

Wet provinciale inbesteding vervoerconcessies

Wet provinciale inbesteding vervoerconcessies

Aan de orde is de behandeling van:

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

De voorzitter:

Ik heropen de vergadering. Aan de orde is 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 (36569). Ik heet de initiatiefnemers van harte welkom in vak K. Het laatste initiatiefwetsvoorstel dat hier plenair werd behandeld was ook al van u, meneer De Hoop. U blijft aan de gang. Fijn dat u op deze manier de wetgeving een beetje op peil houdt. Ik wens u beiden veel succes met de verdediging van uw voorstel. Ik dank u natuurlijk voor het noeste werk dat verricht is. Het schrijven van initiatiefwetgeving is een zeer tijdsintensief proces, maar u heeft dat toch maar voor elkaar gekregen. Graag noem ik ook de ondersteuning die u heeft meegenomen in vak K. Welkom aan Jaap van der Heijden en Jan Daenen, medewerkers van de GroenLinks-Partij van de Arbeidfractie, en aan Daniël 't Hart en Maurits de Lint, medewerkers van de fractie van NSC. Tevens heet ik welkom in vak K, voor zijn debuut in de plenaire vergadering als bewindspersoon, de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat. Hij zal bij de behandeling van dit wetsvoorstel een tamelijk passieve rol hebben. Hij is vooral adviseur van de Kamer. Welkom, meneer Aartsen. Fijn u daar eens te zien.

Vandaag is aan de orde de eerste termijn van de zijde van de Kamer. De initiatiefnemers hebben al aangegeven prijs te stellen op een voortzetting die snel na het zomerreces geagendeerd wordt. Daar ga ik mij uiteraard voor inspannen.

De algemene beraadslaging wordt geopend.

De voorzitter:

Ik geef graag het woord aan de eerste spreker aan de zijde van de Kamer. Dat is de heer Grinwis van de fractie van de ChristenUnie. Het woord is aan hem.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Voorzitter, dank u wel. Ik sluit me graag aan bij uw grote complimenten aan de heren De Hoop en Olger van Dijk. Ook van mijn kant welkom aan deze staatssecretaris. Hopelijk mag hij besmet worden met het ov-virus, en het idee dat het goed en betaalbaar moet zijn voor alle mensen.

Voorzitter. Honderdduizenden Nederlanders zijn voor hun bereikbaarheid afhankelijk van de bus en trein: jongeren op pad naar de middelbare school, studenten op pad naar de universiteit of hogeschool, ouderen naar het ziekenhuis,

de forens naar het kantoor en de verzorgende naar haar of zijn werk in het verpleegtehuis. Maar het gaat niet goed met het openbaar vervoer in Nederland. De problemen stapelen zich op, met overvolle treinen op piekdagen, de kosten van buskaartjes die de pan uit rijzen, bushaltes die dreigen te verdwijnen en dorpen die zelfs helemaal niet meer bediend worden door een bus. Het zijn grote uitdagingen, die roepen om een oplossing.

Maar het kabinet-Schoof hield zich Oost-Indisch doof voor de noodklok van de vervoersbedrijven, vervoersregio's en provincies. Sterker nog, het kabinet boekte een extra bezuiniging van 110 miljoen euro in op het stedelijke, maar ook dorpelijke, ov. En de budgetkorting van 225 miljoen euro inzake het studentenreisproduct werd niet gecompenseerd. Het kon wel wat minder met die bussen en trams, was blijkbaar de gedachte. Als schaamlap werden de Bikkergelden van 300 miljoen structureel soms zelfs van stal gehaald, alsof die middelen niet waren uitgetrokken omdat het openbaar vervoer verschaalde waar we bij stonden. Het is onvoorstelbaar. Dit kabinet is, ondanks de belofte dat er meer bussen zouden gaan rijden tussen de dorpen — dat is een quote uit het hoofdlijnenakkoord — een grote ramp geworden voor het Nederlandse openbaar vervoer. Dat betreurt ik zeer. Als dat niet wordt hersteld in de lenW-begroting, dus de begroting van Infrastructuur en Waterstaat, zijn wij als ChristenUniefractie genooddaakt om tegen die begroting te stemmen. Zo luidde al eerder mijn waarschuwing, die ik nu nogmaals onderstreep. Ik ga er natuurlijk van uit dat het met vereende krachten lukt om dat te voorkomen, maar zo sta ik er wel in.

Voorzitter. Zonder goed functionerend openbaarvervoerssysteem loopt Nederland vast. Dan slibben ook de snelwegen langzaam dicht. Dan verdwijnt de verbinding, letterlijk en figuurlijk. Dat is een groot probleem, dat vraagt om ambitie, om overtuiging en om investeringsbereidheid, en niet om de halfbakken antwoorden die we het afgelopen jaar hebben gehoord.

Voorzitter. Het is onder dit gesternte dat collega's De Hoop en Olger van Dijk hun voorstel indienen om inbesteding van het openbaar vervoer door provincies mogelijk te maken. Ik feliciteer hen nogmaals met deze mooie wet en dank hen, maar zeker ook hun medewerkers Maurits de Lint, Daniël 't Hart, Jaap van der Heijden en Jan Daenen, voor het verzette werk. Het is een klein, maar fijn wetsvoorstel. Het is een voorstel dat tien, twintig jaar geleden ondenkbaar was, toen het neoliberalisme nog welig tierde. Maar laten we wel zijn, dit mooie voorstel is en blijft hopen met een fingerhoedje. Uiteraard kan deze maatregel om de doorgeslagen privatisering van het openbaar vervoer wat te temperen op onze volledige instemming rekenen. We hoeven er maar voor naar mijn HTM te kijken, om te zien dat zo'n ov-bedrijf in handen van het lokale bestuur zo'n gek idee nog niet is. Daar wijst ook de problematiek in Zeeland op. Bij een eerdere aanbesteding schreven daar partijen in om het busvervoer te willen verzorgen, maar er moest eerst flink worden bijgelapt om de nieuwe bedrijven daadwerkelijk te lokken. Het was mooi geweest als de provincie Zeeland op dat moment een extra troef achter de hand had gehad in de vorm van een eigen Zeeuws ov-bedrijf. Ik vraag de indieners, maar ook de staatssecretaris, te reageren op deze Zeeuwse kwestie. En wat kunnen zij nu nog betekenen voor de verbetering van het openbaar vervoer in deze prachtige provincie?

