

verwijzing naar het acquis al snel aan vervlogen tijden doet denken? Ook kan zich in dit verband, even afgezien van de limitatieve opsomming die in dit desbetreffende artikel wordt gegeven, de vraag voordoen of die ontwikkelingen op het punt van genetische gegevensverwerking worden gedekt door specifieke wet- en regelgeving, met bijbehorende regelingen voor het gebruik en de bescherming van persoonsgegevens. Het is ons niet helemaal duidelijk geworden hoe wij daarmee moeten omgaan.

Communicatie en voorlichting over deze materie is van meet af aan voor de VVD-fractie een belangrijk punt geweest. Zoals het altijd gaat, komt de memorie van antwoord hierover pas te spreken nadat alle andere aspecten van het wetsvoorstel de revue zijn gepasseerd. Uiteraard is het goed dat voorlichting pas wordt behandeld wanneer duidelijk is waarover de voorlichting moet worden gegeven, maar de VVD-fractie blijft toch zitten met het punt dat het wetsvoorstel op vereenvoudiging is gericht, terwijl daar een aanzienlijke omvang aan stukken tegenover staat. Het is duidelijk dat er zeer veel werk aan de winkel zal zijn om tot heldere voorlichting te komen. Nu al klinkt her en der door, dat de in het wetsvoorstel gebezigde terminologie voor de burger vaak ondoorgronde-lijk is. Daar komt bij dat internet, e-mailvoorzieningen en alles dat daaraan vast zit, ontzagwekkend snel hun eigen vocabulaire scheppen, dat de burger al snel veel vertrouwd in de oren klinkt dan de terminologie die de wetgever hanteert. Daar zit een behoorlijke kloof tussen.

Die kloof valt overigens op allerlei manieren te overbruggen. In dat opzicht spreekt het de VVD-fractie aan, dat bij de voorlichting een belangrijke rol wordt weggelegd voor de verschillende branche-organisaties die wat dichter op de materie zitten, terwijl wij hier ook het College bescherming persoons-gegevens en natuurlijk de ministeries van Justitie en van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties tegenkomen. Dat roept bij ons wel de vraag op, juist omdat het om eenduidige, heldere en eenvoudige voorlichting en communicatie gaat, hoe de precieze verantwoordelijkheden in het voorlichtingstraject op elkaar afgestemd zullen worden. Moeten wij uit de memorie van

antwoord begrijpen dat de branche-organisaties hun voorlichting in belangrijke mate los van het overheidsproject voorbereiden? Om in de beeldspraak van de minister over twee sporen te blijven: raken die sporen elkaar nu echt, zullen zaken echt geïntegreerd worden?

In onze schriftelijke inbreng hebben wij vragen gesteld over de positie van het College bescherming persoonsgegevens. Artikel 52, tweede lid, van het wetsvoorstel benadrukt de onafhankelijkheid van de taakvervulling van dit college. Gelet daarop springt de dubbelrol van het college in het oog, of zelfs de vergaande opeenstapeling van rollen die aan het college worden toegedacht. Artikel 28 van de Europese richtlijn – het zij erkend – geeft het college zowel een toezichthoudende als een advise- rende taak. Maar daar bovenop komen dan nog vergaande sanctio- nerende bevoegdheden, omdat het college bestuursdwang en bestuur- lijke boetes kan opleggen. Dat het college dan de waarborgen tegen vermenging van al deze bevoegdhe- den zelf in zijn bestuursreglement moet formuleren en vastleggen, biedt naar onze mening nauwelijks soelaas, want ook al gaat het bestuursreglement richting minister die daaraan zijn goedkeuring moet hechten, zo'n bestuursreglement gaat voor je het weet toch gauw een eigen leven leiden en zal voor je het weet intern gericht zijn.

In de memorie van antwoord bevestigt de minister dat het inderdaad zo is bepaald als wij dat voorlegden, maar hij gaat niet in op ons kernpunt, te weten het gevaar van vergaande functievermenging. Wij blijven dus eenvoudigweg met onze vragen op dit punt zitten. In feite verenigt het college zo ongeveer alle functies die in het gehele traject van regelontwerp tot en met bestraffing van regel- overtreding besloten liggen. Het heeft een adviserende bevoegdheid, draagt volgens artikel 53, vierde lid, de leden van de raad van advies voor en kan volgens artikel 56, derde lid, een nadere regeling geven van die raad van advies. Wij begrijpen ook dat het een belangrijke rol speelt bij de voorlichting over de benutting en bescherming van de persoons- gegevens. Het college, het is ook al in een ander verband aan de orde gesteld, vult de vaak open normen van de wet in en geeft daar ook zijn

interpretatie aan. Anders gezegd, het college spoort op, vervolgt, bestuurt en spreekt recht. Ook al zal van de uitspraken van het college beroep openstaan bij de bestuursrechter, al met al gaat het hier toch om een vergaande opeenstapeling van functies en bevoegdheden.

De VVD-fractie signaleert op dit punt dan twee knelpunten. Enerzijds legt de concentratie van bevoegdhe- den van het college wel een bijzonder zware verantwoordelijkheid bij dit zelfstandig bestuursorgaan om het beoogde evenwicht tussen benutting en bescherming van persoonsgegevens te helpen bewerkstelligen, anderzijds kan de vermenging van functies de in artikel 52 benadrukte onafhankelijkheid aantasten. Sterker nog, je zou je kunnen afvragen wat nog de materiële betekenis is van de onafhankelijkheid van het college als het eigenlijk zelf binnen het domein van de bescherming persoons- gegevens in wezen de verschillende functies van de trias politica in zich verenigt. Als het college in feite alle functievelden bestrijkt, roept dat toch de vraag op ten opzichte van welk orgaan het eigenlijk onafhankelijk is. Als het alleen onafhankelijkheid ten opzichte van zichzelf is, is dat een weinig florissant beeld. Wij vragen de minister ons alsnog duidelijk te maken hoe hij de onafhankelijkheid van het college en de functies die het zal vervullen nu precies vorm en inhoud wil geven. Wij zien uit naar zijn beantwoording.

De beraadslaging wordt geschorst.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Aan de orde is de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Nieuwe regels omtrent het openbaar vervoer, besloten busvervoer en taxivervoer (Wet personenver- voer 2000) (26456).**

De beraadslaging wordt geopend.

□

De heer **Baarda** (CDA): Mijnheer de voorzitter! Het voorliggende wetsvoorstel kent een lange voorgeschiedenis. Vele rapporten en overleggen zijn er aan vooraf gegaan. In de Tweede Kamer is uitvoerig over het voorstel gespro-

Baarda

ken. Dit heeft mede tot gevolg gehad dat het oorspronkelijk wetsvoorstel op een aantal onderdelen nogal is gewijzigd, ten gevolge van een groot aantal nota's van wijzigingen en amendementen.

Het voorstel gaat met name uit van de realisering van een dubbel-doelstelling: meer reizigers in het openbaar vervoer en een hogere kostendekking. En wie zou daar tegen kunnen zijn? Natuurlijk zijn ook wij voorstander van de bevordering van het openbaar vervoer en het terugdringen van de automobiliteit. Stimulering van het openbaar vervoer niet alleen in de regio Randstad, maar ook in de regio Assen. De vraag is nu of de voorgestelde marktwerking en liberalisering daarvoor een goed middel zijn. Het gaat om het belang van de reiziger en de sociale functie van de wet, zoals mijn partijgenoot Stroeken in de Tweede Kamer heeft gezegd. Het wetsvoorstel moet garanties bieden dat het belang van de reiziger wordt gediend. Voor de CDA-fractie is het de vraag of dit in voldoende mate in het onderhavige voorstel het geval is.

In de schriftelijke voorbereiding heeft de CDA-fractie gewezen op de kritische kanttekeningen die de Raad van State heeft gemaakt. De Raad heeft kennelijk twijfels of het wetsvoorstel in zijn doelstellingen zal slagen, met name voor wat betreft de terugdringing van de automobiliteit. Overigens schrijft de minister in de memorie van antwoord de mening van de Raad van State te delen dat de introductie van marktwerking niet de enige maatregel kan zijn in het kader van verbetering van de concurrentiepositie van het openbaar vervoer ten opzichte van de particuliere auto. Er zijn meer maatregelen nodig en de minister verwijst naar het Bereikbaarheidsoffensief Randstad (BOR), waar het gaat om een samenhangend pakket van maatregelen voor infrastructurele investeringen in de Randstad voor zowel wegen als openbaar vervoer. In de Randstad moet het openbaar vervoer een werkbaar en goed alternatief zijn en worden voor het terugdringen van de personenauto. Maar dit kan niet in alle regio's. Ik denk aan het platteland waar de particuliere auto vooral ook een sociale functie heeft. De voortgaande stijging van de motorbrandstofprijzen is dan bepaald verontrustend. Hiervan zijn met

name de mensen op het platteland de dupe wegens gebrek aan alternatieven. Ook dit aspect moet bij de vervoersproblematiek worden betrokken.

In de memorie van antwoord schrijft de minister dat het BOR de normale MIT-procedure moet volgen. Dat stemt ons niet vrolijk want deze procedures duren wel erg lang. Dit blijkt ook uit de brieven die wij periodiek van de minister ontvangen over tijdsoverschrijdingen van deze procedures. Wij moeten het paard niet achter de wagen spannen. Het samenhangend pakket van maatregelen voor het BOR is er nu en wij willen de minister daarmee gaarne complimenteren – zij het dat wij het optimistische standpunt van de minister over het rekeningrijden niet delen – maar er mogen nu geen vertragingen optreden. Wij doen een beroep op de minister het BOR nu met voortvarendheid uit te voeren. Er moeten voldoende openbaarvervoervoorzieningen zijn, dat geldt ook voor nieuwe stedelijke gebieden, de zogenaamde Vinex-locaties. Hier is het openbaar vervoer vaak sluitpost. Men moet mensen ook leren wennen aan openbaar vervoer en dan dient het in nieuwe gebieden aan het begin van bewoning aanwezig te zijn.

Voorzitter! In de schriftelijke stukken en met name ook in de antwoorden op onze vragen wordt nogal optimistisch gesproken over de zegeningen van marktwerking en privatisering in het openbaar vervoer. In de memorie van antwoord schrijft de minister dat de introductie van periodieke betwistbaarheid in het openbaar vervoer laat zien dat voor dezelfde overheidsbijdragen 20 tot 30% meer prestatie mogelijk is. Waarop is deze stelling gebaseerd? Welke ervaringscijfers heeft de minister? En geldt dit voor alle regio's? Graag vernemen wij van de minister hoe de subsidiëring bij de nieuwe wet zal plaatsvinden en hoe dit over de regio's zal worden verdeeld. De CDA-fractie heeft de indruk dat het wetsvoorstel te veel is toegeschreven naar de situatie in de Randstad en de grote steden en te weinig rekening houdt met de situatie in de decentrale gebieden. Dit was overigens ook het geval met de Taxiwet. En dan komt de sociale functie van het openbaar vervoer in het gedrang.

In het voorlopig verslag heeft de CDA-fractie verwezen naar de

toezegging van de minister-president tijdens de algemene politieke beschouwingen in de Eerste Kamer op 17 november jongstleden dat het kabinet een nota zal uitbrengen over zijn integrale beleidsvisie betreffende marktwerking, liberalisering, verzelfstandiging en privatisering. De minister schrijft in de memorie van antwoord dat de toezegging reeds gestalte heeft gekregen in de notitie Liberalisering en privatisering in netwerksectoren. Maar daar ging het niet om, de vraag was veel breder. Ik verwijs in dit verband naar de brief van de voorzitter van onze Kamer aan de minister-president, gedateerd 31 mei 2000, waarin er op gewezen wordt dat de toegezegde nota de integrale beleidsvisie van het kabinet zou bevatten over marktwerking, liberalisering, verzelfstandiging en privatisering en niet zou zijn beperkt tot netwerksectoren. Tijdens de algemene politieke beschouwingen vorig jaar werd namens meerdere fracties zorg uitgesproken over reeds in gang gezette ontwikkelingen, ik verwijs ook naar de bijdrage van mijn fractievoorzitter. Het gaat dan met name om de gevolgen van liberalisering en privatisering voor de gebruiker/consument. Dit raakt dan aan de sociale kant van de zaak. Is er nog wel een weg terug? De voorzitter van de PvdA-fractie in dit huis vroeg zelfs om een time-out en een beleidskader om alle belangen goed te kunnen wegen. De vraag wordt dan actueel of je nog wel zonder meer op de ingeslagen weg kunt voortgaan en niet eerst inhoudelijk een brede discussie moet voeren over de voor- en nadelen van marktwerking, liberalisering en privatisering. Van dat laatste is de CDA-fractie overigens een voorstander. De door de minister-president toegezegde nota zou daarvoor uitstekend dienst kunnen doen. Dit geldt temeer nu recentelijk door de WRR een kritisch rapport is uitgebracht onder de titel Het borgen van publiek belang.

Recentelijk heeft mijn fractiegenoot Hofstede er bij de behandeling van de Gaswet op gewezen dat de WRR in genoemd rapport onomwonden stelt dat het publieke belang meer aandacht verdient, zeker daar waar dat niet of niet afdoende door markt of consument kan worden geregeld. Bij die gelegenheid zei de heer Hofstede verder dat volledig doorschieten naar markt, markt en nog eens markt onze fractie te ver

Baarda

gaat. Waarom kiest men niet voor een heroverweging? Wij weten het antwoord al: dit paarse kabinet gaat door op de ingeslagen wet. Er komt dan ook geen time-out, geen nadere bezinning en geen heroverweging met als gevolg dat de coalitiefracties sputterend maar braaf de regering volgen. Het is opmerkelijk dat bij het onderhavige wetsvoorstel – dit gold ook voor het wetsvoorstel voor de deregulering van het taxivervoer – juist een PvdA-minister zich inzet voor een harde liberale benadering van de marktwerking.

Bepalingen inzake taxivervoer zijn nu weer in het wetsvoorstel personenvervoer 2000 opgenomen. De CDA-fractie heeft eind vorig jaar geen steun kunnen verlenen aan het wetsvoorstel inzake de deregulering van het taxivervoer, omdat wij dat niet in het belang achten van de reiziger in de niet-stedelijke gebieden en op het platteland. Verder hebben wij onvoldoende vertrouwen in de voorgestelde marktwerking. Zo zijn verschillende zaken niet goed voorbereid, men denke alleen maar aan de inrichting van de taxistandplaatsen. Het moest ook allemaal veel te snel. Een motie om de inwerkingtreding van de wet met een jaar uit te stellen heeft de CDA-fractie van harte ondersteund. Hoe kijkt de minister nu aan tegen de problemen die met name in Amsterdam, maar ook in Rotterdam, zijn ontstaan? Welke bijdrage kan de minister leveren aan het oplossen van deze problemen en hoe staat het met de taxistandplaatsen, de boordcomputer en de vergunningen?

De CDA-fractie maar ook andere fracties hebben in het voorlopig verslag gevraagd waarom over het voorliggende wetsvoorstel geen nader advies aan de Raad van State is gevraagd. De minister schrijft in de memorie van antwoord dat dit niet is gebeurd, omdat er geen ingrijpende wijzigingen zijn aangebracht. Daarover kan natuurlijk verschillend worden gedacht, gelet op de geschiedenis van het voorstel met zijn vele nota's van wijziging, de amenderingen door de Tweede Kamer en de behandeling van het wetsvoorstel in die Kamer. Het advies van de Raad van State bij het oorspronkelijk wetsvoorstel was zeer kritisch. Een nader advies over het thans voorliggend voorstel had de CDA-fractie zeker op prijs gesteld, mede gezien de op gang gekomen discussie over marktwerking en

liberalisering. Ik verwijs hiervoor opnieuw naar de algemene politieke beschouwingen in de Eerste Kamer op 16 en 17 november jongstleden en het rapport van de WRR.

In de schriftelijke voorbereiding heeft de CDA-fractie reeds gewezen op de wonderlijke gang van zaken bij het door de Tweede Kamer aangevraagde amendement van de Tweede-Kamerleden Hindriks en Van Walsem op stuk nr. 82. De Tweede Kamer heeft daarin uitgesproken dat door aanbestedende overheden op grond van artikel 61, derde lid, ontheffing kan worden gevraagd van de gedeeltelijke aanbestedingsplicht, indien dit in het belang van de reiziger zou zijn dan wel indien aanbesteding zou leiden tot een economische machtspositie als bedoeld in de Mededingingswet. Wij kunnen ons daarin goed vinden, omdat de decentrale overheden het beste kunnen beoordelen wat in hun concessiegebied dient te gebeuren. Dat geldt overigens ook voor de wijze van aanbesteding, verplicht of onderhands.

Het is inmiddels echter genoegzaam bekend dat de minister hier duidelijk anders over denkt. Zij heeft dan ook bij brief van 8 mei jongstleden, stuk nr. 85, aan de Tweede Kamer wijzigingen op het amendement voorgesteld die ertoe strekken dat de centralistische benadering wordt gehandhaafd. Het is opmerkelijk dat alleen de coalitiepartijen in de Tweede Kamer de wijzigingen van de minister hebben gesteund. Besluitvorming over de verplichting tot aanbesteding met ingang van 1 januari 2006 zal nog plaatsvinden. Hiervoor zal voor 1 januari 2004 de minister van Verkeer en Waterstaat verslag uitbrengen aan de Staten-Generaal omtrent de doeltreffendheid en de effecten van de aanbesteding en de concessie. Op 1 januari 2003 moet 35% van de omzet van het openbaar vervoer zijn aanbesteed. De gemeentelijke vervoerbeprijvingen doen dan nog niet mee, want deze moeten pas op 1 januari 2006 35% van de omzet van het vervoerbedrijf hebben aanbesteed. De termijnen zijn allemaal wel erg kort. Denkt de minister werkelijk dat zij op grond van een evaluatie in 2003 die niet anders dan zeer beperkt kan zijn reeds in 2004 tot verantwoorde besluitvorming kan komen over de vraag of een wettelijke verplichting tot aanbesteding van al het openbaar vervoer moet worden opgelegd?

Op de vraag van de CDA-fractie en tevens van de PvdA-fractie wat er gebeurt wanneer de evaluatie en de daarop volgende besluitvorming concluderen dat de ingeslagen weg niet verder zal worden afgelegd, antwoordt de minister dat dan ofwel de lagere regelgeving zal worden aangepast dan wel zal worden besloten dat er geen verplichting wordt opgelegd, tot aanbesteding over te gaan. Het is dan aan de decentrale overheden om te beslissen of zij concessies middels aanbesteding of middels onderhandse gunning verlenen.

Dit alles doet bij de CDA-fractie de vraag rijzen of de voorgestelde wetgeving wel echt nodig is. Deze wet brengt de nodige bureaucratie mee, wat ook veel kosten zal vragen. Er zou een beter inzicht moeten zijn in de knelpunten die er nu zouden zijn en hoe deze beheersbaar kunnen worden gemaakt. Wij hebben nu geen zekerheid over de werking van de voorgestelde wet.

Tot nu toe is het busvervoer in twee gebieden aanbesteed, namelijk in Zuid-Limburg en Noord-Beveland. In de memorie van antwoord schrijft de minister dat in ieder geval uit de evaluatie is gebleken dat het aantal reizigers in Zuid-Limburg fors is gestegen en de kostendekking aanzienlijk is verbeterd. Dat klinkt positief. Is dat een direct gevolg van de aanbesteding of spelen andere factoren een rol? In Noord-Beveland is geen sprake geweest van meer reizigers en een hogere kostendekking. De evaluatie concludeerde dat dit niet het gevolg is geweest van de aanbesteding, maar van gebiedsspecifieke omstandigheden, wat er ook onder verstaan moet worden. En zo zullen er wel meer regio's zijn met gebiedsspecifieke omstandigheden, waar openbare aanbesteding geen oplossing zal bieden.

Inmiddels zijn drie regionale spoorlijnen in de provincie Groningen aanbesteed. Bepaald geen succes! De Groningse gedeputeerde voor verkeer en vervoer beklagt zich er over dat NoordNed zich niet aan de besteksvoorwaarden houdt. Vaak zijn de treinen zo vol dat passagiers niet meegenomen kunnen worden, omdat het bedrijf onvoldoende materieel inzet. Ook in Friesland zijn de ervaringen met NoordNed niet positief.

In Gelderland is een competentiestrijd gaande tussen de provincie en

Baarda

het Knooppunt Arnhem-Nijmegen (KAN) over de verantwoordelijkheid voor het openbaar vervoer. De vraag is dan ook wie de bevoegdheid heeft over de provinciale streeklijnen die van of naar een VOC-stad lopen, binnen een dergelijke stad. VOC staat voor Vervoerautoriteit Openbaar vervoer Centrumgemeenten. Liggt die bevoegdheid bij de VOC-stad of bij de provincie? In het tweede lid van artikel 20 staat aangegeven dat het college van burgemeester en wethouders van een gemeente als bedoeld in artikel 120 bevoegd is tot het verlenen, wijzigen of intrekken van concessies voor openbaar vervoer ten behoeve van die gemeente. Op basis hiervan kan verondersteld worden dat de provinciale streeklijnen hier niet onder vallen. Maar is dat ook zo? De wet is hier niet duidelijk over. Wat moet overigens de toekomstige positie van de VOC-gemeenten met betrekking tot het openbaar vervoer worden? Zal er sprake zijn van een verkleining van het aantal decentrale overheden, zoals ook gevraagd werd in de Tweede Kamer? Hoe staat het in dat verband met de uitvoering van de motie-Remkes, waarin gevraagd wordt om minder regionale overheden? Ook de CDA-fractie is van mening dat in het wetsvoorstel sprake is van te veel concessiegebieden. Dat kan in de praktijk problemen geven, zeker ook voor wat betreft de aansluiting van openbaar vervoerlijnen. Er moet geen lappendeken zijn van kleine concessiegebieden. In de Tweede Kamer is uitvoerig gesproken over de internationale reciprociteit, wederkerigheid. Dat laatste lijkt mij een beter woord en ook meer Nederlands, maar dat terzijde. Ik wil daar nu niet bij stilstaan, maar wel de opmerking maken, dat het voor Nederlandse bedrijven mogelijk moet zijn om op de Europese markt te opereren. Ik doel dan met name op Connexxion, in Nederland weliswaar één van de grootste ondernemingen, maar niet actief op de Europese markt. In dat verband kan ook de opmerking worden gemaakt of een beperking van de marktmacht tot 33% wel een juist uitgangspunt is. Voorzitter! Veel discussie is en wordt gevoerd over de vervoerbewijzen en de introductie van de chipkaart. Een concessiehouder is niet verplicht vervoerbewijzen van andere concessiehouders te accepteren. Dat kan bij het overstappen van de ene

op de andere lijn een probleem zijn die in handen van verschillende concessiehouders zijn. Het is dan maar de vraag of het nationale vervoerbewijs in voldoende mate aan deze bezwaren tegemoet kan komen. Een spoedige invoering van de chipkaart zou dan een goede oplossing zijn. De minister is dat ook van mening, zo blijkt uit de memorie van antwoord. Zij schrijft daarin dat succesvolle afronding alle betrokkenen wat waard is. Maar de CDA-fractie had nu juist gevraagd wat het de minister waard is om de chipkaart zo spoedig mogelijk ingevoerd te krijgen. De minister moet de regie houden bij het chipkaartproject. Zij moet de sector uitdagen met een goed systeem te komen en daar zelf dan ook aan meedoen.

Door de Tweede Kamer is de motie Hofstra c.s. aanvaard, waarin de regering verzocht wordt om invoering van een chipkaart uiterlijk per 1 januari 2002 te realiseren. Acht de minister dit haalbaar en welke initiatieven heeft de minister genomen om de motie-Hofstra uitgevoerd te krijgen?

Voorzitter! Kort voor dit debat bereikte ons een interessante brief van de Jonge Socialisten over dit wetsvoorstel. In die brief wordt een aantal naar onze mening zinnige vragen gesteld. Zo komt de vraag aan de orde: privatiseren of niet. Gewezen wordt op het door de Tweede Kamer aangenomen amendement nr. 52 en op de eveneens aanvaarde motie onder nr. 61, beide van de hand van de heer Hindriks. Er wordt een tegenstelling geconstateerd tussen dit amendement en de motie. Het amendement verbiedt de concessieverlenende overheid zelf eigenaar te zijn van een openbaar vervoerbedrijf in het eigen concessiegebied. In motie nr. 61 wordt uitgesproken dat men tegen privatisering of onomkeerbare stappen in die richting is, in ieder geval tot de evaluatie in 2005. Voor de gemeentelijke overheden leidt dit tot problemen, omdat zij van de ene op de andere dag worden geconfronteerd met een geweldige inbreuk op hun eigendomsrechten. Door het verplichte karakter van de openbare aanbesteding, kunnen zij in één klap hun openbaar vervoerbedrijf kwijtraken. Motie nr. 61 zegt echter dat dit niet mag, zeker niet tot 2005. Hoe denkt de minister uitvoering te kunnen geven aan motie nr. 61 van de heer Hindriks? Hoe ziet zij in dat

verband de voorgenomen privatisering van Connexxion? Hoe ziet de minister privatisering van tram en metro, nu wordt afgezien van de privatisering van de NS en het concurrentieprobleem derhalve zeer vergelijkbaar is?

Voorzitter! De CDA-fractie stemt in met de dubbeldoelstelling van het wetsvoorstel: meer reizigers in het openbaar vervoer en een hogere kostendekking. Maar wij zijn er niet van overtuigd dat de voorgestelde regelgeving daarvoor het beste middel is. Deze veelheid aan regelgeving brengt extra kosten en bureaucratie met zich mee. Wij hebben twijfels over de introductie van de periodieke betwistbaarheid van vervoersnetwerken en zouden graag zien dat meer bevoegdheden werden gegeven aan de decentrale overheden, zeker wat betreft de keuze uit verschillende aanbestedingsvormen; openbaar dan wel onderhands. Men moet ons land niet behandelen als eenheidsworst. Iedere regio is verschillend met een eigen problematiek. Bij die regio moet dan ook meer verantwoordelijkheid worden gelegd. Gelet op de voorliggende stukken moeten wij voldoende zekerheid hebben dat de voorgestelde wet kan worden uitgevoerd. Wij vragen ons af of deze wet werkelijk nodig is. Wij hebben ook onze twijfels over de sociale aspecten van de voorgestelde aanbestedingsprocedure, met name ook voor de zogenaamde onrendabele gebieden. Juist daar heeft openbaar vervoer een sociale functie. Met grote belangstelling wachten wij een antwoord van de minister af.

□

Mevrouw **Bierman-Beukema toe Water** (VVD): Mijnheer de voorzitter! Het aandeel collectief personenvervoer moet groeien ten koste van de auto. Dat is de uitdaging waar wij voor staan. Het voorliggende wetsvoorstel beoogt, een bijdrage te leveren aan die groei door een wettelijke basis te verschaffen voor de introductie van marktwerking in het lokaal en regionaal openbaar vervoer. Nog niet zo lang geleden behandelden wij de deregulering van het taxivervoer. Later dit jaar verwachten wij het wetsvoorstel waarin de marktordening voor het openbaar vervoer per trein wordt geregeld. Pas na aanvaarding van dat voorstel komt een integrale tekst

Bierman-Beukema toe Water

tot stand van de marktordering in het gehele openbaar vervoer.

In ander verband wordt gesproken over een "bereikbaarheidsoffensief". Daarmee wordt bedoeld op een pakket van beleidsmaatregelen die in samenhang een keer ten goede moeten bewerkstelligen in de Randstad. Buiten de Randstad ligt dat niet anders. In deze Kamer bespreken wij separate voorstellen, zelfs delen van wetten. Wij vragen de minister, schriftelijk en mondeling, de verzekering dat ieder afzonderlijk voorstel de gewenste resultaten tot gevolg zal hebben, zonder dat ongewenste neveneffecten optreden. Wij vragen die verzekering, terwijl wij weten dat één zwaluw nog geen zomer maakt en wij ombuiging van de groei van de automobilititeit op z'n best kunnen verwachten van een pakket maatregelen waarvan de verschillende elementen consistent zijn in hun beleidsmatige benadering en elkaar onderling versterken. Aanbesteding van concessies in het stads- en streekvervoer dient bij te dragen aan enerzijds een selectieve en regionaal gedifferentieerde groei van het openbaar vervoer en anderzijds aan een substantiële verbetering van de kostendekkingsgraad. Deze dubbeldoelstelling kan alleen worden gehaald met maatregelen die elkaar ondersteunen. Naast het betwistbaar stellen van de markt is de overgang van bevoegdheden naar decentrale overheden van groot belang. Zij zijn het die het programma van eisen opstellen in lijn met gemeentelijke, regionale of provinciale verkeers- en vervoersplannen. Zij beslissen over de aanwending van eigen en rijksbijdrage. Zij beslissen over de aanleg van halteplaatsen en vrije busbanen en zij hebben een stimulerende rol bij de introductie van vervoersmanagement. Met andere woorden, zij zijn in staat het openbaarvervoersbeleid te integreren in het totale verkeers- en vervoersbeleid. En daarmee ligt alles in één hand.

Een stelsel van concessies dat periodiek wordt aanbesteed door decentrale overheden, spreekt de VVD-fractie aan. Het biedt het bevoegd gezag – gedeputeerde staten, het dagelijks bestuur van het kaderwetgebied of het college van burgemeester en wethouders – de mogelijkheid, het publieke belang in samenspraak met consumentenorganisaties te expliciteren en te

verankeren in het programma van eisen. Aan het eind van de concessieperiode ontstaat een kans om dit, waar nodig, te herzien. Risico van verschraling van het aanbod valt zeker niet zonder meer af te leiden uit de tekst en de strekking van de wet. Wordt de rijksbijdrage verminderd voordat efficiencywinst zich gemanifesteerd heeft, dan is het aannemelijk dat er sprake zal zijn van verminderd aanbod op de onrendabele lijnen. Maar zonder introductie van een systeem van periodieke concessieverlening en aanbesteding zou dat overigens evenzeer of meer het geval zijn.

De introductie van een betwistbare markt heeft een heilzame werking op prijs en kwaliteit, zo is de verwachting. Maar hoe zit dat met de rijksbijdrage voor de exploitatie van openbaar vervoer? De wet zelf zegt weinig over aard en systematiek van deze bijdrage. Vormen deze een prikkel voor concessieverlener en vervoerder? Op welke wijze? Wordt met de inwerkingtreding van deze wet een oplossing gevonden voor de korting op het exploitatiebudget van 35 mln. jaarlijks? Is meerjaren-toewijzing mogelijk opdat grotere financiële zekerheid voor concessieverleners gekoppeld wordt aan het versneld realiseren van doelstellingen van regionaal verkeers- en vervoersbeleid?

In de memorie van antwoord stelt de minister dat door de introductie van periodieke betwistbaarheid in het openbaar vervoer voor dezelfde overheidsbijdragen 20% tot 30% meer prestatie mogelijk is. Kan de minister dit toelichten? Is eenzelfde efficiencyverbetering realiseerbaar als van de nieuwe vervoerder gevraagd wordt het personeel van zijn voorganger over te nemen? Graag zou ik hierover iets horen van de minister.

Verstreking van rijksbijdragen moet gebaseerd zijn op actuele informatie. Ik begrijp dat dat een probleem is. Informatie over kosten en over geleverde vervoersprestaties komt op dit moment met aanzienlijke vertraging beschikbaar. De nationale strippenkaart is daaraan in belangrijke mate debet. Voor bedrijven die een cultuur van zakelijk presteren en klantgericht werken willen introduceren en hun medewerkers daarin willen stimuleren, is dat ongunstig. De chauffeur van lijn zoveel moet aan het eind van de dag, net als de chef van de supermarkt, kunnen zien

of hij het vergelijkenderwijs goed gedaan heeft. Goed presterende bedrijven moeten dat ook snel kunnen vaststellen en dat niet anderhalf jaar later te horen krijgen. Dit maakt de invoering van een landelijke chipkaart – desnoods – om een aantal redenen belangrijk.

In de eerste plaats dient de kaart het gemak van de reiziger die moeiteloos van de ene vervoerder op de andere moet kunnen overstappen. In de tweede plaats is het van groot belang voor de vervoerder die moet kunnen beschikken over dynamische meetgegevens over zijn vervoersprestatie en over informatie over zijn reizigers. Ten slotte is het van belang voor de verlening van de rijksbijdrage in de exploitatietekorten.

Invoering van de chipkaart kan plaatsvinden vanaf 2002, zo valt in de stukken te lezen. Graag hoor ik van minister zelf wat zij doet of kan doen aan de realisatie van deze kaart. Heeft zij voor zichzelf een deadline gesteld voor de introductie? Is zij bereid aan die invoering een financiële bijdrage te leveren?

Voorzitter! Om de overgang naar effectieve marktwerking mogelijk te maken, acht de regering het noodzakelijk dat er geen dominante marktpartijen blijven bestaan. Daartoe voorziet de wet in een preventief toezicht. De marktpositie van de vervoerder mag niet uitkomen boven een vastgesteld maximummarktaandeel. Zowel de afbakening van de Nederlandse openbaarvervoermarkt als de omvang van de maximale marktmacht worden bij AMvB vastgesteld.

In de memorie van antwoord schrijft de minister naar aanleiding van een vraag over artikel 61 en de werkwijze van de NMA bij de beoordeling van de economische machtspositie het volgende: "De vraag of sprake is van een economische machtspositie is onder meer afhankelijk van het marktaandeel van de onderneming en van de concurrenten, maar ook van andere omstandigheden die een voorsprong kunnen geven op concurrenten, zoals financiële reserves en technologische kennis, en van toetredingsbelemmering tot de markt. In zijn algemeenheid kan worden gezegd, dat een marktaandeel van meer dan 50% een economische machtspositie oplevert. Evenwel laat de NMA zijn oordeel over de machtspositie niet

Bierman-Beukema toe Water

alleen afhangen van het marktaandeel, maar worden ook andere marktomstandigheden in ogenschouw genomen. Die combinatie van marktfactoren kan ertoe leiden dat de NMA reeds bij 25% marktaandeel tot de conclusie moet komen dat sprake is van een ongewenste marktconcentratie. De NMA beoordeelt de situatie dus van geval tot geval en afhankelijk van specifieke omstandigheden."

Dit zo zijnde, wil ik graag van de minister horen of zij het wijs vindt de grens voor de zogenaamde "marktmacht" bij AMvB zo rekenkundig vast te leggen. Zou het niet verstandiger zijn ook hier de NMA enige afwegingsruimte te laten om ook andere factoren te laten meespelen? Mijn fractie onderschrijft de gedachte dat aanbesteding alleen zin heeft wanneer er voldoende concurrentie op de markt is. Daartegenover staat dat Nederlandse bedrijven internationaal gezien vrij kleine spelers zijn en hun groei dus niet onnodig geblokkeerd moet worden.

Mijnheer de voorzitter! Het is duidelijk dat ook de minister hoopt op product vernieuwing in het openbaar vervoer. Met concessies van maximaal zes jaar heeft de vervoerder straks – al dan niet na aanbesteding – een contract op zak dat voor die periode rechten en plichten regelt. Hoe ziet de minister de introductie van die beoogde nieuwe producten tijdens de looptijd van een concessie? Zal van de zekerheid die een concessie biedt, niet juist een verlamdend effect uitgaan?

Decentrale overheden die zich verdiepen in de mogelijkheden van aanbesteding kunnen ter ondersteuning een beroep doen op het Centrum vernieuwing openbaar vervoer. Dat is goed. Te hopen valt wel dat de adviezen van dit centrum het tot stand komen van maatwerk en regionale verschillen bevorderen. Wij kennen de talloze voorbeelden, waarbij gemeenten na decentralisatie de rijksregels vervingen door de regels van een VNG-modelverordening en daarmee de kans op zinvolle variatie lieten lopen. Dat zou hier, ook uit een oogpunt van vernieuwing, te betreuren zijn.

De geleidelijke invoering van de aanbestedingsplicht van op verschillende momenten aflopende concessies brengt met zich dat er in principe blijvend sprake zal zijn van

veel gedoe. Er moet veel worden overlegd en afgestemd, niet in het minst om optimale afstemming binnen de vervoerketen mogelijk te maken. Op dit moment valt niet met zekerheid te zeggen of dat gedoe na verloop van tijd een meer routinematig karakter zal krijgen. Daarmee zou de belasting voor alle betrokkenen wat kunnen afnemen, maar de afstemming en coördinatie zouden aan belang verliezen.

Ik rond af. Decentralisatie van bevoegdheden ten aanzien van het streekvervoer biedt de mogelijkheid te komen tot integrale afweging op het relevante schaalniveau. Het systeem van concessieverlening voor een periode van maximaal zes jaar biedt een realistische mogelijkheid publieke belangen te borgen. Het betwistbaar stellen van de markt zal naar verwachting leiden tot een scherpere prijs-kwaliteitverhouding. De artikelen betreffende internationale en in dit geval ook nationale reciprociteit hebben onze instemming. De VVD-fractie onderschrijft de noodzaak ook bij dit onderwerp het einddoel van 100% aanbesteding van concessies in de wet op te nemen om vertraging te voorkomen. Voor het traject wordt een redelijk aantal jaren uitgetrokken, waarbij gemeentelijke vervoerbedrijven een langere fasering van de aanbestedingsplicht krijgen, vanwege hun tijdrovende verzelfstandigingsproblematiek. Daarmee vervallen op 1 januari 2007 als laatste alle concessies van gemeentelijke vervoerbedrijven, die niet zijn aanbesteed. Wij gaan ervan uit dat de bespreking van de evaluatiegegevens na december 2004 geen aanleiding vormt daar alsnog van af te zien.

De VVD-fractie kan zich vinden in de met dit voorstel gekozen systematiek. Ik wacht met belangstelling het antwoord van de minister af.

□

De heer **Castricum** (PvdA):
Voorzitter! In een land waar het ontbreekt aan echte grootstedelijke agglomeraties en waar op iedere vijf burgers, van zuigeling tot hoogbejaarde, twee auto's beschikbaar zijn, lijkt het een onmogelijke opgave een hoogwaardig, samenhangend systeem van openbaar vervoer tot ontwikkeling te brengen dat werkelijk kan concurreren met de auto. De hoge kosten van het bezit en gebruik van de auto wegen, zo blijkt iedere

dag weer, voor heel veel mensen ruimschoots op tegen het dikwijls vermeende ongerief van het alternatief, voorzover dat al in redelijke mate aanwezig is. En zo komt het dat wij ons tussen 7 en 9 uur in de ochtend als lemmingen in het verkeer storten om er ons tussen 17.00 en 19.00 uur opnieuw in onder te dompelen, zoals de minister vorig jaar bij de presentatie van de Perspectievennota opmerkte.

In de inleiding van de memorie van antwoord onderstreept de minister dat de introductie van marktwerking zeker niet als enig beleidsinstrument wordt ingezet om de concurrentiepositie van het openbaar vervoer te verbeteren, maar dat die onderdeel is van een bredere strategie, waarin regionale differentiatie een belangrijke rol speelt. In dat verband wijst zij op de totstandkoming van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad, waarin een deel van de benaderingswijze zichtbaar wordt, zoals die later dit jaar ook in het Nationaal verkeers- en vervoersplan tot uitdrukking zal komen en waarin, naar mag worden aangenomen, ook de hoofdlijnen van de Vijfde nota over de ruimtelijke ordening goed te herkennen zullen zijn. De minister zal er begrip voor hebben, dat ik, getrapt gekozen zoals wij allen, verwacht dat het offensief waarmee men in de Randstad is begonnen, een op maat gesneden vervolg krijgt in andere door de groei van de mobiliteit bedreigde regio's. Ik heb er begrip voor dat de kwantitatieve en kwalitatieve effecten van dat integrale verkeer- en vervoerbeleid, inclusief die van de Wet op het personenvervoer, nog niet goed zijn in te schatten. Toch moeten wij die kant wel op. Ik zeg dit niet om een eerdere discussie over dit onderwerp over te doen, maar in het verlengde van de schriftelijke en mondelinge gedachtewisseling aan de overkant bij de beleidsverantwoording.

Uit de memorie van antwoord blijkt dat de minister hoopvol is gestemd over de pakketaanpak waarmee haar beleid gestalte moet krijgen, en over de rol die het openbaar vervoer op basis van de nieuwe wettelijke regeling kan spelen. Ervaringen in het buitenland en in eigen land leren haar dat decentralisatie van stads- en streekvervoer en periodieke aanbesteding binnen het bredere beleid leiden tot verbetering van

Castricum

kwaliteit, een sterkere positie op de mobiliteitsmarkt en een verlaging van de kosten. Drie vliegen in één klap, dat kan slechter.

Ik spreek haar vooralsnog niet tegen, maar stel een paar vragen ter verduidelijking. Vooralsnog zijn de effecten van het voorgenomen beleid in enge en in ruime zin beperkt, omdat de marktwerking geleidelijk vorm krijgt. De flankerende maatregelen op nationaal en regionaal niveau, voorzover haalbaar, zijn voor een belangrijk deel nog in een stadium van wording.

Dreigt niet een situatie te ontstaan waarin negatieve ontwikkelingen zich, sluipenderwijs en ongetwijfeld tegen de bedoeling in, kunnen voortzetten en voorzieningen moeten worden beperkt of stopgezet? Deze vraag klemt temeer, omdat de rijksbijdrage met 35 mln. per jaar wordt verlaagd, terwijl voor vervoergroei een budgettaire ruimte van 2% beschikbaar is, die op termijn nog zal toenemen. Kort gezegd: wat zwak is, zou zwakker kunnen worden en wat sterk is, sterker. Wezenlijke beïnvloeding van de factoren die in het geding zijn, behoort lang niet altijd tot de mogelijkheden, terwijl specifieke omstandigheden een grote rol spelen. Ik stel het op prijs wanneer de minister haar zienswijze op dit punt kan toelichten. Ook in onze kring bestaat grote zorg over wat er door deze wet met het voorzieningenniveau in het land zal gebeuren.

De minister probeert deze zorg in haar memorie van antwoord weg te nemen. In antwoord op een vraag van de CDA-fractie zegt zij dat de centrale overheid een sterke greep op het openbaar vervoer houdt door het programma van eisen en de concessievoorschriften. Daarnaast kan de centrale overheid eisen stellen aan het voorzieningenniveau en aan de mate waarin bepaalde gebieden ontsloten blijven of worden. De minister kan op basis van artikel 26 van de wet een aanwijzing geven aan concessieverleners die niet in staat blijken om te voldoen aan de verplichting om een goede afstemming van diensten te regelen. Bij de behandeling van het wetsvoorstel in de Tweede Kamer heeft de minister gezegd dat zij tegen deze achtergrond geen behoefte had aan een wijzigingsvoorstel van GroenLinks om de uiteindelijke integratie van het openbaar vervoernetwerk op nationaal niveau

bij de minister van Verkeer en Waterstaat te leggen.

Hoewel ik haar gedachtegang wel kan volgen, maak ik nog een enkele opmerking over de uiteindelijke verantwoordelijkheidsverdeling, omdat hier naar mijn overtuiging een wezenlijk punt in het geding is. In de memorie van antwoord merkt de minister in antwoord op een vraag over het WRR-rapport "Het borgen van publiek belang" op dat voor het stads- en streekvervoer voldoende beschikbaarheid van openbaar vervoer, een aanvaardbaar prijsniveau, sociale veiligheid en het voldoen aan eisen op het gebied van toegankelijkheid en milieu als publieke belangen kunnen worden beschouwd. De decentrale overheden kunnen deze belangen in programma's van eisen opnemen, in overleg met de consumentenorganisatie en andere belanghebbenden. Ook de klassieke openbare dienstverplichtingen zijn gewaarborgd. De beleidsvisie wordt met dat alles redelijk doorzichtig. De rijksoverheid schept het kader, andere overheden passen de gestelde regels toe en hebben ook, binnen het gestelde kader, een zekere vrijheid om de concessie voor het betrokken gebied zo optimaal mogelijk vorm te geven.

De samenhang, althans tussen stads- en streekvervoer, wordt verzekerd door de eerder genoemde bevoegdheid om een aanwijzing te geven; de stok staat achter de deur, om het maar eens huiselijk te zeggen. Dan rest toch nog de vraag hoe op nationaal niveau de doelstelling van de wet, namelijk meer en beter openbaar vervoer met minder rijksbijdragen en een betere concurrentiepositie ten opzichte van de auto anders dan als toevallige uitkomst van een optelsom van de vele tientallen concessies, daadwerkelijk als beleidsdoelstelling kan worden waargemaakt.

Bovendien heeft de stok achter de deur slechts een beperkte betekenis. De minister zal het instrument zo weinig mogelijk willen gebruiken. Naarmate zij het meer moet hanteren, mag ervan uit worden gegaan dat het mechanisme hapert. Daar wordt de reiziger niet vrolijk van. Overigens blijft het in het nieuwe stelsel toch al onzeker of de keten die het openbaar vervoer dient te zijn of te worden, merkbaar zal worden versterkt.

Voorzitter! Ik begrijp dat het niet de intentie van de regering is, een veelheid aan bevoegde concessieverleners te krijgen met als mogelijk gevolg de creatie van een lappendeken. Daarover is al eerder gesproken. Tegelijkertijd moet echter worden vastgesteld dat het risico daarvan niet denkbeeldig is wanneer de concessies in enigszins logisch samenhangende regionale verbanden worden ondergebracht. De lappendeken zou overigens verder in veelkleurigheid en omvang kunnen toenemen, als ook nog eens aparte concessies worden verstrekt aan de samenstellende delen van het openbaar vervoer, een optie die ook in de memorie van antwoord naar voren wordt gebracht. Zo'n aanpak zou wellicht uitstekend kunnen passen, zoals de minister desgevraagd stelt, in een eigentijds bestuurlijk en commercieel gewenste schaalgrootte, maar of de reiziger er beter van wordt, vraag ik me werkelijk af. En volgens mij zou het ons daar toch om te doen moeten zijn.

Uit dit alles mag blijken dat onze zorg over het ontstaan van een, misschien wat sterk gezegd, onafzienbaar circuit van overleg niet echt is weggenomen. Misschien dat de minister er bij deze mondelinge behandeling alsnog in slaagt, het kluwen dat wij voor ons zien, te ontwarren. Wij zouden niets liever willen dan dat wij haar optimisme konden delen.

Voorzitter! Met waardering hebben wij kennis genomen van de nadere uiteenzetting met betrekking tot de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor gehandicapte burgers. Hoewel daarin geen garanties worden gegeven, mag er uit worden afgeleid dat betrokkenen op een serieuze manier bij het proces zijn betrokken. Het toezicht op de kwaliteit en veiligheid van de betrokken groep verdient daarbij naar het mij voorkomt extra aandacht. Ik kom mede tot die stelling naar aanleiding van berichten dat de rijksverkeersinspectie in het scholierenvervoer een groot aantal tekortkomingen heeft gesignaleerd. Ik vraag mij overigens af of in de nieuwe constellatie het reguliere openbaar vervoer en vormen van groepsvervoer elkaar niet zouden kunnen versterken. Naar mijn mening zou daar ook het scholierenvervoer bij kunnen horen.

Castricum

Een interessant voorbeeld van de menging van het openbaar vervoer en vormen van groepsvervoer wordt gevormd door een initiatief in Eindhoven waar, als ik het goed begrepen heb, bedrijfsvervoer voor DAF wordt geïntegreerd in bestaande lijndiensten waardoor de kwaliteit van de voorziening aanzienlijk wordt verhoogd. Ik zie de minister denken: dat is nu precies wat wij met de decentralisatie beogen. Los van het gegeven dat de wereld achter ons ook ontstaan is door tal van initiatieven, ben ik het met haar eens en het is tegelijk te betreuen dat innovaties die prima lijken te passen in het nieuwe dynamische beleid niet snel van de grond komen. Ik heb bijvoorbeeld het nieuwe systeem Fred op het oog dat door Connexion is ontworpen en waarmee langs de snelweg een interregionaal en een regionaal nieuw openbaarvervoersysteem zou kunnen worden ontwikkeld.

Voorzitter! Een andere belangrijke vernieuwing in het openbaar vervoer zou kunnen worden gevormd door een elektronisch vervoerbewijs waarmee de reiziger zich vrij zou kunnen bewegen in alle delen van de keten, de exploitant zich niet meer hoeft te ergeren aan ingewikkelde afrekeningsystemen en alle betrokkenen snel inzicht krijgen in relevante statistische informatie waarmee beleids- en bedrijfsdoelstellingen kunnen worden gediend. De minister zegt in de memorie van antwoord min of meer toe dat binnen afzienbare termijn een modern, betrouwbaar betalings- en registratiesysteem beschikbaar zal zijn, ketenbestendig en de multimodaliteit ondersteunend. Zij gaat nog een stap verder: ook zullen maatregelen worden genomen om zoveel als mogelijk te voorkomen dat de reiziger in de overgangsfase met toegevoegd ongemak wordt opgescheept. Het is prachtig en een minister die dat waarmaakt verdient eeuwige roem. Een klein vraagje rest. Wat moet in dit geval worden verstaan onder een afzienbare termijn? Is dat tot 2002, wat al eerder naar voren is gekomen? Het antwoord zie ik met meer dan gewone belangstelling tegemoet.

Voorzitter! Ik rond af. De Wet personenvervoer 2000 heeft een lange weg gegaan en heeft veel discussie en emotie opgeroepen, niet in de laatste plaats bij al degenen die meer dan normaal bij hun onderne-

ming en baan betrokken zijn. In de sector hebben zich inmiddels grote veranderingen voltrokken en dat proces zal door inwerkingtreding van deze wet voortgaan. Het is nadrukkelijk winst wanneer er na de behandeling van dit wetsontwerp door deze Kamer duidelijkheid ontstaat over de nabije toekomst. Er is overigens geen absolute zekerheid, want slechts elementen van het bouwwerk zijn in beton gegoten. Ik heb in mijn bijdrage duidelijk proberen te maken dat de doelstellingen van de wet voor ons centraal staan en dat wij vinden dat de minister op de realisering daarvan moet kunnen worden aangesproken. In die context zien wij ook uit naar het Nationaal verkeers- en vervoersplan waarin problemen moeten worden aangepakt die ons af en toe boven het hoofd lijken te zijn gegroeid. En hoe je het ook wendt of keert: er is maar één minister van Verkeer en Waterstaat. Ik wens haar sterkte en bedank collega Baarda voor de vragen die hij namens de Jonge Socialisten heeft gesteld. Daar kan nog iets moois uit groeien!

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Voorzitter! Bij de behandeling van de Taxiwet in deze Kamer hebben wij geprobeerd, duidelijk te maken hoe wij tegenover marktwerking in de sfeer van het personenvervoer staan. Daarbij was het niet ons uitgangspunt dat wij per definitie tegen marktwerking zouden zijn, maar dat wij menen dat marktwerking pas dan succesvol kan zijn als de omstandigheden er zich ook daadwerkelijk toe lenen, als het flankerend beleid optimaal is en de positie van de consument/reiziger voldoende is gewaarborgd.

Bij de Taxiwet viel ons oordeel negatief uit. En als wij de recente ontwikkelingen in de taximarkt overzien, dan hadden wij ook niet helemaal ongelijk. Natuurlijk is het te vroeg om tot een definitief oordeel te komen. Als er overigens al een oordeel geveld zou moeten worden, dan zou dat een ondubbelzinnige afkeuring moeten zijn van de dubieuze rol die de Amsterdamse Taxicentrale zich meent te kunnen veroorloven. Maar afgezien daarvan zal het nog een hele klus worden om deze wet tot een succes te maken. Op vrijwel geen enkele tref je goed zichtbare tarieven aan, op de

taxistandplaatsen heerst nog steeds het oude regime, de instaptarieven zijn nagenoeg overal in het land gestegen en van enige kwaliteitsverbetering is nog niets te merken.

Wat ik daarmee wil zeggen, is dat beheersing en voorzichtigheid geboden zijn en die bereik je niet door bij wijze van geruststelling in elke wet een monitor in te bouwen. Die bereik je door zorgvuldig doelgerichte instrumenten te kiezen die ertoe leiden dat de kwaliteit van het openbaar vervoer wordt verbeterd, waardoor de concurrentiepositie ten opzichte van de auto wordt vergroot. Wat dat betreft, vrezen wij dat met de Wet personenvervoer een vergelijkbare fout als met de Taxiwet wordt gemaakt. De omstandigheden en de context worden verwaarloosd, terwijl de wet zelf heilig wordt verklaard.

Aan de ene kant neemt de politiek er meer dan tien jaar voor om deze wet voor te bereiden, maar als het dan eenmaal moet gebeuren, dan moet het ook snel, dwingend en roept de minister voortdurend dat er een stok achter de deur moet zijn. Als de politiek er de tijd voor neemt om tot een besluit te komen, waarom zou de sector, de lagere overheden en de reizigers niet een vergelijkbare periode gegund zijn om met verschillende modules te experimenteren om het gewenste doel te bereiken? Gezien het publieke belang van een goed openbaar vervoer, is de vraag legitiem wat de tijdsdruk die in deze wet wordt vastgelegd, eigenlijk rechtvaardigt. Zou het niet beter zijn om een tijdpad uit te stippelen waarin betrokkenen zelf kunnen zoeken naar de weg waarin zij tot een optimaal resultaat kunnen komen? En als marktwerking dan echt de beste methode is, dan blijkt dat vanzelf. Waarom prikkelt de overheid niet met prestatiedoelstellingen en een veel intelligenter en gericht subsidiesysteem en laat zij het veld de ruimte om daar de beste weg voor te vinden? Voor ons is nog steeds niet goed uitgelegd waarom bevoegdheden gedecentraliseerd worden, terwijl de regionale overheden tegelijkertijd verplicht worden om te handelen zoals de minister het goeddunkt. Als de minister gelijk heeft, dan krijgt zij dat vanzelf en dan is er toch geen reden om dat vooraf dwingend op te leggen.

Wij willen deze wet beoordelen aan de hand van vragen die vergelijkbaar zijn met de vragen die wij bij de behandeling van de Taxiwet aan de orde hebben gesteld. De eerste vraag is dan: Over wat voor markt spreken wij eigenlijk? Wat zijn de te verwachten ontwikkelingen daarin? Het is duidelijk dat hier geen sprake is van een reële transparante markt. Het gaat in dit wetsvoorstel niet om marktwerking op de weg, maar om marktwerking om de weg, zoals het inmiddels zo mooi is gaan heten. Het vervoerbeprijzing dat de concessie verwerft, is voor een periode van zes jaar in feite monopolist. De vraag is waar hij zijn geld mee moet verdienen. Te hopen zou zijn dat zijn rendement toeneemt naarmate hij meer reizigers weet te vervoeren. Het zou dus mooi zijn als wij in de situatie terecht komen waarvan te verwachten valt dat het aantal mensen dat overweegt om met deze vorm van personenvervoer te gaan de komende jaren flink gaat groeien, bijvoorbeeld doordat flankerend beleid ervoor gaat zorgen dat bus en trein stelselmatig aan aantrekkelijkheid winnen. Want dat is waar het wat ons betreft in de kern om draait. Ons gaat het niet zozeer om de concurrentie tussen vervoerders, maar in de eerste plaats om de concurrentie tussen de auto en het openbaar vervoer. Daar moet de komende jaren de slag om gaan.

Maar het gesternte voor deze concurrentieslag is bepaald niet gunstig. Wij zouden met deze wet aanmerkelijk minder moeite hebben als deze in de flank evenwichtig begeleid zou worden door een effectief pakket aan maatregelen dat de automobilititeit terugdringt en daardoor de keuze voor het openbaar vervoer meer en meer voor de hand liggend maakt. Maar dat evenwichtige pakket ligt er niet. Het bereikbaarheidsoffensief is naar ons oordeel allerm minst zo'n evenwichtig pakket. Integendeel zelfs, het is zeer de vraag of de automobilititeit teruggedrongen wordt ten gunste van het openbaar vervoer.

De minister heeft zich meermalen uitgesproken voor een effectieve beprijzing van autogebruik, maar hoe en vooral wanneer dat concreet gemaakt zal worden, is nog volkomen onduidelijk. Het Nationale verkeers- en vervoersplan zal daar richtinggevend uitspraken over doen, maar voordat hier echt sprake is van effectief beleid zijn wij alweer

een kabinet verder en is de Wet personenvervoer 2000 al voorbij het eindbeeld. En dan zwijg ik nog over de vraag of deze paarse coalitie, gezien de grote onenigheid over het rekeningrijden, in staat is om echt een begin te maken met een effectieve beprijzing van automobilititeit. Het zal geen verbazing wekken dat wij daar zo onze twijfels over hebben. Maar misschien kan de minister hier laten doorschemeren hoever zij op dit punt wil gaan.

In dit verband wil ik nog een paar opmerkingen maken over de financiering. Allereerst een vraag. Ik heb al gemeld dat het budget jaarlijks gekort gaat worden met 35 mln. Daar staat tegenover dat er een jaarlijkse budgettaire ruimte is van 2% die kan worden aangewend om groei te honoreren. Voor ons is echter onduidelijk waar die 2% precies vandaan komt. Komt dat boven op het budget of is het 2% van het budget dat verdeeld wordt op basis van prestaties? In het laatste geval is het dus niet extra, maar meer een sigaar uit eigen doos. Wij zouden dat – gezien de miljarden die vandaag de dag verdeeld worden – wel erg zuinigjes vinden. Wat bedoelt de minister met haar opmerking dat deze budgettaire ruimte op termijn nog zal toenemen? Waar moeten wij dan aan denken? Rolt er uit de lawine van meevallers ook wel eens extra geld voor het openbaar vervoer?

Jammer vinden wij het ook dat er tegelijkertijd met de invoering van de wet zo weinig beweging is als het gaat om de subsidiesystematiek. Over de grofmazigheid daarvan bestaan – naar onze mening terecht – veel klachten. Wij zouden naar een systeem willen waarin – ik leg het nu even heel ruw uit – een onderscheid wordt gemaakt tussen, wat ik maar even noem, "makkelijke klanten" aan de ene kant, dat wil zeggen klanten die makkelijk voor het openbaar vervoer kiezen en "moeilijke klanten", dat wil zeggen klanten die in principe niet geneigd zijn om voor het openbaar vervoer te kiezen. Die laatste groep moet verleid worden om gebruik te gaan maken van het openbaar vervoer en het zou dus heel goed zijn als het binnenhalen van deze groep gewaardeerd wordt in de financieringssystematiek. Dat is niet eenvoudig, maar wel noodzakelijk. Helaas hebben wij niet het idee dat daar op enigerlei wijze aan wordt gewerkt. Wij vrezen dat de vervoer-

ders zich daarom in eerste instantie zullen richten op wat wij de "makkelijke klanten" noemen, waardoor de gewenste verschuivingen niet of nauwelijks van de grond komen. Graag vernemen wij van de minister of zij voornemens is om in de toekomst tot een intelligentere vorm van financiering te komen.

Zolang dat niet het geval is, valt naar ons oordeel niet echt te verwachten dat de komende jaren grote aantallen automobilisten metterdaad de overstap maken naar het openbaar vervoer. De vervoerders die gaan pogen om de concessies binnen te slepen, zullen hun winsten moeten realiseren met hooguit licht stijgende aantallen reizigers, terwijl bovendien ook nog eens jaarlijks 35 mln. bezuinigd zal worden. Hun rendementen zullen voornamelijk uit efficiencymaatregelen moeten komen, naast het aanboren van andere markten, zoals het zakelijk vervoer en andere vormen van contractvervoer waar deze wet niet direct betrekking op heeft. Op de markt van het personenvervoer zullen de vervoerders er voortdurend op gespind zijn om de kosten zo laag mogelijk te houden en de remedie daarvoor is over het algemeen schaalvergroting. Dat is wat naar onze mening zal gebeuren. Ik denk dat deze wet de poort naar Nederland en naar Europa opent voor processen die wij ook elders hebben gezien: allianties, fusies en overnames die er uiteindelijk toe leiden dat over pakweg twintig jaar de Europese markt is verdeeld tussen een beperkt aantal zeer grote, internationaal opererende vervoerders. Die vervoerders gaan voor het grote werk, voor de makkelijke klanten en de rendabele lijnen, en zullen de neiging hebben om het onrendabele kruimelwerk achter zich te laten.

Ik vrees – maar misschien kan de minister mij van het tegendeel overtuigen – dat in die nieuwe verhoudingen overheden onder een steeds grotere druk komen te staan om te tornen aan onrendabele delen van het concessiepakket, terwijl zij nauwelijks kunnen uitwijken naar andere gegadigden. Ik zou het aardig vinden als de minister hier haar toekomstbeeld tegenover kan stellen. Ik zie het bijvoorbeeld nog niet direct gebeuren dat deze markt aantrekkelijk wordt voor nieuwe spelers die uit het niets de concurrentie met de bestaande vervoerders zullen

Van der Lans

aangaan. Als dat zo is, dreigt over zo'n twintig jaar geen frisse concurrentie, maar een oligopolie. Ik verneem graag van de minister hoe zij dat denkt te voorkomen.

Een tweede vraag die wij aan de orde stellen om deze wet te beoordelen, is: is alles er klaar voor? Ging het bij de taxiwet om boardcomputers gekoppeld aan chauffeurspassen, hetzelfde geldt nu voor de OV-chipkaart. Als de wet van kracht wordt bestaat er nog steeds grote onzekerheid over de vraag, hoe en wanneer er zo'n chipkaart zal komen, terwijl het naar onze mening een dragende technologie is voor het wetslagen van de wet. Niet alleen de reiziger is er zeer mee gebaat, omdat hij eindelijk verlost is van bijvoorbeeld de strippenkaart die hij niet in de bus kan kopen en waar hij dus speciaal voor naar de sigarenboer moet. Ook voor de vervoerders is het cruciaal omdat daarmee eindelijk een einde komt aan de huidige veel te ruwe systematiek op basis waarvan nu de subsidies verdeeld worden. Juist in de logica van de nieuwe wet past, dat vervoerders worden afgerekend op hun prestaties. Daarbij past dan een systematiek die maatwerk kan leveren.

Mijn fractie vindt het echt onbegrijpelijk dat miljarden worden weggegeven voor het bereikbaarheidsoffensief Randstad en tegelijkertijd angstvallig de hand op de knip wordt gehouden als het gaat om deze cruciale technologische vernieuwing van het openbaar vervoer. Natuurlijk is het begrijpelijk dat de overheid niet bij voorbaat zegt dat zij de rekening wel zal betalen, maar het lijkt mij toe dat de overheid hier een krachtige regie moet voeren. Dat is iets anders dan wat er nu gebeurt, namelijk dat het voortouw wordt gelaten aan de vervoerders zelf, die elkaar vanwege tegengestelde belangen het licht in de ogen niet gunnen. Wij begrijpen niet waarom het ministerie hier niet een dwingende regierol op zich heeft genomen. Waarom wordt op dit punt niet naar het middel van marktwerking gegrepen, waarbij de overheid omschrijft wat de OV-chipkaart allemaal mogelijk moet maken en marktpartijen uitnodigt om de technologie te ontwikkelen en te introduceren? Wat is de reden van de terughoudendheid op dit punt? Hoe hard durft de minister te garanderen dat de OV-chipkaart er op 1 januari 2002 ligt? Welk aandeel

in de kosten is de regering bereid te nemen?

Dit brengt mij op een punt dat hier zijdelings mee verband houdt. Links en rechts zijn twijfels geuit over de vraag, of de wet niet belemmerend werkt voor innovaties binnen het personenvervoer. Innovaties zijn naar de mening van mijn fractie cruciaal. Ook op dit terrein staan de technologische ontwikkelingen nog in de kinderschoenen en is er een wereld te winnen, waardoor het personenvervoer juist die kwaliteitsimpuls kan krijgen die zo dringend nodig is. Zo is het moment niet ver weg meer dat je telefonisch kunt informeren wanneer de bus precies op de halte aankomt, hetgeen de reiziger veel minuten blauwbekken in dure bushokjes kan besparen. De vraag is bovendien of de concessie-termijnen, zoals die nu in de wet gelden, echte investeringen op dit terrein wel zullen bevorderen. Van de minister zouden wij graag vernemen welke rol de overheid hier voor zichzelf nog ziet weggelegd.

Dat brengt mij nog op de concessie-termijnen die juist vanwege het mogelijk maken van innovaties van groot belang zijn. Wij blijven erbij dat een termijn van maximaal zes jaar aan de korte kant is. Waarom is deze niet variabel gemaakt? Ook in andere landen varieert die immers van vijf tot acht jaar. Het is overigens opmerkelijk dat de minister in haar memorie van antwoord alleen wijst op de termijnen die in de Scandinavische landen in acht worden genomen. Hoe zit het met de andere landen waar deze vormen van aanbesteding ook zijn gerealiseerd?

Een derde element dat voor de GroenLinks-fractie van groot belang is bij de beoordeling van deze wet is de positie van de consument/reiziger. Daar waar sprake is van marktwerking dienen als een soort corrigerende factor de rechten van de consumenten vooraf uitvoerig en helder te worden vastgesteld. Wat dat betreft is een reizigershandvest waarin de bescherming van de consument helder geregeld is eigenlijk onontbeerlijk. Wij begrijpen niet waarom zo'n handvest er nog niet ligt. Als wij goed geïnformeerd zijn, wordt daar onder verantwoordelijkheid van het ministerie al jaren aan gewerkt. Waarom ligt dat er nog steeds niet? Waar ligt dat aan? Waarom ligt er nog geen landelijk handvest dat vervolgens bij de

regionale aanbestedingsprocedures richtinggevend kan zijn? Voor ons maakt dat deze wet er niet geloofwaardiger op. Het accent ligt naar onze mening te zeer op de introductie van marktwerking en te weinig op de expliciete consumentenbescherming, terwijl daar juist een evenwicht in zou moeten worden aangebracht. Zoals het er nu bij staat, hangt die consument er maar een beetje bij! Zeker, ze worden aan tafel genodigd als het gaat om het vaststellen van het programma van eisen, maar tegelijkertijd is het nog maar zeer de vraag hoezeer zij aan die tafel ook echt als een krachtige speler een rol kunnen spelen. Want, laten wij reëel zijn, Rover bijvoorbeeld is in landelijk opzicht een redelijk geprofessionaliseerde organisatie geworden, maar dezelfde professionaliteit is niet overal lokaal op te brengen. Het is in ieder geval vreemd om daar voetstoots van uit te gaan.

De vergelijking dringt zich op met de gezondheidszorg. Daar heeft zich een vergelijkbaar proces afgespeeld waarbij de overheid terugtrad en de verzekeraars en aanbieders van zorg meer ruimte bood om zelf zaken te doen. Maar daarbij meende de overheid dat patiënten- en consumentenorganisaties als derde partij wel aan tafel moest zitten. Om dat voor elkaar te krijgen is er lange tijd tot op de dag van vandaag een actief beleid ontwikkeld waarin deze organisaties structureel ondersteund worden. Dat valt vanuit het oogpunt van het publieke belang heel goed te beargumenteren.

In de openbaarvervoersector doet zich een vergelijkbare situatie voor, maar de minister meldt dat zij niet in structurele ondersteuning gelooft, wel in projectmatige. Dat mag zij voor mij nog eens uitleggen. Waarom zou op het terrein van het openbaar vervoer niet kunnen wat in de gezondheidszorg wel kan? Het gaat hier immers om vergelijkbare afhankelijkheidsposities. In het proces van verbetering van de kwaliteit van het openbaar vervoer dienen reizigers structureel een stem te krijgen, dus waarom niet een echt beleid gevoerd om die stem waar nodig ook structureel te verankeren?

Wat er in ieder geval moet komen, is een duidelijk klachtenreglement, bij voorkeur als onderdeel van het reizigershandvest. Vervoerders zouden naar onze mening ook verplicht moeten zijn om de klachten

Van der Lans

openbaar te maken. Op termijn zou wat ons betreft ook een op het openbaar vervoer gerichte ombudsman in dezen nuttig werk kunnen verrichten. Wij betreuren het dat zo'n reizigersperspectief er nu onvoldoende ligt.

Dat geldt zeker ook voor de taxibranche. De wet schrijft voor dat vervoerders ook hier geschillencommissies moeten installeren. Ik kan mij daar iets bij voorstellen bij grote ondernemingen die veel taxi's op de weg hebben, maar moeten kleine ondernemingen dat ook? Er zou toch juist meer concurrentie moeten komen, meer ondernemingen? Ik geloof er niets van dat kleine ondernemingen geschillencommissies gaan installeren en de klant duidelijk gaan maken hoe zij met klachten moeten omgaan. Als het niet gebeurt, wat gaat de minister daar dan aan doen? Dat blijft allemaal nog tamelijk duister en juist daardoor zou het goed zijn als openbaarvervoerreizigers zich zouden kunnen beroepen op een handvest waarin hun rechten duidelijk staan en waarin ook duidelijk wordt wat zij kunnen doen als zij bijvoorbeeld bij hun taxi-vervoerder geen verhaal kunnen halen. Wat ons betreft moet dat dus veel dwingender geregeld worden dan nu het geval is.

Mijnheer de voorzitter! Wat ook cruciaal is voor reizigers is heldere, makkelijk toegankelijke reis-informatie. Wat ons betreft laat de sector het hier behoorlijk afweten. Als ik bij de bakker kom en ik vraag iets over de prijzen van het brood, dan zegt de bakker toch ook niet dat ik voor zijn toelichting 75 cent per minuut moet betalen, waarbij hij ook nog de tijd in rekening brengt dat ik in de rij moet wachten voordat ik aan de beurt ben. Het feit dat ik op internet slechts tegen veel te dure betaling, die kennelijk is ingevoerd om de dure telefoonservice in stand te houden, aan mijn reis-informatie kan komen, is echt absurd. Zoals het ook belachelijk is dat van elke gulden die ik aan reis-informatie besteed, zestig cent in de zakken van PTT Telecom verdwijnt. Voor mij hoeft het echt niet allemaal kosteloos, maar ik heb nu de indruk dat de vervoerders het alleen maar lastig vinden en tegen de OVR zeggen: je zoekt het maar uit. Zoiets van: daar wordt het geregeld, dan ben ik er verder van af. Het gevolg is dat het gewoon slecht geregeld is en dat je

nog steeds maar het beste naar de bushalte kunt lopen om op een met vilstift bijgewerkt bordje te kijken hoe laat de bus vertrekt. Als dit niet radicaal verandert, wordt het nooit iets met het openbaar vervoer in Nederland.

Wij begrijpen daarom niet waarom niet elke concessiehoudende vervoerder verplicht is om zijn dienstregelinggegevens bij een centrale instantie in te leveren, die dit in een programma integreert en die gebundelde informatie tegen kostprijs beschikbaar stelt voor elk individu of bedrijf dat daarmee iets wil. Er zijn naar mijn mening genoeg bedrijven die reis-informatie als extra dienstverlening voor hun klanten beschikbaar willen stellen. Opnieuw doemt hier de vraag op waarom de overheid in deze niet veel sturender en dwingender opereert. Waarom is die verplichting om die reis-informatie voor zo'n landelijke instantie beschikbaar te stellen niet in de wet opgenomen? Er komt – als ik goed ben geïnformeerd – een nota Reis-informatie. Wat ons betreft had die er tegelijkertijd met deze wet moeten liggen, maar misschien kan de minister hier haar visie ontvouwen hoe zij deze archaische toestanden denkt tegen te gaan.

Dit zijn, mijnheer de voorzitter, allemaal indicaties dat deze wet naar onze mening te weinig is ingebed in een beleid dat de automobilität werkelijk terugdringt, dat de positie van de reiziger structureel versterkt. De wet staat teveel op zichzelf, belangrijke randvoorwaarden zijn nog niet klaar (OV-chipkaart, optimale verstrekking van reis-informatie). De wet is ook tegenstrijdig: de regionale overheden moeten het gaan doen, want zij kunnen dit veel beter dan de landelijke overheid, maar zij moeten het wel doen volgens de weg die de overheid heeft uitgestippeld. Dit blijft een tegengestelde zaak die in ieder geval niet rechtvaardigt dat er nu onder een grote tijdsdruk van alles en nog wat moet gebeuren. Meer tijd zou naar de mening van mijn fractie ook meer mogelijkheden bieden om doordachter en beheerster te werk te gaan.

De conclusie is dat mijn fractie een gevoel van onvoldedigheid heeft bij deze wet en vreest dat het door ons beoogde doel – goed openbaar vervoer dat de slag kan winnen van de auto – niet echt naderbij wordt gebracht. Maar de minister zal het

daarmee niet eens zijn en wij zien dan ook – zoals altijd – met kloppend hart uit naar haar reactie op onze opmerkingen.

□

De heer **Van den Berg** (SGP):
Mijnheer de voorzitter! Ik spreek mede namens de fractie van GPV en RPF.

Voorzitter! Al jaren houden wij ons in Nederland op verschillende niveaus bezig met de zo noodzakelijke verbetering van de bereikbaarheid. Een vraagstuk van grote maatschappelijke betekenis. Slechte bereikbaarheid belemmert in een groot aantal gevallen het functioneren van bedrijven, waardoor financiële schade wordt geleden. Ook zijn er minder grijpbare effecten, zoals verslechtering van het vestigingsklimaat en aantasting van de internationale concurrentiepositie, terwijl de ontwikkelingspotentie van de steden en regio's toch in belangrijke mate wordt bepaald door de ruimte voor bestaande en nieuwe mobiliteit. De vitaliteit van steden en regio's wordt aangetast door gebrekkige bereikbaarheid. Dit zal zeker op de langere termijn belangrijke economische gevolgen hebben, immers veel bedrijven worden "foot-loose" en kunnen in de toekomst zonder veel problemen verhuizen. Verder is ook het milieueffect van files erg nadelig voor ons milieu. Ik denk dan aan het onnodige brandstofgebruik en de grote uitstoot van luchtverontreinigende stoffen. Gelukkig wordt er nu hard gewerkt aan de vermindering van de zojuist gesignaleerde problemen. Zo is er het bereikbaarheidsoffensief voor de randstad. Ik sluit mij overigens aan bij de vraag van de heer Baarda of er geen andere gebieden in Nederland zijn waar heel veel moet gebeuren. Ik denk dat die er wel zijn. Zo is bijvoorbeeld de provincie Utrecht één grote rotonde. Nu valt Utrecht onder het bereikbaarheidsoffensief, maar hierdoor wordt het probleem wel naar Amersfoort verplaatst zonder dat het duidelijk is hoe deze gemeente de problemen kan oplossen als er geen extra middelen ter beschikking worden gesteld. Kortom, wij horen graag een reactie van de minister op dit probleem.

Gelukkig zijn er naast de overheidsinitiatieven ook vele particuliere initiatieven. Ik denk dan

Van den Berg

aan de vermindering van het woon-werkverkeer. Verder kan een goed functionerend openbaar vervoer een belangrijke bijdrage leveren aan de vergroting van de bereikbaarheid. Onze fracties staan dan ook achter deze plannen.

De weg die moest worden afgelegd, voordat dit wetsvoorstel deze Kamer bereikte, was een erg lange. De commissie-Broekx die in november 1991 is ingesteld, heeft hele goede impulsen geleverd aan het definitief op de politieke agenda zetten van deze beleidsvraagstukken. Het resultaat hiervan is onder meer het nu te behandelen wetsvoorstel.

Dit wetsvoorstel beoogt twee belangrijke zaken te regelen: marktwerking in het openbaar vervoer en een aanzienlijke decentralisatie van de bevoegdheden in het regionale openbaar bestuur. Onze fracties vragen zich echter af of dit wetsvoorstel de beoogde groei van het gebruik van het openbaar vervoer in voldoende mate kan bewerkstelligen. Al met al hebben wij hierbij onze twijfels. Overigens zijn wij niet de enigen die twijfelen of overheden in staat zijn tot het managen van competitie, want E.F. ten Heuvelhof en M.W.J. van Twist vragen zich dit ook af in het dossier van 22 juni 2000 van de Economische Statistische Berichten.

Door Ten Heuvelhof en Van Twist wordt geconstateerd dat bij het openbaar vervoer op z'n minst een twijfelende en ambivalente overheid zichtbaar wordt, mogelijk zelfs een zwalkende overheid. Zij stellen verder de vraag of de territoriaal gebonden overheid niet ongeschikt en mogelijk zelfs onmachtig is om tot competitie management te komen. Kan de minister hierop haar reactie geven? Hier komt nog bij dat dit wetsvoorstel slechts een deel van het openbaar vervoer regelt, aangezien de marktwerking op het spoor te zijner tijd aan de orde zal worden gesteld. Onze fracties vinden dit jammer, omdat een integrale behandeling naar onze mening een grote meerwaarde zou hebben en wij altijd bevreesd zijn dat wetgeving die in segmenten wordt behandeld, allerlei problemen oproept voor de integratie die later toch nodig is.

Voorzitter! Bij het bestuderen van dit wetsvoorstel constateerden wij een zekere halfslachtigheid. Deze blijkt het duidelijkst uit de wijze waarop is omgegaan met onder andere de marktmacht, de verplichte

aanbesteding, de verantwoordelijkheidsverdeling en de verhouding tussen opdrachtgever en opdrachtnemer. Het valt verder op dat er op de Nederlandse markt absoluut geen sprake is van gelijkwaardige spelers in het veld. Dit maakt marktwerking een stuk moeilijker.

Een voorbeeld hiervan is het feit dat het GVB van Amsterdam en het RET samen goed zijn voor een bedrag aan jaarlijkse subsidies van 750 mln. Dat is meer dan een derde van wat landelijk aan de exploitatie van het openbaar vervoer wordt uitgeven. Dit staat dan nog los van de miljardeninvesteringen in de metrosystemen. Deze zullen de komende tien jaar namelijk nog eens zo'n 300 tot 400 mln. vergen. Als je dit afzet tegen veel kleinere ondernemingen dan kun je je afvragen hoe zich dit straks gaat manifesteren in de vorm van aanbestedingen en hoe dit tot rust komt.

Ook is het na de besluitvorming in de Tweede Kamer voor onze fracties onduidelijk geworden op welke wijze en in welk tempo de centrale overheden initiatieven tot aanbesteding zullen nemen. Weliswaar is er in het kader van het decentralisatie-experiment al een aantal jaren in verschillende delen van het land ervaring opgedaan, maar is er niet een te groot faseverschil? Als er een groot faseverschil is, krijg je een soort lappendeken. Immers, op de grenzen van de bevoegdheidsgebieden zullen door faseverschillen allerlei onduidelijke situaties kunnen ontstaan, zodat er, als wij het goed interpreteren, sprake kan zijn van ongeplande en onverplichte aanbesteding. Wellicht kan de minister ons geruststellen. Bij de verwarde situatie die wij veronderstellen kunnen commerciële ondernemingen toch geen beleid ontwikkelen? Verliezen zij daardoor hun belangstelling voor de markt niet? Zullen investeringen in mensen en materieel door de voortdurende onzekerheid niet onder druk komen te staan?

De wijze waarop de aan decentrale overheden toegekende bevoegdheden het vrije ondernemerschap kunnen doorkruisen is ook zo'n punt van onzekerheid. Hiervan zal ook een negatieve invloed uitgaan op de bereidheid van ondernemingen tot investeren in de toekomst. Wij zeggen dit, omdat de wet nogal moeilijk te prognosticeren potentiële

belemmeringen van het vrije ondernemerschap kent. Naar onze mening is dit halfslachtig en zal de echte marktwerking niet komen. De vraag is of de passagier er beter van wordt op termijn. De overheid behoudt immers de bevoegdheid om te allen tijde een maximumtarief vast te stellen. Dit is terecht vanuit maatschappelijk oogpunt bezien, maar het zal zeker niet bevorderlijk zijn voor scherpe calculaties bij inschrijvingen op concessies. Als – en dat is onze zorg – ook gedurende een concessieperiode in de tarieven kan worden ingegrepen, zal iedere ondernemer uiterst voorzichtig worden met het aangaan van verplichtingen voor een langere periode met betrekking tot de onderkant van het voorzieningen-niveau of met betrekking tot investeringen.

Ook de bevoegdheid, in bepaalde gevallen zelfs de verplichting, om nieuwe vervoerders ontheffing van hun concessieplicht te geven als zij nieuw vervoer in een bestaande concessie willen verrichten, zal de onzekerheid vergroten. De gevolgen van bijvoorbeeld wegoptbrekingen waarvan frequentie en aard niet door de vervoerder kunnen worden beïnvloed, worden als wij het goed zien op die vervoerder afgewenteld. Daar komt nog bij dat concessieverleners ook nog eens wegbeheerder kunnen zijn. Zij zitten dan in een dubbelrol. Hoe moeten die uit elkaar worden gehouden? Dit zijn zaken, voorzitter, die naar onze mening de marktwerking niet positief beïnvloeden. Wij verzoeken de minister haar visie hierop te geven.

Het zal inmiddels duidelijk zijn dat onze fracties er nog niet zo van overtuigd zijn dat de expliciete doelstelling van het wetsvoorstel, het bewerkstelligen van groei van gebruik van het openbaar vervoer en het verminderen van het particulier autogebruik, zal worden gehaald. Kan de minister ongeveer aangeven hoeveel procent vermindering van de congestie optreedt als dit wetsvoorstel in zijn totaliteit effectief is geworden? Er zullen allerlei prognoses zijn gemaakt, veronderstellen wij.

Een groter gebruik van het openbaar vervoer is mede afhankelijk van het dienstverleningsniveau van de vervoerders. Raken vervoerders niet te veel verstrikt in het web van de aanbesteding, waardoor zij niet staat zijn creatieve, voor reizigers

Van den Berg

aantrekkelijke ideeën te ontwikkelen? Is er niet te veel spanning tussen het uitgangspunt "rendement" en de wil om goede dienstverlener te zijn? Wil de doelstelling worden gehaald, dan zijn productinnovaties absolute voorwaarde. Ook zal veel meer aan marketing moeten worden gedaan. Het resultaat daarvan moet zijn meer reizigers en vooral: tevreden gebruikers. Daarom wijzen wij erop dat het openbaar vervoer bepaald niet klantvriendelijk is. De organisatie rondom een "multimodale reis" past in het geheel niet meer bij de moderne, calculerende burger. Dat zal sterk moeten worden verbeterd. De segmentering binnen het openbaar vervoer is een barrière om er gebruik van te maken. Heel voorzichtig gezegd, zijn aansluiting van trein en bus vaak niet optimaal. Over de onderlinge aansluiting van treinen kun je de laatste tijd ook het een en ander opmerken, zo is mijn persoonlijke ervaring, die volgens mij ook wordt gedeeld door collega-Kamerleden. Ook het gescheiden betaalsysteem is een obstakel. Het moet toch mogelijk zijn om met één chipkaart te betalen voor fietsenstalling, trein, taxi en bus. Op enkele uitzonderingen na, hanteren die thans een eigen betaalsysteem. Er lopen weliswaar diverse experimenten met chipkaarten, maar realisering ervan laat veel te lang op zich wachten, hoewel men het erover eens is dat introductie van één integrale kaart een goede zaak zou zijn voor de reiziger. Kan de beoogde decentralisatie van het vervoerbeleid de totstandkoming hiervan ook nog eens vertragen? Voor de gebruikers zou het erg nadelig zijn als het stads- en streekvervoer eigen kaarten invoerden en als zij die blijvend gebruikten. Hoe ziet de minister dit?

Wij vinden het zeer positief dat door middel van amendement 78 in het wetsvoorstel is opgenomen dat in een algemene maatregel van bestuur de toegankelijkheid voor mensen met een functiebeperking zal worden omschreven. Kunnen net als bij andere bepalingen in dit wetsvoorstel sancties worden opgenomen voor het geval niet aan deze voorwaarden wordt voldaan?

Voorzitter! Personenvervoer maakt gebruik van de meest publieke faciliteit: de openbare weg. Eigen- dom en beheer hiervan berusten bij de overheid. Tegenover de specifieke infrastructurele rechten die de

overheid aan bedrijven geeft, moeten volgens ons dienstverlenende plichten staan. Mogen wij ervan uitgaan dat een vervoersbedrijf na aanvaarding van deze wet zich niet alleen moet inspannen om een goed rendement te realiseren, maar dat het vooral ook zijn maatschappelijke verantwoordelijkheid optimaal moet invullen? Kan de minister bij veronachtzaming van de sociale functie garanderen dat er voldoende wettelijke waarborgen zijn om corrigerend op te treden?

Voorzitter! Wij zullen ons eindoordeel laten afhangen van het antwoord van de minister.

□

De heer **Terlouw** (D66): Mijnheer de voorzitter! Planten verplaatsen zich niet, althans niet uit zichzelf. Mensen en dieren doen dat wel. Daarom is mobiliteit een begrip dat sinds mensenheugenis met het mensdom is verbonden. Nomaden verplaatsten zich om steeds naar een plek te gaan waar voedsel te vinden was. De oudste civilisaties hadden iets van doen met arbeidsverdeling, dus met het verplaatsen van goederen en diensten. Nederzettingen ontstonden op locaties waar transportmogelijkheden gunstig waren, aan de mond van rivieren en op een kruispunt van karavaanroutes. Nu zijn wij toe aan de vraag of verplaatsingsmogelijkheden marktgoederen zijn, onderworpen aan de wetten van vraag en aanbod en van prijsstelling. Ik beseft dat ik een geschiedenis van een half of een heel miljoen jaar hiermee wel zeer summier heb samengevat.

Verkeer en vervoer groeien nog sneller dan de economie. Ze zijn ook een noodzakelijke voorwaarde voor die groei. Daarnaast is er een enorme verplaatsingsdrift bij de mensen, voor sociale contacten, voor vakanties, voor amusement, voor het uitwisselen van gegevens van wetenschappelijke aard en niet-wetenschappelijke aard, enz. Televergaderen en telefoneren lijken alleen de vraag op te roepen naar het nog vaker bij elkaar zijn, naar transport.

Is de mogelijkheid voor mensen om zich te verplaatsen een basisrecht, een eerste levensbehoefte? Het is een oude vraag, die in het voorliggende wetsontwerp feitelijk tweeledig wordt benaderd. Enerzijds is het antwoord "ja". Het gaat over

een nieuw marktorderingsregime voor het regionale openbaar vervoer, waarin marktwerking een plaats krijgt. De overheid blijft zich echter zeer nadrukkelijk bemoeien met de kwaliteit, de betrouwbaarheid en de betaalbaarheid van dat vervoer. Aan de andere kant wordt er concurrentie geïntroduceerd: afrekenbaarheid op prestatie, doelmatigheid, kostendekkendheid. Er wordt een markt geschapen. De essentie van de markt is dat vraag en aanbod elkaar daar ontmoeten en tot een prijs komen. De essentie is dat je op een markt een product niet kwijt kunt als de prijs te hoog is en dat je niet kunt kopen als je niet bereid bent om de vraagprijs te betalen, althans de vraagprijs na onderhandeling. Ik stel de minister een vraag om inzicht te krijgen in haar filosofie. De vraag is of in de toekomst de verplaatsingsdrift van de mensen beteugeld moet worden door de hoge prijs die op een krappe aanbodmarkt tot stand komt, dan wel dat de overheid er altijd voor zal zorgen dat de mobiliteitswensen vervuld kunnen worden tegen een redelijke prijs. Met andere woorden, is de nutsfunctie die er in zekere zin is, onaantastbaar in de toekomst?

In het voorliggende wetsvoorstel zal er concurrentie ontstaan voor het verwerven van een concessie. Dat is: strijd ten aanzien van de vraag wie het meest concurrerende aanbod kan doen. Ik zie er nog weinig invloed op de vraag van uitgaan. Of zie ik dat verkeerd?

Een belangrijke doelstelling van het wetsvoorstel is om het aandeel van het openbaar vervoer in de totale verkeers- en vervoersbeweging te versterken. Wij weten allemaal dat dit maar voor een klein percentage kan lukken. Als morgen 10% van de automobilisten de auto laat staan en het openbaar vervoer neemt, hebben wij een volstrekte chaos. De nota "Werkt marktwerking?" constateert dat ook. Er zijn gebieden, dun bevolkt, waar openbaar vervoer met een behoorlijke frequentie vrijwel onbetaalbaar zal blijven, marktwerking of niet. Of beter, juist bij voldoende marktwerking zal dat blijken. In die gebieden is de auto, de mobiliteit met auto's, ideaal. Overal in de samenleving spreekt men tegenwoordig van "automobiliteit", maar ik wen daar heel langzaam aan, omdat automobiliteit jezelf bewegen, dus lopen of fietsen is. Bij fietsen beweeg je ook zelf, want er zit geen

Terlouw

motortje op de fiets, althans niet op de mijne. Maar goed, ik zal wel aan het woord wennen, want het wordt taaleigen, lijkt mij toe. Mobiliteit met auto's is in ieder geval zeer functioneel over afstanden van zo'n 25 kilometer in dunbevolkte regio's. Op dat soort afstanden, in regio's waar het openbaar vervoer beperkt moet zijn vanwege de hoge kosten, is de winst in tijd en gemak bij gebruik van de auto onverslaanbaar, dunkt mij. Het wordt voor mensen die daarop zijn aangewezen wel erg duur met de huidige benzineprijs. Maar hoe krijg je mensen uit de auto op trajecten tussen bijvoorbeeld intercitystations en houd je autorijden betaalbaar in dun bevolkte gebieden? Is daarvoor een systeem van marktwerking te bedenken?

Je kunt wel iets bedenken, bijvoorbeeld parkeer- en locatiebeleid. Dat functioneert ook al enigszins op die manier. Ik zou mij kunnen voorstellen dat de overheid die het openbaar vervoer subsidieert als een basis onder marktwerking, juist bij parkeer- en locatiebeleid een heffing legt boven op marktconforme prijzen. Dan zou je zo'n soort effect misschien kunnen bereiken. Het lijkt mij in de praktijk echter zeer lastig.

Een concessie wordt verleend voor een tijdvak van ten hoogste zes jaar. Dat regelt artikel 24, lid 1. Ontheffing is mogelijk, zegt lid 2, als er investeringen nodig zijn die onlosmakelijk met de met de concessie samenhangende infrastructuur zijn verbonden. Trams en metro, specificiert lid 2b. En als het nu om bussen gaat? Ik geef een voorbeeld. Een concessiehouder is met een bepaald bussenbestand de periode ingegaan en na drie jaar vindt hij het veiliger en beter om zijn bussen te vernieuwen. Drie jaar later als de concessie verloopt, zijn die bussen nog niet afgeschreven. Is dat nu een reden om de concessie dan toch maar te verlengen tot langer dan zes jaar? Als dat zo is, is er altijd wel een reden te verzinnen om de concessie te verlengen, dunkt mij. Kortom, is zes jaar niet een beetje kort en is de termijn niet een beetje rigide? Zou dat niet meer flexibel moeten zijn?

Sprekend over investeringen, bestaat niet het gevaar dat ondernemingen tegen de tijd dat het einde van de concessieperiode nadert juist afzien van vervanging van materieel, zeker als zij vrezen dat hun concessie niet wordt verlengd? En dat moeten

zij vrezen, want als dat niet het geval is, mist de wet zijn effect. Zij moeten juist hun best doen om ervoor te zorgen dat de concessie wel wordt verlengd en dat houdt in dat de angst moet bestaan dat die niet wordt verlengd! Wat betekent dat dan voor de veiligheid?

In de memorie van antwoord is de minister ingegaan op vragen onzerzijds over artikel 48. Dat artikel is bij amendement in het wetsvoorstel opgenomen. Het ging om de vraag, of een gemeentelijk vervoerbedrijf is uitgesloten van het verkrijgen van een concessie als die gemeente deel uitmaakt van een kaderwetgebied dat de concessie verleent. Dat hangt ervan af, of het betreffende gemeentebestuur een beslissende invloed heeft in het algemeen bestuur van een kaderwetgebied, zegt de minister. Is dat laatste het geval, dan zal de concessie naar een ander bedrijf gaan of het meerderheidsaandeel in het gemeentelijk vervoerbedrijf moet worden afgestoten.

Het komt mij voor dat er talloze casus te bedenken zijn, die tot onduidelijkheden en dus tot meningsverschillen leiden. Ik weet niet of de minister dat ook zo ziet of dat zij mij kan uitleggen waarom dat niet zo zal zijn.

De relatie tussen de artikelen 65 en 66 blijft in onze ogen een wonderlijke. Stel dat een gemeentelijk vervoerbedrijf het net voor elkaar gekregen heeft om op 1 januari 2006 35% van zijn concessies via aanbesteding te hebben verkregen. Ware dat niet het geval, dan zouden al zijn concessies die niet via openbare aanbesteding waren verkregen, op die datum vervallen. Het gemeentelijk vervoerbedrijf heeft die 35% gehaald op 1 januari 2006 en gaat nu aan de slag om ook de overige 65% – ik zou zeggen van lieverlee – via aanbesteding te verwerven. De meeste zullen een looptijd hebben die langer is dan een jaar. Maar ach, 12 maanden later is het over en uit! Alle niet aanbestede concessies vervallen en het gemeentelijk vervoerbedrijf moet het verder zien te rooien met die 35%, ongeacht het grote park aan autobussen voor stads- of streekvervoer dat in de remise staat. Ontheffing is immers alleen mogelijk als het gaat om tram of metro, zo zegt artikel 67. Althans, ik lees dat zo. Ik geef die casus en vraag aan de minister of het klopt wat ik zeg. Als

dat inderdaad zo is, is dat dan niet een beetje wrang?

Ten aanzien van de zogenaamde marktmachtsartikelen ben ik het spoor enigszins bijster geraakt. Ik kan natuurlijk lezen wat er staat, maar de uitgangspunten zijn er voor mij niet helderder op geworden. Daarom vraag ik het. De minister kan mij in haar antwoord vast nog eens goed duidelijk maken wat zij van plan is. Bij AMvB kunnen regels gesteld worden over de afbakening van de Nederlandse markt voor openbaar vervoer en het maximaal voor een vervoerder te verkrijgen aandeel in de Nederlandse markt voor openbaar vervoer, zo zegt artikel 55, lid 1. De minister zou mij een plezier doen als zij uiteen wil zetten wat zij van plan is op grond van dit artikel. Als een vervoerbedrijf al 33% van de markt in handen heeft, maar kennelijk het beste bod doet op een aanbesteding, wordt het dan uitgesloten? Dat is nauwelijks in het belang van de reiziger te noemen. Wat is de rol van de Nederlandse mededingingsautoriteit? Hoe zit het met buitenlandse inschrijvingen? Wordt het reciprociteitartikel gehanteerd? Zo ja, hoe gebeurt dat? De minister heeft speelruimte, zo begrijp ik. Het is dus voor ons van belang haar opvattingen hierover zo nauwkeurig mogelijk te kennen.

Ik ben het overigens zeer eens met wat de heer Van der Lans zei over reisinformatie. Het is absoluut onverdraaglijk dat je voor 75 cent per minuut in de wachtstand wordt gezet om te weten te komen hoe het product vervoermogelijkheid is geregeld, hoeveel het kost en wat de reistijden zijn. Daar moet beslist iets aan gebeuren. De Consumentenbond vindt dat ook, zo bleek mij onlangs. Deze bond houdt zich er ook mee bezig.

Wetsvoorstellen als het onderhavige zijn in zekere zin een sprong in het duister, al worden er heldhaftige pogingen gedaan om de toekomst een beetje te verlichten, van licht te voorzien. Aan het eind van ons debat over de Taxiwet, een maand of wat geleden, zei ik hier: "Laten wij het maar proberen." De volgende dag bleek mij in een geschrift uit de taxiwereld dat men dat een gotspe vond. Hoe had ik dat kunnen zeggen? Evenwel, alle wetgeving is proberen. Thomas Hobbs schrijft in "The Leviathan": "The best prophet is naturally the best guessor." De beste profeet is natuurlijk hij, of in

Terlouw

dit geval zij, die het best kan raden. Wie kan het best raden, zegt Hobbs: degene die het meeste verstand heeft van de dingen waarnaar hij raadt, want hij heeft de meeste gegevens over de dingen waar zijn voorspelling op berust. Dat zijn, hopen wij, de minister en haar departement. Wij zullen het zien tegen het eind van 2004, als de minister op grond van artikel 108, lid 2, verslag doet van de effecten in de praktijk van de aanbesteding en binnen vijf jaar na inwerkingtreding als er een verslag komt over de doeltreffendheid. Laten wij ons voornemen niet te schromen op onze schreden terug te keren als de doeltreffendheid tegenvalt, of als ongewenste effecten niet kunnen worden verhinderd.

□

De heer **Bierman** (OSF): Voorzitter! Wie probeert vanuit Amsterdam naar Lelystad te reizen om daar mensen te bezoeken die niet dicht bij het station wonen, kan worden geconfronteerd met een dienstregeling die drie mogelijkheden biedt. De eerste is dat je bus vanuit de trein ziet wegrijden. De tweede is dat je de bus, als je keihard rent, nog haalt. De derde is dat je een halfuur kunt wachten. Dit houdt wat mij betreft in dat de kussens in de wereld van het openbaar vervoer moeten worden opgeschud, in het belang van de reiziger. Tot zover ondersteun ik de initiatieven van de minister van harte, want die zijn in het belang van ons allemaal. De vraag is echter of je daar doelstellingen aan vast kunt koppelen in de zin van het terugdringen van het autoverkeer. Dat zou mooi zijn, maar ik ben al blij als de ketenverplaatsing goed wordt geregeld. Als wij dat met dit wetsvoorstel kunnen bereiken, dan ben ik al een stuk tevredener.

Is marktwerking een goed middel om dit te bereiken? De minister zal onmiddellijk zeggen dat het dan goed komt met de aansluitingen, omdat de vervoerder er geen belang bij heeft dat dit niet het geval is. Is dat inderdaad zo? Misschien geldt dit voor de keuzereiziger. Deze zal na twee, drie keer de auto weer pakken. De gedwongen reiziger behoort echter tot het grote segment dat in het openbaar vervoer troost moet vinden. Voor hem of haar ligt het heel anders. Zijn of haar aansluiting kan net zo slecht blijven als die is,

omdat ze toch wel moeten. Dat houdt in dat, als ze niet met de ene mogelijkheid mee kunnen, ze op de volgende moeten wachten. Dat is bij NoordNed kortelings nog even gebeurd.

Dat betekent al dat marktwerking op zichzelf niet de panacee is voor dit soort vraagstukken. Dat betekent ook dat je heel duidelijk verschil moet maken tussen wat voor soort reizigers je wilt bedienen. Met hetzelfde personeel en materieel kan dezelfde of slechtere dienstverlening worden gegeven. Dat is een stuk rendement. Er hoeven geen investeringen gedaan te worden. Aan het eind van de periode van de aanbesteding is dat helemaal handig. Ik geef hiermee een voorbeeld om te laten zien dat het idee van marktwerking niet de kwaliteit oplevert die je zou willen.

Er is wel reizigersgroei, en die zal nog toenemen. Ik ben niet negatief over het experiment. Het is een experiment en dat moet je altijd toejuichen, mits het is omkleed met een aantal garanties zodat je nog terug kunt. Als ik kijk naar hoe het experiment in de samenleving staat, constateer ik dat het bij deze marktwerking gaat om een vervoersconcessie om de weg, die plaatsheeft op de weg, in concurrentie met het wegverkeer. De periodieke betwistbaarheidsstelling die hier zo mooi wordt geregeld, zit in een verkeerswerkelijkheid waarbij een continue twist aan de gang is tussen openbaar vervoer en autoverkeer om hetzelfde wegdek.

Dat kan nog erger worden, als de minister het bereikbaarheidsoffensief gaat voeren, waarin ook nieuwe wegen zijn opgenomen. Die nieuwe wegen geven weer nieuwe mogelijkheden voor het autoverkeer om bepaalde trajecten af te leggen, nog beter en nog voordeliger dan zij daarvoor deden. Men gaat dan niet over naar het openbaar vervoer, maar er misschien zelfs uit. Als dat gebeurt nadat een concessie is gegeven, betekent het dat iets wat nog net rendabel was en waarvoor een heel spektakel aan afspraken en regelingen is gemaakt, tijdens de rit ineens niet meer rendabel is. Dat heeft de minister dan zelf gedaan, want zij heeft de positie van de uitvoerder van een concessie tussentijds verslechterd met rijksgeld voor ingrepen die waren bedoeld voor het algemene verkeersprobleem.

Ik heb hierover ook vragen gesteld bij de schriftelijke voorbereiding, maar ik vond het antwoord niet duidelijk. Ik wil weten hoe de minister dit soort zaken koppelt aan de beslissingen op rijksniveau. De uitwerking van het bereikbaarheidsoffensief zal bepaalde effecten hebben voor de concessies voor het openbaar vervoer die gecompenseerd moeten worden. Om een voorbeeld te noemen, als het kwartje van Kok wordt afgeschaft, kan dat ertoe leiden dat de hele markt voor het openbaar vervoer wordt verslechterd, omdat de keuzereiziger op een kwartje meer afstand wordt gezet bij het reizen met het openbaar vervoer. Ik zie graag een koppeling met de effecten van de marktwerking, want de minister is zelf de grootste potentiële verstoorder van de marktontwikkeling die zij voorstaat.

Het tweede punt is de relatie tussen rendabel en onrendabel. Een oud gegeven is dat via de voedingslijn, de feeder, om een goed Nederlands woord te gebruiken, de onrendabele lijnen via de rendabele rendabel worden gehouden. Als de concessieverlener gunstigere voorwaarden krijgt als hij rendabel en onrendabel uit elkaar haalt, zoals wordt voorgesteld, moet de minister het mogelijk maken dat de concessieverlener voordelige arrangementen creëert. Voordelig houdt in mijn ogen in: geld. Hoe verhoudt dit zich tot de 35 mln. jaarlijks die men hier wil weghalen om optimalisering te bereiken?

Ook zie ik de minister als degene die de optimalisering potentieel juist vermindert door een bepaalde indeling van concessiegebieden. Ik heb al eerder gepleit voor grotere concessiegebieden om grotere spelers de gelegenheid te geven om de onrendabele lijnen via kruis-subsidies voor hun rekening te nemen. De grotere spelers zijn eigenlijk nog hele kleintjes en de minister wil ze ook klein houden. Zodra de marktmacht groter wordt dan 50% op de Nederlandse markt, zal de mededingingsautoriteit moeten ingrijpen en wordt er een grens gesteld. Ik vind dat niet handig, want daarmee houd je kleine spelers, die internationaal ook niet aan de bak kunnen komen. Waarom wordt niet 50% marktaandeel op de Europese markt als uitgangspunt genomen? Dan kunnen zij doorgroeien tot een speler die ook

Bierman

internationaal wat te betekenen heeft en dan is het wederkerigheids-principe gerespecteerd. Ik hoor hierover graag de mening van de minister.

De chipkaart is natuurlijk het ideale middel om ketenverplaatsingen op een behoorlijke manier af te rekenen. Het is makkelijker met instappen, makkelijker met overstappen en geeft inzicht in het reisgedrag. De afstemming van de reisorganisatie ten opzichte van het reisgedrag wordt beter. Ook krijgen men beter inzicht in het eigen reilen en zeilen van de onderneming. In 2002 is deze kaart wellicht beschikbaar. Wij stellen nu, vooruitlopend daarop, deze wet al in werking. Het streven is erop gericht dat er een betaalbewijs voor het openbaar vervoer komt. Dan krijgen wij weer een nieuw pasje op zak. Waarom wordt dat niet tegelijkertijd gedaan? Waarom komt er geen concurrentie? Waarom kiest de minister niet nu al voor innovatie? Waarom komt er geen marktwerking op dat terrein? Waarom wordt niet ingespeeld op de betaalbewijzen die er al zijn? Waarom worden die niet geschikt gemaakt of waarom wordt het openbaar vervoer niet geschikt gemaakt voor betalingen met de betaalbewijzen die wij allang hebben? Dat is een iets geringere investering. Het hele netwerk om dat af te rekenen, is er al. Kunnen wij dat niet veel eerder invoeren?

Ik vind het een positief punt dat de "regionale vervoersautoriteiten" voor dit wetsvoorstel zijn. Zij willen de schouders eronder zetten. Hiermee wordt een kans geboden op meer differentiatie. De kussens worden inderdaad opgeschud. Er zijn meer kansen op innovatie. Er kunnen ook meer oplossingen worden geboden voor dezelfde problemen. Dat is altijd een goed leerproces bij een experiment.

Zelf heb ik de conclusie getrokken – de heer Baarda heeft een andere mening – dat de ervaring van de consument in Groningen niet echt negatief is, omdat zij hetzelfde zeggen wat ik zeg: kijk eens hoe het nu is! Wij bevinden ons niet in een blanco situatie waarin een ideaal marktmodel wordt geïntroduceerd. Wij hebben te maken met een falend systeem van openbaar vervoer. Voor Groningen houdt dat in, dat als de NS het had gedaan, er misschien voorlopig helemaal geen materieel was aangeschaft, omdat zij op de

lijnen in de Randstad, waar de meeste winst wordt gemaakt, ook al een materieeltekort hebben. Het grote geld gaat dan natuurlijk voor het kleine. Reizigersvereniging Rover heeft zeer terecht opgemerkt dat zij nog maar moesten zien hoe de NS het hadden gedaan als zij die lijnen hadden geëxploiteerd. Ik sluit mij daar volledig bij aan.

Het betekent dat er een toestroom van klanten is, die je plotseling niet meer kunt verwerken, omdat je betere kwaliteit levert. Op zichzelf is dat eigenlijk heel goed. Het is dan wel zo dat zij de volgende trein maar moeten nemen. De heer Baarda doet net alsof nu nog steeds mensen op die stations staan te wachten, maar zij zijn natuurlijk wel meegenomen met de volgende trein. Dus ook op dat punt ben ik redelijk positief.

Ik zie dat in het kader van de bevolkingsontwikkeling waar de vergrijzing zal leiden tot het moeten laten staan van de auto, omdat je er niet meer mee mag rijden terwijl anderzijds ouderen toch de voorzieningen opzoeken. En die willen in wat meer compacte gebieden zijn waar je met de auto niet meer doorkomt, zeker niet als je wat ouder bent. Ik zie daar een grote markt liggen die als vanzelf op de exploitanten van openbaar vervoer afkomt. Ik vind dat een hele gunstige situatie.

Ik kom nu toe aan de kosten. Het hele openbaar vervoer moet woekeren met de middelen in een situatie waarin het wegverkeer dominant is. Maar het wegverkeer heeft er belang bij dat de mensen die nu nog in het openbaar vervoer zitten, daar ook in blijven zitten. Sterker nog: het wegverkeer heeft er belang bij dat er nog een paar van de weg afgaan, zodat de spitsen ook wat worden afgevlakt naar het openbaar vervoer. Het moet dus de weggebruiker die per auto gaat, een lief ding waard zijn, dus een aardige cent, om die mensen in het openbaar vervoer vast te houden. Dat is een kwestie van heel duidelijk maken waarom het belangrijk is dat er openbaar vervoer blijft: omdat die anders ook nog eens voor je in de file staan. Dat moet toch over te brengen zijn? Dat is een verhaal van de communicerende vaten en dat moet goed worden aangegeven.

Het is een experiment. Na de evaluatie kan men terugkeren naar de oude situatie. Ik weet niet of deze minister dat moet doen. Als wij aan

de macht zouden zijn, draaiden wij de situatie zeker terug als er onvoorziene kanten aan blijken te zitten. Wij hebben dan wel weer de oude situatie terug die wij eigenlijk niet zo best vinden.

Ik vind het aardig om te bedenken dat een minister van PvdA-huize, een sociaal-democraat, liberaliseert. In het begin van de 20ste eeuw heeft een liberaal het hele openbaar vervoer juist genationaliseerd. Dat doen wij dan tegen die tijd weer. Ik luister met belangstelling naar het antwoord van de minister.

De beraadslaging wordt geschorst.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Regels inzake de bescherming van persoonsgegevens (Wet bescherming persoonsgegevens) (25892).**

De beraadslaging wordt hervat.

□

Minister **Korthals**: Voorzitter! Ik ben verheugd dat uw Kamer de plenaire behandeling van het wetsvoorstel van de Wet bescherming persoonsgegevens nog voor het zomerreces heeft willen laten plaatsvinden. Het is een belangrijk wetsvoorstel waarover een diepgaande, maatschappelijke en politieke discussie is gevoerd. Het wetsvoorstel beoogt de EG-richtlijn inzake de bescherming van persoonsgegevens en het vrije verkeer van die gegevens om te zetten in het Nederlands recht. Het doel van de privacyrichtlijn is een vrij verkeer van persoonsgegevens tussen de lidstaten te bewerkstelligen door het harmoniseren van de nu nog uiteenlopende nationale niveaus van bescherming van persoonsgegevens.

De richtlijn is in 1995 vastgesteld na jaren van moeizame onderhandelingen op Europees niveau. Zoals ik in de memorie van antwoord heb aangegeven, heeft de omzetting van de richtlijn in het nationale recht vertraging opgelopen. Ik heb ook aangegeven dat die vertraging te wijten is aan het feit dat ik voorrang heb gegeven aan overleg met de betrokken maatschappelijke sectoren