

Wet provinciale inbesteding vervoerconcessies

Wet provinciale inbesteding vervoerconcessies

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

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

De voorzitter:

Ik heropen de vergadering. Aan de orde is het antwoord van de initiatiefnemers en van de regering in eerste termijn over het Voorstel van wet van de leden De Hoop en Olger van Dijk tot wijziging van de Wet personenvervoer 2000 in verband met het mogelijk maken van provinciale inbesteding van openbaar vervoerconcessies, kort gezegd de Wet provinciale inbesteding vervoerconcessies.

De beraadslaging wordt hervat.

De voorzitter:

Ik geef het woord graag aan de heer De Hoop.

De heer De Hoop:

Dank u wel, voorzitter. Allereerst hartelijk dank dat wij al zo snel na de behandeling van onze wet in de Tweede Kamer onze wet ook hier mogen verdedigen. Het is altijd bijzonder om als Tweede Kamerlid in de Eerste Kamer een wet niet alleen namens onze fracties, maar ook namens de hele Tweede Kamer te mogen verdedigen. Daarvoor wil ik allereerst een aantal andere mensen bedanken. De heer Olger van Dijk en ik mogen hier dan met z'n tweeën staan en zitten vanmiddag, maar er zijn natuurlijk ook mensen die achter de schermen heel veel werk hebben gedaan om deze wet hier op deze manier te krijgen. Dat zijn allereerst de medewerkers van onze fracties: Jan Daenen namens GroenLinks-Partij van de Arbeid, Maurits de Lint namens NSC en Jaap van der Heijden, ook namens GroenLinks-Partij van de Arbeid. We hebben ook steun gekregen van twee wetgevingsjuristen van het ministerie, die ons echt op voortreffelijke wijze geholpen hebben. Dat zijn Wilco Ploeg en Guus Verhaegh. Ook aan hen heel erg veel dank.

Voorzitter. Zoals ik zei, zijn we blij dat we hier vandaag onze wet mogen verdedigen en dat we de vragen vanuit uw Kamer mogen beantwoorden. We vonden het ook mooi om te zien hoe verschillende woordvoerders uit uw Kamer in hun inbreng voorbeelden uit ons hele land, uit de verschillende regio's waar ze zelf vandaan komen, agendeerden in dit debat. Sommigen kwamen met voorbeelden uit hun eigen woonomgeving. Andere voorbeelden kwamen aan bod omdat ze daar beroepsmatig bij betrokken zijn geweest. De heer Holterhues noemde Drenthe. De heer Van der Goot sprak over de vroegere busverbinding tussen Sneek en Heeg. Dat is mijn eigen gemeente en mijn eigen woonplaats, dus dat vond ik een heel mooie referentie. Mevrouw Van Langen-Visbeek vertelde over de bus in haar woonplaats Andijk in West-Friesland. De heer Rietkerk sprak over

de provincie Overijssel. Mevrouw Van Aelst-den Uijl noemde het voorbeeld uit haar eigen provincie Zuid-Holland. De heer Croll had het over de Achterhoek. Alle woordvoerders hebben het natuurlijk ook gehad over de casus die wij in Zeeland gezien hebben. Dat laat goed zien dat elke regio scherp op het netvlies staat in deze Kamer. Dat is goed om te zien.

Voorzitter. Dan ga ik naar de inhoud van dit wetsvoorstel. Te lang hebben we moeten zien hoe buslijnen verdwenen uit ons landschap, juist in gebieden waar voorzieningen echt al in rap tempo verdwijnen. Het belang van toegankelijk openbaar vervoer voor iedereen, ongeacht waar je woont en hoeveel bureaus je hebt, werd de afgelopen maand pijnlijk duidelijk. In het Gelderse dorp Doorwerth dreigde bijvoorbeeld de bushalte bij verzorgingshuis Mooi-Land te verdwijnen. Voor de vervoerder was dat voordelig, omdat die daardoor een snellere dienst kon aanbieden. De maatschappelijke impact voor al die bewoners en medewerkers van het verzorgingshuis werd echter niet meegenomen. Als je slecht ter been bent, is een bushalte in de buurt echt een levensader. Bewoners wisten het opheffen van deze halte gelukkig tegen te houden, maar deze case gaf maar weer eens aan dat de markt een middel is en geen doel op zich. Efficiëntie is fijn, maar het maatschappelijk belang mag nooit het onderspit delven. Overheid en markt moeten elkaar, ook in het openbaar vervoer, in een gezonde balans houden, maar juist die balans is met de sterke afname van het aantal aanbieders steeds verder zoek. Als de markt het laat afweten en er marktfalen dreigt, moet de overheid in kunnen stappen. De heer Olger van Dijk en ik dienen deze wet dan ook opnieuw met volle overtuiging bij u in de Eerste Kamer in.

Wij willen graag in de beantwoording een aantal blokjes langslopen. Ik zal ze allemaal even voor u noemen. Allereerst ga ik het hebben over de scope van het wetsvoorstel en zal ik vragen beantwoorden over de uitvoering door provincies. Collega Olger van Dijk zal ingaan op de vragen over financiën, marktwerking en marktfalen en behandelt nog een blokje overig.

We beginnen bij het eerste blok, over de scope van het wetsvoorstel. De heer Rietkerk van het CDA stelde hier een aantal vragen over. De heer Rietkerk vroeg naar een evaluatiemoment en een horizonbepaling. De initiatiefnemers hebben in het wetsvoorstel zelf geen dwingende evaluatiebepaling opgenomen. Het is heel erg belangrijk om de vinger aan de pols te houden, bijvoorbeeld met de uitvoering van de door de Tweede Kamer aangenomen motie-Grinwis/Stoffer. De initiatiefnemers zien zelf geen noodzaak tot evaluatie. Zij vinden dat dit, op basis van het subsidiariteitsbeginsel, eigenlijk vooral bij provincies zelf ligt. Op voorhand vinden we het moeilijk om te bepalen welke termijn je eraan moet koppelen, als je dat zou doen. Je hebt namelijk allemaal verschillende concessies die op verschillende momenten ophouden en weer in zullen gaan. Het is dus best ingewikkeld om een goed evaluatiemoment bij dit wetsvoorstel toe te passen. Het is vooral een stok achter de deur. Als het instrument niet gebruikt wordt, dan zou de wet alsnog gewerkt kunnen hebben, al zou dat dan misschien niet zijn met de toepassing van inbesteding. Voor de onderhandelingspositie van provincies is echter het belangrijk dat die stok achter de deur er is.

De heer Rietkerk stelde nog de volgende vraag: als het instrument niet wordt gebruikt, is het dan onnodige of zinloze extra regelgeving? Hebben de initiatiefnemers een horizonbepaling overwogen? Naar ons oordeel is er ook wanneer er geen gebruikgemaakt wordt van de mogelijkheid van inbesteding geen sprake van extra regeldruk of zinloze wetgeving. Sterker nog, het voorstel creëert geen extra regels, maar schrapte in feite een nationaal verbod dat nu boven op de Europese regels over openbaar vervoer geldt.

Meerdere leden van uw Kamer refereerden eraan dat het wetsvoorstel voor Zeeland geschreven lijkt te zijn. De vraag die de heer Rietkerk daarover stelde was: kan deze generieke oplossing daadwerkelijk voor maatwerk in Zeeland zorgen of is daar meer voor nodig? Deze wet had zeker voor Zeeland uitkomst kunnen bieden. Het wetsvoorstel is echter niet alleen geïnspireerd door de Zeeuwse situatie, omdat dit ook in andere regio's speelt. De leden refereerden daar ook allemaal aan. In Gelderland is er bijvoorbeeld ook sprake geweest van een noodconcessie. In verschillende concessies moest er nu bij falende marktwerking een dure noodconcessie worden uitgegeven om het programma van eisen zo aan te passen dat het wél winstgevend genoeg was voor bedrijven, terwijl in het programma van eisen al tegemoetgekomen was aan de flexibilisering die de markt wenste, althans als het gaat over de casus in Zeeland. In plaats van overgaan tot een dure noodconcessie had Zeeland, in het geval deze wet er zou zijn geweest, over kunnen gaan tot inbesteding aan een eigen bedrijf. Het voordeel van deze optie zou kunnen zijn geweest dat bedrijven vanwege de kans op inbesteding toch hun best zouden hebben gedaan om met een beter bod te komen. Ook dat had in dat geval een dure noodconcessie gescheeld.

Dan de onderliggende vraag: past deze wet generiek bij elke regio of alleen bij de dunbevolkte regio's? Dat hoorde ik ook een aantal keer in het debat terugkomen. Wij zouden zeggen dat deze wet bij regio's past waar de markt niet goed werkt, bijvoorbeeld als te weinig aanbieders zich aandienen om tot een concurrerend bod te komen, wat het beste is voor de reiziger. Als je kijkt naar het aantal aanbieders op de Nederlandse markt, dan zie je daar echt een dalende trend: van tien in 2016 naar zes in 2023. Regionaal is de markt vaak nog kleiner. Het aantal inschrijvingen per concessie bedroeg tussen 2015 en 2020 nog maar 2,5 bedrijven. In het begin van deze eeuw schreven gemiddeld drie bedrijven zich in. Het is bekend dat de marktwerking wordt verstoord als het aantal aanbieders te laag is. Optimale prijsvorming komt zo moeilijker tot stand, omdat er beperkte keuzevrijheid is voor provincies.

De heer Meijer van de VVD vroeg ons als initiatiefnemers of wij geen voorstander zijn van marktwerking. Wij sluiten ons eigenlijk aan bij de woorden van de heer Meijer zelf: marktwerking waar dat kan. Maar wanneer het evident misgaat, vinden wij het goed dat er een publiek vangnet mogelijk is. In die zin zijn we het dus eens met de heer Meijer. Aan de basis van openbaar aanbesteden tornen wij ook niet — die staat — maar voor ons is de markt niet heilig. Op het moment dat de markt faalt, zoals in veel dunbevolkte gebieden nu zo lijkt te zijn, moeten we de regie ook durven terugleggen bij de overheid.

De heer Meijer vroeg ook: hebben de initiatiefnemers ook gekeken naar andere knoppen om aan te draaien in plaats

van inbesteding, en wat heeft die analyse opgeleverd? Ik roep ook vooral weer even de casus-Zeeland in herinnering. Die laat goed zien hoe belangrijk het is om als concessieverlener, de provincie in dezen, een stok achter de deur te hebben als de markt niet levert. Opvallend vind ik bij die casus dat de provincie Zeeland echt wel redelijke eisen stelde op basis van de concessie die daarvoor ook al gold. Deze werd zelfs nog wat geflexibiliseerd als tegemoetkoming aan de markt, en toch was er toen geen enkele marktpartij die zich meldde voor de concessie. In lijn daarmee komen wij met het wetsvoorstel om inbesteding mogelijk te maken. De problematiek in het openbaar vervoer oplossen, begint natuurlijk bij goed concessiebeheer. Dat is de uitgangssituatie. Daar kijk je als eerste naar. Wij vinden ook dat provincies daar als eerste naar zouden moeten kijken. Daarom vinden wij de motie-Stoffer/Grinwis bijvoorbeeld ook een goed idee, net als dat er een marktverkenning wordt gedaan.

Ik ben het wel eens met de heer Meijer dat er natuurlijk andere knoppen zijn waaraan je kunt draaien om het openbaar vervoer in Nederland beter te kunnen maken. Een van de belangrijkste knoppen is structureel meer geld voor regionaal openbaar vervoer. We weten dat er al jarenlang tekorten zijn om dat goed overeind te houden. Daar hebben onze fracties, ook vanuit de Tweede Kamer, de afgelopen jaren hun best voor gedaan, maar er zijn niet altijd meerderheden voor gevonden. De vorige periode hadden we inderdaad de motie-Bikker, waardoor structureel wel geld werd uitgetrokken voor overheden, maar dat is uiteindelijk nog steeds niet genoeg geweest om al die problemen aan te pakken met elkaar. We denken tevens dat je met alleen meer geld het probleem van structureel marktfalen niet oplost. Er zal dus aan meerdere knoppen moeten worden gedraaid om het openbaar vervoer weer gezond te maken. Deze wet is daartoe wat ons betreft een eerste aanzet.

Mevrouw Van Aelst-den Uijl van de SP stelde ook een aantal vragen op dit vlak. Zij vroeg of het wetsvoorstel een laatste redmiddel is voor provincies als Gelderland en Zeeland, waar concessies eerder faalden. Of is het een manier voor provincies om concessies voor openbaar vervoer terug in eigen hand te nemen? Om te beginnen wil ik in reactie op de vragen van mevrouw Van Aelst-den Uijl graag noemen dat onze wet inderdaad het vervolg is op een eerdere initiatiefwet, van voormalig Tweede Kamerleden Farshad Bashir van de SP, mijn collega Monasch van de Partij van de Arbeid, Verhoeven van D66 en Van Tongeren van GroenLinks. Zij gaven de vier grote steden de mogelijkheid om het ov in te besteden. Vandaag zetten wij daar eigenlijk de volgende stap in. Het is dus echt een vervolg op het eerdere initiatief waarmee ook de SP zelf begonnen is.

Mevrouw Van Aelst-den Uijl vroeg hoe naar dit wetsvoorstel gekeken dient te worden en of dit dan een laatste redmiddel is. Het zal naar onze verwachting veelal een reactie zijn op het gebrek aan goed aanbod vanuit de markt. Tegelijkertijd is dat geen harde vereiste in het wetsvoorstel. Het is dus niet uitgesloten dat provincies ook zonder dat marktfalen expliciet is vastgesteld toch besluiten zelf te kiezen voor inbesteding aan een eigen vervoersbedrijf.

Dan vroeg mevrouw Van Aelst-den Uijl ook nog: is dit wetsvoorstel het einddoel voor het verbeteren van openbaar vervoer? Wij als initiatiefnemers hebben niet de illusie dat

hiermee alle problemen zijn opgelost, allesbehalve. Zoals gezegd kent het probleem van de verschraling van het openbaar vervoer eigenlijk twee verschillende vaders: de bezuinigingen en het marktfalen. Op beide fronten zal de overheid met oplossingen moeten komen.

Voorzitter. Aan het einde van dit blokje zou ik ook nog mevrouw Van Langen-Visbeek van de BBB-fractie willen danken voor haar bijdrage. Ik zou ook willen zeggen dat wij blij zijn dat zij in de eerste termijn haar steun voor het voorstel uitsprak. We zagen in haar inbreng dat zij terecht aandacht vroeg voor de verschraling van het openbaar vervoer in de regio, met haar eigen voorbeeld van Andijk. Ik zou daarbij nogmaals willen zeggen dat dit wetsvoorstel echt niet de oplossing is voor alle problematiek in het openbaar vervoer, maar een stap is om de toolbox van provincies uit te breiden. Het kan een oplossing bieden voor Andijk, Wommels, waar ik vandaan kom, en voor al die regio's die hier genoemd zijn.

Voorzitter. Dan zou ik graag doorgaan naar het tweede blok. De heer Hartog van Volt vroeg welke lessen te trekken zijn uit het onderzoek naar buitenlandse voorbeelden. Het is volstrekt logisch dat vanuit Volt de Europese dimensie werd ingebracht. Dat is ook heel erg fijn voor de verbreding van dit debat. Er zijn verschillende landen waar de optie tot inbesteding is en op basis van de PSO-verordening al bestaat, waaronder Italië, Spanje, Frankrijk en Duitsland. Het is voor ons best wel moeilijk om die informatie op dit moment daarvandaan te halen, maar wij kunnen ons wel voorstellen dat de staatssecretaris bij de uitvoering van de motie-Grinwis/Stoffer ook de ervaringen en lessen uit het buitenland hierbij betreft en meeneemt. Ik zie hem al heel gretig knikken.

Voorzitter. De heer Hartog vroeg ook of de indieners mogelijkheden zien voor de samenwerking met overheden uit Duitsland en België voor grensoverschrijdend vervoer.

De voorzitter:

Meneer De Hoop, de heer Dessing heeft nog een interruptie. Volgens mij gaat die nog over het vorige punt.

De heer Dessing (FVD):

Klopt, voorzitter. Ik moest even kauwen op wat ik de initiatiefnemer net hoorde zeggen. Ik hoorde hem zeggen dat het verschraken van het ov slechts twee oorzaken kent, namelijk de bezuinigingen en het marktfalen. Maar hoe reflecteert hij dan op het feit dat de toenemende elektrificatie-eisen, met name voor de voorwaarden voor de concessie, die daardoor vermoelijk zijn, ook een kostenverhogende post kunnen zijn? Is dat niet ook een medeoorzaak van het verschraken van het ov?

De heer De Hoop:

Los van wat ik vind van het feit dat er eisen worden gesteld aan de verduurzaming van het vervoer, zou je natuurlijk de onderlinge concessieverlening tussen de concessiehouder en de concessieaanbieder onder marktfalen kunnen scharen. Daarin worden verschillende afspraken gemaakt waar men niet uit komt. Dat is een vorm van marktfalen. Ik moet eerlijk zeggen dat wij als indieners de analyse van de Forum voor Democratiefractie niet delen. Maar je zou wel kunnen zeggen dat onder dat marktfalen natuurlijk die concessie zit en

een programma van eisen waar men onderling niet uit komt.

De heer Dessing (FVD):

Mag ik dan toch het volgende constateren? Marktfalen is een instrument an sich, maar het programma van eisen wordt verzwaard door met name de klimaateisen die gesteld worden aan een concessie. Dat werkt kostenverhogend. Kunnen we het daar wel over eens zijn?

De heer De Hoop:

Dat vind ik iets te kort door de bocht, maar daar zou ik wel het volgende over willen zeggen. Dat staat los van hoe de heer Dessing en ik hiernaar kijken. Een belangrijk uitgangspunt voor ons in dit wetsvoorstel is het subsidiariteitsbeginsel. Uiteindelijk gaan de provinciale overheden zelf over de eisen die zij stellen in het programma van eisen binnen die concessie. Wat mij betreft is het niet aan ons om te zeggen dat de eisen die zij stellen voor de verduurzaming van de mobiliteit niet zouden moeten of mogen.