Als deze situatie zich vorig jaar al in Zeeland voordeed, hoeveel te meer zullen aanbestedingen dan gaan falen als de bezuinigingen van in totaal 335 miljoen euro op het openbaar vervoer volledig gaan doorwerken? Dan is het niet meer dan verstandig dat provincies, die de gaten van het Rijk nu toch al dichtlopen, de mogelijkheid krijgen om in eigen beheer bussen te laten rijden. Ik vraag de indieners nog wel in te gaan op de uitvoerbaarheid van de inbesteding door provincies. Het zou zonde zijn als we met de inbesteding wel een instrument ter beschikking stellen, maar dit vervolgens nauwelijks te hanteren is voor de provincies. Is het niet wenselijk of nodig om provincies hierbij te begeleiden en bijvoorbeeld de kennis uit te laten wisselen die de vervoersregio's Amsterdam en Rotterdam/Den Haag, de MRDH, bezitten? Graag een reactie.

Voorzitter. Ik zei het al, het voorstel is hopen met een vingerhoedje. En dat is geen diskwalificatie van het voorstel. Integendeel. De staatssecretaris zal echt zijn nek moeten gaan uitsteken voor het openbaar vervoer, om te voorkomen dat ons land onbereikbaar wordt, om te voorkomen dat de NS op de fles gaat en om te voorkomen dat buslijnen verdwijnen. De ChristenUnie is steeds duidelijk geweest: de bezuinigingen op bussen via de brede doeluitkering, de BDU, moeten van de baan. Anders stemmen wij dus tegen de begroting. Gelukkig is zojuist de motie-De Hoop c.s. aangenomen, die ertoe oproept om af te zien van de bezuiniging op het regionale ov. Dus, staatssecretaris, terwijl u onderweg was naar deze zaal, werd een prachtige motie aangenomen als steun in uw rug. Maar wat is eigenlijk de visie van deze nieuwe staatssecretaris op het openbaar vervoer, en hoe gaat hij zich inspannen om de bezuiniging op het openbaar vervoer, via bijvoorbeeld de BDU, ongedaan te maken? Of beter: hoe voert hij de motie-De Hoop c.s. uit?

Voorzitter. Ov-bedrijven zijn op dit moment druk bezig met hun vervoersplannen, met de bezuinigingen in hun achterhoofd. Dat betekent dat op dit moment de kaartenmakers en rekenmeesters druk bezig zijn met het wijzigen van routes, het doorberekenen van kostenverhogingen en het doorvoeren van bezuinigingen. Reken maar dat er buslijnen gaan verdwijnen als de bezuiniging doorgaat. Deelt de staatssecretaris de overtuiging dat voorkomen moet worden dat buslijnen verdwijnen zolang nog hoogst onzeker is of de bezuiniging daadwerkelijk doorgaat? Mijn hoop is namelijk dat dit bij de komende begrotingsbehandeling in het najaar zal worden gerepareerd. Het is voor de bereikbaarheid van het platteland, maar ook voor buitenwijken essentieel dat buslijnen blijven en niet verdwijnen. Wil de staatssecretaris zich daarvoor gaan inspannen? En hoe gaat hij dat doen?

Voorzitter. Ik rond af. Collega's De Hoop en Olger van Dijk hebben een prachtig voorstel neergelegd. Wij van de ChristenUniefractie kunnen dat van harte steunen. Ik zie uit naar hun beantwoording in eerste termijn. Dank.

De voorzitter:
De heer Stoffer, SGP.

De heer Stoffer (SGP):
Voorzitter. Ook van mijn kant complimenten aan de indieners van dit wetsvoorstel. Het is altijd een hele klus. Ook complimenten voor alle mensen die daarachter zitten, want

die werken er vaak nog harder aan dan de mensen die vooraan zitten. Desalniettemin complimenten. Ook van mijn zijde een hartelijk welkom aan de staatssecretaris van IenW. Dat is het mooiste ministerie dat er is in dit land, zeg ik altijd als civiel ingenieur.

Voorzitter. Dan de inhoud van dit wetsvoorstel. Niet iedereen heeft een auto of kan autorijden. Hoe kom je dan bij de dokter of bij de supermarkt, is dan de vraag. Het openbaar vervoer is een publieke dienst die helaas onder grote druk staat, zeker in het landelijk gebied. Ik woon daar zelf ook en dan ervaar je dat elke keer aan den lijve. Daar moeten we met elkaar de schouders onder zetten, financieel, maar ook wat betreft de manier waarop we het organiseren. Daarom is het heel goed dat de initiatiefnemers voorstellen op tafel hebben gelegd om provincies de mogelijkheid te geven zelf een ov-bedrijf op te richten. Het is niet het ei van Columbus, maar het zet de boel wel op scherp.

Enerzijds staat het ov in het landelijk gebied, zoals gezegd, onder grote druk. Onrendabele buslijnen worden gemakkelijk geschrapt, terwijl ze wel belangrijk kunnen zijn om dorpen bereikbaar te houden. Provincies hebben daar nu niet altijd goed grip op. Een provinciaal busbedrijf zal meer vanuit het publieke belang denken dan een privaat bedrijf. Aanbestedingen verlopen moeizaam. Denk aan de situatie in Zeeland. De heer Grinwis refereerde daar ook aan. Het is goed als je als provincie dan de mogelijkheid achter de hand hebt om zelf busvervoer te organiseren. Openbaar vervoer is een publieke dienst, waarbij de overheid de belangrijke taak heeft om dit in stand te houden, zeker ook in het landelijk gebied. Ik zie ook nog wel de situatie voor me dat een deel van het busvervoer aanbesteed wordt en dat bijvoorbeeld vraaggestuurd vervoer via belbussen in eigen beheer gedaan wordt. Mijn vraag is hoe de indieners dat voor zich zien.

Voorzitter. Dat was de "enerzijds". Ik heb ook een "anderzijds". We moeten namelijk niet naïef zijn. Er komt heel wat kijken bij het oprichten van een provinciaal bedrijf voor busvervoer. Het zou maar zo kunnen zijn dat het duurder uitpakt dan een aanbesteding. De huidige budgetspanning los je niet op met inbesteding in plaats van aanbesteding. Dan gaat het om de principiële vraag of je meer publiek geld wilt investeren in het overeind houden van onrendabele buslijnen. Die vraag is bij zowel inbesteding als aanbesteding relevant. En ja, wat de SGP betreft moet er publiek geld bij om het landelijk gebied goed bereikbaar te houden. De vraag is verder of een gebrek aan grip op het al dan niet schrappen van buslijnen alleen op te lossen is door inbesteding. Provincies zouden er ook voor kunnen zorgen dat ze via de concessieafspraken meer grip en controle hierop krijgen. Mijn vraag is of daar wel voldoende werk van wordt gemaakt

Een dilemma waar ook de Raad van State op wijst, is dat een aanbesteding pas effectief is als voldoende marktpartijen zich melden en zij elkaar scherp houden. Het aantal private busbedrijven is gedaald naar vijf. Aanbestedingen laten zien dat de spoeling helaas heel dun is. Gaat de mogelijkheid van een provinciaal busbedrijf dan helpen om marktpartijen scherp te houden? Of krijg je het risico dat de markt nog minder aantrekkelijk wordt voor private bedrijven en deze zich terugtrekken, zoals de Raad van State aangeeft?

Voorzitter. Een laatste aandachtspunt is dat een provinciaal vervoersbedrijf niet automatisch gebruik kan maken van de diensten van Translink voor ov-kaarten en -betaalsystemen en van de vergoeding voor ov-studentenkaarten. Dat leert onder andere de ervaring bij de Westerschelde Ferry, een vervoersbedrijf van de provincie Zeeland. Mijn vraag is dan ook hoe we ervoor gaan zorgen dat bestaande en nieuwe provinciale vervoersbedrijven gewoon aangesloten worden op systemen voor ov-kaarten en ov-vergoedingen. Zou dit nog in het wetsvoorstel meegenomen kunnen worden?

Voorzitter, tot slot. Ik heb een "enerzijds" en een "anderzijds" weergegeven en wat overwegingen geschetst. Graag hoor ik een reflectie van de indieners en de staatssecretaris hierop om zo een goede afweging omtrent het wetsvoorstel te kunnen maken. U heeft in mijn bewoordingen echter ongetwijfeld horen doorklinken dat ik er wel voorzichtig positief tegenover sta.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik graag het woord aan de heer Bushoff van de fractie GroenLinks-Partij van de Arbeid, die wij kennen als een zeer kritisch Kamerlid. Ongetwijfeld gaat hij de indieners keihard aanpakken. Het aantal interrupties in deze termijn beperk ik overigens tot tien.

De heer Bushoff (GroenLinks-PvdA):

Dank u wel, voorzitter. Welkom aan de nieuwe staatssecretaris. Ook mijn complimenten voor zowel de indieners, de heer De Hoop en de heer Van Dijk, als de ondersteuning voor het maken van deze initiatiefwet, die heel omvangrijk is. Nog los van de inhoud verdient dat inderdaad complimenten.

Voorzitter, u zei het al: dan maar naar de inhoud. Een kleine spoileralert: ik denk toch dat ik deze keer vrij positief ga zijn. Dat is wel met een reden, namelijk omdat het inhoudelijk gewoon een goed en heel degelijk voorstel is. Ik ga eerst even kort in op wat er vandaag aan initiatiefwet voorligt. Wat er vandaag voorligt, beoogt eigenlijk om regionale overheden, de provincies, de mogelijkheid te geven om zelf een ov-bureau op te zetten. De Europese PSO-verordening biedt die mogelijkheid voor lidstaten, mits nationale wetgeving dit niet verbiedt. In Nederland hebben we het in de wet zo geregeld dat deze mogelijkheid alleen gegeven is aan de vier grote steden. Dit wetsvoorstel regelt eigenlijk dat die mogelijkheid er ook komt voor andere regionale overheden: onze provincies. Dat ligt vandaag voor en ik denk dat dat een bijzonder goed voorstel is. Ik kan dat onderschrijven met het feit dat het zo belangrijk is dat we in Nederland inzetten op goed en betaalbaar openbaar vervoer.

Voorzitter. Enkele voorgangers zeiden ook al: wat nou als je afhankelijk bent van bijvoorbeeld de bus om naar de huisarts te gaan? Wat nou als je bijvoorbeeld geen auto hebt en in een dorp woont, maar naar de stad verderop moet voor je werk? Dan ben je voor brood op de plank dus afhankelijk van de bus, van het ov. Kinderen die verder van school in een dorp wonen en naar de middelbare school moeten, doen dat vaak fietsend. Soms wonen ze echter té

ver weg en willen ze niet met de fatbike, maar toch graag met de bus gaan. Voor al dat soort mensen is het openbaar vervoer cruciaal. Het is heel belangrijk dat we ervoor zorgen dat het openbaar vervoer overal in Nederland, juist ook in de regio's en op het platteland, beschikbaar en ook betaalbaar is. Dan is het natuurlijk best pijnlijk om te constateren dat er in de afgelopen jaren 1.500 bushaltes verdwenen zijn. Ook moeten we constateren dat de verschraling met name haar weerslag vindt op het platteland. Bovendien constateren we dat de betaalbaarheid van het openbaar vervoer ook nog eens onder druk staat.

Voorzitter. Het gaat eigenlijk precies de verkeerde kant op ten opzichte van wat we moeten doen. We moeten er juist voor zorgen dat het openbaar vervoer overal in Nederland toegankelijk en betaalbaarder is. Dit wetsvoorstel regelt dat niet in één keer; ook daar moeten we eerlijk in zijn. Het is ook nodig dat daarvoor voldoende financiële middelen beschikbaar worden gesteld en dat er niet wordt bezuinigd op het openbaar vervoer, maar dat er juist in wordt geïnvesteerd. Daarnaast is het nodig dat je de gereedschapskist — zo zal ik het maar noemen — van in dit geval provincies uitbreidt met een dergelijk instrument. Dat instrument moet ervoor zorgen dat een provincie kan zeggen dat ze het wel zelf doet als de markt faalt of er te weinig aanbieders zijn, zoals in Zeeland, die de uitvoer van het ov op zich willen nemen. Ik denk dat je dan niet alleen een verstandig extra instrument toevoegt aan de gereedschapskist van provincies, maar dat het ook een goede beweging is, namelijk ietsjes terug van privatisering naar meer publieke regie. Ook dat moet me van het hart. We hebben de afgelopen jaren veel aan de markt overgelaten, maar voor die belangrijke voorzieningen nemen we nu toch weer wat steviger het stuur van de samenleving in handen. Ook op dat vlak moet ik constateren dat dit wetsvoorstel een goede toevoeging is. Daarom zal het niet verbazen dat mijn fractie er positief tegenover staat.

Voorzitter. Ik heb er toch ook nog een aantal vragen bij. Stel je nou voor dat er zich een meerderheid in de Kamer zou aftekenen voor dit wetsvoorstel. Ik hoop het van harte. Ik hoop ook dat de collega's er vandaag duidelijkheid over kunnen verschaffen of ze dit wetsvoorstel positief benaderen, want ik denk dat het echt een meerderheid verdient en dat het goed is voor het openbaar vervoer in Nederland. Maar als dat gebeurt, ben ik toch nog wel benieuwd of de initiatiefnemers kunnen aangeven hoe zij denken dat provincies een keuze maken tussen het wel en niet inbesteden van het openbaar vervoer. Hoe zullen zij tot zo'n keuze komen? Stel je voor dat deze mogelijkheid er komt voor provincies en dat een aantal provincies er inderdaad voor kiezen om het openbaar vervoer in eigen hand te nemen en een ov-bureau op te richten. Wat betekent dit dan voor de concessieperiode die we nu nog kennen?

Tot slot. Wat mijn fractie betreft is ook cruciaal hoe het verdergaat met de werknemers van de bedrijven die nu een concessie hebben. Ik zou ook graag van de initiatiefnemers horen hoe zij daartegen aankijken. Dan rest mij niks anders dan te zeggen dat ik ze straks veel succes wens bij hun beantwoording.

Tot zover.

De voorzitter:

De heer Soepboer, Nieuw Sociaal Contract.

De heer **Soepboer** (NSC):

We gaan met de botte bijl erdoorheen, voorzitter.

Voorzitter. Het gebeurt niet elke dag dat Kamerleden met een eigen wetsvoorstel komen. In moties zijn we hier heel goed, maar in eigen wetsvoorstellen toch iets minder. Dat recht hebben zij wel. Het is mooi als daar ook gebruik van wordt gemaakt. Daarom wil ik mijn bijdrage beginnen met een woord van dank aan de indieners van dit wetsvoorstel: mijn eigen collega, de heer Olger van Dijk, en de heer De Hoop. Ook richt ik mijn dank tot hun medewerkers, de medewerkers van de heer De Hoop, Jaap van der Heijden en Jan Daenen, en de medewerkers van mijn fractie, Daniël 't Hart en Maurits de Lint. Hartelijk dank. Er gaat enorm veel werk zitten in het schrijven van zo'n wetsvoorstel, meer dan mensen denken. Het is een belangrijk deel van ons werk.

Voorzitter. Dan gaan we toch naar de inhoud. Vandaag hebben we het over het openbaar vervoer. Overal in Nederland, van Den Haag tot Arnhem en van Zuid-Limburg tot, jawel, Fryslân, wordt het openbaar vervoer geregeld door middel van zogenoemde concessies. Daarmee worden vervoersbedrijven gecontracteerd om bepaalde lijnen te rijden. De impact van deze relatief onbekende concessies op het dagelijks leven van mensen is enorm. Het is het verschil tussen één keer per uur, één keer per dag of soms zelfs nooit een bus door je dorp, zeker als je zelf geen auto tot je beschikking hebt. Vervoersconcessies bepalen onder andere of en hoe vaak er een bus door je dorp rijdt. Als inwoner van Nijewier, een van de allermooiste dorpjes van Nederland, dat zo'n 300 inwoners telt, weet ik precies hoe dat voelt. Voordat ik überhaupt in een trein kan stappen, moet ik twee keer in de bus, mocht ik besluiten om het openbaar vervoer te nemen. Er zijn mensen die genoodzaakt zijn om dat te doen. Gelukkig hebben we in Nederland goeie professionals met veel verstand van zaken om die concessies op te stellen en ook te beheren. Vervoersconcessies zijn misschien niet het allersexye onderwerp. Ik zie in deze Kamer ook dat het heel vaak over andere dingen gaat. Maar juist hier raak je de mensen. Juist hier gaat het om. Juist hier kom je zo dichtbij.

Voorzitter. In Europa is bepaald dat concessies openbaar aanbesteed moeten worden. Dat betekent dat een provincie of vervoerregio een concessie opstelt. Daar kunnen bedrijven vervolgens op bieden. De beste wordt uitgekozen en dan kunnen de bussen weer zo'n tien jaar rijden. Nederland houdt zich netjes aan die Europese regels, tot op de punt na. Daarbij zijn wij het braafste jongetje van de klas. Dat brengt ons tot de kern van dit wetsvoorstel: de optie tot inbesteding. Soms komt het voor dat een concessie uitgeschreven wordt maar dat geen enkel vervoersbedrijf zich meldt om die concessie uit te voeren. In zo'n geval van marktfalen kan de provincie niet anders dan tijdelijk een noodconcessie uitschrijven, oftewel een aangepaste concessie opstellen in de hoop dat daar wel vervoersbedrijven voor te porren zijn. De provincie mag dan niet een eigen vervoersbedrijf oprichten om de concessie zelf uit te voeren. Dat is gek, want van Europa zou dat best mogen. In Nederland staan we dit eigenlijk ook al toe. Enkele grote steden mogen namelijk al hun eigen vervoersbedrijf hebben. Denk aan HTM in Rotterdam en Den Haag en GVB in Amsterdam.

Wat dit wetsvoorstel doet, is simpel: in het geval dat de markt faalt en er geen interesse is om busvervoer in een bepaalde regio uit te voeren, mag een provincie straks de concessie gunnen aan een eigen vervoersbedrijf. De fundamentele vraag hierachter is natuurlijk: mag de overheid het zelf doen als de markt faalt? Bij zoiets essentieels als busverbindingen op het platteland is het antwoord wat mij betreft absoluut ja. Mijn vraag aan de indieners van dit wetsvoorstel is hoe zij hiertegen aankijken. Overigens regelt dit wetsvoorstel alleen dat provincies dit mogen doen. Het zal een afweging van de provincie zelf zijn en in geen enkel opzicht een verplichting. Wat mijn fractie betreft geven wij de provincies de mogelijkheid. Wij achten provincies goed in staat zelf de afweging te maken of ze daar gebruik van willen maken.

Tot slot, voorzitter. Daarna kom ik tot een afronding. Ik zie hier ook een kersverse staatssecretaris Openbaar Vervoer. Ik heb hem vorige week voor het eerst getroffen bij het notaoverleg over veerbussen en ik ben blij om hem ook hier plenair te zien en hier mijn felicitaties aan hem over te brengen. Voor de staatssecretaris heb ik een kort vraagje: deelt hij de opvatting van dit wetsvoorstel dat het slechts de mogelijkheid biedt tot provinciale inbesteding? En kan de staatssecretaris aangeven welke andere Europese landen de optie tot inbesteding opgenomen hebben in hun nationale wetgeving?

Daar laat ik het graag bij, voorzitter. Zoals u merkt, ben ook ik erg positief.

De **voorzitter**:

Heel goed. De heer Van Kent, SP.

De heer **Van Kent** (SP):

Voorzitter. Ik sluit me aan bij alle positieve woorden die hier zijn gesproken, over het initiatief, maar natuurlijk vooral over de indieners van deze initiatiefwet, in het bijzonder degenen die het echte werk — laten we wel eerlijk zijn — hebben gedaan, namelijk de ondersteuners die dit wetsvoorstel hebben geschreven. Ik wens jullie ook allemaal veel succes en wijsheid toe bij het vervolg. Dan kijk ik weer naar de Kamerleden die dit initiatiefwetsvoorstel hebben ingediend, want die zullen aan de bak moeten na alle vragen en opmerkingen, wat ons betreft inderdaad snel na het reces.

Voorzitter. Openbaar vervoer is van cruciaal belang. Het brengt geliefden, familieleden en vrienden samen. Maar het zorgt ook voor cruciale verbindingen naar werk, school of ziekenhuizen en zorg. Terwijl dit kabinet belooft dat het meer openbaar vervoer in de regio wil, zien we een enorme kaalslag: het verdwijnen van openbaar vervoer, een botte bezuiniging op het openbaar vervoer, die eigenlijk een administratieve fout blijkt te zijn, waardoor een op de vijf buslijnen in steden en dorpen dreigt te verdwijnen en een prijsverhoging bij de NS, die natuurlijk ook onderdeel uitmaakt van ons ov-stelsel en met buslijnen te maken heeft. Je gaat namelijk met de bus naar de trein of vanuit de trein met de bus. Eindeloze stromen van geld dat is bedoeld voor het openbaar vervoer lekken weg naar aanbestedingscircussen en naar de zakken van buitenlandse aandeelhouders en buitenlandse staatsbedrijven. Dat gaat om Franse staatsbedrijven, Duitse staatsbedrijven en staatsbedrijven uit nota bene Israël, die hier met bussen rondrijden.

Al eerder lag er een initiatiefvoorstel van de Partij van de Arbeid, GroenLinks, D66 en de SP. Dat zag erop toe dat er in ieder geval voor de vier grote steden geen aanbestedingsplicht zou komen en er onderhands zou kunnen worden gegund. Ik zie deze initiatiefwet als een vervolg daarop. Het biedt die mogelijkheid namelijk niet alleen aan de grote steden, maar ook aan provincies. Het gaat met nadruk niet om een plicht en een termijn waarop dat allemaal moet gebeuren, maar in ieder geval om de ruimte, zoals in Zeeland, om als het misgaat een keuze te hebben en niet gedwongen te zijn met noodconcessies en lapmiddelen te werk te gaan.

Voorzitter. Die bussen moeten rijden voor de reiziger, en niet voor de winst. Dat moet het uitgangspunt zijn. Dat is ook het doel van deze wet en daar staat de SP vanzelfsprekend honderd procent achter. Wel willen we weten wat er in de ogen van de indieners gebeurt met het personeel en het materieel. Als het een provinciaal bedrijf wordt, gaat het personeel en materieel dan over naar het provinciaal openbaarvervoerbedrijf, net als bij de overgang van een concessie? Kunnen de indieners daar nader op ingaan?

Voorzitter. Ook ik kan niet de verleiding weerstaan om aan de staatssecretaris te vragen hoe hij de zojuist aangenomen motie-De Hoop c.s., die verzoekt om de bezuinigingen op het ov niet door te laten gaan, gaat uitvoeren. Ik weet zeker dat ook de indieners het met de SP eens zijn dat als we de provincies de ruimte geven om goed openbaar vervoer in eigen hand te organiseren, er vanuit het Rijk voldoende financiële middelen moeten zijn om dat te kunnen betalen. Niet alleen moeten die lijnen gaan toenemen in plaats van dat er minder lijnen en minder bushaltes komen, maar ook moet de prijs niet gaan stijgen, maar juist gaan dalen. Want alleen fijnmazig en betaalbaar, en op termijn wat ons betreft gratis, openbaar vervoer is goed openbaar vervoer.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Een vraag, een interruptie. Dat hadden we niet verwacht. De heer Boutkan, PVV.

De heer Van Kent (SP):

U heeft er tien, hè.

De voorzitter:

Hij heeft er hierna nog negen te gaan.

De heer Boutkan (PVV):

Dank u wel, voorzitter, voor deze toezegging. Ik heb een vraag aan de heer Van Kent. Ik hoorde hem zojuist een heel rijtje buitenlandse firma's noemen waar het geld naar verdwijnt. "In de zakken van", hoorde ik hem zeggen. Daaronder was ook een Israëlisch bedrijf.

De heer Van Kent (SP):

EBS, ja.

De heer Boutkan (PVV):

Dat is een Israëlisch bedrijf dat een aanbesteding heeft gewonnen die was uitgeschreven. Is de heer Van Kent van de SP het niet met de PVV eens dat het goed is en dat we eigenlijk blij zouden moeten zijn dat er in ieder geval een aanbesteding heeft ingeschreven op een misschien wel heel slechte uitschrijving op deze concessie? Anders moeten alle mensen die nu gebruikmaken van die bus, van dat openbaar vervoer, gaan lopen. Is dat wat de heer Van Kent wenst?

De heer Van Kent (SP):

De PVV en de SP delen niet veel, maar wel een aantal zaken. Een daarvan is het belang van publiek georganiseerd openbaar vervoer. De PVV vindt ook dat NS en ProRail staatsbedrijven moeten blijven en dat we daar maximale invloed op moeten hebben. Ik neem aan dat de PVV deze initiatiefwet ook gaat steunen. Het antwoord op uw vraag is dat die bedrijven wat de SP betreft zo snel mogelijk moeten vertrekken uit Nederland. Wat de SP betreft organiseren we het openbaar vervoer in publieke handen, in dit geval in provinciale handen, bij de NS in rijkshanden en bij de G4 in gemeentehanden, en laten we buitenlandse staatsbedrijven of bedrijven waar sprinkhaan kapitalisten achter zitten niet toe op onze ov-markt.

De heer Boutkan (PVV):

Het is op dit moment niet anders. Totdat dit initiatiefwetsvoorstel, als het wordt aangenomen, feitelijkheid wordt, hebben we te maken met de werkelijkheid, dus ook met EBS. Mocht er tussentijds ergens een concessie komen, dan kan EBS gewoon nog meedoen. Mijn vraag aan de heer Van Kent is dus nogmaals: wenst u anders de passagiers toe dat zij er maar geen gebruik van moeten maken — laat ik het maar heel stellig zeggen — omdat een Israëlisch bedrijf hierachter zit? Moeten zij dan maar gaan lopen?

De heer Van Kent (SP):

Wij maken daarin geen onderscheid. We vinden ook niet dat Duitse of Franse staatsbedrijven hier winst moeten maken met het openbaar vervoer en zichzelf leningen verstrekken waar ze hoge rentepercentages voor betalen, waardoor er gewoon geld van ons openbaar vervoer, van onze reizigers, van onze gemeenten, onze Provinciale Staten, ons Rijk naar buitenlandse bedrijven verdwijnt. Ik neem aan dat de PVV dat ook vindt. Ik ben blij dat u deelneemt aan het debat; tot voor kort was u nog niet ingeschreven voor dit debat. Ik ben heel benieuwd wat de PVV straks gaat zeggen, want ik ben er eigenlijk maar van uitgegaan dat de PVV deze wet ook gaat steunen, zodat de provincies de vrijheid krijgen om in eigen hand publiek openbaar vervoer te organiseren zonder buitenlandse bedrijven die hier ons ov-geld komen roven.

De voorzitter:

Prima. Mevrouw Veltman, VVD.

Mevrouw Veltman (VVD):

Voorzitter. Allereerst vind ik het mooi om te zien hoe deze twee collega's uit de commissie Infrastructuur en Waterstaat, waar ik ook in zit, nu samen dit voorstel presenteren. Welkom aan de staatssecretaris, die ik voor het eerst in deze zaal tref.

Voorzitter. Laat ik beginnen met wat ons wel bindt. Ook de VVD wil namelijk het beste voor het vervoer voor de reiziger. Verder zal ik een iets ander verhaal laten horen dan wat u tot nu toe van mijn voorgangers heeft gehoord, want hier eindigt de overeenstemming helaas. Waar wij uitgaan van een schaarse begroting die vraagt om slimme keuzes, lijken de indieners te denken dat geld en capaciteit onbeperkt zijn en dat als de markt even niet bevalt, je maar gewoon zelf een ov-bedrijf moet oprichten. Dat is geen beleid. Dat is een ideologische reflex, wat mij betreft.

De indieners doen dit voorstel vanuit een fundamenteel wantrouwen jegens commerciële vervoerders. Dat maak ik tenminste op uit de teksten in de toelichting. De private vervoerders zouden alleen geïnteresseerd zijn in winst, niet in de reiziger. Maar dat beeld klopt niet. Marktwerving heeft juist geleid tot een vernieuwend aanbod, de zero-emissievlotten, een efficiëntere inzet van middelen en een betere dienstverlening. Zonder marktwerving hadden we bijvoorbeeld geen OVpay gehad, geen forse investeringen in materieel en geen ondernemers die met miljoenen aan voorinvesteringen inschrijven op een concessie, want dat kost het om je te kunnen inschrijven. Het is werkelijk een karikatuur om te doen alsof private partijen afhaken zodra het moeilijk wordt. Wat je wel ziet, is dat bedrijven zich terugtrekken als de overheid zelf de concurrent gaat spelen. Dat is precies wat dit wetsvoorstel faciliteert.

Dan de inhoud, of liever gezegd: het gebrek daaraan. De Raad van State heeft het al vastgesteld: de probleemanalyse ontbreekt. De link tussen het aanbesteden en de geschetste knelpunten wordt niet gelegd. De onderbouwing is flinterdun, maar elke keer als we daar vragen over stellen, krijgen we hetzelfde antwoord: het is niet verplicht; het is alleen een mogelijkheid voor de provincies. Die doodoener lijkt alles op te lossen; er is geen bewijs, geen financiële doorrekening en geen analyse van de gevolgen voor de marktwerving of het investeringsklimaat nodig, want het is niet verplicht.

De heer **Soepboer** (NSC):

Ik was eigenlijk van plan te wachten tot het einde, maar er kwam zo veel achter elkaar dat ik dacht: ik ga nu maar gewoon beginnen en dan zien we wel waar we eindigen. Een van de eerste dingen die ik opschreef, was dat u zei dat er bij de indieners sprake zou zijn van een ideologische reflex en dat er een karikatuur wordt gemaakt van hoe er met investeerders et cetera wordt omgegaan. Maar mevrouw Veltman maakt dan toch een beetje een karikatuur van het voorliggende wetsvoorstel. Dat is tenminste de smaak die bij mij opkomt. Mijn concrete vraag luidt als volgt. Mevrouw Veltman verheerlijkt hier de marktwerving. Kan zij één serieus genomen econoom noemen die ooit heeft gezegd dat de markt perfect werkt?

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik reageer eerst op waar ik de woorden "karikatuur" en "ideologische reflex" vandaan heb. Die komen uit de memorie van toelichting op het wetsvoorstel en de antwoorden die ik heb gekregen, voor zover ik die heb gekregen, op de vele vragen die ik heb gesteld naar aanleiding van het wetsvoorstel. Ik kan allerlei namen gaan noemen en hier een quiz gaan spelen met u, maar ik vind het belangrijk dat we niet over het hoofd zien dat de marktwerving ook hele goede dingen heeft gebracht. Ik zie dat er in de reflex

wordt geschoten dat het alleen maar om grote winsten en niet om de reiziger gaat, maar het probleem zit volgens mij op een ander punt. Daar kom ik zo nog op in mijn bijdrage.

De heer **Soepboer** (NSC):

We hoeven geen quiz te doen en u hoeft ook geen naam te noemen, want ze zijn er niet. Zo simpel is het. De markt kan hier en daar natuurlijk een zekere positieve werking hebben, maar deze loopt hier en daar ook tegen de grenzen van zijn kunnen aan. Kan mevrouw Veltman het met mij eens zijn dat de markt het hier en daar toch ook echt laat liggen en dat wij als overheid dan moeten ingrijpen om het beste voor onze burgers te doen?

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik ben het überhaupt principieel niet eens met de vraag. De markt laat het niet liggen. Op het moment dat een provincie een aanbesteding doet, dan mogen partijen daarop reageren. Als er niet wordt gereageerd, zoals bijvoorbeeld in Zeeland is gebeurd, dan wordt er hier in deze zaal meteen gezegd "dat ligt aan die partijen". "Die willen niet inschrijven en maken alleen maar grote winsten", hoor ik daar nog achteraan. Maar ik denk: wat is er nou fundamenteel misgegaan bij die aanbesteding waardoor ze niet hebben ingeschreven? Ik kan wel zeggen dat in de praktijk is gebleken dat door decentralisaties en aanbestedingen van het openbaar vervoer de kwaliteit omhoog is gegaan en de prestaties zijn verbeterd. De prijzen kun je dan natuurlijk ook scherper houden, omdat je naar elkaar gaat kijken: hoe doen we het zo goed mogelijk voor een zo goed mogelijk budget? Dat budget is dus het uitgangspunt. Als je hetzelfde budget hanteert, dan vraag ik me werkelijk af of een eigen ov-bedrijf betere prestaties gaat leveren dan marktpartijen die elkaar beconcurreren.

De heer **Soepboer** (NSC):

Dat is een heel lang antwoord. De vraag was vrij fundamenteel. U zegt: we hebben hier te maken met een verschil van inzicht over marktwerving. Maar mijn vraag aan u was: kunt u het met ons eens zijn dat er op sommige momenten toch echt sprake is van een falende marktwerving, dat de markt niet doet wat die zou moeten doen, en dat het daarom in dat soort uiterste gevallen geoorloofd is om in te grijpen, om het beste te doen voor onze mensen? Kunt u dat met ons eens zijn?

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Dat ben ik niet met u eens. U zegt dat de markt faalt, maar ik denk dat in dit geval niet de markt faalt, maar dat er een betere aanbesteding moet worden uitgeschreven. Als je op datzelfde moment, onder dezelfde voorwaarden, dit zou neerleggen bij een ov-bedrijf in handen van de overheid, dan zou dat net zomin de prestaties kunnen leveren. Ik ben het dus niet met u eens.

De heer **Soepboer** (NSC):

Via de voorzitter: u kunt toch niet met droge ogen dit verhaal houden, terwijl er ook honderdduizenden mensen bijvoorbeeld geen woning kunnen bezitten? Ook daar zien we dat de markt het eigenlijk niet redt en dat we toch in moeten grijpen in de markt om het beste te doen voor onze mensen. Eigenlijk zie ik hier eenzelfde soort geste. U hebt mij niet

zien wijzen naar wie dan ook. Wij zien dit als een ultiem middel; als niks lukt, is er dan de mogelijkheid voor provincies om te zeggen: dan, desgewenst, doen we het zelf. Dus nogmaals de vraag, ook buiten het ov om: kunt u het met ons eens zijn dat mensen in Nederland op dit moment de dupe worden van het feit dat de markt zijn werk niet doet? Bent u het ermee eens dat je dan gewoon als overheid moet kunnen zeggen: laten we nu de handen ineenslaan om toch een, in dit geval kleine, ingreep te kunnen doen om die mensen met de bus te laten rijden en niet in de regen te laten staan in die dorpen? Als dat het is, kunt u dat dan met ons eens zijn?

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik ben het er nog steeds niet mee eens. We hebben hier nu geen debat over woningbouw. Overigens vind ik daarover grotendeels hetzelfde, maar laten we die discussie in het woningbouwdebat voeren met elkaar. De heer Soepboer zegt dat ingrijpen in de markt nodig is. Ik ben wel van mening dat het als je met elkaar een goed functionerende markt hebt, in bepaald publiek belang nodig is dat er bijvoorbeeld een goede marktmeester is, die in de gaten houdt of het allemaal goed blijft gaan. Daar hebben we bijvoorbeeld de ACM voor nodig en daar kan de overheid zelf een rol in spelen. Daar zijn toezichthoudende instanties voor. Alleen, wat hier nu gebeurt, is in feite ingrijpen in de markt. Dat zegt de heer Soepboer ook. Daarmee veroorzaakt je zelfs dat concurrerende vervoersbedrijven het minder interessant zullen vinden om te gaan inschrijven op een aanbesteding, minder zekerheden hebben en zich dus ook minder op de markt zullen willen begeven, wat volgens mij slecht is voor het elkaar scherp houden door concurrentie. Dat is uiteindelijk dus echt niet beter voor de reiziger. Daar zit dan een fundamenteel verschil van mening.

De **voorzitter**:
Ten slotte.

De heer **Soepboer** (NSC):

Ten slotte constateer ik inderdaad dat er sprake is van een fundamenteel meningsverschil en van marktverheerlijking. Maar goed, ik denk dat we het daarover vandaag inderdaad niet eens worden, mevrouw Veltman. Ik wacht de rest van uw betoog dus af.

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

Ik heb toch ook een beetje met een lach op mijn gezicht gekeken naar wat er net gebeurde, want het werd de indieners door de VVD verweten in een reflex te schieten. Maar zodra het woord "markt" viel in deze Kamer, zag ik eigenlijk maar één reflex, namelijk een VVD die zei: die is heilig; kom er vooral niet aan. Dat is eigenlijk tot nog toe de enige reflex die ik hier in deze Kamer gezien heb. Mijn vraag is eigenlijk of de VVD het ov op al de plekken in Europa, maar ook in Nederland, waar het ov door bijvoorbeeld regionale overheden wordt uitgevoerd, slecht vindt.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Nee, maar ik denk wel dat het beter wordt naarmate je meer concurrentie krijgt. Dat is mijn stellige overtuiging.

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

Maar als het dan niet allemaal slecht is, en misschien zelfs wel goed, zou het dan niet zinvol zijn om die mogelijkheid uit te breiden naar andere regio's in Nederland, zodat die het ov in eigen hand kunnen nemen als de markt toch faalt, en misschien wel om de markt een beetje op scherp te zetten? Ziet de VVD daar dan geen enkele meerwaarde in?

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Sorry, wilt u de vraag nog even herhalen?

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

Het verbaast mij nogal dat de VVD zegt: nee, het is niet allemaal slecht waar regionale overheden het ov in eigen beheer hebben. Dat zegt de VVD dus al: nee, dat gaat op sommige plekken eigenlijk best wel goed. Vervolgens zegt ze: nee, we willen die mogelijkheid absoluut niet uitbreiden naar andere regionale overheden. Dat verbaast mij dus gewoon. Ik kan dat niet helemaal met elkaar rijmen, maar misschien kan de VVD die logica nog wat beter uitleggen.

De tweede vraag was de volgende. Zou het niet juist zinvol zijn om deze mogelijkheid te geven aan provincies, zodat die het waar de markt faalt zelf kunnen doen of die markt juist een beetje kunnen prikkelen, van: je moet het beter doen, anders doen wij het zelf wel?

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik heb daarnet gezegd — daarom dacht ik: is het nou dezelfde vraag of niet? — dat als je uitgaat van schaarste van budget, en dat is volgens mij wel het economische principe dat we hier moeten hanteren, je moet zorgen voor zo goed mogelijk ov met het budget dat je beschikbaar hebt. Dus als ik zeg dat ov ook wel goed gaat als het in handen is van de overheid, wil dat niet zeggen dat het niet beter kan. Voor mij is het dan belangrijk, juist om de reiziger niet in de kou te laten staan, om het allerbeste ov te kunnen bieden binnen ons beschikbare budget. Dat betekent dus niet dat we erin berusten dat het dan maar gebeurt door een ov-bedrijf dat niet geprikkeld wordt om het beter te doen in prestaties en budget, en dat we op die manier te zeggen: zo is het wel goed. Ik zou graag meer willen voor de reiziger.

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

Dat GroenLinks-PvdA het niet eens is met de VVD, is op zich niet heel uniek. Maar ik moet wel zeggen: dit vind ik niet de meest sterke redenering van de VVD die ik weleens heb gehoord. Aan de ene kant wordt nu namelijk gezegd: "Stel je voor dat de overheid zelf het ov regelt. We weten dan niet of het beter kan. Dus ja, we vinden het eigenlijk niet zo fijn dat de overheid dat op sommige plekken zelf doet. Misschien gaat het wel beter als we het aan de markt laten." Maar aan de andere kant zijn ze er heilig van overtuigd dat als we het aan de markt laten, het altijd beter zal zijn dan wanneer de overheid het zelf doet, terwijl we al een heel aantal voorbeelden hebben waarbij het goed gaat als de overheid het doet. Hoe rijmt de VVD dat met elkaar?

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Dat rijm ik als volgt. We hebben veel voorbeelden gezien van aanbestedingen waarop bedrijven zich kunnen

inschrijven waarbij de kwaliteit aantoonbaar beter wordt en waarbij de geleverde prestaties voor het budget dat er is, omhooggaan. Dat zien we dus ook.

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

Toch even over dat budget, want dat triggert mij nu al de hele tijd. Helaas was het de VVD die heeft gezegd: we willen graag bezuinigen op het openbaar vervoer. Het was de VVD die zojuist nog tegen het schrappen van de bezuiniging op het openbaar vervoer stemde. Dat was een motie van de heer De Hoop, die gelukkig wel is aangenomen. Ik vraag me het volgende af. Als de VVD inderdaad de reiziger op één zet, graag wil dat het ov niet verder versobert en dat de markt gewoon goed en betaalbaar ov kan regelen, zou het dan niet verstandiger zijn om als VVD geen budgetten te schrappen, maar juist te investeren in het ov?

Mevrouw **Veltman** (VVD):

De bezuinigingen in het ov zijn inderdaad een jaar geleden afgesproken in het hoofdlijnenakkoord. Die keuze is gemaakt met de toenmalige coalitie ten opzichte van onderwerpen als veiligheid en de portemonnee van de burger. Dat is de keuze waar we toen voor hebben gestaan en waar we nog steeds voor staan. Des te belangrijker is het dat je zo goed, doelmatig en effectief mogelijk openbaar vervoer levert voor het budget dat je hebt. Ik kan u verzekeren: dat gebeurt niet als we in de reflex schieten van een ov-bedrijf zelf opbouwen, organiseren en in stand houden als overheid. We kunnen het beter aan de markt laten.

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

Tot slot. De VVD zegt: wij staan nog voor die bezuiniging op het ov. Gelukkig staan ze daar met een steeds kleinere hoeveelheid zetels voor. Gelukkig heeft net een meerderheid van de Kamer gezegd: een deel van die bezuiniging willen we schrappen. Ik hoop ook echt dat de VVD-staatssecretaris — ik moet "de staatssecretaris" zeggen — er heel erg veel werk van gaat maken om die bezuiniging inderdaad van tafel te halen. Als je wilt dat de reiziger op één komt te staan, zeg ik ook in de richting van de VVD, dan moet je die bezuiniging op het ov schrappen, investeren in het ov, en kijken hoe je de gereedheidskist van regionale overheden kan uitbreiden met instrumenten om het ov te verbeteren. Ik hoor eigenlijk niks van dat alles van de VVD, dus ik kan niet anders dan concluderen dat de VVD in woord zegt "we staan voor de reiziger", maar in daad de reiziger gewoon keihard in de kou laat staan.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Wat mij betreft is het tegenovergestelde waar. Ik vind dat je de reiziger in de kou laat staan als je denkt dat je het voor hetzelfde budget als overheid in eigen beheer beter kunt doen. Het is gewoon niet waar. Het is ook aantoonbaar niet waar. Ik wil over die bezuinigingen nog kwijt dat het geen feest was toen we hoorden dat dit was afgesproken. Alleen, het is wel een keuze geweest ten opzichte van bijvoorbeeld het staan voor de veiligheid, werken aan onze veiligheid in dit land, de steun aan Oekraïne en alle dingen die we doen voor de portemonnee van mensen. U kunt daar in uw stoel zitten fronsen en mopperen, maar het gaat erom dat we met elkaar de juiste keuzes hebben moeten maken.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Dat laatste is natuurlijk aantoonbare onzin: de onderhandelaars wisten niet wat ze deden. Althans, dat geldt voor een deel van hen. Die bezuinigden op de brede doeluitkeringen. Dat is heel technisch woord. Veel mensen wisten niet wat erachter schuilging. In één keer kwam er — hup — een bezuiniging op het ov uit van 110 miljoen. Die brede doeluitkering bleek toen helemaal niet afgeschaft te kunnen worden, en er bleek geen efficiencywinst. Maar gelukkig zie ik een staatssecretaris die zit te popelen om de motie-De Hoop uit te voeren! Mijn vraag gaat over ... Voorzitter, ik zie de staatssecretaris weggelopen! Laten we dat niet doen, want er zijn foto's van andere staatssecretarissen die onder dat bankje kruipen. Maar oké, dat terzijde.

Ik zeg tegen collega Veltman-Kamp: laten we toch pragmatisch zijn. Mijn collega maakt er een gigantisch ideologisch debat van, door te zeggen: die marktpartijen doen het altijd beter wat betreft het ov. Initieel hebben de private partijen die een aantal decennia terug het regionaal ov zijn gaan uitvoeren inderdaad grote verbeteringen behaald ten opzichte van de publieke bedrijven, die misschien hier en daar — dit zeg ik zonder ze tekort te willen doen — in winterslaap waren geraakt. Maar inmiddels zijn die initiële resultaten wel behaald voor de reiziger. Het is helemaal niet gezegd dat dingen inefficiënter worden als je nu zou overgaan naar inbesteding. Dan kun je toch nog steeds de volgende stelling hanteren: laten we voor hetzelfde geld zo veel mogelijk ov aan de reiziger bieden en moge de beste winnen. