlijk wel kort wat over zeggen. Ik denk namelijk dat het belangrijk is, zeker vanuit Infrastructuur en Waterstaat, om aan te geven dat het openbaar vervoer een onmisbaar onderdeel van onze samenleving is. Het geeft mensen vrijheid, het geeft mensen de mogelijkheid om met elkaar in contact te komen, naar hun werk te gaan, naar school, naar vrienden, naar familie, naar de zorg, naar noodzakelijke voorzieningen maar ook leuke voorzieningen. We kunnen wel stellen dat het openbaar vervoer dus ook zeker geen luxe is, maar vooral een cruciale basisvoorziening.

Voorzitter. Dan het wetsvoorstel. Het doel van dit kabinet is om toe te werken naar een betaalbaar, betrouwbaar, kwalitatief goed en zeker ook veilig openbaar vervoer. Ik heb

het debat aanschouwd, ook voor het zomerreces, en wat je zag — sommigen genieten daarvan — is een zwaar ideologische discussie, met aan de ene kant een pleidooi voor meer marktwerking en aan de andere kant voor meer publieke regie. Ik denk dat het belangrijk is om de discussie niet zozeer te versmallen tot een zwaar ideologische discussie, maar vooral te kijken hoe we ervoor zorgen dat het openbaar vervoer betaalbaar is, dat de kwaliteit hoog is, en dat het betrouwbaar en veilig is. Over de manier waarop je dat doet kun je natuurlijk discussiëren, maar dat doel is in ieder geval leidend voor het kabinet. Aan de ene kant zien we namelijk dat marktwerking positieve elementen met zich meegebracht heeft, hoewel ze tegelijkertijd ook niet perfect is; anderzijds verandert niet alles wat de overheid aanraakt in goud.

Misschien moet ik een aantal nuances aanbrengen, want we hebben gezien dat de stelselwijzigingen, eigenlijk vanaf de Wet personenvervoer 2000, die de provincies verplicht stellen om concessies op een openbare manier aan te besteden, zeer positieve elementen met zich mee hebben gebracht, in ieder geval tot corona. Volgens mij ontkent ook niemand dat. We zien frequentere verbindingen, comfortabelere bussen en treinen, en reizigerstevredenheid. We zien dat vooral in de beginjaren concurrentie tot lagere kosten heeft geleid. Dat zijn de positieve onderdelen van de marktwerking.

We zien uiteraard ook aandachtspunten. Ik denk dat het voorbeeld van Zeeland heel belangrijk is. Daarin zien we dat het toch ook spannend wordt als het systeem onvoldoende functioneert en als er onvoldoende marktinteresse is voor een aanbesteding. Ik denk dat we daarvan moeten leren en dat we daar goed naar moeten kijken. Tegelijkertijd zeg ik daarbij: we zien ook dat de provincie inmiddels een nieuwe aanbesteding heeft gedaan. In dat voorbeeld zie je dus dat het wel tot interesse leidt op het moment dat je meer budget toevoegt en betere voorwaarden en een langere looptijd aanbiedt.

De roep om publieke regie snap ik. Ik denk zeker dat met allerlei veranderingen en ontwikkelingen die roep steeds groter is geworden. Ik denk dat de concessieverleners zekerheid willen. Het is natuurlijk ook vaak spannend. Ik mag zelf als concessieverlener de Waddenveren vergunnen; daar gaan we binnenkort ook nog over spreken. Dan zie je toch dat dat een balans is tussen alle belangen en dat het heel spannend is om al die belangen bij elkaar te brengen. Wat dat betreft geef ik het de provincies te doen.

Tegelijkertijd wil ik ook benadrukken dat de regie volledig bij de provincies ligt. De Provinciale Staten en de Gedeputeerde Staten zitten met hun handen aan het stuur. Die kunnen bepalen of zij meer of minder bushaltes zouden willen. Zij hebben invloed op het ov-aanbod. Zij moeten instemmen met wijzigingen, zowel als het gaat om de dienstregeling als om andere zaken die de reiziger raken. Ik denk dus dat we ook niet moeten onderschatten hoeveel publieke regie er zowel in de praktijk als in de theorie op dit moment al aanwezig is. Als provincies willen sturen op het aantal bushaltes, dan kunnen ze dat op dit moment al. Ik zeg er ook even bij dat we dat los van de financiële kaders moeten zien, maar dat maakt natuurlijk niet uit voor de vraag of je het inbesteedt of aanbesteedt. De publieke regie is nu al in handen van de Provinciale Staten.

Voorzitter. Vooropgesteld: wij delen het doel van dit wetsvoorstel en wij zien als kabinet geen juridische bezwaren tegen dit wetsvoorstel. Ik wil echter wel een aantal nuances

en waarschuwingen plaatsen bij dit wetsvoorstel, want we bieden met dit wetsvoorstel andere regio's dan de vier grote steden inderdaad slechts de mogelijkheid tot investering.

Het kan, denk ik, in theorie potentiële voordelen opleveren als je het inricht op een manier met een stok achter de deur. Dus op het moment dat blijkt dat er in de aanbesteding geen of onvoldoende markt is, heb je die stok achter de deur, waardoor je misschien ook richting de markt kunt zeggen: het is belangrijk dat u wel inschrijft. Maar ik zei net ook al: we moeten ook niet doen alsof alles wat de overheid aanraakt automatisch in goud verandert. Het is namelijk nogal wat om een concessie uit te schrijven; het is nog veel meer om te gaan investeren en een eigen provinciaal vervoersbedrijf te starten.

Wij zien als kabinet dan ook niet dat het creëren van een extra mogelijkheid per definitie noodzakelijk is of dat dit tot effectiviteit zal leiden. Het is niet nodig om de problemen met de tariefstijging en de verminderde dienstverlening die door een aantal partijen zijn benoemd, nu al op te lossen. Dat kunnen provincies op dit moment ook al, nog los van de vraag of het investeren of aanbesteed wordt. We zien dus dat we bij de effectiviteit zeker ook vraagtekens kunnen stellen.

Het is niet zo dat hogere exploitatiekosten, een onderdeel waar nu tegenaan wordt gelopen, of verminderde reizigersopbrengsten afhankelijk zijn van of het een publieke of private organisatie is. Als er minder reizigers komen, dan komen er minder inkomsten. Dan maakt het niet heel veel uit hoe je het hebt georganiseerd: je zult ermee moeten dealen. Op het moment dat je een discussie hebt over het aantal bushaltes — laten we een bus kronkelen door een dorp of kiezen we voor een rechte lijn? — dan maakt het niet heel veel uit. Dat is uiteindelijk een keus van degene die de concessie verleent, niet zozeer van wie het uitvoert. Wat dat betreft denk ik dus dat er op de effectiviteit vooral winst te halen is als we kijken wie nu de kwaliteit en de dienstregeling bepaalt en welke rol de provincies daar zelf in hebben.

Daarnaast is het ook mijn taak om te wijzen op een aantal risico's rondom het investeren van het provinciaal vervoer, denk ik. Het kan namelijk zeker ook financiële en operationele onzekerheden voor provincies opleveren. We hebben al een aantal keer gezien dat gemeentelijke, decentrale overheden bijvoorbeeld de taak van warmte- of afvalbedrijven op zich namen. Dat levert ook risico's op. Voordat een provincie besluit om dit te gaan doen, voordat zij die stap kan zetten, moet ze zich ook verwittigen van dat risico, denk ik.

Voorzitter. Ik denk dat het goed is dat ik overga tot de gestelde vragen. De eerste vraag ging over de bezuinigingen op het openbaar vervoer en de uitvoering van de motie-De Hoop c.s. Dat is een ongedekte motie, zeg ik daar nog even met een knipoog bij, om een oplossing te vinden voor de bezuinigingen op het openbaar vervoer. Laat ik vooropstellen dat ik die zorg deel. Dat geldt specifiek voor waar het gaat om de BDU-korting. Dat is in mijn ogen een bestuurlijke fout ten aanzien van de SPUK's, die vanaf 1 januari 2026 een bezuiniging van bijna 10% op het regionale openbaar vervoer in de Randstad met zich meebrengt of mee zou brengen. Dat heb ik mij aangetrokken en dat trek ik me nog steeds aan.

Wel is het een lastig pakket op dit moment. Dat heb ik in een vorig debat ook geschetst. In beginsel is bij de begrotingen of herbegrotingen de Voorjaarsnota namelijk leidend. Die heeft hier niet in voorzien. Maar ik voel me zeker gesteund door de motie. Zeker vanuit het perspectief dat het kabinet dubbel demissionair is, nemen we dat signaal vanuit de Kamer zeer serieus. Er dreigen ook stakingen en een rechtszaak. We hebben binnen het kabinet ook zeer intensieve gesprekken gevoerd met de vervoersregio's. Echter kan ik natuurlijk niet vooruitlopen op de Prinsjesdagbesluitvorming. Dat zou geen recht doen aan de positie van de Kroon. Ik hoop dat u net zo uitkijkt als ik naar de ontwerpbegroting in 2026.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Complimenten aan de staatssecretaris dat hij het ronduit een "bestuurlijke fout" noemt, want het was inderdaad een fout. Men dacht op SPUK's te kunnen besparen, niet wetende dat daar ook de BDU onder valt. Daar kan helemaal niet op bespaard worden. Dat gaat dus ten koste van het ov. Complimenten dus hiervoor. Volgens mij is het voor het eerst dat dit gewoon zo, ronduit, wordt gezegd — vanuit de kant van het kabinet dan, niet vanuit onze kant. Er dreigde niet alleen een rechtszaak, maar zelfs een tegenstem van de ChristenUnie-fractie tegen de IenW-begroting. Wie weet wenden we dat nu af. Maar: er zit natuurlijk nog een verschil tussen incidenteel en structureel. Dat zien we straks bij de Prinsjesdagstukken. Er zit ook nog een verschil tussen de BDU-korting, die inderdaad een deel van het land hard dreigde te raken, en de bredere herijking van het studentenreisproduct. Dat betrof eigenlijk niet primair een geldstroom vanuit de IenW-begroting, dus ik snap dat de staatssecretaris daar een andere verantwoordelijkheid draagt. Tegelijkertijd dreigt dat wel te leiden tot een verschraving van het busvervoer in met name de provincies. Welke verplichting, ambitie of garantie wil de staatssecretaris aangaan wat betreft het voorkomen dat buslijnen worden geschrapt? Ik breng het maar even in herinnering: in het hoofdlijnenakkoord van het dubbel ter ziele gegane kabinet stond ooit dat er méér buslijnen, méér busverbindingen tussen de dorpen, zouden komen. Wat nu dreigt, is: minder. Wat voor commitment wil de staatssecretaris daarvoor uitspreken? Dat scheelt weer een motie zo meteen.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Ik ben toch bang dat de heer Grinwis mij een beetje overvraagt in mijn dubbel demissionaire situatie. Ik wijs hem nog steeds op het feit dat toen ik aantrad, de Voorjaarsnota leidend was. Daarin zat geen oplossing voor de BDU-korting en zeker geen oplossing voor het studenten-ov. Ik denk dat die twee zeer verschillen. Daarom benoem ik ook, nogmaals, dat de inboeking van die bezuiniging van 10% in mijn ogen een bestuurlijke fout is. We zijn daarmee aan de slag gegaan. Ik hoop daar op Prinsjesdag wat meer over te kunnen zeggen. De nuance zit hem er wel in ... Ik vertel nu even het eerlijke verhaal en zal daarna het compassieverhaal uitspreken. Het eerlijke verhaal is natuurlijk dat dit inderdaad een herijking van het studentenproduct is. Het Nederlandse openbaar vervoer is voor ongeveer een kwart afhankelijk van de financiering vanuit het ministerie van OCW, van het studentenproduct. Op het moment dat er meer reizigers komen, zoals we voor corona hebben gezien, dan komt er ook meer geld binnen. Meer klanten staat gelijk aan meer geld. Als er minder klanten komen, is er minder geld. Die laatste situatie doet zich nu voor. Dat is pijnlijk.

Tegelijkertijd is dat iets wat echt wel een structurele hervorming van het financieringsstelsel met zich meebrengt. Ik heb zelf gezegd dat ik denk dat dat niet past bij mijn status als dubbel demissionair staatssecretaris. Met een aantal partijen in het openbaar vervoer heb ik wel mijn zorgen besproken over de betaalbaarheid en de financierbaarheid van het stelsel van het openbaar vervoer breed, want er zijn nog meer onderdelen. We hebben het dan over de treinkaartjes en überhaupt de enorme prijzen in het openbaar vervoer. We zien nu dat een verpleegkundige die op woensdag om 11.00 uur in de trein stapt, bijna 20% tot 30% meer moet betalen, omdat we met z'n allen heel graag één uurtje in de spits willen reizen op dinsdag en donderdag.

De kostenstructuur is dus iets om naar te kijken. De financiering via OCW is daar ook een onderdeel daarvan. Het gaat natuurlijk ook over de fluctuatie. Ik heb aangegeven dat het goed is om te kijken naar de financierbaarheid en de betaalbaarheid van het openbaar vervoer. Ik denk dat we daar bij de begroting nog verder over gaan spreken. We zullen daar een studie naar doen en zullen dit dan ook meenemen. Als u mij nu vraagt om dit structureel op te lossen in de begroting, dan overvraagt u mij echt, want dan moet ik sowieso ook bij OCW zijn.

De voorzitter:

Meneer Grinwis, ik snap dat u hierover een vraag heeft gesteld. Daarvoor verleen u straks ook weer een interruptie. Ik wil er wel voor waken dat we een begrotingsdebat gaan voeren over deze gelden. We moeten het echt houden bij het wetsvoorstel dat op dit moment voorligt.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Dat klopt, voorzitter, maar ik ben hier in mijn eerste termijn best expliciet op ingegaan. Ik heb een korte vervolgvraag. Ik snap helemaal wat de staatssecretaris zegt over de werking van huidige financiering van het ov en over hoe die in elkaar zit. Er zijn structureel echt grote zorgen, niet alleen bij de staatssecretaris, maar ook bij de fractie van de ChristenUnie, over de toekomst van ons regionaal openbaar vervoer. Er zijn überhaupt zorgen over het hele openbaar vervoer, maar vooral over de toekomst van ons regionaal openbaar vervoer. Welk commitment kan de staatssecretaris wel uitspreken? Zonder de staatssecretaris vast te leggen op allerlei structurele opgaves, vraag ik hem of hij een commitment kan uitspreken. Kan hij zeggen dat het inderdaad zijn doel is om te voorkomen dat het ov verder verschaalt, met name in de provincies die best wel hard worden geraakt door de herijking? Het is namelijk al zo verschaald!

Staatssecretaris Aartsen:

Dat doel kan ik vanzelfsprekend delen, maar het is een beetje gratis om dat te zeggen als daar geen euro's bij komen. Ik probeer daarom ook de realiteit te schetsen. Als het gaat om het studenten-ov, dan hebben we op dit moment te maken met een systematiek waarbij meer reizigers meer geld betekenen en minder reizigers minder geld. Dat is de technische uitleg. Nogmaals, ik snap de compassie. Ik heb op dit moment niet de mogelijkheden om dat ten aanzien van het studentenproduct te regelen voor de jaarschijf 2026. Dat staat nog los van het feit dat het bij mijn collega van OCW zit. Dat zal mij dus niet lukken. Ik zeg wel dat ik het ook als mijn taak als demissionair staatssecretaris zie om te bekijken of we de komende periode een aantal bouwstenen kunnen verzamelen. Dan leggen we die klaar voor een nieuw kabinet, omdat dit in mijn ogen een stelsel financiering is, waarvan we ons oprecht moeten afvragen of die nou

bijdraagt aan een kwalitatief betrouwbaar, betaalbaar en veilig openbaar vervoer. Ik denk namelijk dat dit niet het geval is. Op het moment dat de bedragen omhooggaan, is iedereen blij. Op het moment dat de bedragen naar beneden gaan, hebben we dit soort discussies. Misschien moeten we daar een ander stelsel voor hebben, maar dat is ook iets wat je niet op de achterkant van een bierviltje kunt doen. Maar ik kan u toezeggen dat we er zeker op terugkomen hoe we dat brede betaalbaarheidsvraagstuk in het openbaar vervoer gaan bezien.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Wanneer?

Staatssecretaris **Aartsen**:

Daar kan ik op dit moment nog niet concreet over zijn. Mag ik daar schriftelijk op terugkomen in de Kamerbrief? Dan kan ik wat meer zeggen over de reikwijdte en de timing.

De **voorzitter**:

Ik zie dat de heer Boutkan inmiddels ook bij de interruptiemicrofoon staat. Ik daag hem uit om een korte vraag te stellen.

De heer **Boutkan** (PVV):

Ik zal kort zijn, voorzitter. Ik hoor de staatssecretaris als echte liberaal zeggen dat inbesteden in theorie voordelen kan opleveren, maar dat er ook risico's aan kleven, bijvoorbeeld op het gebied van financiële effectiviteit. Dat is het liberalisme ten top, zeg maar. Maar bij liberalisering hadden we natuurlijk ook bepaalde doelstellingen, zoals het vergroten van de concurrentie, het verlagen van de prijzen, het verbeteren van de kwaliteit, het vergroten van keuzevrijheid en innovatie, zoals bij de liberalisering van de energiemarkt, het taxivervoer en de zorgsector. De PVV constateert dat dat niet echt een succes is geworden, dus waarom geeft hij dan nu dit antwoord over het inbesteden?

Staatssecretaris **Aartsen**:

Wat ik zei, is dat inbesteden in theorie een goede terugvaloptie zou kunnen zijn. Ik denk dat het verstandig is om dat in ieder geval in huis te hebben voor het geval een en ander zich voordoet. Tegelijkertijd wijs ik echt op de grote risico's. Nogmaals, er zijn in het recente verleden best wel wat voorbeelden te vinden waarbij medeoverheden, decentrale overheden, de ambitie uitspraken om een bedrijf te starten, maar waarbij dat niet altijd succesvol was, zeg ik als understatement. Uiteindelijk draait de belastingbetaler daar dan voor op. We kunnen wel zeggen dat men moet gaan inbesteden, maar dat betekent dat een provincieoverheid een bedrijf moet starten, bussen moet kopen, lijnen moet ontwikkelen, personeel moet aannemen, en noem het allemaal maar op wat daarbij komt. Daar moeten we niet lichtvaardig over denken. Daar horen ook risico's bij, ook financiële risico's. De heer Boutkan zit zelf in de Provinciale Staten. Daar moet je je wel van vergewissen. Het is niet zo dat je tijdens een Statenvergadering zegt: goh, laten we even een bedrijf starten. Dat heeft echt grote gevolgen. Het kan goed gaan, maar het kan ook verkeerd gaan. Daar wijs ik wel op, want uiteindelijk is het wel geld van de belastingbetalers.

De **voorzitter**:

De heer Boutkan, afrondend.

De heer **Boutkan** (PVV):

Daar denk ik zeker niet lichtvaardig over, maar hetzelfde kan ik ook neerleggen over de voorbeelden van liberalisering die ik net genoemd heb, uit het verleden. Die werden ons ook voorgehouden als beter voor de toekomst. Ik heb net gezegd waar dat toe zou moeten leiden. Helaas is de praktijk anders geworden. Kijk naar de energiemarkt. De prijzen zijn niet gedaald. Die zijn juist gestegen. Ook daarvoor betaalt de inwoner, de burger, de rekening, dezelfde burger die ook de rekening betaalt als de provincie het uit de klauwen laat lopen omdat ze zo nodig moet gaan investeren. Dus hoe je het wendt of keert, uiteindelijk ligt de rekening onderaan de streep bij de inwoner, de burger. Het voorbeeld dat de staatssecretaris aanhaalt, kun je dus ook aan de andere kant uitleggen.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Ik ben toch bang dat hier een aantal beelden door elkaar heen lopen. Uw Kamer heeft zelf in maart 2020 een onderzoek laten opleveren over de resultaten van de marktwerking in het openbaar vervoer in de afgelopen twintig jaar. Je ziet dat die positieve effecten met zich heeft meegebracht. Nogmaals, dat is een onderzoek van voor de coronatijd. Ik neem aan dat de coronaperiode echt wel een ander beeld zou kunnen laten zien, omdat er andere bewegingen op gang zijn gekomen. Maar nogmaals, we zien positieve ontwikkelingen. Ik geef daarbij gelijk aan dat ik niet in een discussie terecht wil komen waarin het ene alleen maar positief is en het andere slecht, of andersom. Maar we moeten niet zozeer vanuit beelden praten, maar veel meer vanuit feiten en cijfers, en vanuit de praktijk. Dan zien we dat er positieve prikkels van zijn uitgegaan en dat er zeker problemen zijn die je moet oplossen.

De **voorzitter**:

Dank. Gaat u verder.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Voorzitter. Gelet op de tijd zal ik me beperken tot een aantal korte vragen. De heer Grinwis en de heer Stoffer hebben mij gevraagd om te reflecteren op de situatie in Zeeland. Ik heb daar net al wat over gezegd. In 2023 is de aanbesteding voor het regionale busvervoer daar mislukt, omdat geen enkele vervoerder zich inschreef. Daarop heeft de provincie terecht het initiatief genomen om de bestaande concessie tijdelijk te verlengen en tegelijkertijd het proces te herijken. We hebben gezien dat dat herijkingsproces wel tot een succesvolle aanbesteding heeft geleid, waarbij de aanpassingen zagen op een langere looptijd, een ruimer budget — dat helpt altijd, denk ik — en realistischere voorwaarden. Inmiddels is deze dus ook succesvol gegund. Ik denk dat dat goed nieuws is. Uiteindelijk is het ook een voordeel voor de reiziger.

De heer Stoffer vroeg mij om te reflecteren op de overwegingen bij dit wetsvoorstel. Dat heb ik volgens mij zojuist uitgebreid gedaan. Dus met uw goedkeuring, voorzitter, refereer ik aan mijn eerdere opmerkingen.

De heer Stoffer vroeg mij ook nog naar de relatie tussen marktwerking en concurrentie. De Raad van State heeft daar ook op gewezen. Ik deel die zorg zeker. Dat is ook een van de nuances die ik net aangaf. Het aantal aanbieders is op dit moment al beperkt. We zien dat de markt bij investering in potentie verkleind zou kunnen worden.

De heer Soepboer, destijds van Nieuw Sociaal Contract, vroeg mij in welke Europese landen de mogelijkheid tot inbesteding is opgenomen in nationale wetgeving. Dat is op dit moment in ieder geval het geval in Duitsland, Frankrijk en België. Daar kan dit al langer binnen de kaders van de PSO-verordening. De vormgeving verschilt enorm per land en vooral ook per regio. Het maakt nogal uit of je het hebt over een stadse regio, zoals de grote Franse steden en de periferie eromheen, of plattelandsgebieden.

De heer Boutkan vroeg mij waarom publieke vervoersbedrijven beter zouden zijn in het bereiken van de duurzaamheidsambitie dan marktpartijen. Het antwoord daarop is dat ik die stelling in ieder geval niet zou kunnen onderschrijven. Nogmaals, daarvoor maakt het uiteindelijk niet uit of het een marktpartij of een publieke partij is. Die problemen blijven hetzelfde.

Tot slot heb ik nog de vraag of dit voorstel de provincies de mogelijkheid biedt of het een verplichting is. Het is inderdaad een mogelijkheid. De initiatiefnemers hebben daar zelf ook al wat over gezegd. Mocht dit wetsvoorstel aanvaard worden, dan denk ik dat het belangrijk is om dat nog even te expliciteren, ook naar aanleiding van de reactie van de initiatiefnemers op de Raad van State. Het maakt namelijk nogal uit of het een optie of een terugvaloptie is. Mochten uw beide Kamers dit wetsvoorstel aanvaarden, dan is het voor mij nog wel een taak om dat ook met de provincies op te nemen, om te kijken hoe we de wettelijke verruiming daadwerkelijk gaan inregelen. Nogmaals, het is zeker een mogelijkheid. Het oordeel is aan u als Kamer. Maar het leek mij voor de zorgvuldige afweging wel belangrijk om ook nog te wijzen op de financiële en juridische risico's.

Tot zover, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan zijn we hiermee gekomen aan het einde van de eerste termijn. Ik wil direct door naar de tweede termijn. Ik wil de heer Grinwis uitnodigen als eerste spreker. Hij zal het woord voeren namens de ChristenUnie.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Voorzitter, dank u wel. Dank aan de initiatiefnemers en hun medewerkers voor de adequate beantwoording in de eerste termijn. Het was fijn om naar de luisteren, gedegen, adequaat en gewoon goed. Het is ook een goed plan. Ik mag deze woorden mede uitspreken namens mijn collega Chris Stoffer van de SGP, die iets eerder naar een andere afspraak moest. Daarom sta ik hier ook mede namens hem. Ook de SGP-fractie staat positief tegenover dit voorstel. Hij zal het met een positief advies bij zijn fractievergadering voorleggen. Dat geldt natuurlijk ook voor de ChristenUnie. Dat had ik al in de eerste termijn gezegd.

Voorzitter. Ik heb nog wel een motie meegebracht om het antwoord dat initiatiefnemer Olger van Dijk gaf wat handen en voeten te geven. Deze motie gaat over de hulp die provincies misschien wel kunnen gebruiken. De motie luidt als volgt.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat een aantal provincies heeft aangegeven interesse te hebben in de mogelijkheid om een eigen vervoersbedrijf op te richten;

overwegende dat het oprichten van een eigen vervoersbedrijf nieuw terrein voor de provincies is;

overwegende dat in en rond Amsterdam, Rotterdam en Den Haag reeds gemeentelijke vervoersbedrijven actief zijn, waardoor deze gemeenten/metropoolregio's over veel ervaring met publieke vervoersbedrijven beschikken;

verzoekt de regering bij alle provincies de interesse in (gezamenlijke) publieke vervoersbedrijven te peilen en kennisuitwisseling tussen geïnteresseerde provincies en gemeentelijke vervoersbedrijven te organiseren en te stimuleren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Grinwis en Stoffer.

Zij krijgt nr. 10 (36569).

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Dat was mijn motie. Dan wil ik nog even ingaan op het deel van het debat met de staatssecretaris over de financiering van ons openbaar vervoer. Ik deel de analyse van de staatssecretaris dat de huidige financiering leidt tot een soort hele volatiele voorziening, terwijl het openbaar vervoer met name in dunner bevolkte gebieden in ons land, in veel regio's, een voorziening is waar gewoon veel publiek geld bij moet. Dat weten we. Als dat enorm heen en weer gaat door al dan niet stijgende of dalende studentenaantallen, dan hebben we een probleem. Ik ben dus heel blij met de toezegging van de staatssecretaris om dit op te pakken en een brief hierover te sturen, maar ik zou nog blijer zijn als de staatssecretaris dat zó doet dat we voorkomen dat de komende jaren nog meer buslijnen verdwijnen en dat nu de gaten die dit kabinet heeft geslagen for the time being worden gedekt met de Bikkergelden van 300 miljoen, die bedoeld waren om na corona weer een soort van herstel van ons openbaar vervoer te creëren. Het herstel verdwijnt hiermee wel achter de horizon. Ik wil echt pleiten voor een degelijk, goed openbaarvervoersysteem dat goed gefinancierd is. Ik zie dus uit naar de invulling van de toezegging.

Tot zover.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan zou ik graag het woord willen geven aan de heer Bushoff. De heer Bushoff heeft geen moties, zo te zien.

De heer Bushoff (GroenLinks-PvdA):

Nee, dat klopt. Het is me weleens overkomen dat ik wel moties moest indienen bij een initiatiefwet en ik ze vergeten was, maar dit keer geen moties.

Mij rest alleen te zeggen: heel hartelijk dank voor de volgens mij hele zorgvuldige

beantwoording door de initiatiefnemers en hun ondersteuning. Volgens mij zijn ze alle inhoudelijke vragen die er waren heel netjes langsgegaan en hebben ze daar een goed antwoord op gegeven. Ook dank aan de staatssecretaris voor de antwoorden.

Er rest mij eigenlijk alleen nog te zeggen dat je in dit debat, naast de zorgvuldige beantwoording, natuurlijk ook zag dat er soms wel een verschil van inzicht is als het gaat om de ideologie. Je hebt de linkse partijen, de middenpartijen en aan de rechterzijde de VVD, die er toch anders in staat. Ook dat hoort in een democratie te kunnen. Dat is eigenlijk ook mooi om te zien. Tegelijkertijd hoop ik echt — daarvoor kijk ik ook naar de partijen die daar een belangrijke rol in spelen — dat deze wet wordt aangenomen en dat het door de partijen die daar belangrijk voor zijn echt mogelijk wordt gemaakt dat er met deze initiatiefwet nu eindelijk een trendbreuk naar meer regie voor de overheid in het openbaar vervoer wordt gerealiseerd, in plaats van dat we kiezen voor meer markt.

Tot zover.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan wil ik mevrouw Wingelaar vragen om namens Nieuw Sociaal Contract het woord te voeren.

Mevrouw **Wingelaar** (NSC):

Voorzitter, dank. Dank aan de initiatiefnemers, dank aan de medewerkers, dank aan de staatssecretaris.

Ik heb vandaag heel vaak het woord "ideologisch" gehoord, maar ik wil het graag benaderen vanuit de praktijk. Ik neem u graag mee in de praktijk. Ik nodig u ook graag uit voor een kopje koffie bij mij thuis — ik woon in Stein — onder de voorwaarde dat u met het openbaar vervoer komt. Ik kan u zeggen dat ik u dan kan aantonen dat er nog veel te doen is in de regio's. Mijn zoon is net 17 en haalde vorige week zijn rijbewijs. Natuurlijk ben ik daar hartstikke trots op, maar in Limburg is het gewoon noodzaak. Je komt namelijk niet op je stageplek; je komt 's avonds nergens. Dus dit voorstel is de fractie van Nieuw Sociaal Contract uit het hart gegrepen.

Voorzitter, dan een motie. Die sluit eigenlijk heel erg aan op die van de heer Grinwis, dus misschien hadden we even van tevoren met elkaar moeten schakelen, maar dat kan alsnog.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het wetsvoorstel provincies de mogelijkheid geeft tot inbesteding van vervoerconcessies;

overwegende dat provincies bij het oprichten of inrichten van een provinciaal vervoersbedrijf niet telkens opnieuw het wiel hoeven uit te vinden;

overwegende dat vervoersregio's zoals de MRDH en het samenwerkingsverband Groningen-Drenthe al ervaring hebben met inbesteding en dat kennisdeling kan

bijdragen aan efficiëntie en uitvoerbaarheid;

verzoekt de regering om samen met provincies en vervoersregio's een landelijk kennis- en ondersteuningsplatform op te zetten waar provincies bij investering gebruik van kunnen maken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Wingelaar.

Zij krijgt nr. 11 (36569).

Mevrouw **Wingelaar** (NSC):

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Nu heb ik op mijn lijst de heer Van Kent staan, maar die is niet aanwezig, dus ga ik verder naar mevrouw Veltman, die namens de VVD het woord zal voeren. Gaat uw gang.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Dank u, voorzitter. Het is altijd mooi om te zien wanneer Kamerleden de moeite nemen om met een initiatiefwetsvoorstel te komen. Dat verdient waardering.

Tegelijkertijd heb ik in mijn eerste termijn aangegeven dat dit specifieke voorstel niet nodig is, niet onderbouwd is en zelfs schadelijk kan zijn. Na het horen van de indieners zie ik mijn zorgen alleen maar bevestigd. Provincies zelf vragen hier niet om. Zij kunnen nu al sturen via aanbestedingen en het programma van eisen. Zij hebben al regie. Er is geen bewijs dat dit wetsvoorstel tot beter openbaar vervoer leidt. Sterker nog, het risico is groot dat commerciële aanbieders afhaken, waardoor er minder concurrentie, minder innovatie en uiteindelijk minder aanbod voor de reiziger ontstaan. Daarnaast blijven de kosten en de risico's van wat dit wetsvoorstel beoogt volledig bij de belastingbetaler liggen. Een provinciebedrijf opzetten kost veel geld en veel tijd en vraagt een enorme organisatiekracht — ik hoorde zojuist dat mensen ook graag een kenniscentrum erbij willen — zonder dat de reiziger er iets mee opschiet. En die vervoerders hebben de kennis al. De indieners geven aan dat dit wetsvoorstel niet alle problemen oplost; dat heb ik ze zojuist horen zeggen. Dat klopt, want mijn inschatting is dat er problemen bij zullen komen. De indieners hebben niet door dat dit wetsvoorstel juist schadelijk gaat zijn en dat de reiziger de dupe wordt.

Voorzitter. De inzet van de VVD blijft goed openbaar vervoer voor de reiziger. Dat bereik je door elke euro slim in te zetten, door ruimte te geven aan vernieuwing en door partijen uit te dagen hun dienstverlening telkens te verbeteren. Daar ligt volgens ons de sleutel om het openbaar vervoer beschikbaar, betaalbaar en betrouwbaar te maken.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Tot slot is het woord aan de heer Boutkan.

De heer **Boutkan** (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Het is hier meermaals geroepen en gehoord, maar nogmaals: alstublieft geen ideologie. In de eerste termijn heeft de PVV gezegd dat elke regio telt. Daar moet het om gaan: elke regio telt; een goed openbaar vervoer, ook buiten die overbekende Randstad. Die heeft het ook vaak moeilijk, maar die redt zich vaak wel. Laten we daar dus voor zorgen.

Nogmaals, alle complimenten voor de initiatiefnemers, maar wij als PVV willen echt die hele helderheid hebben over de vrijheid van de provincie om toch aan te kunnen besteden. Ik zie nu een nieuwsbericht voorbijkomen van de NOS; ik weet niet wie al het nodige heeft verteld, maar het lijkt nu alsof het het een of het ander is. Voor onze fractie is het dus van belang om helderheid te krijgen over dat die aanbesteding kan plaatsvinden en dat, als dat niet goed gaat of niet naar tevredenheid gaat, je eventueel kan schakelen naar inbesteden. Wij hebben de waarschuwingen van de staatssecretaris goed in onze oren geknoopt. Daar gaan we het als fractie nog even over hebben. Maar op voorhand zeggen wij: laat helder en duidelijk zijn welke kant je op mag gaan als provincie. Dat vraag ik dan ook aan de indieners.

Ik zie dat mijn tijd bijna op is, dus ik houd het hierbij. Maar ik zie de heer Bushoff weer bij de interruptiemicrofoon.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik zie dat de heer Bushoff nog een korte vraag heeft.

De heer **Bushoff** (GroenLinks-PvdA):

Zeker. Volgens mij delen we de behoefte om het openbaar vervoer zo goed mogelijk te organiseren voor de reizigers. Dat is volgens mij het doel van dit debat en ook van de PVV in dezen. De PVV vraagt om helderheid over de mogelijkheid voor provincies om te kiezen voor inbesteden. Ik dacht heel goed gehoord te hebben van de indieners dat dat inderdaad een mogelijkheid is. Het is dus geen verplichting, maar een mogelijkheid voor de provincies, mocht deze wet worden aangenomen. De helderheid die de PVV graag van de indieners wil, vraag ik dan ook van de PVV. Als dat inderdaad een mogelijkheid is, zoals de PVV graag ziet, is de PVV dan ook voor het geven van die mogelijkheid aan de provincies? Is de PVV dan ook voor dit wetsvoorstel?

De heer **Boutkan** (PVV):

Ik kan mij nog heel goed herinneren dat ik in de eerste termijn op diezelfde pijnbank, zou ik bijna willen zeggen, werd gelegd om het maar te gaan zeggen. Toen was mijn antwoord ook dat de fractie bij ons beslist. Ook wij zijn democratisch. Wij doen dat in fractieverband. Deze rechtse partij bespreekt het onderling als fractie.

De heer **Bushoff** (GroenLinks-PvdA):

Tot slot, heel kort. Het is heel goed dat het in de fractie wordt besproken. Ik ben wel heel benieuwd wat de heer Boutkan zijn fractie dan gaat adviseren. Ik neem aan dat hij in de positie is om een advies uit te brengen aan zijn fractie over hoe zij moeten stemmen. Ik kan me herinneren dat de heer Boutkan in het vorige debat zei dat hij best positief

tegenover dit initiatiefwetsvoorstel staat, omdat hij ook ziet dat het de kans, de mogelijkheid biedt — het is dus geen verplichting — om het, als het echt helemaal spaak loopt met het uitbesteden van het openbaar vervoer, in te besteden en beter te regelen voor de reizigers. Ziet de heer Boutkan dat nog steeds zo?

De heer **Boutkan** (PVV):

Ik val bijna in herhaling. Ik zag ook al in het bericht van de NOS staan dat ik dat heb uitgesproken. Ik ga dat niet allemaal herhalen, want de heer Bushoff heeft dat net al verwoord. Toen heb ik ook het volgende gezegd; dat moet u zich ook kunnen herinneren. Door bepaalde wisselingen neem ik deze portefeuille waar. Maar ik sta er niet negatief tegenover, dus ik zal mijn inbreng ook doen in de fractie. De fractie zal ongetwijfeld ook hebben meegekeken. We gaan zien of de meerderheid van de fractie zich schaart achter mijn inbreng.

De heer **Bushoff** (GroenLinks-PvdA):

Veel succes dan.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Daar moeten we het mee doen. We wachten in spanning af. Ik schors voor vijf minuten. Iets voor twaalf heropen ik.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De **voorzitter**:

Ik heropen de vergadering. Aan de orde is de beantwoording van de initiatiefnemers. Ik heb begrepen dat de heer De Hoop als eerste antwoord zal geven op de vraag of de laatste opmerking die is geplaatst over het initiatief. Het woord is aan de heer De Hoop.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Voorzitter. Wederom dank aan de Kamer voor haar inbreng. Ik denk dat het goed is dat ik voornamelijk nog even inga op de laatste vraag die de heer Boutkan stelde. Er zijn nog een aantal moties ingediend. Die zijn gericht aan de staatssecretaris en de regering. Het is dan ook niet aan ons om daar een appreciatie over te geven, maar ik kan wel zeggen dat wij een positieve grondhouding bij die moties hebben en dat die aansluiten bij ons wetsvoorstel.

De heer Boutkan schetste volgens mij vanuit de PVV-fractie heel erg duidelijk dat het belangrijk is dat provincies de vrijheid hebben en dat hun niet een zogenaamde ideologische keuze opgelegd wordt om te kiezen voor inbesteding. Laat ik heel helder zijn: dit wetsvoorstel is in die zin niet ideologisch; het is een voorstel dat de provincies zelf de mogelijkheid biedt om, als zij dat nodig vinden, in te kunnen besteden. Wij vinden ook als initiatiefnemers dat de provincie dat goed moet beargumenteren. Wij hoorden de staatssecretaris ook net in de eerste termijn zeggen dat als het aangenomen wordt, de staatssecretaris met de provincies in gesprek gaat over een mogelijke uitvoering van deze wet en hoe je die dan implementeert. Wij vinden het echt belangrijk, ook als initiatiefnemers, dat er dan een goede marktverkenning komt voordat je de keuze voor inbesteding zou maken. Wij vinden dat je dat niet zomaar moet doen, maar daar zorgvuldig naar moet kijken en een goede marktverkenning moet doen. Met die insteek is het wat ons betreft echt niet ideologisch, maar een vrije keuze voor provincies om

goed beargumenteerd deze afweging te maken als de markt niet werkt. Dat is de insteek van het initiatiefwetvoorstel: een technische mogelijkheid die hier invulling aan geeft, niet meer en niet minder.

Nogmaals dank aan de Kamer.

De voorzitter:

Hartelijk dank. Dan wil ik hierbij het woord geven aan de staatssecretaris voor de appreciatie van de twee moties.

Staatssecretaris Aartsen:

Voorzitter, dank. Twee moties en een uitnodiging voor een kop koffie in Stein, maar dan wel met het verzoek om te komen met het openbaar vervoer. Ik hecht er wel waarde aan om te zeggen dat dit wetsvoorstel de bus niet vaker in Stein gaat brengen. Daar moeten we, met het oog op de verwachtingen, ook eerlijk over zijn. Uiteindelijk bepaalt de provincie dat. Of het nou een publiek bedrijf of een privaat bedrijf is: uiteindelijk bepaalt de provincie hoe vaak de bus in Stein rijdt. Qua verwachttingsmanagement is het belangrijk om dat hier nog even te zeggen.

Voorzitter. Dan een tweetal moties. De eerste motie, de motie op stuk nr. 10 van de heer Grinwis, kan ik oordeel Kamer geven. Daarbij noem ik wel een aantal mitsen en maren. Ik lees de interessepeiling op die manier dat die wel past binnen de terugvaloptie, zoals ik die maar even noem, die ik net heb geschetst. Nogmaals, er kleven echt financiële en juridische risico's aan investering. Wij gaan als kabinet dus niet actief stimuleren dat provincies dit gaan doen, want dan komen we op een aantal andere terreinen in de problemen, denk ik.

Dan de motie van mevrouw Wingelaar.

De voorzitter:

Een momentje. Ik zie de heer Grinwis knikken. Dat betekent dat hij akkoord gaat met die lezing. De motie op stuk nr. 10 krijgt daarmee oordeel Kamer.

Staatssecretaris Aartsen:

Voorzitter. De motie van mevrouw Wingelaar van de NSC-fractie, die op stuk nr. 11, moet ik helaas ontraden. Die roept mij namelijk op om een landelijk kennis- en ondersteuningsplatform op te zetten. Dat zien wij op dit moment niet passen binnen het budget en onze rol. Nogmaals, het kabinet gaat niet actief stimuleren om dit te doen. Ik wijs er wel op dat we natuurlijk een fantastisch kennis- en ondersteuningsplatform voor provincies hebben: het IPO. Laten we nou niet de concurrentie en de marktwerking daarvoor introduceren voor een aantal zaken. Ik kan u zeggen dat de overlegstructuur op het gebied van openbaar vervoer erg goed is. Maar zoals de motie op dit moment geformuleerd is, moet ik die ontraden.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan zijn we hiermee aan het einde gekomen van de tweede termijn.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:

Over dit wetsvoorstel en de twee ingediende moties zal dinsdag 9 september worden gestemd. Ik wil de indieners nogmaals hartelijk danken voor het indienen van dit wetsvoorstel. Ik wil de medewerkers die daaraan hebben meegewerkt, hartelijk danken voor het vele werk dat zij erin hebben zitten.

Ik schors de vergadering, die spoedig heropend zal worden voor het volgende agendapunt, namelijk het tweeminutendebat Petitie Mondzorg terug in het basispakket.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.