

3

Wet provinciale inbesteding vervoerconcessies

Wet provinciale inbesteding vervoerconcessies

Aan de orde is 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).**

De voorzitter:

Dan is nu aan de orde 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 ofwel, populair gezegd, de Wet provinciale inbesteding vervoerconcessies.

De beraadslaging wordt geopend.

De voorzitter:

Er hebben zich een aantal sprekers aangemeld. De eerste spreker is mevrouw Thijssen van de fractie GroenLinks-Partij van de Arbeid. Het woord is aan u.

Mevrouw **Thijssen** (GroenLinks-PvdA):

Dank u wel, voorzitter. Welkom allemaal. Een bijzonder welkom aan de indieners. Het is altijd mooi om te zien dat Kamerleden ook in het vak voor de bewindslieden kunnen zitten. Dat gebeurt niet zo vaak, maar bij initiatiefwetgeving wel. Alvast ook gefeliciteerd met deze mijlpaal. Ik ben benieuwd of we jullie hier volgende week weer zien met een positieve uitkomst. Ook welkom aan de demissionaire staatssecretaris. Vorige keer dat hij hier was, hadden we ook een initiatiefwet voorliggen. Deze kwam toen van de partijen GroenLinks-PvdA en de Partij voor de Dieren. Misschien zegt het ook wel iets over hoe weinig wetgeving er op ons afkomt en dat we dus zelf initiatief moeten nemen.

Voorzitter. Toegankelijk openbaar vervoer is een belangrijk bindmiddel in de samenleving. Het is ook een levensader van de economie. Het brengt ons naar onze familie en vrienden, naar school, naar werk, naar de winkel, de huisarts en de bibliotheek. Het Planbureau voor de Leefomgeving constateert echter dat het openbaar vervoer in veel delen van Nederland is versoberd. De reistijd naar publieke voorzieningen wordt daardoor steeds langer. Dat geldt niet alleen voor mensen die wonen in het landelijk gebied. Dit geldt zeker ook voor mensen die aan de randen van de steden wonen. Wie op een plek woont waar de buslijn verdwijnt, ziet zijn of haar wereld krimpen. Waar de overheid zich terugtrekt en publieke voorzieningen verdwijnen, daar groeit ook maatschappelijk onbehagen. Daar komt ook nog bij dat de auto eigenlijk de enige optie is zonder goed ov. Dat is niet goed voor het milieu en het klimaat, maar ook niet voor de ongelijkheid. Als het ov dunder wordt, raakt dat voornamelijk mensen die het niet breed hebben, terwijl publieke voorzieningen bij uitstek zijn bedoeld voor ieder-

een. Dit zouden ook plekken moeten zijn waar alle groepen van de samenleving elkaar weer tegenkomen.

Gelet op de sociale, groene en economische functie die het ov vervult, kunnen we stellen dat toegankelijk openbaar vervoer zich qua brede welvaart dubbel en dwars terugverdient. Toch wordt vooral nadruk gelegd op de vraag of het financieel rendabel is, alsof publieke voorzieningen alleen mogen bestaan als ze niet te veel kosten.

Voorzitter. Sinds de jaren tachtig zien we dat marktwerking en privatisering belangrijke sturende principes zijn geworden. Ook ons openbaar vervoer viel dat ten deel met de introductie van aanbestedingen. Wie het relevante rapport Verbinding verbroken? van de commissie-Kuiper leest, die leest dat het parlement sinds de eeuwwisseling in meerderheid meer regie verlangde van de overheid. Deze correctie vatten de samenstellers van het rapport samen onder het motto: een sterke markt, maar ook een sterke overheid.

Dat de overheid meer grip naar zich toe probeerde te trekken, had ook gevolgen voor de wijze waarop de aanbesteding van het openbaar vervoer wordt georganiseerd. Decentrale overheden konden programma's van eisen vaststellen, zodat vervoerders op het gebied van routes, haltes en tarieven waren gebonden aan afspraken. Lokale overheden verwierven macht ten aanzien van de vervoerders. Dat stelt de commissie-Kuiper.

Het ministerie van IenW heeft vijf jaar geleden een evaluatieonderzoek laten uitvoeren naar de effecten van het aanbestedingsbeleid in het openbaar vervoer. De conclusie was dat er eigenlijk geen bewijs was dat de prestaties en de uitkomsten bij aanbesteding beter waren dan bij inbesteding of bij onderhandse gunning, maar de prestaties en uitkomsten waren bij aanbesteding ook niet slechter.

Wat wel verschil maakt, is dat de inzet van kennis en kunde en de voorwaarden die aan contracten worden gesteld, bepalen wat de uitkomsten zijn. Daarmee is overheidssturing dus toch wel belangrijk. Ook zijn de betaalbaarheid van ov en de werkdruk in het streekvervoer verslechterd sinds de komst van het aanbestedingsregime. Belangrijk voor de discussie van vandaag is dat er ook sprake is van een oligopolie: slechts een beperkt aantal grote, vooral buitenlandse ov-bedrijven schrijft zich in.

Voorzitter. De kern van het debat van vandaag is of de overheid voldoende sturingsmogelijkheden heeft op zo'n belangrijke publieke voorziening als ons ov. De combinatie van een oligopolie en een decentrale overheid met te weinig financiële middelen voor het ov zorgt er in de praktijk voor dat er weinig valt te kiezen, maar ook dat vervoerders zich niet altijd houden aan de gemaakte afspraken. Het kan zelfs gebeuren dat aanbestedingen gewoon mislukken, omdat er te weinig inschrijvingen zijn of helemaal geen inschrijvingen. Dit hebben we in Zeeland gezien in 2023.

Tegen deze achtergrond hebben de initiatiefnemers de voorliggende wet opgesteld. Ik kan u alvast vertellen dat de fractie van GroenLinks-PvdA daar positief tegenover staat. Het is belangrijk dat de overheid in staat wordt gesteld om in te grijpen als dat nodig is. Het voorliggende wetsvoorstel doet niets meer en niets minder dan dat. Het voegt een instrument toe aan de toolbox van provinciale bestuurders. Als in een provincie de inschatting wordt gemaakt dat het

aanbod aan ov toeneemt met inbesteding, dan kan, als deze wet hier een meerderheid haalt, daar straks onder voorwaarden gebruik van worden gemaakt.

Ter voorbereiding op dit debat heb ik een aantal mensen gebeld, namelijk bestuurders en wat politici uit vijf provincies in totaal. Hun belangrijkste afdrank was dat zij best wel blij zijn met deze wet. Zij vinden het allemaal een goede zaak dat die mogelijkheid in de toolbox komt te liggen, nog ongeacht of ze daar gebruik van willen maken. Ook vinden zij het een goede zaak dat hiermee de nu bestaande onevenwichtigheid tussen de grote vervoersregio's van de grote steden enerzijds en de provincies anderzijds, gelijk wordt getrokken. Deze signalen uit de praktijk versterken de positieve houding van mijn fractie tegenover deze wet.

Nu kom ik toe aan mijn vragen. Mijn interesse gaat vooral uit naar de verwachte toepassing van de mogelijkheid van inbesteding, indien dit voorstel het hier redt. Er is in de Tweede Kamer een motie-Stoffer aangenomen, die ernaar vroeg om onderzoek te doen naar de interesse die er bij de provincies bestaat in de mogelijkheid van inbesteding. Ik ben heel erg benieuwd — en kijk vooral naar de demissionair staatssecretaris — of er al inzichten zijn in dat onderzoek. En zo niet: waar staan we met dit onderzoek?

Uit mijn eigen minipeiling werd ook duidelijk dat de wet voor een aantal provincies al heel snel relevant gaat worden, terwijl een aantal andere provincies net een inbesteding hebben gehad, waardoor het daar nog heel lang gaat duren. Maar ze kijken wel allemaal met heel veel interesse naar wat er in de andere provincies gaat gebeuren. Ze vinden het vooral interessant als de reiziger erop vooruitgaat. Een belangrijke afweging is daarbij wel dat er ook een balans moet zijn met de investering die nodig is om zelf een ov-bedrijf op te zetten. Dat is natuurlijk niet makkelijk. Het kost heel veel tijd en misschien ook geld, maar vergt vooral veel specialistische kennis die de provincies niet in huis hebben.

Mijn vraag aan de initiatiefnemers is of zij verwachten dat inbesteding, als de provincies dit oppakken, leidt tot meer winst om te kunnen herinvesteren in het openbaar vervoer. Of verwachten zij dat de winst- en verliesrekening gelijk gaat blijven? Of is het zelfs denkbaar dat het een verslechtering zou zijn? En ten overvloede — ik zei er net al wat over: als de brede welvaart verbetert, kan een hogere investering wat ons betreft nog steeds de moeite waard zijn. Als er nog geen beeld is van de te verwachten opbrengsten, is de staatssecretaris dan bereid om hier onderzoek naar te doen? Ik denk namelijk dat dit soort inzichten de provincies gaan helpen om een goede en weloverwogen keuze te kunnen maken als het moment zich voordoet.

Dan een vraag over de verwachtingen van de inbestedingen in regio's waar sprake is van een fijnmazig en dynamisch aanbod doordat kleinschalig aanvullend vervoer in het gat is gesprongen van terugtrekkend regulier vervoer. Is de verwachting dat de mogelijkheid van inbesteding in dit soort regio's een positieve rol kan spelen? Immers, in de grote steden werkt inbesteding juist goed omdat hier sprake is van een complexe en dynamische omgeving. Dus graag een reactie op de verwachte impact van inbesteding in regio's waar veel aanbieders en modaliteiten samenkomen.

Voorzitter. Voor de duidelijkheid: ik zei al dat wij positief tegenover dit voorstel staan. Maar, heel eerlijk, wij verwachten niet dat dit wetsvoorstel substantieel gaat bijdragen aan een beter aanbod aan ov, terwijl dat zo belangrijk is. Ook de Raad van State plaatste deze kanttekening. Voor het tegengaan van verschraling is zo veel meer nodig en de opgave is supercomplex. Daarom heb ik drie laatste vragen voorbereid, die echt betrekking hebben op de staatssecretaris. De eerste is welke rol hij voor zichzelf ziet weggelegd om de grootste knelpunten in het ov, namelijk gebrek aan financiële en personele middelen, op te lossen of wat hij wil meegeven aan zijn opvolger. We weten immers niet hoe lang hij hier nog zit. Twee. Welke mogelijkheden ziet hij voor zichzelf of voor zijn opvolger om ook de betaalbaarheid te verbeteren, zodat het aantal reizigers weer toeneemt en die neerwaartse spiraal weer omhoog kan doordat het aanbod toeneemt? Ik denk dan in het bijzonder aan de bezuinigingen op het studenten-ov. Die helpen niet om het aantal reizigers te laten toenemen. Dan mijn laatste vraag, de derde. Op welke wijze kan zijn ministerie of zijn opvolger bijdragen aan het stimuleren van andere mobiliteitsvormen dan de klassieke lijnbus? Ik denk dan aan buurtbussen, vraaggestuurd ov of toegankelijke snelbushubs. Het is daarbij wel van belang dat het echt een volwaardig alternatief is, dus dat het niet betekent dat er verschraling gaat plaatsvinden.

Dit waren mijn vragen. Ik kijk uit naar de beantwoording. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Thijssen. U sprak namens de fractie van GroenLinks-Partij van de Arbeid. Dan gaan we nu luisteren naar de heer Holterhues van de ChristenUnie. Aan u het woord.

De heer Holterhues (ChristenUnie):

Dank u, voorzitter. Ook mijn fractie spreekt haar waardering uit voor het initiatief van de leden De Hoop en Van Dijk. Dit wetsvoorstel raakt aan een fundamentele vraag: hoe houden we het openbaar vervoer in alle regio's bereikbaar, betrouwbaar en toekomstbestendig, ook als de markt het laat afweten?