De voorzitter:

Tot slot, meneer Dessing.

De heer Dessing (FVD):

Ik begrijp dat ontwijkende antwoord, maar ik wil toch graag antwoord op de vraag die ik in een ander kader stelde, namelijk over het principe van Thorbecke en het spanningsveld. Maar daar komen we straks in de beantwoording misschien nog over te spreken.

De heer De Hoop:

Dat deel komt inderdaad terug in de beantwoording van collega Olger van Dijk. Ik hoop dat ik hiermee voldoende antwoord heb gegeven op de vraag.

Dan was ik bij het tweede deel van de beantwoording die ik richting de fractie van Volt aan het geven was. De vraag ging over de samenwerking met overheden uit buurlanden voor grensoverschrijdend vervoer. Dat is een terecht punt, waar ook de heer Walenkamp naar vroeg. Goed concessiebeheer is van groot belang. In grensgebieden brengt dit met zich mee dat er wordt toegezien op de goede aansluiting op openbaar vervoer aan de andere kant van die grens. Of dat nou de grens is met een buurland of een provinciale grens, er moet heel goed naar gekeken worden. Wanneer er overgegaan wordt tot inbesteding, blijft deze noodzaak tot goed concessiebeheer bestaan. Ook dan is het belangrijk dat er in grensregio's aandacht is voor de goede aansluiting tussen ov aan weerszijden van de grens. Zelf kom ik uit Noord-Nederland. Ik hoorde in deze Kamer — ik weet niet meer precies van wie — ook het voorbeeld van Groningen en Drenthe, waar er een hele mooie samenwerking is met een gezamenlijk ov-bureau. Zo'n samenwerking zou natuurlijk ook moeten kunnen blijven bestaan bij inbesteding, omdat die soms ook zorgt dat je als verschillende regio's net wat meer kan. Als die samenwerking over de grens plaats kan vinden, is dat voor ons als initiatiefnemers natuurlijk alleen maar aan te moedigen.

De heer Hartog (Volt):

Ik dank u voor dit antwoord, maar ik ging met mijn vraag nog een klein beetje verder. Mijn vraag ging ook over de marktanalyse die zou moeten worden gedaan. Stel: drie provincies werken samen en bij één provincie is de marktanalyse dat het eigenlijk niet werkt via een aanbesteding. Kunnen die drie provincies dan wel samen blijven werken via een inbesteding? Moeten ze die samenwerking dan gaan splitsen? Hoe zit dat precies als die analyse maar voor een gedeelte geldt?

De heer De Hoop:

Ook dat is natuurlijk iets wat de provincies zelf met elkaar moeten zien af te spreken. In de casus van Groningen en Drenthe heb je nu een gezamenlijk ov-bureau, waarmee concessies voor de beide provincies verleend worden. Op het moment dat de ene provincie daarin een andere afweging maakt dan de andere, dan zal dat ook wat betekenen voor de samenwerking binnen dat ov-bureau, denk ik. Maar wij denken dat we eigenlijk de kracht van die samenwerking zouden kunnen versterken door de mogelijkheid van inbesteding. Ik denk dus dat het in die zin alleen maar behulpzaam is voor de samenwerking. Maar ja, mochten daarbij verschillende afwegingen gemaakt worden, dan heeft dat natuurlijk ook consequenties.

De heer Hartog (Volt):

Mijn vraag was misschien niet helemaal duidelijk. Het gaat niet om afwegingen. Maar stel dat drie provincies samenwerken en één daarvan tot de conclusie komt dat aanbesteding eigenlijk niet gaat werken. Stel dat de drie provincies dan gezamenlijk zeggen: dan gaan we allemaal inbesteden. Mag dat dan volgens deze wet?

De heer De Hoop:

Ja, dat mag.

Dan kom ik bij een vraag van de heer Meijer van de VVD. Wat betekent het om een provinciaal ov-bedrijf op te richten? Kunnen de initiatiefnemers daar dieper op ingaan? Ik denk dat het heel terecht is dat we volgens mij breed met elkaar constateren dat het oprichten van een ov-bedrijf geen kleine klus is. Daar zal dus ook zeker niet lichtvaardig toe besloten worden, denken wij. Het zal kennis en expertise vergen, net als overigens aanbestedingen. Die vergen ook kennis en expertise. Een goede aanbestedingsprocedure is ook geen eenvoudige opgave. Hoe een provincie een bus-bedrijf precies vorm zal geven, hangt af van de precieze vormgeving waarvoor gekozen wordt en ook van de omvang van een concessie: hoeveel bussen en hoeveel personeel zijn er nodig? Hoe dit zal gaan, valt dus niet in algemene zin te zeggen. Maar ook hierbij willen we nogmaals benadrukken dat het delen van kennis, wat ook nadrukkelijk in de motie-Grinwis/Stoffer stond, heel erg belangrijk is om dit goed met elkaar in te richten.

De heer Van Kesteren van de PVV-fractie vroeg mij nog te reflecteren op de genoemde risico's, onder andere omtrent de financiën en het personeel. De heer Van Kesteren benadrukte dat hij het belangrijk vindt dat het wetsvoorstel een niet-verplichtend karakter heeft. Daarin kunnen wij hem geruststellen: dat is ook zo; die keuze ligt echt bij de overheden zelf. Dit wetsvoorstel biedt slechts de mogelijkheid tot inbesteding. Of provincies daartoe over willen gaan, is aan de provincies zelf. Er is geen verplichtend karakter.

De heer Van Kesteren vroeg ook naar de risico's omtrent financiering en personeel. Daar zal de heer Olger van Dijk zo meteen nog iets verder op ingaan. Maar het is goed om te benoemen dat in deze wet geregeld is dat personeel in een concessie overgaat naar de nieuwe vervoerder. Die risico's zijn dus vergelijkbaar met de risico's die er nu zijn in de drie grote steden. Er is geen reden om aan te nemen dat de risico's groter zullen zijn. Uiteraard is het aan de provincie om de governance daarop goed vorm te geven.

Voorzitter. Ik ben aan het einde van mijn blokjes. Dan geef ik graag het woord aan ... Dat geeft u, natuurlijk. Dan is zo meteen de heer Van Dijk aan de beurt.

Dank.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer De Hoop. Ik geef graag het woord aan de heer Van Dijk.

De heer Olger van Dijk:

Dank u wel, voorzitter. Voordat ik overga tot mijn deel van de beantwoording een heel kort woord vooraf. De medewetgevende taak van Kamerleden is belangrijk. Toen Thorbecke daarmee bezig was in de negentiende eeuw, benoemde hij dat ook al. Vanuit Nieuw Sociaal Contract zijn wij twee jaar geleden met grote ideeën begonnen om hier de Haagse arena in te gaan. Net als Thorbecke indertijd wilden wij de fundamenteën van ons bestel renoveren en de grondrechten weer meer centraal stellen. Voor mij persoonlijk ging het ook om een meer inhoudelijke politiek, weg van de dagelijkse hectiek en de hijgerigheid en met meer oog voor de lange termijn. Dat ik vandaag met collega De Hoop dit wetsvoorstel hier mag verdedigen voelt voor mij als een passend slot voor mijn wat korte Kamer carrière. Het is een wetsvoorstel dat niet tot volle perstrubunes leidt, maar wel een, weliswaar beperkte, schakel omzet in onze visie op hoe we het openbaar vervoer organiseren. Ook namens mij dank aan de vele mensen die hebben meegewerkt aan dit wetsvoorstel. Bij Nieuw Sociaal Contract wil ik Maurits de Lint niet vergeten.

Voorzitter. Het wetsvoorstel Provinciale inbesteding vervoerconcessies zelf kunnen we ideologisch benaderen, vanuit onze visie op de rol van de overheid, het bedrijfsleven, het middenveld, zo u wilt, en dat is zeker niet verkeerd in het huis van reflectie; misschien is dat ook wel gepast. Maar we moeten dit wetsvoorstel ook niet groter maken dan het is. In mijn ogen vult het de mogelijkheden voor provincies aan, zodat die worden zoals ze voor de grote steden al bestaan. Aan het begin van deze eeuw is bij de behandeling van de Wet personenvervoer 2000 deze mogelijkheid ook al genoemd. Zelf was ik als fractiemedewerker van een mooie middenpartij daarbij betrokken.

De reden om toen alleen de grote steden uit te zonderen was onder meer ingegeven door de grote complexiteit van het stadsvervoer. Denk aan de afstemming tussen de vervoerswijzen, bus, tram en metro. Twintig jaar later is de conclusie wel gerechtvaardigd dat ook de complexiteit van het openbaar vervoer in de provincies is toegenomen. Gevoegd bij de marktconcentratie, waar collega De Hoop zojuist over sprak, is het ook naar mijn mening niet meer dan logisch om nu met dit wetsvoorstel dit verschil op te

heffen en ook provincies de mogelijkheid te geven om het provinciaal vervoer zelf te organiseren. Het is een optie, niets meer en niets minder. Collega Van Langen-Visbeek zei ook al dat het in die zin meer een startpunt is en niet de finish. Het is een startpunt om een klein beetje regie bij de provincies te leggen als dat nodig is, in het geval de markt faalt.

Dan kom ik bij de beantwoording van een aantal vragen. Ik zal ingaan op een aantal overige vragen. Ik ga daar overigens mee beginnen, want ik denk dat die mooi aansluiten bij deze algemene inleiding. Dan wil ik iets zeggen over de financiën en over de marktwerking dan wel het marktfalen.

Ik begin met een vraag van mevrouw Van Aelst-den Uijl van de SP. Is dit nou inderdaad een einddoel van het verbeteren van het openbaar vervoer? Nou ja, dat is dus nadrukkelijk niet zo. Het is een startpunt. Het is niet de panacee voor het oplossen van alle problemen in het openbaar vervoer. Wat het wel is, is het terugleggen van een stuk regie, in die gevallen dat de markt duidelijk te geconcentreerd is en faalt. Dan is het goed dat de provincies die mogelijkheid krijgen. Ik zou daarbij ook graag willen aansluiten bij de woorden van de heer Rietkerk, met wie ik inderdaad een aantal wortels deel. Het is een keuzemogelijkheid, maar ook een stok achter de deur.

De heer Walenkamp vroeg ook — dat sluit daarop aan — hoe met dit initiatief de problemen met onrendabele lijnen worden opgelost. Nou, dat is niet veel anders dan in de huidige situatie. We moeten ons ook niet voorstellen dat met dit initiatief die problemen daadwerkelijk meteen worden opgelost. Het is wel zo dat de provincie zelf ook iets meer de regie kan voeren en op de bok zit. Als belangrijk middenbestuur, dichterbij de burger, weet het wat er moet gebeuren. Er zijn vandaag ook veel voorbeelden genoemd van waar het misgaat en mis is gegaan. Ik denk wel degelijk dat dit wetsvoorstel in die zin iets toe kan voegen aan de visie op onrendabele lijnen en de vertaalslag daarvan in het daadwerkelijke aanbod van openbaar vervoer.

Dan kom ik bij de heer Dessing. Hij vroeg hoe we moeten kijken naar de spanning in het huis van Thorbecke, om die naam vandaag nog maar eens in deze Kamer te noemen. Hoe zit het tussen de autonomie van provincies en een aantal eisen die misschien ook vanuit de rijksoverheid, zoals op het gebied van klimaat, worden opgelegd. Ik denk dat dit wetsvoorstel in de kern wel heel erg ziet op het huis van Thorbecke, op die subsidiariteit, op de juiste verantwoordelijkheden daar neerleggen waar ze horen. Het middenbestuur wordt hier gezien. We vertrouwen op de verantwoordelijkheid van de provincie om dit goed te kunnen doen. Het is dan zaak richting de rijksoverheid om beperkt te zijn in hoeveel strikte voorwaarden worden opgelegd. Er werd een voorbeeld genoemd op het gebied van klimaat. Dat is een bestuursakkoord. Provincies hebben zich daar zelf bij aangesloten. Het is niet juridisch afdwingbaar, zeg ik ook meer even in de richting van de heer Dessing. Het was een keuze die provincies zelf hebben gemaakt. Ik denk dat het belangrijk is dat, als we deze verantwoordelijkheid en dat vertrouwen uitspreken richting de provincie, we als Rijk terughoudend zijn met het opleggen van allerlei voorwaarden.

De heer **Dessing** (FVD):

Dank voor dit antwoord. Ik snap dat dit een afgewogen antwoord is. Als Forum voor Democratie erkennen we ook dat de provincies hun autonome keuze daarin zeker moeten nemen. Maar, alles afwegende, hebben we toch een concessiesystematiek. Daarin is het juist door die nationale en Europese regelgeving zo moeilijk geworden, dat alleen die grote conglomeraten er nog maar op in kunnen schrijven. Is dat dan wel afgewogen? Zijn die nationale of Europese wetgevingseisen, al dan niet juridisch afdwingbaar, niet te veel van het goede? Wordt het vertrouwen op het kunnen van de provincie niet heel erg moeilijk gemaakt?

De heer **Olger van Dijk**:

Ik begrijp die vraag, maar ik denk dat die bredere afwegingsvraag ten aanzien van de concessiesystematiek ook iets is voor de staatssecretaris. Die kan daar ook op reflecteren. In hoeverre is dat nog steeds in een goede verhouding? Ik kan me voorstellen dat we dat ook regulier doen in de Tweede Kamer. Daar kijken we natuurlijk ook naar alles wat er rondom busvervoer en concessies speelt. Ook deze vraag, die bredere vraag, is daar aan de orde. Maar ik wijs er in het kader van het initiatiefwetsvoorstel dat we vandaag aan de orde hebben in deze Kamer op dat dat niet uit hoeft te maken. We kunnen daar ook op reflecteren. In de basis zal dat daarin namelijk niets uitmaken.

De heer **Dessing** (FVD):

Een heel korte reactie. Ik snap inderdaad dat het an sich niet hoeft uit te maken, maar het feit dat we dit wetsvoorstel nu behandelen, komt door het feit dat die concessies nu niet worden ingevuld. Het heeft dus wel degelijk een oorzaak en een gevolg. Maar ik hoor heel graag van de staatssecretaris wat zijn analyse bij dit verhaal dan is. Dank u wel.

De heer **Olger van Dijk**:

Ik stel voor dat we dat inderdaad afwachten. Dan ga ik verder met de beantwoording van de vragen. Ik kom bij een andere vraag ...

De **voorzitter**:

Nee, want de heer Walenkamp heeft een interruptie.

De heer **Walenkamp** (Fractie-Walenkamp):

Ik heb even gewacht totdat het gegeven antwoord op mijn vraag misschien nog wat zou worden uitgediept. Staat u mij toe om toch nog iets te vragen over de onrendabele lijnen. Ik vind uw voorstel sympathiek. Ik zie ook wat er in Zeeland mis is gegaan en wat er in andere regio's echt nog fout dreigt te gaan. We zien in Zeeland wel 25 problemen met rituitval en met zeer, zeer dunbevolkte gebieden. Denkt u nou echt dat deze wet de enige en beste oplossing is om daar zo veel bushaltes en buslijnen terug te krijgen? Ik vraag daar enige serieuze reflectie op.

De heer **Olger van Dijk**:

Om kort te zijn: nee, dit is niet de panacee voor alle problemen en alle onrendabele lijnen. Het geeft wel een extra mogelijkheid aan de provincie. Het zit natuurlijk ook in de afbakening van concessiegebieden. Als het mag, maak ik een vergelijking met de aanbesteding van het bootvervoer naar de eilanden. Daar is een concessiegebied met Terschel-

ling en Vlieland en met Ameland en Schiermonnikoog. De lijn naar Ameland is veel dikker en rendabeler dan die naar Schiermonnikoog, maar dat wordt in één concessie aangeboden. De staatssecretaris weet daar heel veel van, want die is daar ook heel druk mee bezig geweest de laatste weken. Hij kan daar wellicht ook nog wat over zeggen. Dat zou natuurlijk ook kunnen opgeld doen voor provincies. Dat maakt feitelijk dus ook niet uit voor deze initiatiefwet. Het geeft de provincie wel de mogelijkheid om te zeggen: ik ga dat zelf aanbesteden. Als ik de heer Walenkamp goed heb begrepen, ziet hij het als risico dat vooral de onrendabele lijnen worden afgewenteld op de provincies. Ik had ook nog de vraag of de provincies dan niet vooral als pinbetaling worden gezien, om daar geld op te kunnen halen. Ik heb net beschreven dat dat dus niet het geval hoeft te zijn, omdat je ook in de concessieafbakening zowel rendabele als onrendabele lijnen zou kunnen hebben.

De heer **Walenkamp** (Fractie-Walenkamp):

Dank voor het serieuze antwoord. Als u de problemen serieus neemt, zouden we dan niet, om juist ook creatiever te kijken, meer oplossingen moeten zoeken in de nieuwe pps-constructies en juist meer in plaats van minder samenwerking moeten toelaten?

De heer **Olger van Dijk**:

Collega De Hoop heeft ook al aangegeven dat wij niet bestrijden dat de systematiek van openbaar aanbesteden van het openbaar vervoer goed kan werken. Dit moet ook vooral gezien worden als een aanvulling op waar de markt niet goed werkt. Er is ook wel degelijk in de wetenschappelijke literatuur aangetoond dat het tot suboptimale oplossingen leidt op het moment dat de marktconcentratie groot wordt, met name in de meer landelijke gebieden. Dit wetsvoorstel wil juist in die gevallen een extra mogelijkheid geven aan provincies.

Dan ga ik verder met een vraag van mevrouw Van Aelsteden Uijl. Als het ov-bedrijf is opgericht en goed draait en de markt zou het weer willen overnemen, moet het dan ook terug naar de markt? Het antwoord is: nee, dat moet niet. Dat blijft een bestuurlijke afweging voor Provinciale Staten en Gedeputeerde Staten. De provinciale volksvertegenwoordigers en bestuurders bepalen gezamenlijk of zij dan alsnog tot aanbesteding overgaan. Ik denk dat dat niet in de lijn der rede ligt als dat bedrijf goed functioneert. Er moet natuurlijk worden voldaan aan de vereisten van de PSO-verordening.

Het is misschien ook goed om hier nog eens te memoreren dat dat toezichthouder, de ACM, ook blijvend de prestaties zal moeten vergelijken. Er is dus wel degelijk een soort toets voor de vraag in hoeverre de prestaties goed zijn, ook in de gevallen dat er langjarig een provinciaal ov-bedrijf zou zijn. Dat leidt natuurlijk uiteindelijk in het gremium waar het thuishoort, namelijk de Staten in overleg met Gedeputeerde Staten, tot de vraag of dat tot een andere beslissing zou moeten leiden. Maar in principe kan het ov-bedrijf dan ook blijven.

Dan kom ik bij een vraag van mevrouw Thijssen naar aanleiding van de motie-Grinwis/Stoffer. In hoeverre heeft het ministerie al de interesse gepeild? Wat is de stand van zaken? De heer Rietkerk vroeg ook al naar de behoeften van provincies. We hebben uit de beantwoording van de

staatssecretaris begrepen dat hij dat in het eerste kwartaal van 2026 zal gaan bespreken met de provincies in het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad. Misschien is het ook wel goed om hier op te merken dat wij zelf hebben gehoord dat vele provincies hebben aangegeven dat ze deze mogelijkheid wel heel graag willen hebben. Ik merkte dat een aantal sprekers dat ook aangaven in de eerste termijn.

Misschien concreet twee voorbeelden. De provincie Utrecht heeft in november 2024 een brief aan toenmalig staatssecretaris Jansen geschreven, waarin ook zij aangaven behoefte te hebben aan die optie. Het tweede voorbeeld is de provincie Limburg, die in de internetconsultatie van dit wetsvoorstel heeft gevraagd om nader te verduidelijken dat dit wetsvoorstel ook inbesteding mogelijk maakt bij multimodale vervoersconcessies. Aangegeven werd dat dit in deze casus van de provincie Limburg relevant zou kunnen zijn. Daaruit bleek ook een zekere interesse in dit initiatiefwetsvoorstel.

Dan kom ik bij het blokje financiering en een vraag van mevrouw Thijssen. De vraag aan de initiatiefnemers is of wij verwachten dat inbesteding leidt tot meer winst, die vervolgens geherinvesteerd kan worden in het openbaar vervoer, of dat de winst misschien juist wel minder wordt. Hoe zien wij die winst-verliesrekening? Het lijkt mij goed om hier op te merken dat dat niet de hoofdreden is van dit initiatiefwetsvoorstel. Het gaat ons echt erom die optie te kunnen bieden in gevallen waarin de markt niet tot goede oplossingen komt.

Er is ook wetenschappelijk onderzoek gedaan naar de kostenefficiëntie van de vorm van aanbesteding waarvoor je kiest. Kun je daar iets over zeggen? De onderzoeken die wij in onze memorie van toelichting hebben aangehaald, zeggen eigenlijk: zo kun je het niet zeggen. Het is niet per se meer of minder. Op basis van het onderzoek van de eerste jaren en van vergelijkingen neigen de onderzoekers er zelf naar dat inbesteding bijna altijd meer op per euro oplevert dan een gewone aanbesteding. Ik denk wel dat je goed moet kijken naar hoeveel marktpartijen er zijn. Wij willen in ieder geval niet betogen dat het extra geld gaat opleveren dat je vervolgens weer in ov of reizigerskilometers terug gaat zien. Nogmaals, dat is niet de hoofdreden van dit wetsvoorstel.

Natuurlijk kun je een aantal dingen noemen die positief zouden kunnen werken. Het winstoogmerk is er niet voor provincies, terwijl dat voor bedrijven natuurlijk wel geldt: die aandeelhouders zullen euro's terug willen zien voor elke geïnvesteerde euro. Dat heb je als provincie niet. Dat spreekt op zichzelf voor zich, maar het is een pluspunt. Je zou ook als pluspunt kunnen zeggen: als je meerjarig de zaken in beheer houdt, heb je ook niet met schokken te maken. Er gaan immers ook kosten mee gepaard als je van het ene bedrijf naar het andere gaat. Dat werkt dus allemaal positief uit, kun je zeggen. Aan de andere kant is het zo dat je aanloopkosten hebt. Je moet een bedrijf gaan opstarten. Zo moet je dat wegen, en het een valt misschien weg tegen het ander.

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

Het maakt uw antwoord wat langer, maar ik wil er toch even op ingaan: het gaat natuurlijk ook om alle extra kosten die erbij komen. Als zo'n provinciaal bedrijf moet worden

opgestart, zijn er opstartkosten. Er is krapte op de arbeidsmarkt, noem het allemaal maar op. Het zal vaak gaan om kleinere provincies met minder inwoners, die ook al minder geld hebben. Vandaar dat ik even wilde vragen: zie je dat in? Aan het eind van je antwoord kwam je erop terug, maar misschien wil je daar nog iets over zeggen.

De heer Olger van Dijk:

Dank voor die vraag. Ja, het is misschien wel goed om daar nog iets over te zeggen. In principe lijkt het mij logisch dat een provincie een groot deel van het personeel en ook het materieel overneemt, zeker als daar al steviger in is geïnvesteerd. Die schok zou je dan dus minder hebben. Blijft staan dat je een bedrijf zult moeten oprichten met alle daartoe benodigde expertise, en daar zullen natuurlijk veel aanloopkosten mee gemoeid zijn.

Mevrouw Thijssen (GroenLinks-PvdA):

Dank u wel voor de beantwoording. Ik snap heel goed dat het niet een doel is van deze wet. Dat was ook niet hoe ik mijn vraag had ingeleed. Sterker nog, ik zei er ook bij: zelfs als het tot hogere kosten kan leiden, kan het nog steeds de moeite waard zijn. Mijn vraag ging veel meer over het feit dat de inzichten hierin een overweging kunnen zijn voor provincies om daar wel of niet toe over te willen gaan. Uit uw antwoord maak ik op dat er veel hypothesen zijn te maken, dat het die kant uit kan gaan of de andere. Klopt het dat er eigenlijk nog geen goede inzichten zijn en dat het nog aan onderzoek ontbreekt?

De heer Olger van Dijk:

Dat was inderdaad een andere vraag die ik nog wilde beantwoorden. Die vraag is ook door de staatssecretaris beantwoord. Het is heel lastig om in te schatten hoeveel miljoenen dat in eerste instantie zou kosten, ook omdat elke situatie weer anders is. Ik denk wel dat het heel belangrijk is — ik denk dat de staatssecretaris daar zo ook iets over zal zeggen — dat op het moment dat provincies deze opties serieus gaan overwegen, ze daar ook een serieuze onderbouwing en een businesscase bij leveren en dit goed in kaart gaan brengen. Ik kan me goed voorstellen dat het per provincie en per regio nog weleens zou kunnen verschillen. Dus alles staat of valt daarbij. Daar is al wat over gezegd. Wij hebben zelf bij de behandeling in de Tweede Kamer gezegd dat een marktverkenning er onderdeel van uit zal moeten maken, maar ook een goede businesscase om als provincie goed te kijken hoe dat eruit kan zien. Dat plaatje moet je vervolgens, zou ik tegen de provincies willen zeggen, met je Staten bespreken om tot een afgewogen keuze te komen.

Mevrouw Thijssen (GroenLinks-PvdA):

Ik snap dat het dan per geval moet worden bekeken. Maar is het ook niet een idee om alvast een soort voorbereidend onderzoek te doen, meer in algemene zin, dus dat er niet per provincie gekeken wordt op het moment dat het dreigt, maar dat we nu dit soort inzichten al kunnen meenemen en er meer over bekend is? Is het interessant om zo'n onderzoek te laten doen?

De heer Olger van Dijk:

Dat vind ik een interessante suggestie. Ik zou het graag aan de uitvoerder — dat is de staatssecretaris — laten, als deze wet hopelijk zo dadelijk wordt aangenomen, om dat mee te nemen in dat overleg, het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad.

Voorzitter, ik ga door met de beantwoording. Ook de heer Holterhues heeft gevraagd naar de kosteninschatting waar we zojuist over spraken, net als de heer Walenkamp. Ik heb net al aangegeven, zoals de staatssecretaris ook zelf heeft geschreven aan deze Kamer, dat het op dit moment niet mogelijk is om daar een inschatting van te maken en dat dit van vele factoren afhankelijk is, die ook verschillen per provincie. Het is natuurlijk ook afhankelijk van de keuzes die de provincie zelf zal willen maken. Natuurlijk zijn er wel eenmalig kosten verbonden aan de oprichting van dat provinciale ov-bedrijf.

Ook de heer Rietkerk vroeg naar de financiële effecten. Dat houdt er natuurlijk een beetje verband mee. De vraag is inderdaad uiteindelijk of het voordeliger is of niet. Daar ben ik zojuist op ingegaan. Er is natuurlijk al ervaring in de grote steden, waar de investering al vele jaren praktijk is. Zij geven aan dat zij denken dat dit een kosteneffectieve manier is om het aan te bieden. Ik wijs er nog even op dat de provincie Utrecht zelf de eigen afweging maakt om het wel aan de markt te laten. Overigens is dat denk ik meteen een argument. Er werd in de eerste termijn gevraagd in hoeverre het partijen afschrikt. Nou, Utrecht laat zien dat dat niet het geval is. Want die hebben die mogelijkheid, maar daar zijn voldoende marktpartijen die zeggen: we zijn geïnteresseerd en wij bieden dat gewoon aan. Uiteindelijk denk ik dat alles valt of staat met een zorgvuldige invoering. Dat is weer de uitvoering van de motie-Grinwis/Stoffer. Daarbij is het natuurlijk belangrijk — dat is het tweede element van die motie — om te organiseren en te stimuleren dat er kennisuitwisseling is tussen geïnteresseerde provincies en daarbij ook te zorgen dat er een zorgvuldige implementatie zal zijn van de wet.

De heer Van der Goot vroeg nog specifiek: als het zo is dat er middelen mee verbonden zijn, heeft de provincie die middelen dan ook wel? Wij denken dat vooral het oprichten van een vervoersbedrijf een lastige fase is met een aanzienlijke aanloopkosten. Daar zal ook goed onderzoek naar moeten worden gedaan. Het moet natuurlijk worden betrokken bij een veel bredere businesscase met een looptijd, om daar heel goed zicht op te krijgen.

Dan kom ik meer specifiek op het blokje marktfalen en marktwerking. Dat is natuurlijk een onderdeel van de discussie over financiën. De heer Rietkerk vroeg naar de effecten: kan het voordeliger zijn of niet? Zoals ik net al aangaf, valt of staat alles bij een goede onderbouwing en een businesscase in de fase richting de oprichting van een ov-bedrijf. Daarbij vinden we ook nadrukkelijk dat die markt goed verkend moet worden. Dat moet in die onderbouwing worden meegenomen. Is het inderdaad zo dat er weinig marktpartijen zijn die tot een goed aanbod kunnen komen? Dat zal dan ook moeten leiden tot een goede onderbouwing in die gevallen waar dat niet het geval is en uiteindelijk tot een businesscase die kan leiden tot een beslissing om daadwerkelijk een ov-bedrijf op te richten.

Dan was de vraag van de heer Hartog en mevrouw Thijssen hoe die investering nou in dat plaatje past met het deelver-

voer, zoals fietsen, scooters et cetera en hoe we die Mobility as a Service, MaaS, in dit kader zien. Het is goed om hier ook op te merken dat dat op dit moment eigenlijk nooit wordt meegenomen in de aanbestedingen en dat dat apart wordt georganiseerd. Als dit nu gegund wordt, is het dus deelvervoer op een andere manier. Dat betekent ook dat dit initiatiefwetsvoorstel hier niet zo veel aan gaat veranderen. Hooguit geldt ook hiervoor weer dat er meer regie vanuit de provincie op te voeren is en dat er dus ook goed voor wordt gezorgd dat die aansluiting op die vormen van deelvervoer er zal zijn. Ik ga er ook van uit dat dat vanuit de provincie in die gevallen ook heel goed zal worden vormgegeven.

Voorzitter. Dan kom ik aan het einde van mijn beantwoording.

De voorzitter:

Maar de heer Hartog heeft nog een interruptie.

De heer Hartog (Volt):

Op dit laatste punt heb ik toch nog een vraag. Ik begrijp dat dat ook bij aanbesteding geldt, maar in dit wetsvoorstel wordt het een bedrijf dat inbesteding doet expliciet verboden om ook commerciële diensten aan te bieden. Mijn vraag is dus hoe dat dan gaat werken. Mag zo'n bedrijf wel op commerciële basis ov-fietsen aanbieden als daar apart een tender voor wordt uitgeschreven? Of wordt dat dan eigenlijk door deze wet absoluut niet meer mogelijk, omdat het onderdeel is van een inbesteding? Dat was eigenlijk de specifieke vraag.

De heer Olger van Dijk:

Deze wet verandert die systematiek in die zin niet. Ik wijs er alleen nogmaals op dat dat er op dit moment vaak buiten wordt gehouden en dat het dus bredere aanbieders zijn die daar nu op inschrijven. Ik denk dat het heel goed is om ook te kijken naar de huidige situatie waarin dus wordt aanbesteed. Als in die gevallen dadelijk blijkt dat die markt inderdaad geconcentreerd is en niet leidt tot een aanbod, en als de provincie zegt daartoe over te gaan, zal de keuze worden gemaakt om ook dat busvervoer aan te bieden. Ik ga ervan uit dat dat deelvervoer dan daarbuiten is. De mogelijkheden om dat mee te nemen zijn er wel — dat sluit het niet uit — maar op dit moment wordt het eigenlijk anders georganiseerd.

De heer Hartog (Volt):

Misschien kan het toch iets specifieker. Ik begrijp dat het een gescheiden verhaal is, maar bij aanbesteders is er geen uitsluiting. Die mogen alles doen wat ze willen, want het zijn gewoon commerciële bedrijven. In dit geval, als er dan voor inbesteding wordt gekozen, staat er: u mag geen commerciële diensten aanbieden. De vraag is dan: is dat binnen het terrein waar die inbesteding over gaat of is dat op enig ander commercieel terrein? Ik hoop dat die vraag duidelijk is. Dus word je dan helemaal uitgesloten omdat je een zijtak hebt die wel commercieel actief is?

De heer Olger van Dijk:

Nogmaals, ik denk dat dat niet voor de hand ligt. Het lijkt me goed om dit in de verdere uitvoering, zoals de staatsse-

cretaris ook al heeft toegezegd, met de bedrijven te verduidelijken, want ik denk dat die vraag breder zou kunnen leven.

De heer Walenkamp (Fractie-Walenkamp):

Ik zou toch wat meer duidelijkheid willen hebben over de mogelijke financiële nadelen, de risico's. U schetst een prachtig beeld van alle mogelijkheden en zegt dat het allemaal naast elkaar kan, maar kijkend naar de handhaafbaarheid en de mogelijke financiële risico's vrees ik toch ook dat een bedrijf dat door de provincie gerund wordt een financieel fiasco wordt, en dat er afspraken worden aangegaan en toezeggingen worden gedaan via de Provinciale Staten. Dan denk ik: weet u wel waar u aan begint? Ik heb in mijn eerste termijn expliciet gevraagd: heeft u daar enige duiding van of enig onderzoek naar? Neem me niet kwalijk, maar ik hoor dat er toch nog veel onderzoek moet plaatsvinden en dat er geen cijfers over bekend zijn. Dan denk ik: moeten we dit dan wel willen? Ik denk dat vooral nu na de interruptie van collega Hartog van Volt blijkt dat de mogelijkheden om daarnaast nog op andere manieren iets te verdienen vrij beperkt zijn. Dus er ligt echt een financieel risico bij de provincie. Graag uw reflectie hierop.

De heer Olger van Dijk:

Dank voor deze vraag. Ik neem de gelegenheid om ook uit te spreken dat wij natuurlijk het volste vertrouwen hebben in dat middenbestuur, in de provincie, om die afweging te maken. Ik wijs er ook wel graag op dat de provincie wel degelijk nu al — velen van de aanwezigen hier hebben daar natuurlijk ervaring mee — ervaring heeft met uitvoeringsdiensten, met zelf organiseren, en de kennis heeft om dat goed te doen. In het geval van het openbaar vervoer heeft het IPO een belangrijke rol in het komen tot die kennisuitwisseling. De staatssecretaris heeft ook aangegeven dat na aanneming van ons initiatiefwetsvoorstel een stap verder te willen brengen, zodat de provincie zelf ook een goede risicoweging kan maken bij het inbesteden, als ze die keuze zou willen maken. Ik denk dat het uiteindelijk ook een kwestie is van de autonomie van die overheidslaag, van dat middenbestuur, om als bestuur, als Gedeputeerde Staten met de Provinciale Staten, met een goede onderbouwing, met een goede businesscase, met een goede afweging van die risico's, en met de kennis en ervaring die aanwezig is bij andere partijen in het IPO, tot die keuze te komen.

De heer Walenkamp (Fractie-Walenkamp):

Ik maak me toch zorgen. Waar beginnen we aan? Ik heb in de voorbereidende stukken en ook nu in het debat niet gehoord dat u bewust niet een bepaalde rem, controle of sturing heeft willen opnemen of dat u dat onderzocht heeft. Zou u in de uitwerking, in de sturing, wellicht nog wat duiding willen geven over hoe u de financiële risico's in beeld gaat brengen en hoe u gaat voorkomen dat het een fiasco wordt?

De heer Olger van Dijk:

Ik denk dat het goed is om uit te spreken dat wij als initiatiefnemers het volste vertrouwen hebben in de provincies als middenbestuur, als bestuur dat een goede afweging kan maken en daar verantwoording over kan afleggen aan de volksvertegenwoordiging. Ik denk dat het belangrijk is

om dat hier uit te spreken. Het is de verantwoordelijkheid van de provincies om een inschatting te maken.

Wij hebben de staatssecretaris gevraagd om dat goed voor te bereiden in de fase na aanneming van dit initiatiefwetsvoorstel. Die vraag is ook vanuit de Tweede Kamer naar voren gekomen bij de behandeling. De staatssecretaris heeft ook aangegeven dat hij die ondersteuning voor een deel kan bieden en dat hij dat gesprek zal aangaan. Hij zal daar wellicht zo dadelijk nog op ingaan. Ik denk dat we vanuit daar tot een verdere verduidelijking moeten komen. Ik kan me goed voorstellen dat er iets van een handreiking zal worden ontwikkeld voor de provincies die dit pad op willen gaan, in de zin van: "Waar moet ik aan denken? Hoe maak ik een goede inschatting en hoe zorg ik ervoor dat ik een goede vergelijking kan maken?" Op die manier kan daar uiteindelijk, als het voorstel wordt neergelegd bij de Provinciale Staten, een goed gesprek over plaatsvinden.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Van Dijk. Dan geef ik nu graag het woord aan de staatssecretaris.

Staatssecretaris Aartsen:

Dank u wel, voorzitter. Dank voor het feit dat ik hier vandaag mag zijn voor dit initiatiefwetsvoorstel. Dank aan de initiatiefnemers. Mijn complimenten aan hen. Ik zei het in de Tweede Kamer ook al: mijn complimenten aan de medewerkers en aan alle mensen die hier hard aan hebben gewerkt, zowel vanuit de fracties als vanuit ons departement. Het blijft altijd bijzonder om het instrument van het initiatiefwetsvoorstel daadwerkelijk voor je te hebben. Nogmaals mijn complimenten daarvoor. Ik sta hier vooral in mijn adviserende rol namens het kabinet. Uiteindelijk ligt de afweging bij uw Kamer. Ik zal mijn best doen om vandaag een aantal vragen te beantwoorden en om u een aantal nuanceringen en overwegingen mee te geven.

Voorzitter. De eerste vraag die ik zal behandelen, is: hoe gaat het met het openbaar vervoer? Ik weet niet of u de uitgebreide of de korte versie wilt. Ik zal mij in de korte versie richten op het onderdeel dat raakt aan het deel van dit initiatiefwetsvoorstel en aan de probleemanalyse die daarin is geschetst. Ik denk dat het stelsel dat we hebben op zichzelf goed functioneert. Dat blijkt ook uit onderzoeken die we in het verleden hebben laten doen. De aanbestedingen hebben geleid tot meer verbindingen, tot een hogere frequentie, tot moderner materieel en tot een hogere reizigersvredenheid. Dat gezegd hebbende zijn er natuurlijk altijd aandachtspunten waar we goed naar moeten kijken. Dat is ook de probleemanalyse die hier wordt gesteld. Daarin worden een aantal zaken genoemd. De tariefstijgingen zijn daar een van, maar ik noem vooral ook de verminderde dienstverlening in het regionaal openbaar vervoer. Denk ook aan de problemen met hogere kosten en lagere reizigersopbrengsten, die hier vaak een rol in spelen. Dat is onderdeel van de probleemanalyse.

Het kabinet heeft al aangegeven dat de probleemanalyse op zichzelf klopt, maar dat wij geen link zien met het wetsvoorstel dat hier voorligt. Het maakt voor deze probleemstelling namelijk niet uit of het gaat om een aanbestede of een inbestede partij. Ik zal daar zo nog wat dieper op ingaan. De problemen zullen blijven bestaan. Er is geen link te vinden met de marktwerking of met structureel marktfalen.

Het maakt niet uit of het een publieke of private partij is. Uiteindelijk liggen er andere zaken aan ten grondslag. Het zit in een stukje publieke regie. Welke keuzes maak je als provinciale overheid? Want die verleent in dit geval de concessie. Als staatssecretaris mag ik zelf, ten aanzien van de Friese Waddenveren, ervaren hoe ingewikkeld het is om dit als concessieverlener te doen. Uiteindelijk is het ook een kwestie van geld hoe je zaken inricht. Die twee zaken zijn onderdeel van de probleemanalyse, waar ik zo nog wel wat meer over zou willen zeggen.

Mevrouw Van Langen-Visbeek (BBB):

Ik hoor de staatssecretaris vragen: gaat het dan om de keuze tussen aanbesteden of inbesteden? Maar gaat het niet gewoon om de keuze tussen inbesteden of geen keuze, dus dat er nog een keuze is?

Staatssecretaris Aartsen:

Nee, want we hebben de afgelopen 30 jaar heel veel concessies voorbij zien komen. Er werd hierover een aantal keren in de meervoudsvorm gesproken. Ik denk dat het goed is om te vermelden dat er nu sprake is geweest van één keer een concessie waar het niet goed is gegaan, namelijk in het geval van Zeeland. Die heeft zichzelf overigens weer gecorrigeerd. Er is op dit moment sprake van een concessie die wel loopt.

Mevrouw Van Langen-Visbeek (BBB):

U geeft het voorbeeld van Zeeland. Dat is ook mede een aanleiding hiertoe. Als het één keer gebeurt, dan kan het ook vaker gebeuren. Maar we hebben ook een verschralling gezien van het openbaar vervoer.

Staatssecretaris Aartsen:

Dank voor deze opmerking. Dat was eigenlijk het volgende punt. Mijn stelling is dus dat die verschralling niet te maken heeft met marktfalen. Het is ook geen kwestie van inbesteden of aanbesteden. Uiteindelijk heeft het te maken met publieke keuzes, sturing vanuit bijvoorbeeld de provinciale overheden, en is het een kwestie van hoeveel geld je eraan uit geeft. Als u het goed vindt, zal ik daar verder op ingaan.

Mevrouw Van Langen-Visbeek (BBB):

Ik wacht uw betoog af. Dank u.

Staatssecretaris Aartsen:

Ja, precies. Anders moet u zo lang staan. Dat is ook zo lullig.

Voorzitter. Het gaat uiteindelijk om die publieke keuzes. Waar stuur je nou op? We hebben een aantal voorbeelden gehoord, ook het voorbeeld van het verzorgingstehuis en de bushalte. Uiteindelijk is het dus een keuze van een provinciale overheid om dat wel of niet te doen. Ik doel dan op de afname van het aantal bushaltes. Je kunt in één dorp één bushalte hebben of je kunt er dertien hebben. Allebei heeft het voor- en nadelen. Als je een dorp hebt met één bushalte, dan is het voordeel namelijk dat je heel snel bijvoorbeeld bij het dichtstbijzijnde treinstation bent. Een bus hoeft namelijk maar één keer te stoppen in ieder dorp. Je bent dus heel snel op bijvoorbeeld een centraal gelegen treinstation, want de reistijd is heel kort. Het heeft ook een

nadeel. Dat is ook een aantal keer genoemd. De bushalte is verder weg gelegen voor mensen. Je kunt ervoor kiezen om te zeggen: we willen in een dorp dertien bushaltes. Dat heeft als voordeel dat er heel dichtbij een bushalte is, maar heeft wel als nadeel dat die bus eerst langs dertien bushaltes moet voordat die uiteindelijk bij het centraal gelegen treinstation aankomt. Dat is een politieke publieke keuze, in dit geval van een provinciale overheid: wat vindt die belangrijk? Een snelle bus met een korte reistijd, maar met een langere reisafstand tot een bushalte? Of veel bushaltes dicht bij de woning, maar wel met een langere reistijd? Daarbij maakt het niet heel veel uit of het een publieke taak is of dat het een private partij is die dat uitvoert. Uiteindelijk is de sturing belegd bij de concessieverlener. Die bepaalt uiteindelijk hoe dat zit. Je hebt dus ook ruimte als provinciale overheid, als concessieverlener, om daarop te sturen. Je kunt kiezen om de tarieven laag te houden. Dat zien we bijvoorbeeld in Noord-Holland. Ik maak nogmaals de vergelijking met mijn rol als staatssecretaris om op de Friese Waddenveren te mogen sturen. Dan heb je dus precies die balans. Dan stuur je dus op tarieven, maar dan zal er aan de andere kant toch ergens ... Het zal immers uit de lengte of de breedte moeten komen. Je kunt ook sturen op dienstverlening. Dat gebeurt ook: dan stuur je op frequentie, op bereikbaarheid, op hoe snel je bij een bushalte kunt zijn. Je kunt sturen op integratie met bijvoorbeeld treinen, door dicht bij de treinverbindingen te zitten. Je kunt er ook voor kiezen om zelf de regie naar je toe te trekken. Dat hebben we in Drenthe en Groningen gezien, waar de dienstregeling wordt voorgeschreven. Ook dat heeft weer voordelen én nadelen. Of je kunt bijvoorbeeld kiezen voor kwaliteit van het productaanbod of duurzaamheidseisen in zo'n concessie opnemen. Uiteindelijk zijn dat allemaal politieke keuzes en zal het één altijd een beetje in de rek moeten zitten ten opzichte van de andere kant. Of het nou een publieke organisatie of een private organisatie is: zolang dat geld hetzelfde is, is die publieke sturing een kwestie van politieke keuzes die je met elkaar maakt.

Voorzitter. Dat brengt mij bij het andere punt, namelijk het publieke geld dat wij overhebben in het regionaal openbaar vervoer en de financieringssystematiek die wij hebben georganiseerd.

Mevrouw Thijssen (GroenLinks-PvdA):

Ik zat even goed te luisteren. Ik denk dat ik het toch niet helemaal eens ben met de staatssecretaris en dat komt omdat deze markt niet perfect is. Er is namelijk sprake van oligopolie. In dat geval is de balans die wordt beschreven disfunctioneel. Als overheid heb je dus minder te sturen, omdat er ook gewoon veel minder aanbieders zijn. Er is ook een verstoring in het evenwicht tussen beide en dat wordt nog eens versterkt door het component gebrek aan middelen vanuit de provinciale overheid, wat nog terecht werd aangehaald. Ik zou graag nog een reflectie willen op de vraag of dit betoog standhoudt in zo'n disfunctionele markt, in zo'n oligopolie.

Staatssecretaris Aartsen:

Ja, omdat je natuurlijk kunt zorgen voor marktspanning. Het kan aantrekkelijk worden om zo'n bus te rijden. Uiteindelijk zijn dat ook allemaal keuzes die je daarin maakt. We zien gelukkig ook nog steeds dat de markt bloeit op een positieve manier. Die markt is er dus wel degelijk. Je kunt zeggen dat het een oligopolie is, zeker. Je kunt ook zeggen

... Ik ben het woord even kwijt; excuus, voorzitter. "Consolidatie", dank u wel, dat woord zocht ik. Consolidatie dus, waardoor je ook weer kennis en kunde krijgt, en waardoor in bepaalde gebieden dingen beter op elkaar aansluiten; niet alleen busvervoer, maar ook treinvervoer, dingen op elkaar laten aansluiten, inventieve producten op de markt brengen wat betreft tickets et cetera, et cetera.

Er zijn ook voordelen, zeg ik dan maar even. Vandaar dat mijn punt ook is — en dat is het betoog dat ik ook in de Tweede Kamer heb gehouden — dat we niet een enorme ideologische strijd moeten voeren waarbij dan ofwel de markt alles 100% doet ofwel de overheid. Ik zal zo terugkomen op de toezegging over de evaluatie van de Wet personenvervoer 2000. Ik zie dat er soms zeker ook marktfalen is. Geen structureel marktfalen, maar we zien wel marktfalen op een aantal terreinen. Aan de andere kant is ook weer niet zo dat alles wat de overheid aanraakt automatisch in goud verandert. Ik denk dat we juist in die balans der dingen moeten kijken hoe we wat kunnen verbeteren. Ik denk dat je dat moet zoeken in scherpere publieke regie. Dat kan op dit moment al voldoen — dan moet je dat wel doen, maar het kan wel — en dat je ook naar de financierbaarheid en de betaalbaarheid van het openbaarvervoersysteem zal moeten kijken.

Voorzitter, ik zal er zo wat meer over zeggen, maar we zien wel — publiek geld, het studenten-ov — dat de middelen onder druk staan. Er is sprake van een enorme versnippering van de financierbaarheid. We hebben allerlei wensen en daar zal ook een prijskaartje aan hangen. We moeten er, denk ik, ook eerlijk over zijn dat als je het budget niet aanpast en het laat zoals het nu is, er automatisch een verschraling komt. Wij indexeren het budget op basis van inflatie. Het grootste deel voor het regionaal openbaar vervoer gaat op aan kosten voor personeel, voor medewerkers. In de afgelopen 25 jaar zijn de cao-lonen geloof ik achttien keer hoger geweest dan de inflatie. Als je die koppeling niet maakt en de personeelskosten harder stijgen dan de indexatie van het budget, komt er automatisch spanning op het budget. Ik zal zo nog wat meer zeggen over de betaalbaarheidsstudie die ik al heb toegezegd in de Tweede Kamer. Daarin zal ook hiernaar gekeken moeten worden. In ons stelsel staat de financierbaarheid van het openbaar vervoer op dit moment onder druk. Ik heb het initiatief genomen om dit te laten onderzoeken, zodat het toekomstige kabinet wat bouwstenen heeft. Dit zit in een ander mapje, voorzitter.

De heer Hartog vroeg of de invoering van inbesteding marktverstoring met zich mee heeft gebracht. Dat risico zit er natuurlijk wel in. Als je meer gaat investeren, krijg je uiteindelijk een kleinere markt, waardoor er wel een risico ontstaat. Provincies zullen dat ook in acht moeten nemen.

De heer Meijer vroeg of ik bereid ben om de Wet personenvervoer 2000 na 25 jaar te actualiseren. Ik denk dat dat verstandig is, gelet op de discussie en de ontwikkelingen in de markt. We hebben gezien dat corona een gamechanger is geweest wat betreft het gebruik van het openbaar vervoer. Dat heeft ook iets gedaan met de financierbaarheid ervan. We zien daarnaast allerlei innovaties en bijvoorbeeld ook publieke mobiliteit. Er rijden in een aantal provincies met publiek gefinancierd geld heel veel busjes rond. Het is goed om dat te actualiseren. Dat zeg ik dan ook graag toe aan het lid Meijer.

Dan werd er nog gevraagd hoe de investering past in het plaatje van deeltvervoer. In beginsel staat dat los van elkaar. Er was net ook al een interruptiedebat met het Tweede Kamerlid Van Dijk. Een partij wordt niet toegestaan om commerciële activiteiten buiten het gebied te ontplooiën. Binnen het gebied is het natuurlijk wel mogelijk, zonder dat er sprake zal zijn — daar komt de spanning vandaan — van oneerlijke concurrentie of staatssteun. Ik zal er zo nog wat over zeggen naar aanleiding van de risico's van dit wetsvoorstel, de juridische risico's. Ik heb regelmatig een rechtszaak aan mijn broek hangen als het gaat om de treinconcessie en staatssteun daaromtrent. Dat is altijd een spannend onderdeel. Als provincies deze stap nemen, zullen ze zich dus ook daarvan moeten vergewissen. Dat ten aanzien van het algemene blok over dit wetsvoorstel.

Dan zal ik eerst de betaalbaarheid doen. Daar heb ik net al een aantal dingen over gezegd. Ik zei al dat de financierbaarheid en de betaalbaarheid voor zowel de reiziger als de overheid onder druk staan. Dat komt aan de ene kant door het publieke geld. Ik noemde net al het systeem waarbij je ziet dat er door de inflatiekoppeling en de lonenkoppeling automatisch spanning ontstaat op dat budget. Maar we zien ook een enorm versnipperd budget als het gaat om de publieke middelen. We hebben zelfs als IenW een BDU-uitkering voor de grootstedelijke regio's, een brede doeluitkering voor het openbaar vervoer. We hebben daar een pittige discussie over gehad. Ik heb het zelf een bestuurlijk foutje genoemd dat in de verlaging van de SPUK's met 10% onbedoeld ook de BDU zat. Dat is helaas niet gecorrigeerd, maar ik ben heel blij en trots dat we in deze begroting in ieder geval hebben kunnen zorgen dat voor het komend jaar en voor een gedeelte van het jaar daarop die bezuiniging niet structureel is ingeboekt, omdat ik dat niet passend vond bij het karakter van een demissionair kabinet. Daarmee bied ik de mogelijkheid aan een toekomstig kabinet om dat probleem hopelijk structureel op te lossen. Maar dat moet dan nog wel gebeuren.

We zien een versnippering. We hebben natuurlijk een Provinciefonds daar voor een gedeelte langs lopen, maar ook het studenten-ov is daar zo'n onderdeel van, dat weer via het ministerie van OCW loopt. Dan hebben we nog publieke middelen die bijvoorbeeld vanuit de zorg lopen en via het leerlingenvervoer. Dat is ook geld voor mobiliteit en dat vindt ook plaats in een bepaald gebied, maar is weer helemaal versnipperd ten opzichte van het deel dat ik mag beheren. We zien de reizigersgelden onder druk staan sinds corona. Ook het studenten-ov is ingewikkeld georganiseerd. Er werd net gezegd: u bezuinigt op het studenten-ov. Nee, wij bezuinigen niet op het studenten-ov. Wij betalen per gereisde student. Als er minder studenten reizen, gaat er dus minder geld, in dit geval van het ministerie van OCW, naar de vervoerders. Wij bezuinigen dus niet. Als er meer studenten reizen, krijgen ze meer geld. Als er minder studenten reizen, krijgen ze minder geld. Maar het is wel zo dat er minder geld in het laatje van de vervoerders komt. Daar zit natuurlijk het probleem, want een groot deel — ik geloof meer dan 30% — is afhankelijk van inkomsten van het studentenreisproduct. Als je kijkt naar een provincie als Zeeland, is die voor bijna de helft afhankelijk van het ov-studentenproduct. Dus je ziet dat de koppeling van automatisch meer reizigers en minder reizigers vrij wibelig is. Dat is jarenlang goed gegaan omdat de reizigers aantallen omhooggingen. Nu die naar beneden gaan, zien we dat dit toch behoorlijk pijn doet. Het voordeel zit dan bij het ministerie van OCW en het nadeel komt terecht bij de ver-

voerders. Vandaar dat ik heb gezegd dat we aan de slag gaan met een groot betaalbaarheids- en financieringsonderzoek, een studie vanuit mijn ministerie, ook voor mijn eventuele opvolger, om bouwstenen te hebben om de betaalbaarheid van het openbaar vervoer goed te kunnen organiseren. Daar zullen wel politieke keuzes achter vandaan komen, want iedere euro kun je maar één keer uitgeven.

Maar laten we nou eens even goed kijken hoe we die geldstromen hebben georganiseerd met elkaar, langs die verschillende versnipperingen als het ware. Kun je dat nou niet beter bundelen en, zo ja, waar moet je dat bundelen? Hoe heb je het publieke vervoer georganiseerd? Ik noemde al het leerlingenvervoer. We hebben natuurlijk allerlei zorgvraagvervoer. Kun je dat niet slim bundelen met elkaar in publieke mobiliteit? Ik denk dat we ook moeten kijken naar de vraag wie waarvoor betaalt op welk moment. Dat is de ingewikkelde discussie over tariefdifferentiatie. Dat vinden we heel spannend. Tegelijkertijd is het natuurlijk zo dat een verpleegkundige die op woensdag om 11.00 uur de trein pakt, bijna 40% te veel betaalt omdat de Eerste Kamerleden hier om 10.00 uur 's ochtends aanwezig moeten zijn op dinsdag en er dus sprake is van een hyperspits. Je ziet daarom bijna een verdubbeling van het aantal treinen in de dinsdag- en donderdagochtendspits. Vinden wij dat helemaal eerlijk met elkaar, dat een verpleegkundige daarvoor 40% te veel betaalt? Daar kun je vraagtekens bij plaatsen. Dat moet ook zorgvuldig gebeuren. Dat moeten we dus met elkaar doen.

Voorzitter. Een ander deel dat in het onderzoek zit, is het onderdeel van innovatie en autonoom vervoer. Ik denk dat daar een enorme kans te behalen is wanneer we dat op een slimme manier inzetten. Ik heb zelf al in zo'n zelfrijdende bus mogen rijden in München. Dat was fantastisch. Maar laten we nou eens kijken — daarom heb ik een drietal pilots afgekondigd, ook met geld vanuit de rijksoverheid — hoe we ervoor zorgen dat dit niet de zoveelste mobiliteitstoevoeging in onze hoofdstad gaat worden, de zoveelste zelfrijdende Uber of taxi, maar dat dit een innovatief ov-concept wordt op plekken waar nu geen of te weinig openbaar vervoer is. Dat is een ambitie ten aanzien van het innovatieve deel die ik heb uitgesproken. Dat is volgens mij een lang antwoord op de vraag van mevrouw Thijssen hoe ik mijn rol zie om de betaalbaarheid van het openbaar vervoer te verbeteren.

Mevrouw Van Langen-Visbeek vroeg mij nog wat ik doe om de bezuinigingen op de jongerenkaart terug te draaien. Het antwoord daarop is "niet heel veel", omdat we geen geld hebben om dat te doen. Het is een keuze die de NS heeft gemaakt, waarbij er wel een gratis dalabonnement is teruggekomen. We hebben in een motie van de Christen-Unie bij de Algemene Beschouwingen een vraag gekregen over de Onderwegpas. Daar zijn wij nog heel druk mee bezig. Het eerlijke verhaal is hierbij wel dat dit zeer ingewikkeld is om voor elkaar te krijgen, omdat we ook te maken hebben met Europese spelregels. Het zal dus heel ingewikkeld worden om dat te gaan doen. Ik hoop u daar snel over te informeren.

Mevrouw Van Langen-Visbeek vroeg mij ook nog naar de aanpassingen van het studentenreisproduct. Ik gaf al aan dat het ministerie van Onderwijs betaalt voor het gebruik van het openbaar vervoer door studenten. Als zij meer rei-

zen, dan zal er meer worden betaald. Als zij minder reizen, dan wordt er minder betaald. Dat vindt nu plaats. Dat is pijnlijk, maar het is wel hoe de huidige systematiek werkt. De voordelen vallen dan bij het ministerie van Onderwijs, de nadelen bij de vervoerders. We gaan dus ook kijken of dit de beste systematiek is voor een stabiele financiering van het openbaar vervoer. Voorzitter, dat is wat ik had te zeggen ten aanzien van de betaalbaarheid.

Dan de uitvoering. Wat ik al zei, de afweging is uiteindelijk aan de Kamer. Als de wet wordt aangenomen, zullen wij die netjes uitvoeren. Uiteindelijk is het een instrument dat dan in de toolbox terecht zal komen en dat wettelijk wordt mogelijk gemaakt. Het kan het voordeel hebben dat er een bepaalde druk richting marktpartijen van uit zal gaan. Dat is op zichzelf, denk ik, gezond, maar het is ook mijn taak — die vragen zijn ook gesteld — om te wijzen op een aantal risico's die het daadwerkelijk oprichten van een ov-bedrijf met zich meebrengen, want dat is niet iets wat je zomaar even doet. Dat kost tijd en dat kost geld; daar zitten dus ook risico's aan verbonden. Dat zijn financiële risico's voor een provincie. Voordat de provincies zich dit op de hals halen, zullen zij moeten afwegen of zij in staat zijn om de financiële risico's te kunnen dragen binnen het financiële kader dat wij met elkaar hebben afgesproken voor het middenbestuur. Als een ov-bedrijf nu failliet gaat, is daarvoor geregeld dat het ov-bedrijf door een ander bedrijf wordt overgenomen in de concessie. Als een partij die 100% eigendom van de overheid is failliet gaat, zal de belastingbetaler daarvoor moeten opdraaien. Zij moeten zich vergewissen van het financiële risico voor de exploitatie en de bedrijfsvoering en van de juridische risico's die achter de PSO-verordening, mogelijke staatssteun en oneigenlijke concurrentie vandaan zullen gaan komen.

De heer Van der Goot vroeg mij nog hoe dit wetsvoorstel wordt uitgevoerd. De wet kan wat mij betreft op korte termijn in werking treden; dat moet goed te doen zijn. Provincies kunnen er dan gebruik van maken na een aflopende concessie. Dat zal moeten gebeuren op basis van een zorgvuldige afweging van de risico's en de aandachtspunten.

Er is een aantal keer gevraagd naar de motie-Grinwis/Stoffer, waarbij wel de letterlijke tekst is gebruikt, maar niet de appreciatie en inkleuring zoals ik die heb gegeven in de Kamer, en waarmee overigens ook is ingestemd door beide indieners. Ik zei namelijk dat ik deze optie niet actief ga stimuleren. Wat mij betreft zou het echt een stok achter de deur moeten zijn op het moment dat het misgaat. En zelfs dat is al best fors omdat het niet zomaar een-twee-drie voor elkaar te boksen is. Het is echt wel even een flinke klui die je je op de hals haalt. Je ziet dat dit in de drie stedelijke gebieden waar dit al staande praktijk is, gebeurt omdat het een praktijksituatie is. We hebben de casus in Utrecht gezien. Er zijn twee redenen waarom Utrecht het niet doet: aan de ene kant omdat de markt daar goed functioneert, maar ook omdat het opzetten van een provinciaal busbedrijf of vervoerbedrijf echt wel een forse stap is. Er zullen dus ook echt een aantal hobbels moeten worden genomen om dat te doen. Uiteindelijk schrijft de PSO-verordening in Nederland gewoon voor dat aanbesteden in beginsel de regel dient te zijn.

De heer **Van der Goot** (OPNL):

Ik ben in elk geval erg blij met uw opmerking dat deze wet, zodra hij is aangenomen in deze Kamer, natuurlijk op korte termijn in werking kan treden. Maar mijn vraag ging nog iets verder, namelijk in hoeverre de uitvoering ook wordt opgevolgd vanuit het ministerie, zodat de beide Kamers goed geïnformeerd worden over de ontwikkelingen. Kunt u daar nog wat verder over uitweiden?

Staatssecretaris **Aartsen**:

Ja. In reactie op de motie-Grinwis/Stoffer heb ik aangegeven dat ik bereid ben om het in het eerste kwartaal 2026 op de agenda van het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad te zetten. Maar ik ga geen actieve uitvraag doen naar provincies, of hen stimuleren of ondersteunen, dat zullen zij zelf moeten doen. Zij hebben daar ook prima gremia voor via het IPO. Uiteindelijk hebben we niet heel veel provincies in dit land, dus die weten elkaar over het algemeen ook vrij goed te vinden; gelukkig maar. Nogmaals, wij gaan dat niet actief stimuleren, omdat wij ook zien dat er risico's zitten. Ik heb gewezen op de financiële en de juridische risico's. Ik wil er wel voor waken dat wij als ministerie deze optie nu actief gaan supporten, maar als het dreigt mis te gaan vervolgens te horen krijgen van de provincies dat ze ons om hulp hebben gevraagd en dat die hulp ontoereikend bleek, of dat we de verkeerde informatie hebben gegeven. Wij willen daar dus echt wel zeer terughoudend in zijn.

Tot slot, voorzitter. De heer Hartog vroeg mij nog of deze wet het provinciale overheden toelaat om samen te werken. Ja, dat is mogelijk. Deze wet laat dit toe. Om heel specifiek te zijn: de PSO-verordening, artikel 2, lid b laat dit toe. Die samenwerking gebeurt overigens nu al, bijvoorbeeld als het gaat om de situatie in Groningen en Drenthe.

De heer **Hartog** (Volt):

Mijn vraag was specifiek of de wet ook grensoverschrijdende samenwerking tussen Nederland en andere landen toestaat. In 2025 is er een juridische verordening aangenomen om dat mogelijk te maken. Als deze wet wordt aangenomen, is de staatssecretaris dan bereid om dit dan ook in juridische zin mogelijk te maken? We moeten niet zeggen: nee, in Gelderland mag je niet samenwerken met anderen of in Limburg mag je niet samenwerken met België en Duitsland, omdat wij in ons eigen gebiedje ons ding willen doen. Dat is de EU-verordening waar ik expliciet naar heb verwezen.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Ja, ja. Ik moet er zo meteen even op terugkomen of dat daadwerkelijk mogelijk is.

U stelde ook een vraag over BRIDGEforEU. Op dit moment is dat niet aan de orde. BRIDGEforEU is een Europees beleidsinstrument, een Europese wet, die vooral de rijks-overheid verplicht om lokale problemen op te lossen. Op het moment dat lokale overheden specifieke knelpunten aandragen, worden landen verplicht om deze daadwerkelijk oplossen. Dat is juist om ervoor te zorgen dat dit soort knelpunten worden opgelost. Op dit moment hebben we nog geen signalen ontvangen waarbij provincies aangeven dat de grensoverschrijdende samenwerking in het openbaar vervoer niet goed gaat. Op het moment dat die signalen er wel zijn, dan is er sprake van toepassing van deze verordening. Als u het goedvindt, kom ik in tweede termijn erop

terug of het bij inbesteden mogelijk is om met een Belgische of een Duitse partij samen te werken. De huidige partijen die inbesteden, zitten alleen in Noord- en Zuid-Holland en dus niet in de buurt van Duitsland en België.

Voorzitter. Dan het kopje overig. Mevrouw Thijssen vroeg mij op welke wijze lenW bijdraagt aan andere mobiliteitsvormen dan de klassieke buslijn. Er is heel veel aandacht voor alternatieve mobiliteitsvormen. Ik gaf zelf al aan dat we op dit moment ook druk bezig zijn met een aantal pilots voor autonoom rijdend vervoer, juist omdat we zien dat de kostencomponent met name bij de medewerkers zit. Dat zei ik zojuist al. Autonoom vervoer kan een enorme kans zijn, als we dat met elkaar goed weten te organiseren. Daarom heb ik het initiatief genomen voor pilots met autonoom rijdend vervoer. We zetten daarbij specifiek in op het landelijk gebied.

Mevrouw Van Langen-Visbeek vroeg mij of ik bereid ben om te kijken naar de grens die ze in België hebben: de 800 meter-verplichting voor bushaltes. Ik heb dus net aangegeven dat dit uiteindelijk een keuze is van provinciale overheden, omdat die 800 meter ook een nadeel heeft. Stel dat je een bus wil die snel verschillende dorpen aandoet en snel bij het regionale treinstation is, zodat het eenvoudiger wordt voor mensen om met de trein te gaan dan met de auto. Als je dan een verplichting oplegt voor 800 meter, dan kan het zijn dat die bus er veel langer over gaat doen en dat de kwaliteit van die buslijn juist verslechtert. Daarom kijken wij in Nederland naar de reistijd en niet naar de reisafstand, en hebben wij het Bereikbaarheid op Peil-instrumentarium ontwikkeld, dat een advies is aan provincies.

Dan vroeg mevrouw Van Aelst-den Uijl mij naar de problemen met het openbaar vervoer in Zuid-Holland. Die zijn mij zeker bekend. Ik heb er ook een aantal vragen over mogen ontvangen vanuit de Tweede Kamer. Ik denk dat dit ook een reactie is op de heer Meijer, die mij vroeg naar de actualisatie van de Wet personenvervoer 2000. We zien namelijk dat er op het gebied van concessiewisselingen problemen kunnen optreden bij bijvoorbeeld de overgang naar en de inzet van nieuw materiaal. Soms zit daarbij de landelijke wet- en regelgeving in de weg, soms ook de Europese. In de casus van Zuid-Holland Noord zagen we bijvoorbeeld dat de levering van de nieuwe zero-emissie-bussen niet werd gehaald en dat het busbedrijf vervolgens touringcars moest inhuren om de dienstverlening uit te voeren. Dat is suboptimaal, zullen we maar even zeggen. Wat mij betreft staat dit los van of de partij inbesteed of uitbesteed is. Of het nou een marktpartij is of een overheidsbedrijf: als bussen te laat worden geleverd, dan heeft dat met die levering te maken en dus met die overgang. Uiteindelijk heeft het busbedrijf een boete van 3,5 miljoen gekregen van de provincies. We zien dat deze casus voor dit soort zaken niet representatief is op dit moment. We hebben wel een NOVB-overleg om te kijken hoe we dit soort zaken kunnen oppakken. In de actualisatie is het denk ik goed om te kijken hoe die concessie-overgang veel beter kan, zowel bij bijvoorbeeld het overnemen van medewerkers — voor hen is het natuurlijk vrij impactvol — als bij het overzetten van materieel. Ook bij de data zien we dat dit vaak een discussiepunt is.

Op de vraag van de heer Hartog kom ik in de tweede termijn nog even terug.

De heer Rietkerk had mij nog gevraagd of ik op de hoogte ben van de Italiaanse prejudiciële vragen. Het antwoord daarop is inmiddels ja. Deze vragen zijn door de Italiaanse rechter gesteld in de zaak-Sad Trasporto Locale II. Wij volgen deze zaak met belangstelling. Ik zal de Kamer informeren op het moment dat dit relevant is. Dit gaat specifiek — ik denk dat dit ook voor Nederland interessant is — over de vraag of je een grote concessie ook onderhands kunt aanbesteden. Nederland heeft dat natuurlijk ook gedaan. We hebben een infractieprocedure lopen met de Europese Commissie. We kijken dus zeker vol belangstelling naar dit soort zaken.

De heer Dessing vroeg mij nog naar "klimaatbetutteling", zoals hij het noemt. Het antwoord daarop is nee, wat mij betreft. Ik denk dat het goed is dat provincies de ruimte hebben om dat te doen. We zien ook niet dat het een belemmering of enorm groot probleem vormt als het gaat om structurele zaken op het gebied van betaalbaarheid of vershraling van het openbaar vervoer et cetera. We zien juist dat het openbaar vervoer enorm kan vooroplopen bij verduurzaming, waardoor we bijvoorbeeld ook minder afhankelijk zijn van landen die in Nederland fossiele brandstoffen verkopen, zoals Rusland, Saudi-Arabië of andere landen waar we niet graag van afhankelijk willen zijn.

De heer Dessing (FVD):

Dank voor dit antwoord, maar met alle respect denk ik toch dat de staatssecretaris zichzelf tegensprekt. Er zijn klimaat-eisen aan het programma van eisen toegevoegd. Dat is uiteraard een taak van de provincie, maar die eisen zijn toegevoegd vanuit de EU en de centrale overheid. Daardoor is de constatering dat alleen de grote aanbieders, zoals Transdev, overblijven om überhaupt te kunnen inschrijven op concessies. De staatssecretaris kan dan toch niet volhouden dat dit geen effect heeft op de invulling van concessies?

Staatssecretaris Aartsen:

Nee. Wij zien dat dit soort investeringen niet alleen voorbehouden zijn aan grote partijen. We zien ook kleine partijen die dat kunnen doen. We zien ook innovatieve partijen die dat kunnen doen. We zien dat ook breed in de markt. Ik zie daar dus geen beletsel voor een goed functionerend oversysteem.

De heer Dessing (FVD):

Met alle respect, maar dan spreekt de staatssecretaris zichzelf weer tegen. Hij heeft net namelijk zelf gezegd dat het gemiddelde van het aantal aanbieders dat zich intekent op die concessie is teruggelopen van drie naar tweeënhalve. Dan is toch de constatering dat er ergens iets misgaat omdat de wens om in te tekenen afneemt en dat dat met name komt door die extra eisen?

Staatssecretaris Aartsen:

Nee. De heer Dessing zet nu echt een aantal stappen vooruit en ik denk dat hij daarbij een aantal hokjes overslaat. Het feit dat minder mensen zich inschrijven, hoeft niet te betekenen dat dat te maken heeft met klimaatbetutteling. Het feit dat minder mensen zich inschrijven, kan ook te maken hebben met marktconsolidatie. Dat hoeft op zichzelf ook geen probleem te zijn, want zoals ik al zei, kan marktconso-

lidatie ook voordelen hebben. Dat hoeft niet per definitie een negatief punt te zijn. Als het al een negatief effect zou zijn, kun je volgens mij ook niet de conclusie trekken dat dat te maken heeft met wat de heer Dessing "klimaatbetuteling" noemt.

De voorzitter:

Tot slot, meneer Dessing.

De heer Dessing (FVD):

Afsluitend, inderdaad. Er is ook geconstateerd dat het oververschraapt en duurder is geworden en dat dat naar alle waarschijnlijkheid te maken heeft met het feit dat die klimaatwensen, die worden toegevoegd, geld kosten. Dat is dan toch een van de redenen dat dat een belemmerende factor is? Dat kan de staatssecretaris toch niet ontkennen?

Staatssecretaris Aartsen:

Ik heb gezegd dat als er al sprake is van verschraling, je daar genuanceerd naar moet kijken. Het feit dat er 1.500 bushaltes zijn verdwenen, kan op sommige plekken een probleem zijn, maar het kan ook een publieke keuze van een provinciale overheid zijn om vooral buslijnen die snel van A naar B gaan te willen en geen buslijnen te willen die rondjes door het dorp rijden. Uiteindelijk gaan provincies daarover en ligt daar de publieke keuze. Ik zie daarin geen relatie met eisen die wij stellen rondom duurzaamheid.

Voorzitter, tot slot. Mevrouw Van Langen-Visbeek vroeg mij nog hoe ik aankijk tegen vrijwilligers die meehelpen met het in stand houden van busvoorzieningen. Ik kan enorm grote waardering voor hen uitspreken. Ik denk dat we die vrijwilligers ook moeten koesteren, omdat het belangrijk is dat die aanvullend op wat de overheid aanbiedt iets moois kunnen neerzetten. Ik denk dat het ook mooi is om dat mee te nemen in het bredere onderzoek naar hoe we publiek vervoer met elkaar hebben georganiseerd. Ook op kleinschalig niveau wordt er vervoer georganiseerd, door gemeenten, verenigingen en vrijwilligers.

Voorzitter. Dan ben ik aan het einde van mijn beantwoording gekomen, met dien verstande dat ik nog terugkom op hoe het zit met de grensoverschrijdende samenwerking.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan zijn we nu toe aan de tweede termijn van de kant van de Kamer. Ik geef graag het woord aan mevrouw Thijssen.

Mevrouw Thijssen (GroenLinks-PvdA):

Dank u wel, voorzitter. Ik hoorde de staatssecretaris volgens mij iets zeggen over ideologie, namelijk dat ideologie niet per se iets belangrijks is. Ik vind dat er juist in de politiek en in het debat veel te weinig over ideologie wordt gesproken. Ik denk juist dat de chambre de réflexion een plek is waar we meer over ideologie moeten praten met elkaar. De reden is dat het nogal veel uitmaakt wat voor ideologische bril je opzet, dus hoe je naar de wereld kijkt, of iets wel of niet problematisch is. Ik denk dat dat bij deze wet heel goed tot uitdrukking is gekomen. Ik denk dat het nogal veel uitmaakt welke ideologische bril we ophebben als we de staat van ons ov beoordelen. Ik noem een voor-

beeld. Is iets de moeite waard als het rendabel is of is brede welvaart misschien wel belangrijker? Een ander voorbeeld is de rol van de overheid versus markt. Daar ging het even over. Denk ook aan vragen als: hoeveel grip is er gewenst op de markt? Daar ging dit debat ook grotendeels over. Het gaat ook over publieke voorzieningen. Om te bepalen of we vinden dat de overheid veel naar zich toe moet trekken om publieke voorzieningen toegankelijk te maken voor mensen, of dat dat een beetje laissez-faire is, maakt het nogal veel uit welke ideologie je aanhangt. Ik wilde mijn tweede termijn dus vooral gebruiken om een oproep te doen om meer ideologische debatten te voeren in de politiek. Ik denk ook dat dat voor de komende jaren gewenst is.

Dan nog even heel kort over de wet. Ik zei al dat onze fractie heel erg positief is over deze wet. Ik denk namelijk dat er in de toekomst misschien toch wel gebruikgemaakt gaat worden van deze wet. Wat ik erg overtuigend vond in de beantwoording, was de constatering dat als er geen gebruik wordt gemaakt van deze wet, er misschien toch een goede werking heeft plaatsgevonden omdat er een stok achter de deur is. Dat doet natuurlijk wel iets met de marktwerking. Dat vond ik een mooie toevoeging vandaag.

Ik heb ook een beetje geteld. De BBB was expliciet vóór in de eerste termijn en ik heb ook gekeken naar de stemverhoudingen in de Tweede Kamer. Ik ben misschien een beetje voorbarig, want je weet natuurlijk nooit wat hier volgende week gebeurt, maar ik heb zo'n gevoel dat we jullie mogen feliciteren volgende week. Dat is alvast een positieve afdrank op de dag voordat we naar de stembus mogen.

Dank jullie wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik graag het woord aan de heer Holterhues van de ChristenUnie.

De heer Holterhues (ChristenUnie):

Dank u, voorzitter. Mijn fractie bedankt de initiatiefnemers en de staatssecretaris voor het beantwoorden van onze vragen. Als ik terugdenk aan de eerste termijn, heb ik eigenlijk twee reflecties, één heel concrete en één meer ideologische. Concreet, zeg ik tegen de initiatiefnemers, blijft mijn fractie er wel kritisch op dat op dit moment niet is in te schatten wat de kosten zijn en welke personele inzet nodig is voor provincies om een eigen vervoersbedrijf op te richten. Daar werd in de eerste termijn door meerdere fracties naar gevraagd. Ik snap dat het op dit moment niet mogelijk is en dat het ook afhankelijk is van meerdere factoren, maar ik denk dat het dit wetsvoorstel wat meer body had gegeven als dat binnen een bandbreedte mogelijk zou zijn geweest.

In navolging van mevrouw Thijssen, meer ideologisch, mist ook mijn fractie bij de staatssecretaris wel een wat diepere reflectie op de nadelen van de marktwerking voor zoets als een publieke voorziening als openbaar vervoer. Daar zouden we, denk ik, ook als samenleving echt wat dieper over moeten nadenken: wat doen we nou als er in een publieke voorziening marktwerking is? Dat geldt niet alleen

voor het openbaar vervoer, maar ook vooral in andere sectoren in de samenleving, denk ik.

Voorzitter. Dit wetsvoorstel verruimt het instrumentarium voor provincies voor het inrichten van adequaat openbaar vervoer, juist in die situaties waarin marktwerking geen oplossing biedt. Ook voor de ChristenUnie is marktwerking een middel, en geen doel op zich. Marktwerking is niet heilig. Het wetsvoorstel geeft tevens handen en voeten aan subsidiariteit, een belangrijke drijfveer in het katholiek-sociaal denken: de verantwoordelijkheid laag leggen, daar waar het kan. Feit blijft wel dat dit wetsvoorstel een kleine oplossing biedt. Uiteindelijk zal er meer geld naar het openbaar vervoer moeten als we met name het platteland bereikbaar willen houden met betaalbaar openbaar vervoer.

Voorzitter. Ik zal mijn fractie adviseren positief te stemmen ten aanzien van dit wetsvoorstel.

De voorzitter:

Ik dank u wel. Dan geef ik graag het woord aan de heer Van der Goot van OPNL.

De heer Van der Goot (OPNL):

Voorzitter, dank u wel. Dank allereerst voor de beantwoording van de vragen door de initiatiefnemers en de staatssecretaris. Het was goed om te horen dat de initiatiefnemers net als onze OPNL-fractie vertrouwen hebben in de provinciale overheid als volwaardig onderdeel van het huis van Thorbecke. In feite staat het respect voor provinciale en lokale autonomie daarbij centraal.

Zoals initiatiefnemer Van Dijk aangaf, versterkt dit wetsvoorstel juist die positie. Het biedt provincies de mogelijkheid om, wanneer dat nodig is, zelf verantwoordelijkheid te nemen voor het openbaar vervoer, een basisvoorziening. Het voorstel legt niets op, maar maakt iets mogelijk. Het vergroot de handelingsruimte zonder de autonomie te beperken. Sterker nog, het vergroot die zelfs. Immers, provinciale inbesteding wordt een aanvullend instrument in de gereedschapskist van provincies, een optie, niet meer en niet minder.

Voorzitter. Initiatiefnemer De Hoop wees er terecht op dat provincies zoals Zeeland prima in staat zijn om zelf redelijke en doelmatige eisen te stellen bij concessieverlening. Maar bij een falende markt moeten provinciebesturen op een gegeven moment dure noodconcessies uitschrijven om de markt tegemoet te komen en het vervoer in enigerlei mate overeind te houden. Dat is geen houdbare situatie. In dit soort schrijnende gevallen zou het dus goed zijn als een provinciebestuur een alternatief heeft, een stok achter de deur, om zelf verantwoordelijkheid te kunnen nemen wanneer de markt het laat afweten. Daarvoor biedt dit instrument een geweldige mogelijkheid, dus dank aan de initiatiefnemers.

Voorzitter. Ik ben het niet met de staatssecretaris eens dat het ministerie geen enkele rol zou hebben bij de follow-up ten aanzien van dit wetsvoorstel. Natuurlijk hoeft het ministerie de provincies niet actief te stimuleren om gebruik te maken van provinciale inbesteding, want dat is de rol van provincies zelf. Maar we hebben tijdens het debat gehoord dat er juist in de Kamer, ook in deze Kamer, de

behoefte is om te weten of dit instrument werkt, ja of nee. En als het niet werkt, hoe krijgen we dan het openbaar vervoer in de regio op peil? Daarom wil ik er toch graag op aandringen dat de staatssecretaris ons, beide Kamers dus, erover informeert of dit wetsvoorstel werkt, ja of nee. Dat hoeft niet elk jaar of elke twee, drie of vier jaar, maar wel periodiek; wij dachten zelf aan eens in de vijf jaar. Ik hoop dat u daar nog nader op wilt reflecteren. Kortom, het gaat niet over stimuleren, maar over informeren of die basisvoorziening werkt.

Voorzitter. Daarmee ben ik aan het einde van mijn bijdrage gekomen. Dank u wel. Ik kijk uit naar de beantwoording.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik graag het woord aan de heer Rietkerk van het CDA.

De heer Rietkerk (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Allereerst dank ik de initiatiefnemers voor de gegeven antwoorden en ook de staatssecretaris voor zijn antwoorden in het kader van zijn adviesrol, zoals hij dat zelf zo mooi formuleerde. De CDA-fractie vindt het ook mooi om wat meer ideologisch, op basis van uitgangspunten, te filosoferen en na te denken. Dat bracht mij op de christelijke filosofische traditie om te spreken over soevereiniteit in eigen kring. Abraham Kuyper, onze staatsman, had daar een filosofie over. De katholieke sociale leer — de heer Holterhues sprak over subsidiariteit — geeft eigenlijk aan: als mensen zelf iets kunnen, als de gemeenschappen zelf aan zet zijn, moet je het daar vooral laten. Als je iets samen kunt doen met verenigingen, gemeenschappen en de markt, is dat ook mooi, maar op sommige punten heb je de overheid nodig. Dan begin je bij de gemeenten, vervolgens kom je bij de provincies en dan kom je bij de nationale overheid. Als je dit wetsvoorstel in dat kader beziet, blijkt dat de antwoorden op de vragen naar de financiële gevolgen en risico's vooral hierop geënt zijn: de nationale overheid kan het overlaten aan een provinciale overheid en de provinciale overheid kan het oppakken; daar liggen dan ook de financiële gevolgen en risico's. Dat is ongeveer de scherpste die dan vanuit die gedachte postvat.

Ik zal over het initiatiefwetsvoorstel, dat we zien als een extra instrument, een keuzemogelijkheid, een stok achter de deur, zoals een van de initiatiefnemers duidelijk aangaf, overigens een positief advies aan mijn fractie geven. Daarmee denk ik dat de rekensom die eerder gemaakt is, klopt en dat het wetsvoorstel volgende week brede steun zal krijgen.

Dank.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik graag het woord aan de heer Meijer van de VVD-fractie.

De heer Meijer (VVD):

Voorzitter. Dank aan de initiatiefnemers voor de beantwoording. Ik denk niet dat we heel veel dichterbij elkaar zijn gekomen, maar het is een interessant debat. Dank ook aan de staatssecretaris, die op sommige punten toch wel ver-

diepende inzichten heeft gegeven. Ik heb een paar opmerkingen bij de antwoorden.

De heer De Hoop gaf namens de initiatiefnemers aan dat er twee oorzaken waren waarom er tot dit voorstel was gekomen: marktfalen en te weinig geld voor het openbaar vervoer. Dat marktfalen is een beetje een subjectief begrip. Ik heb nog niet in allerlei wetenschappelijke studies aangetroffen dat 25 jaar ervaring hiermee zou hebben geleid tot marktfalen. Ik vond het woord oligopolie ook wel heel makkelijk in de mond genomen. Ik was blij dat de staatssecretaris aangaf dat er ook wel positieve kanten aan die consolidatie zaten. Maar wat de initiatiefnemers minder deden, was tussen dat marktfalen — ik neem het woord nu maar even over — en "te weinig geld" een relatie leggen. Als je aanbesteedt met te weinig budget, kan het zijn dat de markt inderdaad verkeerd reageert. Er moet dan dus budget bij. Zo is Zeeland natuurlijk ook gerepareerd. En nu wordt als oplossing gekozen voor een eigen openbaarvervoerbedrijf, zonder dat we daar financieel inzicht in hebben. Ik kan op dit moment niet beoordelen, als de aanbesteding van een provinciaal openbaarvervoerbedrijf ingaat, of we dan voor minder geld hetzelfde product of voor hetzelfde geld meer product kunnen krijgen. Die afweging kan ik helemaal niet maken en dat is ook de reden dat u niet helemaal overtuigend in mijn richting bent geweest.

Er wordt gezegd: kijk eens met een meer ideologische bril naar het geheel. Dat wil ik best doen. Ik heb in de eerste termijn volgens mij aangegeven dat marktwerking ook een middel is en dat daar hele goede dingen uit kunnen komen, maar dat dat binnen goede kaders van de opdrachtgever moet zijn. In sommige situaties moet dat meer gebeuren dan in andere situaties. Hier zijn volgens mij instrumenten om duidelijke kaders te bieden naar de opdrachtgever. Maar de ideologische bril — mevrouw Thijssen zei het — geeft ook iets aan van hoe u kijkt naar de kwaliteit van het openbaar vervoer. Ik was dan ook blij dat de staatssecretaris het leerstuk van de gestrekte lijnvoering opbracht, want die 111 — of hoeveel waren het er — haltes die verdwenen waren, werden elke keer gebracht alsof het vreselijk was. Daar kan echter ook een keuze achter zitten. Want als je niet in de bus zit, wil je dat die voor je huis stopt. Zit je er eenmaal in, dan wil je dat ie in één keer doorrijdt naar de plaats van bestemming: het station, het ziekenhuis of waar u ook maar heen wil. Dat zijn keuzes. Daarom heb ik ook publieke mobiliteit genoemd. Als er minder haltes zijn, moet je misschien, als er weinig vraag is, op andere manieren naar die haltes toe. Ik noem bijvoorbeeld deelmobiliteit en doelgroepenvervoer. Er zijn allerlei dingen mogelijk. Daarom was ik ook blij met de toezegging om de Wet personenvervoer 2000 te gaan evalueren. Mijn gesprekken met de gedeputeerde van Overijssel leidden er namelijk toe dat hij juist op dat punt meer mogelijkheden wil om naast openbaar vervoer ook met andere soorten vervoer een product aan de reiziger aan te kunnen bieden. Dat is dan mijn ideologie in het geheel.

Ik wil toch nog een keer iets zeggen. Er wordt iets te makkelijk gezegd dat de G4 — eigenlijk wordt de G3 bedoeld — een eigen openbaarvervoerbedrijf hebben en dat de provincies dit daarom ook moeten hebben. Ik denk dat het een second best keuze was om dat eigen openbaarvervoerbedrijf bij de drie grote steden te laten. Het is een ingewikkeld lijnnet daar, met verschillende modaliteiten, overstappen tussen metro, RandstadRail, tram, bus enzovoort. Er zijn bedrijven die daar tientallen jaren gewerkt hebben. Je kunt

dan vinden dat je concurrentie of scherpte vindt in een heel scherpe opdrachtgever. Maar dat wil niet zeggen dat er op plaatsen waar geen eigen openbaarvervoerbedrijf is, dat er maar moet komen omdat ze dat in de G3 ook hebben. Ik vind dat in ieder geval een verkeerde argumentatie. Ik kan me voorstellen dat er geen datum bij de evaluatiebepaling is gekozen, want ik denk dat het echt een hele klus gaat worden om een eigen provinciaal openbaarvervoerbedrijf op te richten. Dan zal misschien alleen de dreiging daarvan een werking hebben, in welke zin dan ook. Maar ik denk niet dat we op korte termijn moeten evalueren hoe het gelopen is met dat provinciaal openbaarvervoerbedrijf.

De voorzitter:

Ik dank u wel. Dan is nu het woord aan mevrouw Van Aelst-den Uijl van de fractie van de SP.

Mevrouw Van Aelst-den Uijl (SP):

Voorzitter, dank. Dank ook voor de antwoorden. Zoals mevrouw Thijssen al zei, zagen we vandaag verschillende ideologieën de revue passeren: voor marktwerking of tegen, en voor publieke voorzieningen of tegen, in ieder geval waar het over openbaar vervoer gaat. Aan de kant van het kabinet misten we een dergelijke analyse. We wilden meer dan "laten we vasthouden aan wat we nu hebben". We zijn ook wel een beetje verrast over het downplayen van deze wet. De reactie op de heer Van der Goot was daar een voorbeeld van. Kennelijk moffelen we straks een beetje weg dat we deze wet hebben en gaan we het vooral niet van de daken schreeuwen. Er wordt hard vastgehouden aan marktwerking en het verleden, een interessante keuze.

Voorzitter. We zijn blij om van de initiatiefnemers te horen dat inbesteden geen laatste redmiddel is wanneer de markt het echt niet wil en dat provincies gewoon een keuze mogen maken en mogen kiezen wanneer zij dit de beste optie vinden, ook wanneer de concessie wel winstgevend is.

Voorzitter. Het geloof in marktwerking werd wel een aantal keren benoemd door de initiatiefnemers. Het zal u niet verrassen dat wij daar niet in geloven. Wij hebben gezien hoe het ov-aanbod verschrompelt door de marktwerking en dat het ov-aanbesteding na aanbesteding minder werd. Ik denk dat de reactie van marktpartijen op deze wet dat nogmaals bewijst. Zij willen nog meer flexibilisering van concessies, zodat ze nog meer winst kunnen maken. Ze willen dat er niet inbesteed gaat worden. Dat verrast ons niet.

Voorzitter. Ik zou graag nog een aantal Provinciale Staten-ervaringen willen delen met voornamelijk de staatssecretaris. Ik hoor hele interessante dingen over hoe de Staten zouden sturen op concessies. De Staten weten over het algemeen niet wat zij tien, twaalf jaar geleden bij de vorige concessie eisten. Zonder fatsoenlijke was-woordlijst en zonder Statenleden die bij de vorige aanbesteding aanwezig waren — de meeste Statenleden zitten namelijk niet zo lang — hebben ze geen idee wat ze gaan verliezen door het huidige aanbestedingsbestek aan te nemen. Statenleden weten daarnaast ook niet wat er in de vorige concessie boven op de concessie is aangeboden door vervoerders, wat ze dan nu niet in het bestek eisen en wat ze straks gaan kwijtraken.

Dat betekent dat de sturing van Statenleden zit in schriftelijke vragen, omdat ze boos zijn omdat er een buslijn of bushalte wegvalt of omdat er geen steward meer op de trein zit, terwijl er voorheen op elke trein een steward zat. Op dat moment proberen zij te sturen. Van Gedeputeerde Staten krijgen ze dan te horen: ja, maar dit stond in het aanbestedingsbestek van acht jaar geleden, dus dit mag gewoon, want het vervoersbedrijf handelt binnen de concessie. Op die manier kunnen Staten niet sturen op de huidige aanbestedingen. Het is dus een illusie om te denken dat ze dat op dit moment wel doen. Het effect van het huidige systeem is dus: minder haltes, gestrekte lijnen, vooral dikke lijnen en geen fijnmazigheid.

Voorzitter. Ik realiseer me dat ik ietsje over de tijd zit, waarvoor mijn excuses. Tien, twaalf jaar later herhaalt zich dit wederom. Dan zijn er weer weinig Statenleden over die bij de vorige concessieverlening aanwezig waren.

Mijn laatste punt is de concessiewisseling en of dat een probleem is van marktwerking. Ik heb in zeventien jaar in drie concessiegebieden wisselingen meegemaakt. Er is niet één wisseling goed gegaan, niet één. Er was sprake van onzekerheid voor medewerkers, medewerkers die tegen de regels in ontslagen werden, klanten wier bus er ineens niet meer was, vervoersmaatschappijen die expres hun nieuwe bussen wegluisden uit de provincie omdat ze de concessie niet hadden gewonnen, en vervolgens met oude troep gingen rijden in de provincie waar ze de concessie uiteindelijk gingen laten aflopen, bussen die uiteindelijk ronduit gevaarlijk bleken en bussen die niet reden. En kennelijk kunnen bussen nooit tijdig worden geleverd, mede omdat ze zelden op tijd worden besteld.

Voorzitter. Licht het dan aan marktwerking, of licht het er niet aan? Het zal u niet verrassen: wij zullen voor deze wet stemmen. Wij vinden dit een stapje in de goede richting. We danken de initiatiefnemers daarvoor. Maar we zien nog wel dat er een hele weg te gaan is.

De voorzitter:

Ik dank u wel. Dan geef ik graag het woord aan mevrouw Van Langen-Visbeek van de BBB.

Mevrouw Van Langen-Visbeek (BBB):

Voorzitter. Initiatiefnemers en staatssecretaris, dank voor de antwoorden op onze vragen. Ik ga nu even verder met de staatssecretaris. We volgen uw uitleg, behalve van het verhaal over de bushaltes, want de bus hoeft natuurlijk alleen te stoppen als er mensen staan. Er zit ook zo'n knop in. We denken ook dat u de sturingsmogelijkheden van de overheid iets te optimistisch inschat. De vershraling van het aanbod is niet alleen het gevolg van politieke keuzes. Er is sprake van een imperfecte markt, zeker in de landelijke gebieden. Fijn dat er onderzoek komt naar de betaalbaarheid van openbaar vervoer, naar zelfrijdend vervoer en ook naar de gevolgen van het feit dat er minder gebruik wordt gemaakt van het studentenproduct. Maar met alleen onderzoek komen we er niet. Ten eerste vinden wij het als BBB belangrijk dat dit geen papieren tijger blijkt te zijn als de provincies een beroep willen doen op deze stok achter de deur. Wij vinden het belangrijk dat dit, als het nodig is, werkelijk kan leiden tot een of meer provinciale vervoerbe-drijven. Daartoe wil de BBB de volgende motie indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er geen dekking is voor de kosten die met het voorstel gepaard gaan;

overwegende dat dit initiatiefvoorstel een provinciaal vervoerbedrijf op papier mogelijk maakt maar we ernaar moeten streven een dergelijke mogelijkheid ook praktisch uitvoerbaar te maken om een verdere vershraling van het openbaar vervoer te voorkomen;

verzoekt het kabinet:

- aandacht te geven aan de knelpunten die zich voordoen bij de toekomstige oprichting van een provinciaal vervoerbedrijf en te ondersteunen bij het zo snel mogelijk oplossen daarvan;

- desgewenst op aanvraag van de provinciale overheden te investeren in een of meer initiatieven met een dergelijk vervoersbedrijf gedurende een vooraf overeengekomen periode,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Langen-Visbeek en Van Wijk.

Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Daarmee maakt zij deel uit van de beraadslaging.

Zij krijgt letter D (36569).

Mevrouw Van Langen-Visbeek (BBB):

Daarnaast vinden wij het als BBB-fractie belangrijk om hier in deze Kamer onze waardering uit te spreken voor de vele vrijwilligers die in plattelandsgebieden samen zorgen dat onrendabele busvoorzieningen met bepaalde middelen in stand kunnen blijven. We zijn blij dat de staatssecretaris deze waardering deelt. Die vrijwilligers zorgen er überhaupt voor dat dergelijke busdiensten uitvoerbaar blijven. Deze vorm van noaberschap verdient in onze ogen nog meer waardering dan die nu krijgt. Daarom willen wij nog een motie indienen, die vraagt om ...

De voorzitter:

Mevrouw Van Langen, naar aanleiding van de vorige motie had de heer Rietkerk nog een vraag. Die wil ik eerst even toestaan.

Mevrouw Van Langen-Visbeek (BBB):

Ik zit dan wel een beetje met m'n tijd.

De heer **Rietkerk** (CDA):

Voorzitter, via u zou ik mevrouw Van Langen de volgende vraag willen stellen. Ik heb net met de anderen de overwegingen van de motie gehoord. Het dictum ging heel snel. Zat in het dictum een oproep die geld kost, rijksgeld naar provincies? Kan de BBB-fractie een inschatting geven van die kosten en ook van waaruit zij die kosten zou willen dekken?

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

Dat hoor ik ook steeds! Laten we dat vooral bij de provincies laten. Het verzoek zal ook bij de provincies vandaan komen. Misschien is het wel helemaal niet nodig, want het is nu een stok achter de deur, maar ik denk dan: een stok achter de deur die nooit benut kan worden, dat is ook weer zowat. Mocht dus een provincie of mochten twee provincies samen hiertoe besluiten en met een businesscase komen, waarvoor nog iets nodig is vanuit het Rijk om het mogelijk te maken, dan vraag ik eigenlijk gewoon om dat dan mogelijk te maken. Dan spreken we dat af met die provincies en we spreken ook af voor hoeveel tijd en dan maken we dat mogelijk. Net zoals je zou kunnen investeren in de eerste pilot met zelfrijdende vervoersmodaliteiten.

De heer **Rietkerk** (CDA):

U zoekt dus de dekking op een aantal onderdelen gewoon in de rijksbegroting zelf? Want als er een geldvraag komt, dan zal dat geld ergens anders vanaf moeten. Als die vraag er gaat komen, dan is de CDA-fractie er wel in geïnteresseerd waar dat dan vanaf gaat, want daar moeten we ook transparant over kunnen zijn.

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

Dat vinden wij natuurlijk ook. Maar wij vinden sowieso dat er misschien ook gekeken zou kunnen worden naar de verdeling van het budget dat nu naar plattelandsgebieden gaat en naar gebieden waar al redelijk veel openbaar vervoer is.

De **voorzitter**:

Dank u wel. U vervolgt uw betoog.

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

Goed. Dan ga ik verder met dat die vrijwilligers een stukje extra waardering verdienen, want die besparen ons heel veel geld en zorgen dat het platteland bereikbaar blijft. Nou, dan de motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het PBL constateert dat plattelandsregio's veel slechter bereikbaar zijn dan tien jaar geleden en vooral oudere plattelanders en praktisch opgeleiden hiervan de dupe zijn;

constaterende dat deze groep groeit doordat het platteland vergrijst;

overwegende dat:

- op het platteland veel vervoersverbindingen in stand gehouden worden door vrijwilligers;
- het werk van deze vrijwilligers in feite onbetaalbaar is omdat het ervoor zorgt dat het platteland leefbaar blijft en hiermee de afgelopen jaren veel geld is bespaard;
- deze vorm van naoberschap moet blijven en onze erkenning en waardering verdient;

verzoekt het kabinet in overleg te gaan met provincies en vervoersbedrijven en zo mogelijk afspraken te maken over extra vormen van waardering voor deze groep vrijwilligers in de vorm van bijvoorbeeld extra opleidingsmogelijkheden, bedrijfskleding of vrij reizen, zoals bijvoorbeeld ook bij de brandweer gebruikelijk is,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Langen-Visbeek en Van Wijk.

Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Daarmee maakt zij deel uit van de beraadslaging.

Zij krijgt letter E (36569).

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

Dat laatste stond overigens niet in de motie.

De **voorzitter**:

Ik zie de heer Rietkerk met een vraag.

De heer **Rietkerk** (CDA):

Een vraag vanuit de ervaring in Provinciale Staten met het bestuur. U heeft volgens mij net aangegeven dat op dit moment de BBB rijk is vertegenwoordigd op provinciaal niveau, ook met bestuurders. Bij de begrotingsbehandeling in diverse provincies is het debat over de vrijwilligers in het openbaar vervoer ook gevoerd. Vindt u het dan effectief en gepast om deze motie hier op rijksniveau in de Eerste Kamer in te dienen in relatie tot het debat op provinciaal niveau, waar het eigenlijk thuishoort?

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

Het onderwerp leent zich ervoor. Dit speelt natuurlijk ook op provinciaal niveau. Dit speelt in gebieden waar heel veel van die lijnen in stand worden gehouden door vrijwilligers. Ik zeg gewoon in die zin: ik vind wel dat daar aandacht voor gevraagd moet worden. Dat moet je op elk podium doen. Die mensen verdienen dat.

De heer **Rietkerk** (CDA):

Geen misverstand over het belang van vrijwilligers in regio's en provincies.

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

Dat verwacht ik overigens ook niet van het CDA, hoor, dat ze daar twijfels over hebben.

De heer **Rietkerk** (CDA):

Het gaat mij er meer om — we zullen de overwegingen van de motie lezen — op welk overheidsniveau dit debat plaatsvindt. Dat is gemeentelijk, als het gaat om buurtbussen, en provinciaal als het gaat om hun provinciale taken. De provincies hebben een aantal kerntaken, waaronder mobiliteit. Wij zullen de motie vooral door die bril beoordelen en bekijken wat deze motie vanuit de uitvoerbaarheid, de handhaafbaarheid en kwaliteit van wetgeving met zich mee zal brengen.

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

Dank u.

De **voorzitter**:

Bent u klaar met uw termijn?

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

Ja, met de motie. Ik denk dat dit — daar wil ik dan maar mee afronden — een startpunt is en dat we met z'n allen nog veel zullen moeten doen om het openbaar vervoer te behouden met de kwaliteit die het nu heeft of met misschien een betere kwaliteit.

Dank u.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan geef ik graag het woord aan de heer Walenkamp van de Fractie-Walenkamp.

De heer **Walenkamp** (Fractie-Walenkamp):

Dank u, voorzitter. Op de allereerste plaats hartelijk dank aan de initiatiefnemers en alle mensen daarachter. Er is een groot werk verzet. Uiteraard ook dank aan de staatssecretaris.

Een paar korte punten, een concrete reflectie. Ik ben het helemaal eens met wat collega Holterhues aangaf, met de diverse opmerkingen over financiële risico's en onderzoek. Daar heb ik net ook nog op proberen door te vragen. Ik hoop toch echt dat de indieners daarover in de laatste termijn nog wat concreter punten weten te maken om onze zorg of in ieder geval mijn zorg weg te nemen.

Twee. Ik ben toch wat teleurgesteld — ik ben maar zo eerlijk — door de opmerkingen van de staatssecretaris. Ik kreeg toch bijna de indruk — u schudde een paar keer uw hoofd toen de indieners aangaven dat het toch wel landelijk georganiseerd kan worden, dat de staatssecretaris dat toch kan aanbieden — dat u daar toch heel anders in staat, maar misschien heb ik het verkeerd begrepen. Als ik u mag parafraseren, zei u in feite dat u geen rol zag in die uitvoering. Ik zou u toch dringend willen adviseren om dat te heroverwegen, want u heeft wel degelijk ook vanuit de landelijke overheid — dat is in ieder geval zoals ik de wetgeving zie — een plicht, en niet alleen een keuze, om het op provinciaal, lager, niveau goed te organiseren. Er wordt breed een zorg gedeeld — dat heeft ook de heer Meijer

aangegeven — dat het echt wel een risico gaat zijn om een openbaarvervoerbedrijf per provincie te organiseren. Dat geldt ook voor het ruimer en breder zoeken om het betaalbaar te houden. Ik hoop dus toch echt dat de staatssecretaris daar een wat andere visie op wil tonen in de tweede termijn.

Ik ga u teleurstellen: ik ben niet heilig genoeg voor bilocatie, dus ik moet helaas naar een andere beraadslaging toe.

De **voorzitter**:

Ik dank u wel. Dan geef ik graag het woord aan de heer Dessing van FVD.

De heer **Dessing** (FVD):

Voorzitter, dank. Dank aan de indieners, die mijn vragen serieus hebben beantwoord. Dank ook aan de staatssecretaris, die de vraag die ik aan hem stelde naar mijn idee toch wat minder serieus heeft beantwoord. Want ja, het verschrallen van het ov komt niet alleen door bezuinigen en marktfaalen. Die klimaateisen en die concessies belemmeren dat wel degelijk. De feiten wijzen dat gewoon uit. Ik vind het jammer dat het niet gebeurt. Waar we een probleem mee hebben — daar zijn we het allemaal over eens — is dat met name de onrendabele lijnen op dit moment een probleem zijn. Die verdwijnen, verschrallen of zijn veel te onregelmatig. Nou kan het best zo zijn dat dat komt door met name die klimaateisen en door die elektrificatie-eisen. Daarom wil ik eigenlijk jullie steun vragen en ook een suggestie meegeven om dat te verhelpen. Daarom heb ik de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat:

- het Bestuursakkoord Zero Emissie Regionaal Openbaar Vervoer Per Bus (BAZEB) bepaalt dat alle stads- en streekbussen in 2030 zero-emissie moeten zijn;
- hoewel het BAZEB-akkoord niet in rechte afdwingbaar is, het in de praktijk wel functioneert als een harde verplichting in aanbestedingen door provincies;
- de regering heeft erkend dat de elektrificatie, de oplopende kosten voor laadinfrastructuur en het gebrek aan netcapaciteit de oorzaak zijn van afhakende vervoerders;

overwegende dat:

- het van belang is om vaste buslijnen in de buitengebieden te behouden om de maatschappelijke basisbehoefte van toegankelijke mobiliteit en de leefbaarheid op het platteland te waarborgen;
- provinciale zelfstandigheid slechts gewaarborgd is wanneer provincies over voldoende beleidsvrijheid beschikken om, afhankelijk van lokale omstandigheden en haalbaarheid, zelf te bepalen welke vervoersconcepten en -technologieën zij toepassen, in overeenstemming met het huis van Thorbecke en het basisprincipe van decentrale autonomie, namelijk "decentraal wat decentraal kan";

verzoekt de regering:

- in overleg te treden met provincies om te onderzoeken of de elektrificatie-eisen kunnen worden versoepeld of geschrapt voor die kleine, verdwijnende buslijnen in de regio die zich buiten de dichtstbevolkte gebieden bevinden;
- de Kamer hierover te informeren, met als doel deze essentiële lijnen betaalbaar te houden en te voorkomen dat beleidsambities het aanbod van het ov in het landelijk gebied onmogelijk maken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Dessing.

Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Daarmee maakt zij deel uit van de beraadslaging.

Zij krijgt letter F (36569).

De heer Dessing (FVD):

Voorzitter, dank u wel. Ik dank u allen voor dit debat. Wij gaan onze positie bepalen naar aanleiding van de appreciatie van de moties en het complete debat. U zult ons standpunt daarover volgende week horen.

Dank u hartelijk.

De voorzitter:

Ik dank u wel. Dan geef ik nu graag het woord aan de heer Croll van de fractie van D66.

De heer Croll (D66):

Dank u wel, voorzitter. Allereerst wil ik namens de fractie BBB ... "BBB"? Wat zeg ik hier nou!

(Hilariteit)

De heer Croll (D66):

Ja, Boris, je kijkt nu heel bestraffend, maar dat is ook buitengewoon terecht. Goed. Namens D66 betuig ik de heren De Hoop en Van Dijk allereerst dank dat ze dit hebben ingediend vanuit de Eerste Kamer ... Ehm ... Tweede Kamer. Neem me niet kwalijk; ik sta hier enorm te hikkelen. Mijn fractie hecht een groot belang aan openbaar vervoer, toegankelijk en vooral ook goed geregeld. Volgende week zal de D66-fractie met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid voor dit wetsontwerp stemmen.

Dank u wel.

De voorzitter:

Ik dank u wel. Dan geef ik tot slot graag het woord aan de heer Van Kesteren van de PVV.

De heer Van Kesteren (PVV):

Dank u wel, voorzitter. De heer De Hoop had het in zijn beantwoording over de noodzaak van een constructieve samenwerking tussen de provincies. Al eerder is tijdens dit debat door geachte collega Hartog genoemd dat dit ook tussen andere landen en de provincies zou moeten gebeuren. Er werden voorbeelden gegeven van Groningen en Drenthe, en Duitsland en België. In de samenwerking tussen Groningen en Duitsland — dat is een voorbeeld — is er sprake van expliciete beleidsmatige verschillen. In Duitsland is er sprake van elektrificering van treinen inclusief leidingen, terwijl Groningen wil inzetten op waterstofreinen. Kunnen de initiatiefnemers en/of de staatssecretaris aangeven dan wel bevestigen dat door dergelijke onderlinge verschillen in met name pragmatisch en ideologisch klimaatbeleid — ik neig naar meer pragmatisme en realiteitszin — de kosten, het ongemak en het oponthoud voor de reizigers onnodig zullen toenemen en dat dit adequaat en betaalbaar vervoer van reizigers van A naar B en vice versa in de weg staat? Dat zijn politieke keuzes, zoals de staatssecretaris heel terecht aangaf in zijn beantwoording.

Voorzitter. We moeten sturen op adequate dienstverlening tegen aanvaardbare tarieven voor de reiziger. Dat is een belangrijk criterium om mee te nemen in het onderzoek dat de staatssecretaris zijn opvolger in het vooruitzicht heeft gesteld. Graag een reactie hierop van de staatssecretaris. Zal hij dit ook meenemen in die criteria?

Dank u wel.

De voorzitter:

Ik dank u wel. Wenst een van de leden in de tweede termijn nog het woord? Dat is niet het geval. Ik heb via verbale en non-verbale communicatie begrepen dat de initiatiefnemers en de staatssecretaris tien minuten willen schorsen. Ik schors tot 16.25 uur.

De vergadering wordt van 16.13 uur tot 16.26 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik verzoek de leden om hun plaatsen weer in te nemen, want ik heb de vergadering heropend. Ik geef het woord aan de heer De Hoop.

De heer De Hoop:

Dank u wel, voorzitter. Wederom dank aan alle leden van uw Eerste Kamer. Ik vond het mooi dat in dit debat nadrukkelijk naar voren werd gebracht dat er ook een ideologisch deel onder deze wet zou kunnen liggen. Collega Olger van Dijk en ik wilden dit debat met uw Kamer bewust niet te ideologisch aanvliegen, maar de eerlijkheid gebiedt te zeggen dat hier drie verschillende stromingen naast elkaar aan tafel zitten, van liberaal tot groen-sociaaldemocratisch en christendemocratisch. Maar wij hebben allemaal wel hetzelfde doel: het openbaar vervoer in Nederland beter maken.

Collega Olger van Dijk en ik hebben nooit de illusie proberen te wekken dat dit voorstel het gouden ei zou zijn dat alle problemen in het openbaar vervoer in Nederland zou oplossen. Maar wij hebben wel het gevoel dat deze stok achter de deur echt iets kan toevoegen aan ons ov en aan het concessiebeheer in Nederland. Ook vanuit het subsidi-

ariteitsbeginsel en het vertrouwen in de provinciale overheid denken wij dat dit wetsvoorstel echt iets kan toevoegen wat waarde heeft en wat het ov een iets steviger fundament geeft. We gaan in de toekomst, als uw Eerste Kamer ertoe besluit om deze wet aan te nemen, zien of er daadwerkelijk provinciale ov-bedrijven bij zullen komen en of deze stok achter de deur echt impact heeft gehad. Wij zijn ervan overtuigd dat dat zo is en ik ben blij te constateren dat een groot deel van uw senaat op dit moment daar ook toe neigt. We wachten natuurlijk dinsdag af, maar ik wil u heel hartelijk danken voor uw kritische vragen en ook het fijne debat dat wij vandaag met elkaar hebben mogen voeren. Dat ook nog eens op een bijzondere dag, want het is natuurlijk wel de dag voor de verkiezingen. Het is juist bijzonder, ook als parlementariër, om op de dag voor de verkiezingen nog dat huzarenstukje van een wetsbehandeling te doen in de Eerste Kamer. Dus ik wil u ook echt danken voor de mogelijkheid, maar ik wil ook mijn collega Olger van Dijk bedanken, omdat dit voor hem al helemaal het laatste huzarenstukje is als parlementariër. Het is ontzettend fijn om als collega's heel hecht met elkaar samen te werken aan een wetsvoorstel. De manier waarop wij dat met elkaar hebben kunnen doen vond ik heel erg prettig. Het tekent ook de heer Olger van Dijk dat hij als nu nog zittend Kamerlid van NSC hier tot op de laatste dag van zijn mandaat van de kiezer gebruik heeft gemaakt om het beste voor Nederland te doen. Ik vind het heel erg mooi dat ik daar ook onderdeel van heb mogen zijn met hem. Dus nogmaals dank aan uw Kamer en we zien elkaar dinsdag weer terug.

Dank.

De voorzitter:

Dan geef ik graag het woord aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

Staatssecretaris Aartsen:

Dank, voorzitter. Dank ook aan de leden van de Eerste Kamer voor een aantal vragen. Misschien nog een paar punten die mij zijn gevraagd en waarover is gesproken. Misschien had ik met een voorzitter van een wetenschappelijk instituut hier in het midden het over de ideologische bril wat anders moeten aanvliegen, maar uiteindelijk denk ik dat, als je het hebt over die ideologische bril, je ook doel en middel uit elkaar moet houden. Ik denk dat het verstandig is dat er uiteindelijk echt ideologische keuzes in de publieke sturing van het openbaar vervoer komen. Maar wil je dat doen door een publiek bedrijf te beginnen of een privaat bedrijf te beginnen? Die sturing blijft hetzelfde. Die keuzes blijven hetzelfde, of ze nou door een publiek bedrijf of door een privaat bedrijf worden uitgevoerd.

Als je kiest voor lagere tarieven, dan zul je een andere keuze moeten maken ten aanzien van de frequentie. Als je een hogere frequentie hebt, heeft dat ook effect op de tarieven. Als je die lange ...

[Wegens een ontbrekende geluidsregistratie is een deel van de uitgesproken tekst niet beschikbaar.]

Staatssecretaris Aartsen:

... dan de bushaltes dichtbij. Zo kan ik nog een aantal andere dilemma's opnoemen die niet heel veel anders zijn, maar die wel ideologisch zijn, die wel die balans kennen

tussen publieke voorzieningen, brede welvaart, rendement en wat je wel en niet kan vragen. Dat is een ideologische keuze.

Maar ten aanzien van de vraag in welke vorm je dat wil doen, zou ik vooral willen kijken wat het beste voor de reiziger is. Dan heb ik een wat pragmatische insteek door te zeggen: de marktwerking functioneert op dit moment over het algemeen goed; laten we kijken waar er problemen zijn. En als je dan ideologisch gaat zeggen dat alles wat de overheid aanraakt, ieder bedrijf dat de afgelopen vijftien jaar door de overheid is gestart, een doorslaand succes is geweest, dan heb ik nog wel een lijstje met zaken waar het tegendeel bewezen is. Dus vandaar dat ik zeg: pas nou op met wat je doet, focus nou op de publieke discussie, want die is, denk ik, goed. Mevrouw Van Aelst-den Uijl gaf het net ook aan: als daar te weinig sturingselementen in zitten, of als in de praktijk blijkt dat ... We kunnen er niets aan doen dat Statenleden snel wisselen, maar als dat zo ervaren wordt, dan zul je eens moeten kijken hoe je de publieke sturing wat strakker kunt krijgen. Nogmaals, ik heb nu zelf ervaring met een concessieverlening. Niet alles kan tegelijkertijd. Als je een bepaald budget hebt en je kiest voor A, dan kan je B niet kiezen. Of je moet een ruimer budget nemen, maar dat houdt op een gegeven moment ook ergens een keer op natuurlijk. Dus dan zullen we met elkaar moeten zeggen: hoe ga je die publieke regie beter doen? Maar ik waarschuw dan wel dat je ook verantwoordelijk bent voor de andere kant van die keuzes.

Wat dat pragmatisme betreft werd mij nog een vraag gesteld over het echt ondersteunen daarvan. Maar ik ben daar dus terughoudend in. Uiteindelijk is het een risico dat wordt genomen op het moment dat je politiek besluit om bijvoorbeeld als kleinere provincie een eigen bedrijf te gaan starten. Je loopt een exploitatierisico en financiële risico's. Ik wil daar als rijksoverheid voor uitkijken. Mijn rol daarin is dus beperkt, vanwege die risico's. De heer Van der Goot vroeg mij wel nog of ik de Kamer daarover kan informeren. Vanzelfsprekend ben ik bereid om dat te doen. Laten we dat alleen wel doen op het moment dat het instrument wordt gebruikt en op het moment dat het instrument langere tijd is toegepast, anders is het wat weinig relevant. Dan zullen we ook moeten kijken of de doelstellingen van het wetsvoorstel zijn behaald en of het instrument überhaupt werkt, omdat daar natuurlijk ook een onderscheid in te maken is.

De heer Hartog vroeg mij nog naar grensoverschrijdende samenwerking. Dat is toegestaan, ook in het geval van een inbestede partij. De fractie van de PVV vroeg mij nog om het klimaatpunt mee te nemen in de betaalbaarheidsstudie. Dat acht ik niet noodzakelijk. We zien dat dat op dit moment geen negatief effect heeft op de betaalbaarheid van het openbaar vervoer, bijvoorbeeld omdat we zien dat de businesscase van een geëlektrificeerde bus over het algemeen hetzelfde is als die van een dieselbus, maar ook omdat we zien dat België en Duitsland met eenzelfde verduurzamingsopgave te maken hebben als Nederland.

Voorzitter. Dan de moties. De motie met letter D van mevrouw Van Langen-Visbeek en mevrouw Van Wijk moet ik ontraden, om twee redenen. De eerste reden is, nogmaals, dat wij vanwege de risico's niet actief het opzetten van een eigen bedrijf zullen stimuleren en ondersteunen. Dat is een inhoudelijk argument. Het tweede argument is

dat er een dekking ontbreekt bij deze motie, aangezien daar ook middelen worden gevraagd.

Dan de motie met letter E, ook van mevrouw Van Langen-Visbeek en mevrouw Van Wijk. Vanzelfsprekend staat waardering voorop, zoals ik al zei. Die kan ik ook zeker delen. Het is fantastisch dat mensen dit in hun vrije tijd, vrijwillig, oppakken. Dat kan ik niet genoeg onderstrepen. Toch moet ik deze motie om twee redenen ontraden. De eerste reden heeft te maken met subsidiariteit — de heer Rietkerk zei dat ook — omdat dit echt iets is wat dicht bij mensen hoort te liggen. Je moet weten wat daar de behoefte is. Het is dus een taak van gemeenten en provincies om dat te doen. Daarnaast is er geen dekking voorzien in deze motie.

Dan de motie met letter F, van het lid Dessing. Ook die moet ik ontraden, omdat we zien dat over het algemeen de businesscase van elektrificatie beter is dan die van diesel. Een tweede argument is nog dat we de ambitie met elkaar hebben om te verduurzamen als samenleving, ook weer om twee redenen. Allereerst omdat we het klimaat en de wereld graag schoner door willen geven aan onze kinderen en kleinkinderen en het tweede argument is dat we niet afhankelijk willen zijn van regimes als Rusland of Saoedi-Arabië als het gaat om dieselimport.

De heer **Dessing** (FVD):

Dank aan de staatssecretaris voor het antwoord. Teleurstellend, uiteraard. Hoe denkt de staatssecretaris dat verhaal, namelijk dat het zogenaamd niet afhankelijk willen zijn van Rusland een reden is dat straks de buslijn van Tytsjerksteradiel naar Andijk gewoon verdwijnt, te kunnen verkopen? Moeten we niet pragmatisch gaan kijken om die buslijn dan toch op een of andere manier te behouden? Dat is het ene deel van mijn vraag.

Het andere deel is dit. Het gaat mij puur om een onderzoeksvraag die de minister stelt: hij hoeft de portemonnee niet te trekken. Wil hij dit samen met de provincies onderzoeken? Is dat niet een mogelijkheid?

Staatssecretaris **Aartsen**:

Nee, nogmaals, omdat wij zien dat daar geen aanleiding voor is op dit moment. Het is niet zo dat de buslijn die de heer Dessing noemt zou verdwijnen als hij op stroom rijdt en dat hij er wel zou zijn als hij op diesel rijdt. Dat is niet zo; daar moeten we ook gewoon eerlijk over durven zijn met elkaar. En, nogmaals, we hebben een verduurzamingsambitie met elkaar afgesproken. Daar houdt het kabinet zich aan, omdat we het belangrijk vinden om de wereld schoon door te geven aan onze kinderen en kleinkinderen en om niet afhankelijk te zijn van regimes die anders in het leven staan dan wij, zoals Rusland en Saoedi-Arabië.

De **voorzitter**:

De heer Dessing tot slot.

De heer **Dessing** (FVD):

Ik hoor hier toch een beetje een grammofoonplaat, met alle respect. Maar is de staatssecretaris nu werkelijk van mening dat de elektrificatie-eisen en de andere klimaateisen die aan de openbaarvervoersconcessie worden gesteld geen enkel

effect hebben op het kostenaspect? Dat kan hij hier toch niet met droge ogen beweren.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Wat wij zien, is dat de businesscase van de elektrificatie van bussen over het algemeen gezien, uitzonderingen daargelaten, inmiddels voordeliger is dan die van diesel. Diesel is ook niet gratis meer. Zo eerlijk moeten we ook zijn. Ook als je het totaalplaatje meeneemt, is dat zo. Ik wil nog wel een keer herhalen wat ik eerder heb gezegd, maar het antwoord erop is "nee".

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

Ik ben teleurgesteld dat de staatssecretaris, ondanks zijn mooie woorden, mijn motie over de waardering voor de vrijwilligers ontraadt. Hij zegt dat dat geld kost. Nou ja, ik denk dat overleggen geen geld kost. Bovendien, u kent de krapte op de markt van vrijwilligers. Als je het op deze manier aantrekkelijk kunt maken ... Hoeveel geld hebben de vrijwilligers niet verdiend door die onrendabele lijnen in stand te houden met groepjes vrijwilligers? Daardoor bleven die dorpen bereikbaar, konden scholieren toch bij het station komen om vervolgens naar hun studie te gaan of konden werkenden naar hun werk gaan. In overleg gaan: wat kost dat nou?

Staatssecretaris **Aartsen**:

Dat kost wel wat, want de mensen die bij ons op het ministerie werken, moeten ook iedere maand betaald krijgen. Ik vind het verstandig om dit niet op nationaal niveau te organiseren. Dit is iets wat prima door bijvoorbeeld de provinciale overheden ... Daar zitten we allemaal, maar daar zitten ook best wat BBB'ers, net als VVD'ers, die dezelfde passie voor vrijwilligers delen. Volgens mij is vrijwilligersbeleid zelfs een expliciete taak van de gemeentelijke overheid. Laten we in het kader van subsidiariteit de verantwoordelijkheid vooral daar laten liggen.

De **voorzitter**:

Tot slot, mevrouw Van Langen.

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

Ik snap wel dat het daar hoort, maar ik heb het over het een beetje stimuleren van vrijwilligerswerk en mantelzorg, gewoon door met elkaar in gesprek te gaan over extra mogelijkheden, juist voor deze groep. Ik roep u daartoe op.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Ik denk dat het niet nodig is om de gedeputeerden van de provincie of de wethouders nog extra ertoe op te roepen om vrijwilligers te waarderen. Volgens mij is dit een breed gedeelde wens in bestuurlijk Nederland.

Dank, voorzitter.

De **voorzitter**:

Ik dank u wel. Ik dank de initiatiefnemers en de staatssecretaris.

De beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

Ik kom tot afhandeling van het wetsvoorstel. Zoals te doen gebruikelijk, stel ik voor om volgende week te stemmen over het initiatiefwetsvoorstel. Ik stel voor om dan ook over de ingediende moties te stemmen.

Hiermee zijn we aan het eind gekomen van de vergadering. Ik dank alle leden, de initiatiefnemers, de staatssecretaris, de medewerkers die deze vergadering mogelijk hebben gemaakt en de aanwezigen op de publieke tribune voor hun komst naar de Kamer. Ik sluit de vergadering.