We moeten in dit huis nog de Miljoenennota bespreken, maar mijn fractie is er verheugd over dat dit demissionaire kabinet structureel, in navolging van de motie van mijn partijgenoot Mirjam Bikker in de Tweede Kamer, 300 miljoen per jaar beschikbaar stelt voor het regionale en grootstedelijke openbaar vervoer om aanbod en betaalbaarheid te waarborgen, de zogenaamde "Bikkergelden". Een eerder geplande korting van 10% op de brede doeluitkering voor regionaal ov in 2026 is uitgesteld naar 2027. Daarnaast worden de bezuinigingen van 110 miljoen op het ov in grote steden geschrapt. Desalniettemin constateert mijn fractie dat het openbaar vervoer onder druk staat. De tarieven stijgen, buslijnen verdwijnen en veel reizigers voelen zich steeds vaker onveilig op stations. Het is de inzet van mijn partij om dorpen, buitenwijken en voorzieningen beter bereikbaar te maken met het ov.

Voorzitter. Het wetsvoorstel dat vandaag wordt besproken, biedt provincies de mogelijkheid om vervoersconcessies in te besteden. Dat is geen verplichting, maar een extra instrument. Provincies kunnen zelf een vervoersmaatschap

pij oprichten of een belang nemen in een bestaande partij, mits zij de noodzaak goed onderbouwen. Dat biedt ruimte voor maatwerk en versterkt de regie van provincies. Het biedt de provincies een extra instrument naast de normale aanbesteding. We zagen immers de afgelopen jaren — mevrouw Thijssen zei het ook al — dat marktwerking ook haar nadelen heeft. Marktwerking werkt alleen als er voldoende aanbieders zijn en eerlijke prijsvorming mogelijk is. Niet alles wat efficiënt is, is ook rechtvaardig. Een doorgeschoten focus op efficiency in het openbaar vervoer leidt tot maatschappelijk ongewenste uitkomsten. In de jacht op rendabiliteit verdwijnen buslijnen in rap tempo, met name in dunbevolkte regio's. Dit raakt juist de mensen die het ov het hardst nodig hebben: ouderen, jongeren en mensen zonder eigen vervoer. Deze ontwikkeling ondermijnt bovendien de bereikbaarheid en leefbaarheid van het platteland. De afname van 527 bushaltes in vijf jaar tijd — alleen al in Drenthe was dit 11% van het aantal bushaltes — laat zien dat dit geen incident is, maar een trend. Provincies staan vaak machteloos. Zonder extra middelen vanuit het Rijk kunnen zij weinig doen tegen het schrappen van lijnen binnen lopende concessies. Het voorzieningenniveau is inmiddels met 30% gedaald ten opzichte van 2019. Mijn vraag aan de staatssecretaris: hoe reflecteert de staatssecretaris op deze ontwikkeling? Is de staatssecretaris het met mijn fractie eens dat marktwerking ook nadelen heeft?

Mijn fractie heeft dan ook veel sympathie voor deze wet, hoewel ze deze problemen maar zeer ten dele kan oplossen. Mijn partijgenoot in de Tweede Kamer, Pieter Grinwis, heeft deze wet terecht "hozen met een vingerhoedje" genoemd. Het is goed dat er gehooed wordt, maar genoeg is het niet. Uiteindelijk moet er meer geld naar het openbaar vervoer.

Voorzitter. Dat brengt mij bij de uitvoering van deze wet. De initiatiefnemers schrijven in de memorie van toelichting dat er voor de provincies pas kosten aan de uitvoering verbonden zijn als zij kiezen voor een eigen ov-bedrijf. Maar daar zit de crux. Want hebben de provincies dat geld daadwerkelijk? Mijn fractie stelt de initiatiefnemers daarom de volgende vragen. Wat is de inschatting van de kosten en de personele inzet die nodig zijn voor provincies om een eigen openbaarvervoerbedrijf op te richten? Hoe verhouden deze kosten zich naar verwachting tot de kosten van de huidige aanbestede concessies?

Ook hebben wij een aantal vragen voor de staatssecretaris. Die gaan met name over de uitvoering. In aansluiting op mijn eerdere vraag over de marktwerking: wat is de visie van de regering op de rol van multinationals? Vaak zijn dat inderdaad buitenlandse multinationals in het ov. Wordt het publieke belang daarbij voldoende geborgd? Zo ja, hoe dan? Hoe wordt geborgd dat provincies voldoende kennis en capaciteit hebben om een eigen vervoersbedrijf op te richten? Is er ondersteuning vanuit het Rijk of het IPO voorzien? Kunnen de provincies gebruikmaken van de expertise die Amsterdam, Rotterdam en Den Haag hebben opgebouwd met de exploitatie van hun eigen ov-bedrijven?

Voorzitter. Dit debat vindt plaats op 28 oktober, één dag voor de verkiezingen. Juist nu moeten we laten zien dat politiek gaat over mensen: over de student die 's avonds niet meer met de bus naar huis kan, over de verpleegkundige die geen aansluiting heeft op haar vroege dienst, over de oudere die niet meer zelfstandig naar het ziekenhuis kan.

De ChristenUnie kiest voor een verbonden samenleving. Wij zien uit naar de beantwoording van onze vragen.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Holterhues van de ChristenUnie. Dan gaan we nu luisteren naar de heer Van der Goot van Onafhankelijke Politiek Nederland, OPNL. Aan u het woord.

De heer Van der Goot (OPNL):

Dank u wel, voorzitter. Het is voor mij persoonlijk een groot voorrecht om vandaag aan dit debat deel te mogen nemen. Immers, pake Johannes, mijn grootvader, had in de jaren twintig van de vorige eeuw een eigen busmaatschappij die een lijn exploiteerde tussen Sneek en Heeg. Drie keer per week, zo heb ik onthouden. Mijn vader, ook een Johannes, mocht als 13-jarige van zijn heit — dat is vader in het Fries dus — de bus inparkeren in de garage. Dat verhaal heb ik uiteraard meermalen gehoord; ik zeg het maar zuinigjes.

Voorzitter. Wat ik vandaag niet kon vermoeden, was dat ik het woord zou mogen voeren over een verwant onderwerp: de inbesteding. Een andere variant om het openbaar vervoer van vandaag de dag — zo heette het een eeuw geleden nog niet — te organiseren is nodig, omdat het debat nu, anders dan toen, in het teken staat van het mogelijk falen van de marktwerking bij de ontwikkeling van het streekvervoer in de regio. Het gaat om een basisvoorziening. Daarom willen de initiatiefnemers de provincies een tweede alternatief aanbieden als de markt niet goed werkt of, erger nog, faalt.

Naast de veel te dure oplossing van noodconcessies, zoals in Zeeland, met al zijn nadelen komt er een tweede optie: de provinciale inbesteding. De provinciale inbesteding biedt een alternatief voor het uitschrijven van noodconcessies, en dat alles in overeenstemming met de Europese aanbestedingsregels. Is dat iets revolutionairs in Nederland? Nee, eigenlijk niet. We kennen die optie al veel langer, maar dan alleen voor de G4, de vier grote steden in de Randstad. Het is naar het oordeel van mijn fractie goed als deze optie ook voor de provincies beschikbaar komt. Net als mevrouw Thijssen hebben wij, maar dan vanuit de provinciale partijen, het signaal gekregen dat men dit voorstel ten eerste verwelkomt, niet omdat men nu al weet dat men gebruik gaat maken van deze optie, maar omdat de optie er überhaupt komt.

Voorzitter. Voordat ik inga op de inhoud van dit initiatiefvoorstel wil ik allereerst mijn grote waardering uitspreken voor de initiatiefnemers, de heren De Hoop en Van Dijk, en voor iedereen die dit voorstel mogelijk heeft gemaakt. Ook hebben wij met belangstelling kennisgenomen van de antwoorden van de staatssecretaris.

In 2023 maakte "Elke regio telt!", het adviesrapport van de drie adviesraden, veel los, niet alleen in het land en bij de bestuurders in de Randstad, die bijdehand hun vinger opstaken en zeiden dat zij ook niet over het hoofd mochten worden gezien, maar ook bij het kabinet. Zoals de minister van BZK namens het kabinet onder woorden bracht: we kunnen pas zeggen dat het goed gaat met Nederland als het in alle regio's goed gaat. Helaas geldt dat niet overal in het land voor het openbaar vervoer. De voorgaande spre-

kers hebben dat al benadrukt. We hebben dus nog een lange weg te gaan. Dat was ook de boodschap van het toenmalige kabinet met het kabinetsstandpunt over "Elke regio telt!". De boodschap die toen werd afgegeven, was: het is niet van vandaag op morgen opgelost, maar we moeten wel de bakens verzetten en de goede richting inslaan.

Het openbaar vervoer is sinds 2019 fors duurder geworden. In het streekvervoer werden financieel minder rendabele lijnen geschrapt, die echter sociaal wel heel essentieel waren. Ook werd de dienstregeling uitgetekend, bijvoorbeeld in de avonduren. Zie dan nog maar eens thuis te komen. Het gevolg is een voortgaande verslechtering van de bereikbaarheid op het platteland, een dalend aantal passagiers et cetera et cetera. Dat heeft bijvoorbeeld gevolgen voor de bereikbaarheid van scholen, maar ook voor stageplaatsen voor mbo-leerlingen in de regio. Juist in de regio heb je heel veel mbo-onderwijs. In sommige provincies, met name op het platteland, lijkt het openbaar vervoer allang geen betrouwbare basisvoorziening meer. Het is dan ook onlogisch om de optie van het inbesteden van het openbaar vervoer alleen beschikbaar te hebben voor de vier grote steden. Meer regie bij de overheid en de provincies kan voorkomen dat vitale en sociaal belangrijke lijnen moeten worden opgeheven. Daarom verwelkomt de OPNL-fractie dit initiatiefwetsvoorstel, dat provinciale inbesteding mogelijk maakt.

Maar nu de financiering. De initiatiefnemers schrijven terecht dat het wetsvoorstel als zodanig feitelijk geen of weinig financiële gevolgen heeft. Wel dringt de vraag zich op of het creëren van de optie van provinciale inbesteding als zodanig voldoende soelaas biedt. Wat gebeurt er bijvoorbeeld als de middelen waarover de provincies beschikken achterblijven of krimpen? Er zijn natuurlijk instrumenten om bij te sturen, zoals de hoogte van de provinciale belastinginkomsten of een ophoging van het Provinciefonds, maar dan is het Rijk aan zet. Ook bij het creëren van SPUK's is het Rijk aan zet, terwijl wij van SPUK's niet zo'n voorstander zijn. Dat is een onderwerp dat vandaag evenwel niet formeel op de agenda staat, ook al zijn de voorgaande sprekers daar in feite natuurlijk allang op ingegaan.

Voorzitter. Ik kom daarmee aan het einde van mijn bijdrage. Net als de initiatiefnemers heb ik er vertrouwen in dat de provinciale overheid in staat is om de inbesteding van het streekvervoer naar behoefte te regelen en zich hier adequaat op voor te bereiden voor het geval de markt faalt, mits natuurlijk, zoals gezegd, de provincies over voldoende middelen beschikken om deze basisvoorziening op peil te houden.

Verder zou onze fractie graag op de hoogte willen blijven van de werking van dit wetsvoorstel in de praktijk, als het eenmaal aangenomen is; niet om de wet zelf te evalueren, maar wel om de effecten van de wet te monitoren. Dat zeg ik tegen de staatssecretaris. De OPNL-fractie stelt daarom voor dat het kabinet de beide Kamers periodiek informeert over de stand van zaken rond het aanbesteden van provinciale vervoerconcessies en op de tweede plaats over de stand van zaken rond eventuele toepassing van de provinciale inbesteding, waarbij het de signalen van het IPO meeneemt. Een eerste bericht hierover voor beide Kamers ziet onze fractie graag zo snel mogelijk tegemoet. We horen ook graag van de staatssecretaris wanneer hij denkt dat de

eerste keer zou kunnen zijn. Daarna ontvangen we graag periodiek vervolgb berichten, bijvoorbeeld om de vijf jaar. Is de staatssecretaris bereid deze toezegging te doen?

Voorzitter. Dat was mijn bijdrage. Ik kijk uit naar de beantwoording. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Van der Goot. Namens OPNL hebt u gesproken. Dan is nu het woord aan de fractie van Volt. Meneer Hartog, aan u het woord.

De heer Hartog (Volt):

Dank u, voorzitter. De Volt-fractie stelt het voorstel van de initiatiefnemers voor de Wet provinciale inbesteding vervoerconcessies op prijs. Mijn fractie herkent in de verschillende provincies het probleem dat het vaak niet mogelijk is adequaat openbaar vervoer aan te bieden. Desalniettemin blijven er bij mijn fractie ook na het zien van de schriftelijke antwoorden een aantal vragen.

De kern van de discussie is of met de mogelijkheid van inbesteding de positieve effecten van marktwerking niet teniet worden gedaan. In de memorie van toelichting geven de indieners aan dat inbesteding ook in Frankrijk, Duitsland en Oostenrijk mogelijk is gemaakt. Welke lessen kunnen we hieruit trekken? Heeft de invoering van deze mogelijkheid inderdaad de marktwerking verstoord? Is een te meten doelmatigheids- en beschikbaarheidseffect geconstateerd?

We praten vandaag alleen over het openbaar vervoer. Er is echter een toenemend aanbod van privaat, collectief en individueel vervoer. Voor de langere trajecten is dat bijvoorbeeld de FlixBus. Ook voor kortere, lokale trajecten zijn er private partijen die vervoer aanbieden. Dan is er nog het deelvervoer, via de deelauto, deelfiets of step. Hoe past deze inbesteding in dit plaatje? Betekent het verbod om andere diensten te mogen aanbieden ook dat er bijvoorbeeld geen deelfietsen mogen worden aangeboden door het bedrijf aan wie de inbesteding is verleend? Hoe zien de indieners de ontwikkeling van Mobility as a Service in dit kader?

Voorzitter. Dan is er voor mijn fractie de brug naar een volgend onderwerp, namelijk het effect van afgebakende vervoersregio's of concessiegebieden. De antwoorden die de indieners hierover op de vragen van zowel de Tweede als Eerste Kamer hebben gegeven, zijn nog niet geheel duidelijk. Laat deze wet het toe aan provinciale overheden om samen te werken aan één inbesteding voor een groter gebied? Ik denk bijvoorbeeld aan samenwerking in het noorden. Indien dit het geval is, hoe moet dan de marktanalyse worden gedaan?

Voorzitter. Het zal u niet verbazen dat mijn fractie ook buiten de Nederlandse grenzen kijkt. Ik refereerde al eerder aan het feit dat inbesteding ook in Duitsland mogelijk is. Hoe kan de toevoeging van deze mogelijkheid in de Nederlandse wet het openbaar vervoer over de landsgrenzen heen bevorderen? Zien de indieners mogelijkheden voor samenwerking? Mijn fractie stelt daarbij de vraag aan de staatssecretaris of hij mogelijkheden ziet om de in mei 2025 aangenomen BRIDGEforEU-verordening hiervoor in te zetten.

ten. Deze EU-verordening maakt grensoverstijgende samenwerking juridisch mogelijk.

Voorzitter. Dit zijn de vragen die mijn fractie nog bij dit voorstel heeft. Ik kijk uit naar de antwoorden van de indieners en de staatssecretaris, en wil nu al de indieners en de teams die hen hebben ondersteund, dankzeggen voor het initiatief.

Voorzitter. Dan heb ik nog twee felicitaties of dankzeggingen. Allereerst wil ik als geboren en getogen Utrechter ons kleine broertje, of zusje, Amsterdam feliciteren met de 750ste verjaardag, die gisteren gevierd is. We zijn blij dat het zo goed is opgegroeid en we zien langzamerhand ook een stuk volwassenheid komen.

Dan de tweede dankzegging. Voorzitter, dit is mijn eerste debat met u als ondervoorzitter. Ik weet niet of het ook uw eerste debat als ondervoorzitter is, maar het belooft heel veel goeds voor de tijdsplanning, omdat u tot nu toe nog geen enkele interruptie heeft toegestaan.

De voorzitter:

Dank u wel voor deze felicitaties, ook die voor het 750-jarige bestaan van de stad Amsterdam. We gaan gauw door. Het woord is aan de heer Rietkerk van de fractie van het CDA.

De heer Rietkerk (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Het wetsvoorstel is een initiatief van de heer De Hoop en de heer Van Dijk. Hierbij spreek ik namens de CDA-fractie waardering uit voor het initiatief van deze Tweede Kamerleden, de heer De Hoop met sociaaldemocratische wortels en de heer Van Dijk met christendemocratische wortels. Uiteraard heet ik ook de vertegenwoordiger van de regering welkom, de heer Aartsen, de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

Voorzitter. Het CDA vindt dat mobiliteit dienstbaar is aan gezinnen en personen die op tijd naar school en naar hun werk willen. Aan senioren die zelfstandig naar de winkel of naar de huisarts willen. Mobiliteit is een voorwaarde voor een hechte samenleving, waar we elkaar kunnen bereiken, ontmoeten en ons veilig kunnen verplaatsen.

Mobiliteit vraagt ook maatwerk per regio. Wat in Zeeland werkt, werkt niet per se in Gelderland. In de ene regio is dat flexibel vervoer op aanvraag, in de andere een robuuste buslijn of een extra trein. Openbaar vervoer moet toegankelijk en betaalbaar zijn. Reizen met de bus of trein mag niet duurder zijn dan noodzakelijk en het systeem moet werken voor mensen, zeker voor senioren, jongeren en mensen die minder digitaal vaardig zijn. Het CDA wil gemeenten en provincies stimuleren bij creatieve initiatieven die duurzame mobiliteit en flexvervoer organiseren en de provincies moeten ruimte hebben om deze openbaarvervoersconcessies mee te nemen. Daarbij is het van belang dat voorzieningen, zoals ziekenhuizen, scholen en verenigingen, ook zo veel mogelijk per openbaar vervoer bereikbaar zijn — binnen en zeker ook buiten de Randstad.

Het initiatiefwetsvoorstel geeft de provincies een keuzemogelijkheid, net zoals de vier grote steden nu al hebben. Provincies krijgen meer regie en wij zien het ook als een soort stok achter de deur richting private vervoerders.

Alleen als er zich geen geschikte of geïnteresseerde marktpartijen melden bij de openbare aanbesteding, kan het wenselijk zijn dat provincies kunnen kiezen voor inbesteding. Openbare aanbesteding blijft de norm.

De CDA-fractie dankt de initiatiefnemers en de staatssecretaris voor de beantwoording van onze vragen. Er resteert voor dit debat wat ons betreft nog een aantal vragen. De eerste vraag. De CDA-fractie vraagt de initiatiefnemers hoe zij aankijken tegen het vaststellen van een evaluatiemoment, ongeacht of dat inbestedingsinstrument nu feitelijk wordt ingezet. In schriftelijke rondes heeft u daar wel iets over gezegd, maar nog niet tot onze tevredenheid. Ik vraag de initiatiefnemers: als het instrument niet wordt gebruikt, is het dan wellicht een overbodige regel? Hoe kijken zij daar naar? Hebben de initiatiefnemers een horizonbepaling overwogen?

De tweede vraag. Het wetsvoorstel lijkt vooral geschreven te zijn voor Zeeland. Voor hen is dit wetsvoorstel dan ook mogelijk wat licht aan het einde van een donkere tunnel na meerdere lastige aanbestedingsprocedures. Ik vraag de initiatiefnemers: kan deze generieke oplossing ook daadwerkelijk voor maatwerk zorgen in Zeeland of is daar volgens de initiatiefnemers meer voor nodig?

Als derde. Hierbij past de vraag in hoeverre het instrument zich verhoudt tot "Elke regio telt!". Past deze generieke oplossing voor alle provincies terwijl mogelijk alleen de dunbevolkte grensregio's geen succesvolle openbare aanbesteding kunnen doen?

Met de vierde vraag sluit ik mij korthedshalve aan bij de vraag van de heer Holterhues over wat de financiële effecten zijn voor de provincies die eventueel gebruik gaan maken van dit instrument.

Ten slotte nog twee vragen voor de staatssecretaris. Anderen zijn al ingegaan op de behoeftepeiling. Hoe staat het daarmee? Klopt het dat het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad in het eerste kwartaal van 2026 met een eerste behoeftepeiling komt? Kan de staatssecretaris in aanvulling op eerdere vragen aangeven wanneer die behoeftepeiling in beeld komt en hoe? Kan hij toezeggen de uitkomst van de behoeftepeiling onverwijld met de Eerste Kamer te delen?

De laatste vraag aan de staatssecretaris: is hij op de hoogte van de prejudiciële vragen van de Italiaanse rechter aan het Europese Hof van Justitie? Kan hij toezeggen om de Kamer te informeren, mochten er gevolgen zijn voor de Nederlandse uitvoeringspraktijk?

De CDA-fractie kijkt uit naar de antwoorden van de initiatiefnemers en de staatssecretaris.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Rietkerk. U sprak namens het CDA. Dan gaan we nu luisteren naar de heer Meijer van de VVD-fractie.

De heer Meijer (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Mooi dat we weer een initiatiefwetsvoorstel bespreken. Complimenten voor de initiatiefnemers

en hun medewerkers en ook voor ons allemaal voor de voortvarendheid, zodat we hier al zeven weken na de stemmingen in de Tweede Kamer een debat hebben. Dank ook aan de initiatiefnemers en de staatssecretaris voor de snelle beantwoording van onze vragen. Ik ben wel bang dat ik hiermee door het grootste deel van mijn complimenten heen ben, want ook na de beantwoording is mijn fractie nog niet overtuigd van dit voorstel.

Laat ik vooropstellen dat ook mijn fractie signaleert dat in sommige dunbevolkte gebieden de openbaarvervoerverzorging onder druk staat. Ook ons bereiken daar klachten over. Het is goed om te bezien wat daaraan te doen is, want ook voor ons telt elke regio. Overigens schetsen de initiatiefnemers in de memorie van toelichting wel een wat somberder beeld — dat geldt ook voor andere fracties — over de stand van zaken in het openbaar vervoer dan ik uit diverse publicaties haal, zoals de Staat van het Openbaar Vervoer 2024. Misschien kan de staatssecretaris nog even vertellen hoe het werkelijk met het openbaar vervoer staat, want na de coronadip heeft het openbaar vervoer zich op veel plekken toch heel goed hersteld. Maar hier en daar zijn inderdaad problemen in het aanbod. De initiatiefnemers richten zich vervolgens wel heel erg snel op één oplossing: een eigen provinciaal openbaarvervoerbedrijf. Zowel de probleemanalyse als de mogelijkheden om die problemen aan te pakken verdienen naar de mening van mijn fractie een wat bredere en diepgaandere beschouwing. Dat heeft de Raad van State ook gezegd en dat heeft de staatssecretaris in zijn beantwoording ook wel gezegd.

De voorzitter:

Ik zie dat er een interruptie aankomt van de heer Dessing, Forum voor Democratie.

De heer Dessing (FVD):

Ik hoor de VVD zeggen dat ze niet enthousiast zijn over dit voorstel. Als ik kijk naar met name het verkiezingsprogramma van de VVD, kan ik me daar wel iets bij voorstellen, want de VVD is met name de partij die marktwerking enorm hoog in het vaandel heeft staan. Dat is wat er hier bij deze concessieverlening ook vanaf 2000 aan de hand is. Als ik heer Meijer hoor praten, begrijp ik dat hij niet enthousiast is over de werking van dit instrument voor marktfalen. Hoe kijkt de VVD aan tegen marktwerking? Heeft die gefaald, ja of nee?

De heer Meijer (VVD):

Daar kom ik later in mijn betoog nog uitvoerig op terug, maar ik vind niet dat het gefaald heeft. Maar je moet altijd bij marktwerking en bij concessies aan concessiebeheer doen. Je moet voortdurend dingen aanpassen als dingen niet goed gaan. Je moet kijken aan welke knoppen je kan draaien. Daar zal ik het zo meteen over hebben. Of daar dan een extra knop van een eigen provinciaal openbaarvervoerbedrijf aan moet worden toegevoegd, daar twijfelen wij aan.

De heer Dessing (FVD):

Toch dan even alvast vooruitlopend op wat u misschien gaat zeggen. Maar als die marktwerking faalt, is het niet zo dat juist die grote conglomeraten die nu uiteindelijk die concessies vullen, met name door de enorme eisen die er

aan die concessies worden gesteld, die prijs opdrijven en dat dat een reden is voor dit marktfalen?

De heer Meijer (VVD):

Nou, die analyse heb ik nog niet ergens aangetroffen en ik pretendeer niet dat ik die zelf zou kunnen doen. Volgens mij zijn er naast de openbaarvervoerbedrijven van de G4 of G3 zes bedrijven actief in Nederland. Over het algemeen doen er verschillende bedrijven mee — over Zeeland kom ik zo meteen nog wel te spreken — en lopen die aanbestedingen heel redelijk. Ik zou het woord "marktfalen" niet in de hand willen nemen en ik hoor graag van achter de tafel of ik dat wel had moeten doen.

De voorzitter:

U gaat verder met uw betoog.

De heer Meijer (VVD):

Mijn laatste zin, was, dacht ik: we zitten daarmee op één lijn met zowel de Afdeling advies van de Raad van State als met de staatssecretaris dat je misschien breder moet analyseren wat het probleem is en ook wat beter moet bekijken wat de oplossingsmogelijkheden zijn; hier is wat te snel naar een conclusie gegaan. Ook ik heb wel contact met provinciebestuurders gehad. Natuurlijk vindt men het een interessante mogelijkheid, maar bijvoorbeeld in mijn eigen provincie, Overijssel, wordt het door de gedeputeerde niet gezien als dé oplossing voor de problemen die er nu eventueel zouden zijn met aanbestedingen. De initiatiefnemers erkennen trouwens ook dat in de meeste concessiegebieden de aanbesteding naar behoren verloopt. Ik wil dat graag zo nog even bevestigd hebben, omdat het er in alle andere bijdragen op lijkt dat het allemaal maar een zootje is, maar volgens mij moeten we dat beeld wegnemen. Bij het doornemen van de stukken bekruipt me soms wel het gevoel dat de initiatiefnemers helemaal geen voorstander zijn van marktwerking in het openbaar vervoer. Misschien kunnen ze dat misverstand wegnemen, want anders blijven we een beetje langs elkaar heen praten.

Mijn fractie is voorstander van marktwerking waar dat kan. Concurrentie leidt bijvoorbeeld tot grotere efficiency en meer innovatieve oplossingen, maar een goed functionerende marktwerking vereist wel dat zowel de private als de publieke sector zijn rol goed oppakt. Daarvoor is dus ook een kwalitatief sterke opdrachtgever nodig, de provincie, die in de programma's van eisen kan sturen op maatschappelijke doeleinden, zoals aanbod in dunbevolkte gebieden en duurzaamheidseisen, zoals elektrificatie. Daarnaast zijn de omvang van concessiegebieden of de lengte van de concessietermijn knoppen waaraan gedraaid kan worden. In de nota naar aanleiding van het verslag wordt mij niet duidelijk of de initiatiefnemers ook naar die knoppen hebben gekeken en of ze kunnen zeggen welke effectief zijn. Misschien kunnen ze aangeven wat hun analyse heeft opgeleverd.

In de Wet personenvervoer 2000 is de aanbesteding van het openbaar vervoer geregeld. Uit onderzoek van onder meer Decisio en TwynstraGudde in 2020 naar twintig jaar aanbesteden kwam naar voren dat het aanbod van het openbaar vervoer is toegenomen, de efficiency groter is geworden en de klanttevredenheid is verhoogd. In een markt waarin meerdere aanbieders actief zijn, zo wordt

gesteld, speelt mee dat partijen van elkaar leren, wat bijdraagt aan een relatief snelle en brede acceptatie van technieken en werkvormen. De toenmalige staatssecretaris gaf vorig jaar nog aan dat de reiziger een beduidend beter ov-aanbod heeft dan voor de invoering van de Wp 2000. Wellicht is er niet voor al deze verbeteringen voor honderd procent een causaal verband met marktwerking, maar deze feiten geven toch geen aanleiding om veranderingen in het systeem voor te stellen? Na 2020 hebben incidentele ontwikkelingen invloed op het openbaar vervoer gehad: vraaguitval door de pandemie en daarnaast hogere brandstofprijzen. Tevens heeft de algemene arbeidsmarktkrapte invloed op de personeelssterkte in het openbaar vervoer. Al die problemen staan los van de wijze van aanbesteden. Dat wil ik in het debat wel goed scheiden.

Het echte probleem dat verband houdt met de door de initiatiefnemers aangedragen oplossing, is een in mijn ogen beperkte en niet-onoverkomelijke afname van het aantal aanbieders bij verschillende aanbestedingen en een aanvankelijk mislukte aanbesteding in Zeeland. Maar dat is een mislukking die binnen de mogelijkheden die de wet biedt, gerepareerd kan worden, met eerst een noodconcessie en vervolgens onder meer een verlenging van de concessietermijn en verhoging van het budget. Dat proces had misschien beter gekund, maar waarom hebben de initiatiefnemers dan niet gekozen voor een gerichte aanpassing van de wet op dat punt? Meer in z'n algemeenheid mag na 25 jaar praktijkervaring trouwens wel eens gekeken worden of de wet een actualiseringsslag kan gebruiken. Wellicht kan de staatssecretaris daarop reageren.

Nu wordt gekozen voor een in de ogen van mijn fractie niet-proportionele reparatie door de opdrachtgever de mogelijkheid te bieden een eigen openbaarvervoerbedrijf op te richten. Dat betekent nogal wat. Vragen naar de betekenis daarvan worden afgedaan met het antwoord dat dit wetsvoorstel alleen maar de mogelijkheid biedt. Maar we kunnen ons wel een idee vormen. De nu bij de provincie aanwezige expertise is bijvoorbeeld een heel andere dan vereist is bij het runnen van een openbaarvervoerbedrijf. Te denken valt aan materieelbeheer, bedrijfsvoering en personeel. Financiële risico's zullen groot zijn. De initiatiefnemers en sommige sprekers stellen dat het niets meer en niets minder is dan wat in de G4 al mogelijk is. Deze vergelijking gaat natuurlijk mank, want daar gaat het immers om bestaande bedrijven met een jarenlange traditie. Misschien kunnen de initiatiefnemers toch iets dieper op de vraag ingaan wat het betekent om een provinciaal ov-bedrijf op te richten.

Dan over de marktverstoring. De staatssecretaris geeft aan dat in de Europese regelgeving diverse bepalingen zijn vastgelegd om te voorkomen dat door de aanwezigheid van een provinciaal openbaarvervoerbedrijf marktverstoring optreedt. Maar deze bepalingen zijn vooral boekhoudkundig van aard. Mijn fractie verwacht op meer strategisch niveau dat private partijen terughoudender worden om mee te doen. Dan kan optimale marktwerking onder druk komen te staan. Dat vinden we ongewenst. Graag een reactie van de staatssecretaris.

Het viel ons in dit verband trouwens op dat de initiatiefnemers veronderstellen dat de VVD-fractie met haar benadering de marktwerking als uitgangspunt neemt en niet de kwaliteit van het openbaar vervoer. Blijkbaar zijn we dan niet duidelijk geweest, maar dit is geen tegenstelling.

Marktwerking kan juist de kwaliteit van het openbaar vervoer verbeteren, zoals de toenmalig staatssecretaris vorig jaar al aangaf. Dat bedoelde ik toen ik in mijn inleiding sprak over "langs elkaar heen praten".

Centraal in de argumentatie van de initiatiefnemers staat de wens om meer te kunnen sturen op maatschappelijke doeleinden. Eerder gaf ik al aan dat je daarvoor geen eigen bedrijf hoeft te hebben. Dat kan via het programma van eisen. Uiteindelijk zal het, of de uitvoering nu publiek of privaat geschiedt, een financiële afweging zijn. De initiatiefnemers geven aan dat private bedrijven naar winstmaximalisatie streven en dat een publiek bedrijf gemakkelijker aan maatschappelijke doeleinden tegemoet kan komen. Dat is een simplificatie van hoe ondernemingen werken en het kan ook helemaal niet zo gesteld worden als je ook desgevraagd een businesscase voor een provinciaal openbaarvervoerbedrijf niet uitgewerkt hebt. Dan is die vergelijking niet mogelijk. Hoe dan ook zullen beide systemen keuzes gemaakt moeten worden over hoeveel publiek geld je inzet voor maatschappelijke doeleinden. Op het punt van duurzaamheid kun je bijvoorbeeld de termijn verlengen waarin elektrificatie van de busvloot gerealiseerd moet worden, zoals in Zeeland is gebeurd.

Waar het gaat om gebieden en tijdstippen met weinig vraag denkt mijn fractie meer in de richting van publieke mobiliteit als oplossing: een integraal mobiliteitssysteem dat openbaar vervoer, doelgroepenvervoer en deelmobiliteit dichterbij elkaar brengt. We zijn ons ervan bewust dat dat nogal wat vraagt. Dat zijn domeinoverstijgende perspectieven en regelgeving. Dat lijkt ons uitdagender dan bij verminderde vraag steeds meer geld te steken in louter een openbaarvervoerconcept.

Voorzitter. We kunnen een eind meegaan met de initiatiefnemers in hun zorgen dat in dunbevolkte gebieden het vervoeraanbod afneemt. Naar onze mening liggen de hoofdoorzaken daarvan echter niet in de huidige praktijk van de aanbesteding van vervoerconcessies. De oplossing ligt volgens ons ook niet in het mogelijk maken van een provinciale inbesteding. We gaan graag verder in gesprek met de initiatiefnemers over de problematiek, maar dan niet op basis van dit initiatiefvoorstel. Ook wij kijken met belangstelling uit naar de beantwoording.

Mevrouw Thijssen (GroenLinks-PvdA):

Als ik goed naar uw betoog luister, valt het me op dat er vooral heel veel redenen zijn voor u om niet voor te zijn en voor te stemmen. Is het misschien toch denkbaar dat de provincies hier gebruik van willen maken? Wat vindt u er eigenlijk van, als dat gaat gebeuren? Zou het een positieve ontwikkeling zijn als dit instrument, omdat het nodig is, toch uit de toolbox wordt gehaald?

De heer Meijer (VVD):

Nou, dat zou ik jammer vinden, want dan komen we inderdaad bij het woord "marktfalen" terecht. Ik had het misschien eerder moeten zeggen, maar ik was eind vorig decennium als portefeuillehouder in Den Haag redelijk betrokken bij het bedenken van het systeem. Ik was toen verantwoordelijk voor zowel het vervoerbedrijf, dus zowel HTM, als de aanbesteding. Ik heb gezien wat dat allemaal met zich meebrengt. Je kunt, door goede aanbesteding en door veel deskundigheid bij de opdrachtgever, heel veel

kennis, innovatie enzovoort halen uit marktpartijen die ook elders ervaring hebben. Het gaat dan om iets grotere bedrijven, waarbij de kwetsbaarheid wat minder is. Als dat systeem goed werkt, dan kan de reiziger daar een enorm voordeel aan hebben. Ik vind dat het evaluatierapport van 2020 — u heeft daar een ander citaat uitgehaald — er wel aanleiding toe geeft om dat te vinden. Het is daarom jammer als we hiertoe over moeten gaan. Ik vind dat de analyse op dit moment niet laat zien dat er zo veel marktfalen is, dat de enige oplossing die er nu zou moeten zijn, of dé oplossing die we nu tevoorschijn moeten toveren, een provinciaal openbaarvervoerbedrijf is. Het kan ook een versturende werking hebben op andere bedrijven. Ik ben daar daarom nu niet aan toe. Is dat een antwoord op de vraag? Misschien was het iets te lang.

Mevrouw **Thijssen** (GroenLinks-PvdA):

Dan heb ik wel een vervolgvraag. Stel dat het toch gebeurt: denkt u dat de overheid dan in staat is om deze rol op zich te nemen of heeft u het idee dat de provinciale overheid daar niet kundig genoeg voor is? Kunt u daarop reflecteren? Kan de overheid een serieuze partij zijn?

De heer **Meijer** (VVD):

Nou, op dit moment niet. Daarom verwees ik even naar mijn eerdere ervaring. Toen ik portefeuillehouder in het Stadsgewest Haaglanden was en de aanbestedingen begonnen, hebben wij deskundigheid van buiten binnengehaald, namelijk de toenmalig directeur van het openbaarvervoerbedrijf in Utrecht, om kritisch naar het aanbod van HTM te kijken. Die deskundigheid moet je ook in eigen huis hebben. Dat geldt voor alle marktwerking. Marktwerking is alleen maar goed als beide partijen sterk zijn. Een opdrachtgever moet weten waar het over gaat, maar hoeft zich niet met dingen zoals personeel, materieel enzovoort bezig te houden. Het zou goed kunnen gaan, maar het is dus een hele klus om zo'n bedrijf op te stellen. Als dat niet nodig is, moet je dat niet doen. En ik ben nog niet van mening dat dat nu nodig is.

De heer **Van Kesteren** (PVV):

De heer Meijer heeft het in zijn bijdrage erover dat publieke partijen en private partijen hun verantwoordelijkheden moeten nemen. De praktijk wijst vaak uit dat bij een succesvolle samenwerking tussen private partijen en publieke partijen de private partij de rekenen krijgt. In geval van mislukking of verliezen draait de publieke partij er in de regel voor op. Hoe staat de VVD hierin? Hoe zou die samenwerking opgezet moeten worden? Samen uit, samen thuis? Of moet het de situatie zijn zoals die tot voor kort nog steeds was, dus dat de private partij de rekenen krijgt en de publieke partij de verliezen?

De heer **Meijer** (VVD):

Dat vind ik een wel heel simplistisch beeld. In de praktijk blijken er trouwens allerlei hybride vormen te zijn en blijken publieke en private partijen op heel veel punten goed samen te werken en een gemeenschappelijke ontwikkelingsfunctie te hebben of iets van dien aard. In de stukken die ik heb gelezen, wordt vaak naar de coronaperiode verwezen, maar toen hebben allerlei bedrijven steun gekregen en niet alleen de openbaarvervoerbedrijven. Dat vind ik dus niet iets als: als het moeilijk gaat, komt men bij de overheid terecht. Ik

denk dat je het gewoon scherp in de contracten moet afspreken. Op dit moment heb ik niet de indruk dat dit nu heel erg scheefgetrokken is. Dat komt ook niet uit rapport van 2020 naar voren.

Mevrouw **Van Langen-Visbeek** (BBB):

Ik heb ook een vraag aan de heer Meijer. Vindt u niet dat de verantwoordelijkheid om al dan niet gebruik te maken van deze mogelijkheid bij de provincie zou moeten liggen, en niet bij ons hier in deze Kamer?

De heer **Meijer** (VVD):

In de wet, als die aangenomen wordt, gaat ook staan dat de provincie die verantwoordelijkheden heeft; de provincie mag het vragen. In het kader van aanbestedingsregels moet natuurlijk wel duidelijk en goed gemotiveerd worden dat de markt niet zodanig functioneert dat het zonder kan. Het gaat er nu om dat wij een mogelijkheid gaan bieden die al marktversturend kan werken. Mijn analyse is nog helemaal niet zover dat ik het idee heb dat ik dit instrument nu moet aanbieden. De provincies hebben mijn deur ook niet platgelopen met hun lobby. Ze zeggen: het is interessant, maar we denken niet dat het een oplossing is voor het probleem zoals wij het op dit moment ervaren.

Mevrouw **Van Langen-Visbeek** (BBB):

Ik hoor dat u er zelf een invulling aan geeft. Dat is natuurlijk een keuze.

De **voorzitter**:

Goed. Ik geloof dat u klaar was.

De heer **Meijer** (VVD):

Ik word door de interrupties een beetje ingehaald.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan gaan we nu door met mevrouw Van Aelst-den Uijl van de SP-fractie. U hebt het woord.

Mevrouw **Van Aelst-den Uijl** (SP):

Dank, voorzitter. Ook van onze kant heel veel complimenten voor de indieners en voor de medewerkers op de achtergrond, want een initiatiefvoorstel is heel veel werk. In alle eerlijkheid: grote delen van de memorie van toelichting had ik misschien zelf wel kunnen opschrijven, na mijn ervaringen met ov-concessies. Grote delen, omdat het geloof in marktwerking er toch wel een beetje in op de voorgrond blijft.

Voorzitter. In Zuid-Holland heb ik als ov-woordvoerder zeventien jaar lang het ov steeds verder achteruit zien hollen. Elke aanbesteding opnieuw vervielen er haltes, werden lijnen nog verder gestrekt en werd het ov weer minder fijnmazig. Het gevolg is dat het ov op het platteland eigenlijk al jaren geen echte optie meer is. Wat heeft het immers voor zin om met het openbaar vervoer te reizen, als de laatste bus weg is voordat je klaar bent met werken? Als je in het hele weekend nog maar één keer twee uur naar je grootouders kunt, dan kies je uiteindelijk niet meer voor het openbaar vervoer. Wat hieraan ten grondslag ligt, is

het idee dat een buslijn rendabel zou moeten zijn en dat ov-bedrijven winst moeten kunnen maken.

Wat me daarbij toch het meest blijft verbazen, is dat een rotonde, stoplicht of wegvak nooit rendabel hoeft te zijn. De vraag wordt nooit gesteld of asfalt wel rendabel is. De politieke keuzes rond openbaar vervoer worden al jaren niet meer gemaakt op basis van de vraag waarvoor het ov eigenlijk is, maar op basis van de vraag of het ov zichzelf buslijn voor buslijn kan bedruipen. De kinderen uit dorpen, die de bus echt nodig hebben om op school te komen, werden hiervan de dupe. De werkzoekenden die de bus echt nodig hadden om een nieuwe baan te kunnen accepteren, werden hiervan de dupe. De grootouders die de bus echt nodig hadden voor hun oppasdag werden hiervan de dupe. En dan hebben we het nog niet over het milieu. Steeds meer mensen konden niet anders dan met de auto reizen. Het ov werd steeds meer voor de mensen die geen keuze hebben. Omdat steeds meer mensen voor de auto kozen, is het ov er niet meer voor de mensen die het echt nodig hebben, met vervoersarmoede tot gevolg.

Al eerder lag er een initiatiefvoorstel van de Partij van de Arbeid, GroenLinks, D66 en SP voor waardoor in ieder geval de vier grote steden geen aanbestedingsplicht zouden hebben en er onderhands kon worden gegund. Ik zie dit initiatiefvoorstel als een vervolg daarop, omdat daardoor niet alleen de grote steden maar ook de provincies zelf hun eigen concessies mogen kiezen. Het gaat met nadruk niet om een plicht. Ook krijgen ze de ruimte om een keuze te maken als het misgaat, zoals in Zeeland, in plaats van dat ze met lapmiddelen zoals noodconcessies moeten werken.

Wat dit ook doet, is de meest onrendabele top in overheids-handen brengen. Het geeft ook de potentie voor winst aan de markt weg. We willen dan ook van de initiatiefnemers weten of dit een laatste redmiddel is voor Zeeland en Gelderland, waar concessies eerder faalden, of dat het voor alle provincies een mogelijkheid is om het ov terug in eigen handen te nemen, dus ook de winstgevende delen van het openbaar vervoer. De memorie van toelichting doet sterk vermoeden dat de concessies waar veel bedrijven op inschrijven — lees: de winstgevende concessies — gewoon bij de markt moeten blijven, en dat uiteindelijk de restjes via provinciale inbesteding bij de overheid blijven. Dus: de onrendabele stukken bij de overheid en alle winst die er nog over is bij de markt. Ik vraag de indieners het volgende. Wat als er een eigen ov-bedrijf opgericht is en dit goed draait, maar de markt zegt: ja, maar nu willen wij weer, want daar kunnen we winst op maken? Hoe werkt dat dan strakjes? Moet het dan weer terug naar de markt?

Voorzitter. Voor mijn vertrek naar uw Kamer werkte ik met twee onderzoekers aan een rapport over de effecten van aanbesteding op het openbaar vervoer in Zuid-Holland. Uit ons rapport blijkt dat de bereikbaarheid van Zuid-Holland door de jaren van aanbesteding zeer zeker niet is verbeterd, integendeel. Ook in de jaren dat er meer dan genoeg ov-bedrijven inschreven, holde het ov achteruit. Ook voor corona hielden ov-bedrijven zich niet aan de afspraken en handhaafden provinciale overheden amper. De prijs van het kaartje is door marktwerking niet lager geworden. Alleen door extra inzet van overheidsmiddelen is het zo af en toe weer een jaar betaalbaar gebleven. Uit onderzoek blijkt ook dat alle ov-bedrijven, commercieel of publiek, ongeveer hetzelfde overhouden aan het eind van de rit; excuses voor

die woordspeling. Dat resultaat is bij alle bedrijven ongeveer 1%, eventuele dure leningen van moederbedrijven en de rente daarover niet meegerekend.

Uit het onderzoek blijkt ook dat redelijk wat gemeenten in Europa, vooral in Frankrijk en Duitsland, het ov weer zelf zijn gaan regelen, met resultaat. De Zuid-Hollandse overheid heeft meermaals pogingen gedaan om concessies voor ov-bedrijven winstgevender te maken, bijvoorbeeld door alleen de dikke, volle buslijnen nog aan de markt te geven en de dunne lijnen samen te voegen met doelgroepenvervoer. Ik zeg bewust "geven", omdat hiermee de dikke lijnen dan niet meer meebetalen aan de dunne lijnen en er dus meer winst komt voor de ov-bedrijven, de overheid de dunne lijnen helemaal zelf overneemt en bekostigt, de winstgevende stukjes worden weggegeven aan de markt en onrendabele restjes voor de overheid zijn. Gelukkig lukte dit niet. Maar de eisen die aan ov-bedrijven werden gesteld, over het aantal dienstregelingen, haltes, nachtbussen en bussen in het weekend, werden steeds lager. Voor hetzelfde geld hoefden bedrijven steeds minder te doen; alles om de winstmarge maar in stand te houden. Natuurlijk gebeurde dit met een groot aantal vrijwillige buschauffeurs. Dat zijn helden, maar het is bizar dat ze nodig zijn om de gaten te dichten die de commercie niet wilde vullen. Maar die vrijwillige buurtbuschauffeurs waren wel onderdeel van de concessie en dus eigenlijk wel verplicht.

Dan hebben we het nog niet gehad over de chaos voor reizigers en de onzekerheid voor chauffeurs bij elke wisseling van concessies. In Zuid-Holland leidde het in Drechtsteden, Molenlanden en Gorinchem uiteindelijk zelfs tot hoorzittingen over het intense falen van het betreffende ov-bedrijf. Verrassend genoeg won het ov-bedrijf enkele jaren later ook Zuid-Holland Noord. Daar faalde het op dezelfde manier grandioos. Reizigers en medewerkers hadden elke keer weer het nakijken. Hoewel altijd het dreigement werd genoemd dat de concessie teruggetrokken kon worden, maakte het niet uit hoe bont de vervoerder het maakte; de concessie werd niet teruggetrokken. Boetes werden uiteindelijk zelfs ingezet om de ov-concessie weer wat aantrekkelijker te maken en werden dus eigenlijk teruggegeven aan de vervoerder. De vervoerder kwam overal mee weg. Ik hoor dan ook graag de reactie van de staatssecretaris op deze analyse.

Voorzitter, afrondend. Als ov-woordvoerder reis ik zelf met het ov. Je weet dan immers wat de effecten van je eigen keuzes op anderen zijn. En: practice what you preach. Als reiziger en als politicus heb ik het ov achteruit zien hollen, prijzen de pan uit zien rijzen en het ov van een noodzakelijke algemene voorziening in een noodzakelijk kwaad zien veranderen, waar alleen die mensen voor kiezen die echt niet anders kunnen. Ov-reizigers zijn vaak heel veel dunderd uit en twee tot drie keer langer onderweg, om nog maar niet te spreken over het gebrek aan comfort of zitplaatsen.

Voorzitter. Dit wetsvoorstel kan een kleine stap in de goede richting zijn. Wij zijn daar oprecht blij mee, maar wij vragen ons wel het volgende af. Zien de indieners dit als stap in de goede richting of als eindstation? Was dit het einddoel voor het verbeteren van het openbaar vervoer?

Voorzitter. We zijn heel benieuwd naar de reactie van de indieners op onze zorgen en kanttekeningen en naar de

reactie van de staatssecretaris. We zien uit naar het verdere debat.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Van Aelst-den Uijl. U sprak namens de SP. We gaan nu luisteren naar mevrouw Van Langen-Visbeek van de BBB-fractie.

Mevrouw Van Langen-Visbeek (BBB):

Dank u wel, voorzitter. Leden van de Eerste Kamer, initiatiefnemers en staatssecretaris. We staan vandaag voor een fundamentele keuze: kiezen we voor de reiziger op het platteland of buigen we voor de commerciële bedrijven en Haags rekenmeesterschap? De BBB is opgericht vanuit de overtuiging dat het platteland en de regio's te lang zijn vergeten. We zien hoe dorpen leeglopen, niet omdat mensen niet willen blijven, maar omdat er geen woningen bij komen en de voorzieningen verdwijnen. Daar hoort ook de bus bij.

Over één ding zijn we het vandaag behoorlijk eens geworden: vervoersarmoede is geen theoretisch Haags concept; het is keiharde realiteit voor honderdduizenden Nederlanders. Ziekenhuizen, scholen, supermarkten en werk zijn in onze plattelandsregio's veel slechter bereikbaar dan tien jaar geleden. Dit is de bittere conclusie van het Planbureau voor de Leefomgeving. Wie zijn de dupe? Dat zijn de praktisch opgeleiden, de oudere plattelanders en de bewoners aan de randen van de stad. Voor hen is het openbaar vervoer geen luxe, maar een basisvoorziening, een noodzaak om deel te nemen aan de samenleving. Dat geldt zeker voor mensen zonder auto of rijbewijs.

Uit onderzoek van het Nibud blijkt dat zeker 30% van de Nederlanders fors in de buidel moet tasten om naar werk, hobby, sport of zorg te gaan. Huishoudens met een modaal inkomen of minder, vooral buiten de steden, hebben vaak niet genoeg inkomen om hun gemiddelde vervoersbehoefte te dekken, zelfs met reiskostenvergoedingen. Dit treft juist de gezinnen die verder moeten reizen naar werk en voorzieningen.

Dit probleem van vervoersarmoede wordt direct veroorzaakt door het jarenlang uitkleden van het openbaar vervoer. In de afgelopen jaren zijn maar liefst 1.500 bushaltes verdwenen. De focus ligt op winst en efficiency, met als basis de vraag: is het wel efficiënt om een halflege bus te laten rijden? Maar voor sommige mensen betekent geen bus geen baan of geen bus geen werknemers. Oudere mensen kunnen niet meer zelfstandig naar de bibliotheek en jongeren kunnen na een late dienst niet meer naar huis of moeten een bioscoopbezoekje meteen afkappen om nog thuis te kunnen komen. De leefbaarheid van het platteland gaat snel achteruit als we niet ingrijpen, want juist buslijnen met frequent rijdende bussen zijn belangrijk voor een leefbaar platteland.

De oorzaak is duidelijk: de markt faalt in de dunbevolkte regio's en de concentratie op de vervoersmarkt neemt alleen maar toe. De markt voor regionaal ov is een oligopolie met slechts een handvol aanbieders geworden. Zij dicteren waar, wanneer en voor wie de bus rijdt. Bussen zouden moeten rijden voor de reiziger, en niet voor de winst van de aandeelhouders.

Laten we stoppen met dit abstracte verhaal en naar de praktijk kijken. De situatie in West-Friesland, in het lange lintdorp Andijk, niet geheel toevallig waar ik woon, is een sprekend voorbeeld van deze maatschappelijke onwenselijkheid. De bus stopt niet meer in het centrum, maar op de Hoekweg. Wat betekent dit voor onze inwoners? Mensen moeten kilometers lopen om de dichtstbijzijnde bushalte te bereiken. Voor ouderen, die voornamelijk in het centrum van Andijk wonen, is de afstand 3 kilometer. In deze tijd van het jaar is dat niet bepaald aantrekkelijk. Vindt de overheid dit acceptabel? Ja, want een afstand van 800 meter tot de bushalte is in België een verplichting, maar in Nederland slechts een richtlijn. Wij van de BBB vinden dat dit anders moet. Ik vraag aan de staatssecretaris: wilt u onderzoeken wat de consequenties zijn als we in Nederland ook een afstandsverplichting gaan invoeren? Wat voor afstandsverplichting is dan haalbaar en uitvoerbaar? Kunt u hierop terugkomen?

Terug naar Andijk. Er is destijds een petitie opgesteld. Die is meer dan 1.200 keer getekend, maar de provincie en de gemeente hebben nauwelijks gereageerd. Ondertussen zijn er aanpassingen gedaan aan de nieuwe, buiten het dorp gelegen bushalte, terwijl de oude, centrale halte al eerder voor veel geld was aangepast, maar er verlaten bij ligt. Dit is verspilling van overheidsgeld en zorgt er bovendien voor dat ouderen gedwongen zijn op zoek te gaan naar alternatieven. Dat is ook het geval als bussen alleen overdag en door de week rijden. Uiteindelijk heeft de BBB hier vragen over gesteld op provinciaal en landelijk niveau. En gelukkig, de bus gaat na een periode van vier jaar weer rijden. In Andijk wel, maar in vele dorpen rijdt alleen nog een acht-persoonsbusje, gerund door vrijwilligers. Op basis van noaberschap wordt de verbinding in stand gehouden. Wij vinden dat deze vrijwilligers meer waardering verdienen. Wil de staatssecretaris hierover in overleg gaan met de provincie? Graag een toezegging.

Het voorliggende initiatiefvoorstel, de Wet provinciale inbesteding vervoersconcessies, is een reactie op marktfaalen, met name in de dunbevolkte gebieden. Dit wetsvoorstel biedt provincies de mogelijkheid om hun openbaar vervoer onderhands te gunnen aan een eigen vervoersbedrijf, oftewel in te besteden. Dit wetsvoorstel is slechts een stok achter de deur. Het is een doekje voor het bloeden. In Noord-Holland is ervoor gekozen dichtbevolkte en landelijke gebieden samen aan te besteden, bijvoorbeeld West-Friesland en de IJmond. Dat is ook een optie.

Provincies zijn nu nog verplicht om concessies openbaar aan te besteden, maar als er te weinig geschikte inschrijvingen zijn, of zelfs helemaal geen, zoals eerder in Zeeland gebeurde, kunnen provincies nu alleen noodconcessies uitschrijven. De Zeeuwse kwestie is hier een schoolvoorbeeld van: er meldde zich niemand, waardoor de provincie flink moest inleveren op het programma van eisen om de concessie uiteindelijk te kunnen gunnen. Met deze wet krijgt de provincie de mogelijkheid om in zo'n situatie te zeggen: dan doen we het zelf. Dit versterkt haar onderhandelingspositie.

Maar nu de praktijk. Hoewel de geest van de wet, de regie terug bij de lokale overheid, ons uit het hart is gegrepen, was er in de Tweede Kamer — terecht — grote terughoudendheid, gevoed door de harde realiteit van financiële schaarste en operationele risico's. De BBB-fractie in de

Tweede Kamer was kritisch op dit wetsvoorstel, net als overigens andere fracties, omdat zij meent dat het, hoewel goedbedoeld, ook dweilen met de kraan open blijft. Een provinciaal ov-bedrijf oprichten, bussen kopen en personeel aannemen kost immers jarenlange voorbereiding, een enorme organisatiekracht en aanzienlijke financiële middelen. De initiatiefnemers zelf erkennen dat. Zij zeiden ook dat de oprichting van een provinciaal vervoersbedrijf in financieel en organisatorisch opzicht complex is, en waarschijnlijk zelfs duurder is dan aanbesteding in een goed functionerende markt. De bestaande marktpartijen werken op grote schaal en kunnen lenen tegen een lage rente, wat provinciale bedrijven missen. Dat neemt niet weg dat de BBB in de Eerste Kamer de provincies deze mogelijkheid niet wil onthouden. Wellicht kunnen ze samenwerken om de problemen het hoofd te bieden. Wellicht kan het Rijk een dergelijk initiatief ondersteunen; dat is een vraag aan de staatssecretaris. Kortom, wat kan er wel?

Onze grootste zorg is dat het Rijk tegelijkertijd de geldkraan steeds verder dichtdraait. Zo was de dagkaart voor jongeren op het platteland te duur en kregen ze een dalurenkaart. Lange reizen zijn echter zelfs met 40% korting te kostbaar. Ook het studentenreisproduct werd uitgekleeft. Als het Rijk de financiële middelen blijft korten, wordt het voor de provincies steeds moeilijker om een aantrekkelijke concessie uit te schrijven. Sterker nog, verdere bezuinigingen leiden tot een verdere afname van inschrijvingen, waardoor provinciale overheden alsnog voor de kosten van de bezuiniging zullen moeten opdraaien als zij zelf het ov willen inbesteden. De BBB in de Tweede Kamer stelde dat voldoende financiële middelen een noodzakelijke voorwaarde zijn om het ov goed te organiseren — dat was een fundamentele eis — en stelde dat dit wetsvoorstel niet mag afleiden van de discussie over die broodnodige rijksbijdrage. Vraag: komen er extra middelen voor het verbeteren van het ov op het platteland? Worden de subsidiemogelijkheden, onder andere van de EU, voldoende benut?

Het is duidelijk: de Wet provinciale inbesteding vervoerconcessies is een middel om regie te herwinnen en marktfalen op te lossen, met een versterkte positie van de provincie, en kan de verschraving van het ov tegengaan. Maar het is geen oplossing voor alle problemen. Om de vervoersarmoede daadwerkelijk aan te pakken, is een breder, structureel beleidspakket nodig. De BBB vraagt daarom de regering en de Eerste Kamer om met de aanvaarding van deze wet ook de volgende aanvullende maatregelen op te pakken.

Ten eerste. Het Rijk moet de bezuinigingen op reisproducten voor de jeugd ongedaan maken. De onzekerheid over de financiering is een direct risico voor het ov-aanbod, zeker in de provincies. Er is publiek geld nodig om onrendabele buslijnen in het landelijke gebied in stand te houden. De huidige financiering is te kwetsbaar. Wij pleiten voor een degelijk, goed gefinancierd ov-systeem, dat onafhankelijk is van schommelende studentenaantallen. De maatschappelijk meest gewenste oplossing moet leidend zijn. Wie de jeugd heeft, heeft de toekomst.

Ten tweede. Vervoersarmoede gaat niet alleen over beschikbaarheid, maar ook over betaalbaarheid. We moeten kijken naar innovatieve oplossingen om de reiskosten voor de gewone Nederlander te drukken. Het Duitslandticket, waarmee je voor €49 per maand onbeperkt kunt reizen, heeft bewezen een enorm succes te zijn, met bijna een

miljoen nieuwe reizigers. De BBB vraagt de regering om een proef met een NL-ticket, en dan geen dalurenproduct met 40% korting, waar het gros van de mensen op het platteland niets aan heeft, want vaak rijden de bussen daar alleen in de spits. Fijnmazig en betaalbaar ov is wat de mensen nodig hebben.

Ten derde. Het kan niet zo zijn dat ouderen in Andijk en andere dorpen als gevolg van uitgekleepte concessies 3 kilometer naar de bushalte moeten lopen. We moeten in Nederland toewerken naar duidelijke, meetbare standaarden voor ov-bereikbaarheid. In het buitenland gaat dit soms beter. Elke Vlaming heeft recht op een bushalte op maximaal 800 meter van de voordeur. De BBB pleit ervoor om in Nederland minimumafspraken te maken voor de afstand tot openbaarvervoervoorzieningen om de leefbaarheid te garanderen. Ik vraag of de staatssecretaris bereid is hiermee aan de slag te gaan.

Ten slotte. De vrijwilligers die kleine dorpen nu op vrijwillige basis bereikbaar houden, verdienen meer waardering. We wachten uw reactie hierop af en overwegen het indienen van een motie.

Voorzitter. Het oprichten van een provinciaal vervoersbedrijf is een nieuw en complex terrein. We mogen de provincies niet het wiel opnieuw laten uitvinden. Daarom is het essentieel dat de regering, zoals verzocht in de aangenomen motie-Grinwis/Stoffer, de interesse in publieke vervoersbedrijven peilt en kennisuitwisseling organiseert en stimuleert tussen geïnteresseerde provincies. Deze expertise is nodig om te garanderen dat een provinciaal vervoerbedrijf een succes kan worden. Ook moet er ondersteuning komen vanuit het Rijk om de eventuele knelpunten op te lossen. Kunt u dit toezeggen?

Ook sluiten wij ons aan bij de vragen van de heer Van der Goot en de heer Rietkerk om periodiek geïnformeerd te worden en de voortgang op dit dossier te kunnen volgen.

De BBB stemt in met dit wetsvoorstel, omdat het de mogelijkheid biedt om de regie weer in handen te geven van de regio. Het geeft onze provincies, met veel BBB-bestuurders, bestuurders die dicht bij de inwoners staan, een instrument om de verschraving van het ov, symbool van de vervoersarmoede, tegen te gaan.

Bovendien legt dit voorstel niemand iets op. Het is een optie, een wettelijke mogelijkheid voor provincies om, als ze vanuit het lokale beeld zien dat de markt faalt, de regie naar zich toe te trekken. We vertrouwen erop dat de provinciale overheden in staat zijn om deze afweging zelf goed te maken. Ze moeten de keuze wel goed onderbouwen en een goede marktverkenning doen voordat ze tot inbesteding overgaan. Wij vinden het jammer dat er toch weer extra spelregels nodig zijn. De BBB steunt de vrijheid van de provincies om te kiezen voor de meest maatschappelijk gewenste oplossing.

Voorzitter. Laat één ding duidelijk zijn: deze wet is de start, niet de finish. Stop met bezuinigingen die het ov verschraken. Zonder financiële stabiliteit, zonder minimumafspraken en zonder expertise en samenwerking die nodig zijn, blijft dit prachtige initiatief een papieren tijger. Wij van de BBB kiezen voor gezond boerenverstand en concrete oplossingen. We kiezen voor de ouderen in Andijk en andere dorpen,

voor de verpleegkundige die naar het werk moet en voor de jongere die in het dorp wil blijven wonen. Wij willen dat de regio teruggaat naar de regio en dat de bus weer rijdt. Elke regio telt immers. De BBB zal dit wetsvoorstel steunen, maar tegelijkertijd zal de strijd voor betaalbaar, betrouwbaar en beschikbaar openbaar vervoer door ons met vol vermogen worden voortgezet.

Dank u.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Van Langen-Visbeek. Ik zie dat er nog een interruptie is van de heer Hartog van Volt.

De heer Hartog (Volt):

Ik dank mevrouw Van Langen voor haar betoog. Ik had er heel erg naar uitgekeken, juist omdat de BBB in bijna alle provinciale besturen zit en twee jaar lang de problemen heeft kunnen aanpakken. Ik hoor nog steeds een klaagzang. Ik zou eigenlijk van u willen weten op welke wijze de probleemanalyse is verbeterd door de BBB-colleges die de laatste twee jaar hun werk hebben kunnen doen.

Mevrouw Van Langen-Visbeek (BBB):

Ik kan een voorbeeld noemen uit de provincie Noord-Holland. Daar woon ik, dus daar weet ik het ook het meest van. We combineren daar een regio waar veel reacties op komen bij een aanbesteding met een vervoersregio waar het wat lastiger is; IJmond wordt dan bijvoorbeeld gecombineerd aanbesteed met West-Friesland. Die optie wordt dus al benut. Ik moet wel eerlijk zeggen dat de gedeputeerde van vervoer in dit geval van de partij PvdA-GroenLinks is, maar ze zijn het daar in de provincie over eens geworden. Dat is dus een mogelijkheid. Deze mogelijkheid is er nog niet, maar ik denk dat de BBB-bestuurders die dat nodig hebben — ik denk dan bijvoorbeeld aan Zeeland — dat gaan onderzoeken. Maar ik heb ook geschetst dat ze problemen tegenkomen. Ik weet niet of de provincies dat alleen op kunnen lossen. Die samenwerking is dus ook heel belangrijk. De medewerking van het Rijk en de inzet van Europese subsidies zijn ook heel belangrijk. Ik denk namelijk dat daar ook nog wel mogelijkheden liggen. Dat laatste zal u aanspreken, meneer Hartog.

De heer Hartog (Volt):

Dat spreekt mij natuurlijk aan, als het mogelijk zou zijn. Maar ik weet ook dat de Europese Unie heel weinig operationele subsidies verleent. Uw antwoord op mijn vraag is: samenwerking. Dat heeft de BBB tot stand gebracht in de colleges waar ze in hebben gezeten. Samenwerken kon al en dat is niet heel anders met deze wet. Zijn er nog andere dingen binnen het aanbestedingscircuit dat via de colleges in de laatste twee jaar is verbeterd? Ik vraag dit met name om ook te kunnen leren van de afgelopen twee jaar, sinds de analyses en de indiening van de wet. Ik wil kijken — dit zeg ik ook richting de heer Meijer — of er misschien toch al interne verbeteringen zijn geweest binnen het aanbestedingscircuit, waardoor inbesteding misschien wat minder noodzakelijk zou zijn. Dat is eigenlijk mijn vraag.

Mevrouw Van Langen-Visbeek (BBB):

Nou ja, dat gehele aanbesteden ... U weet ook hoe druk ik me maak om regeldruk. Ik ben nu zelf voor mijn werk bezig met een Europese aanbesteding voor een raadsinformatiesysteem. Het is echt gruwelijk complex. Dat maakt dit ook niet eenvoudiger. Ik denk dat daar ook wel naar gekeken wordt. Het lijkt me wat dat betreft belangrijk is dat de regio echt bij de regio komt te liggen. Ik probeer me daar ook op allerlei andere dossiers mee bezig te houden. Ik denk dat meer BBB-afdelingen dat doen. Het spreekt me ook echt aan in dit voorstel dat wij niet voor de regio bepalen of het wel of niet kan, maar dat we de mogelijkheid bieden, zodat de regio's of provincies zelf kunnen kiezen of ze daar gebruik van maken.

De voorzitter:

Dank u wel voor uw bijdrage. U sprak namens de BBB-fractie. We gaan nu luisteren naar de heer Walenkamp van de Fractie-Walenkamp.

De heer Walenkamp (Fractie-Walenkamp):

Dank u wel, voorzitter. Dank u, allen. Allereerst, staat u mij toe excuses aan te bieden. Ik was te laat, vanwege het vertraagde openbaar vervoer. Anders had ik u eerst de hand kunnen schudden. Dat is fatsoenlijk en dat moeten we doen.

U bent aanbeland bij de halte Walenkamp, de negende halte. We spreken hier in verkeers- en vervoerstermen. Of ik uw conducteur ben, of dat u dat bent, dat laat ik aan u, meneer de voorzitter. Wat wel en niet goed gaat met de marktwerking is wel een traject van een stoptrein. Mijn fractie vraagt zich een aantal zaken af. Ze vraagt zich onder andere af of dit wel het beste idee is. Ik hoop dat u met mij mee wilt kijken naar de perspectieven van een eventuele vrije pinplaats, mogelijk grensoverschrijdend gedrag van verkeer en wat andere perspectieven. Ik probeer dat op een manier in te brengen, niet om iets belachelijk te maken, maar om verder te kijken dan onze neus lang is. Doen wij wel het goede hier, ook in Nederland? Kunnen wij misschien wat leren van andere Europese landen?

Dank als eerste aan de indieners dat wij hier mogen staan en dat u dit initiatiefwetsvoorstel geschreven heeft, zeg ik uiteraard via de voorzitter, onze conducteur.

Allereerst vraag ik mij toch af of de privatisering van het openbaar vervoer, die toch ook goede kanten heeft getoond, hiermee niet wordt teruggedraaid. De overheid die zelf weer een bedrijf moet gaan mogen runnen: dat kan ook complex en risicovol zijn. Dan kan ook de provincie en de provinciale begroting als een soort vrije pinplaats gaan dienen. In hoeverre wordt dat beperkt? Houdt u daar rekening mee? In hoeverre zal dan bijvoorbeeld de provincie Zeeland het dan maar allemaal zelf moeten gaan organiseren en een rijke andere provincie niet? In hoeverre wordt daar rekening mee gehouden?

Meneer de voorzitter, ik richt mijn vragen uiteraard aan de indieners en de staatssecretaris en ga ervan uit dat u in alle wijsheid als verkeersleider of verkeersleiders kunt antwoorden straks.

We hebben nog wel wat vragen over de implicaties van een aanpassing van de mogelijkheid tot privatiseren en tot inbesteden, en over de financiële kanten hiervan. De reke-

ning wordt nu betaald door de overheid. Zij bepaalt letterlijk hoe vaak de commerciële ov-bedrijven rijden en wat de routes zijn. Wil je bijvoorbeeld kleine kernen ontsluiten, dan staat een ov-bedrijf daar meestal voor open, maar de rekening zal bij de provincie worden gelegd. Wij hebben er best wel wat vragen over, evenals vermoedens of angsten dat dat niet goed geregeld en ingebed is.

Als ik in Europa reis — ik heb alle landen bereisd en ook in Brussel gewerkt — dan zie ik in andere landen dat er vaak heel handige lobbyisten zijn die voor hun eigen regio's opkomen. Doen wij dat wel goed genoeg in Nederland? Doen wij wel het beste om Europa in ons land, in onze regio, in te zetten op de juiste manier, of moeten we Europa zelfs op enige afstand houden? Ik zie daar toch nog wat vragen en mogelijkheden. Is wat u hier doet wel doelmatig en lossen die voorstellen wel doelmatig iets op?

Probeer de problemen op te lossen binnen de bestaande aanbestedingspraktijk, bijvoorbeeld door een scherper en breder programma van eisen op te stellen of door een langere concessieduur. Zijn er voorbeelden waarbij een overheid betere diensten levert dan een marktpartij, bij gelijk budget? Het beoordelen van privatisering moet wat ons betreft samengaan met het beschouwen van subsidies die aan inbestede busmaatschappijen worden verstrekt, zie ook pagina 43 Privatisation and Regulation of Urban Transit Systems, bij u welbekend.

Op pagina 2 suggereren de opstellers dat onrendabele lijnen niet meer opgeheven worden. Hoe worden die lijnen dan gefinancierd? Dat inbestede busbedrijf moet dat allemaal maar gaan organiseren en betalen. Wij voelen ook wel mee dat daarmee zeker het platteland wordt benadeeld als je het vergelijkt met de grote vier steden. Ook bij een busbedrijf als publieke onderneming blijven dat namelijk wel onrendabele lijnen. Doen wij wel het goede, op de juiste manier? Is dit wel de beste oplossing?

Dat een commerciële partij niet inschrijft op een gunning is wel een signaal. Rijkswaterstaat heeft, nadat er in de afgelopen jaren te weinig partijen deelnamen, een groot aantal aanbestedingen moeten aanpassen en wijzigen. Doen wij dan wel het goede, op de beste manier? Is dit dan wel de beste route en de beste oplossing? Ik zei het al: ik ben hier een stoptrein en geen intercity. Worden er te veel risico's bij de marktpartijen gelegd? Worden die niet te veel bij de provincies gelegd? In de provincie zit dan namelijk wel een probleem; kijk maar even naar Zeeland. Dat moet dan wel weer opgelost worden. Moet de landelijke overheid dat dan weer gaan bijpinnen? Ik gebruik die metafoor omdat ik echt hoop dat u reflecteert op die betaalbaarheid. Efficiency moet niet het doel an sich zijn, maar het moet ook weer niet zo worden dat, zoals ik bijvoorbeeld op pagina 3 bovenaan lees, wanneer de markt faalt, de overheid het maar moet gaan organiseren.

Grensoverschrijdend gedrag van busvervoer met elke provincie. Hoe heeft u daarover nagedacht? Want elke provincie heeft zo zijn eigen grenzen. Bepaalde provincies hebben natuurlijk wat harde lijnen. In sommige gevallen is het gewoon handiger om het anders te organiseren. Ik vraag me dus werkelijk af of het alleen sec via de provincie te organiseren is of dat dat het in een aantal gevallen moeilijker maakt om het te organiseren en ook duurder. Is dat dan wel de handigste manier hier? In de meeste regio's heeft

een sterke verbetering van het ov plaatsgevonden door gemeenschappelijke aanbesteding van trein- en busvervoer, doordat beide beter op elkaar afgestemd kunnen worden. Het is de vraag of dat altijd gebeurt, hè. Hoe wordt dat zeker gesteld in de nieuwe wet, zodat — ik kan me begin jaren negentig nog herinneren — de bussen niet weer één minuut na vertrek van de trein aankomen op het station? De afstemming was niet altijd even goed. Dat was de praktijk toen de regionale busbedrijven tot begin jaren negentig, '93, '94, van de vorige eeuw nog publiek-private ondernemingen waren. Het maakte niet uit of er iemand in de bus zat, want de overheid betaalde wel. We moeten als overheid echt wel opkomen voor het platteland, maar moeten we een bus met één persoon erin willen betalen en kunnen we dat?

Voor de onrendabele treinverbindingen — ik denk even aan de Valleilijn, de MerwedeLingelijn en de RijnGouwelin — heeft begin 21ste eeuw een aanbesteding plaatsgevonden. Dit heeft geleid tot een toename van het aantal reizigers met tientallen procenten, doordat het op een andere manier georganiseerd werd. Het is misschien niet het verhaal dat u wilt horen, maar hoe past dat in uw initiatiefvoorstel? Ik kijk vooral, via u, meneer de conducteur, naar de verkeersleider, de staatssecretaris. Ziet u daar niet ook nog kansen of juist bedreigingen, risico's? De memorie van toelichting is lovend over publiek-private partijen en negatief over marktpartijen, maar hoe worden de problemen met het ov, zeker met de onrendabele lijnen, dan opgelost? Dat lees ik niet in het voorstel. Hoe voorkomt een publieke partij de genoemde inefficiënties van marktpartijen? Het terugdraaien van privatisering lijkt wel een trend te worden, maar ik zie nog niet hoe dat gaat werken en hoe dat zaken gaat oplossen.

Voorzitter, ik kom tot een afronding.

De voorzitter:

Precies. Want ik ben de conducteur en ik zie dat u over uw spreektijd heen bent. Dus komt u inderdaad tot een afronding.

De heer Walenkamp (Fractie-Walenkamp):

Kortom, mijn fractie heeft nogal wat twijfels, wil graag meedenken en is benieuwd naar de reflecties van de machinisten, De Hoop en Van Dijk, en de verkeersleider, de aanwezige staatssecretaris.

Dank u voor het woord.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Walenkamp namens de Fractie-Walenkamp. Dan komen we nu toe aan de heer Dessing van Forum voor Democratie.

De heer Dessing (FVD):

Voorzitter, dank u wel. Er is heel veel gezegd. Ik had een heel uitgebreid verhaal voorbereid. Ik ga in het kader van de tijd en de efficiency, ook richting de voorzitter, toch proberen om dat wat in te korten, want er is al heel veel gezegd. We hebben allemaal enorm veel compassie met de regio en met de reiziger. Het moet allemaal beter, want er gaat toch heel veel mis. Maar wat gaat er eigenlijk nu

mis? Waarom werken de concessies niet zoals ze op dit moment zijn ingericht? We hadden vroeger een prima geregeld ov en nu, sinds die concessies zijn ingevoerd, hebben we een ov dat minder betaalbaar is — het kost veel meer — maar ook een ov dat verschaald is. Het is door diverse voorgaande collega's al benoemd en er zijn al diverse vragen over gesteld, waar we ons uiteraard graag bij aansluiten.

Wat is er nou misgegaan? Ik denk dat dat de crux van het verhaal is. Waarom werkt het huidige concessiesysteem niet? Ik mis één heel belangrijk aspect in alle speeches die hier tot nu toe gehouden zijn, dat daarin nog niet is genoemd. Want inderdaad, die marktdruk. Daar heeft de VVD een groot probleem inderdaad. Het gaat toch niet helemaal lekker met die marktwerking. Her en der zijn er toch wel wat verbeteringen en wat efficiencylagen geweest en we hopen op innovatie, maar eigenlijk is de olifant in de kamer het feit dat er steeds meer klimaateisen aan concessies worden gesteld. Kortom, het is niet marktfalen; het is beleidsdruk. Dat is wat er op dit moment aan de hand is. Ik zal het nog even scherper stellen. Eigenlijk is het pure klimaatbetutteling: elektrificatie, laadinfrastructuur, elektrische bussen. Terwijl vanuit Brussel alleen gezegd wordt dat nieuwe bussen elektrisch moeten zijn, zijn er heel veel provincies die op dit moment al zeggen: nee, laten we dan alle bussen maar elektrisch doen. Maar dat programma van eisen wordt daardoor zo enorm complex en zo onbetaalbaar, dat inderdaad alleen die grote conglomeraten overblijven. Als je even kijkt naar het bredere ov-verhaal past dit verhaal eigenlijk in de trends die er zijn: de hogere accijns voor auto's, de milieuzones in de binnensteden en nieuwbouwwijken, deelmobiliteit. En ja, die grote concerns maken op dit moment eigenlijk de dienst uit. We hebben Transdev, we hebben Qbuzz en we hebben Arriva. Al eerder is genoemd dat de winsten naar die concerns gaan en dat de verliezen publiek moeten worden opgevangen. Die corporate boards van al die coöperaties interesseert het geen biet of die student inderdaad school mist of dat er, inderdaad, geen aansluiting is voor die verpleegster die in haar vroege dienst niet met de bus naar huis kan omdat die maar één keer in de twee uur rijdt. Dat maakt ze geen moer uit. Het gaat om "how profitable" de landelijke lijn is. Dat is een heel slecht systeem.

Sterker nog, in de memorie van toelichting en in de beantwoording wordt toegegeven dat de klimaateisen ervoor zorgen dat alleen door grote partijen nog wordt ingeschreven op concessies en dat de eisen voor elektrisch vervoer hier grotendeels de oorzaak van zijn. Maar dan is de vraag: is inbesteden dan de oplossing? Is dat dan wel het vangnet dat we nodig hebben? Kijkend naar het huis van Thorbecke is dat natuurlijk het spanningsveld. Aan de ene kant wil je natuurlijk de provincies de vrijheid en de autonomie geven om zelf te bepalen hoe ze hun vervoer inrichten. Dat is helemaal waar. Maar aan de andere kant heb je de overheid die dusdanig strenge klimaateisen oplegt dat het die provincies ook wel enorm moeilijk wordt gemaakt. Los van de vraag of dat met die concessiesystemen wel werkt, is eigenlijk de enige vraag die ik aan zowel de indieners van dit voorstel als aan de staatssecretaris zou willen stellen hoe ze kijken naar dat spanningsveld als het gaat om het huis van Thorbecke. We zien aan de ene kant een overheid die de provincies autonomie wil geven, maar aan de andere kant een betuttelende overheid die door die klimaatbetutteling en die wetten steeds meer druk oplegt en het daardoor de provincies ook heel erg moeilijk maakt. Is dan in dat

kader deze wetgeving, dit instrument dat we toevoegen aan die toolbox, wel de oplossing? En ja, de reiziger, dames en heren, de reiziger betaalt nu voor de beleidsambitie, niet voor service en het recht op goed en betaalbaar ov. Die reiziger wil gewoon naar huis: veilig en betaalbaar. Die is niet bezig met het klimaat redden.

Voorzitter, ik ga afronden. Forum voor Democratie wil dat Nederland in beweging blijft: innovatief en betaalbaar. Het wil een land waarin de provincies zelf beslissen over hun vervoer, waar marktwerking eerlijk kan functioneren en waar klimaatdogma's niet de dienst uitmaken. Zolang die balans ontbreekt, is ieder nieuw instrument toch slechts een lapmiddel. We wachten de beantwoording van de minister en de indieners af, en gaan daarna ons standpunt bepalen over dit wetsvoorstel. We zien de voordelen, maar we zien ook heel duidelijk de nadelen. Als we een echt duurzame oplossing van het ov-probleem willen, laten we dan alsjeblieft stoppen met klimaatbetutteling als beleidspolitiek. De reiziger zit niet te wachten op mos op bushokjes om CO₂ af te vangen, die wil gewoon overal een bushokje. Laten we kijken of de kiezer het morgen met Forum voor Democratie eens is.

Ik dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Dessing, van Forum voor Democratie inderdaad. Dan gaan we nu luisteren naar de heer Croll van de fractie van D66. Aan u het woord.

De heer Croll (D66):

Voorzitter. Veel, zo niet alles, is ter sprake gekomen hedenochtend. Graag had ik u en de Kamer bij de hand genomen om andermaal alle briljante vragen die de revue zijn gepasseerd nogmaals te behandelen. Dat gaat D66 niet doen, gelet op al hetgeen dat al naar voren is gebracht. In der Beschränkung zeigt sich erst der Meister zeggen ze bij onze oosterburen en D66 zal zich daarnaar gedragen. Dus niet het loopse hondje dat bij elke boom even stil moet staan en een plasje achterlaat; nee, dat gaan wij niet doen.

Het enige wat ik hier nog wel wil toevoegen, is de eigen ervaring: Deventer-Ruurlo. Er is ook een bus die tussen deze plaatsen rijdt. Ik heb meegemaakt wat voor commotie dat opeens in een klein plattelandsdorp teweeg kan brengen. Dan denk ik bij mezelf: laten we dat vooral als uitgangspunt nemen. 1.500 bushaltes zijn destijds verdwenen. Dat was niet op het Amsterdamse Rokin, de Rotterdamse Coölsingel of het Utrechts Janskerkhof, maar dat was in de Achterhoek. Zo is het ongetwijfeld in heel Nederland gegaan.

Voorzitter. Ik besluit met te zeggen dat D66 een positieve grondhouding heeft in dezen. We wachten het dus graag af.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Croll namens de fractie van D66. Ik kijk even of een van de Kamerleden nog kort het woord wil

voeren. Dat is de heer Van Kesteren van de PVV-fractie. Ga uw gang.

De heer **Van Kesteren** (PVV):

Voorzitter, ik ben heel blij dat ik toch het woord mag voeren.

Voorzitter. De PVV-fractie wenst de initiatiefnemers en de staatssecretaris hartelijk welkom. De intentie van dit voorstel is goed, omdat het openbaar vervoer, al dan niet in publieke handen, moeilijk bereikbare buitengebieden beter bereikbaar kan maken en de betaalbaarheid van de mobiliteit van mensen kan verbeteren. Een intensief gebruik van goed en bovenal betaalbaar openbaar vervoer zou weer kunnen leiden tot een vermindering van verkeersdrukke en files, een verminderde uitstoot van CO₂ en wellicht een verlaging van de kosten voor met name de reiziger.

Er zijn echter ook financiële risico's, zowel voor de provincie als voor de reiziger. Kostenverhogende risico's zijn de toenemende overhead, bureaucratie van het ambtelijk apparaat en het overheersende politieke thema van deze tijd: de klimaatobsessie — excusez le mot — waardoor niet het vervoer van reizigers van A naar B centraal gesteld wordt, maar de uitstoot en energietransitie de hoogste prioriteit krijgen. Dit wordt weer vertaald in vervanging van nog niet financieel, technisch en economisch afgeschreven voertuigen. Dat is allesbehalve duurzaam.

Tot slot, voorzitter. Een verzachtende omstandigheid is dat dit wetsvoorstel geen verplichtend karakter heeft voor de provincies. Graag zou ik een reflectie van de initiatiefnemers en de staatssecretaris willen hebben op de genoemde risico's.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Van Kesteren. Dan zijn we toegekomen aan het eind van de eerste termijn van de kant van de Eerste Kamer en schors ik de beraadslaging.

De beraadslaging wordt geschorst.

De **voorzitter**:

De vergadering gaat na de lunchpauze weer door. We schorsen tot 13.30 uur.

De vergadering wordt van 11.39 uur tot 13.30 uur geschorst.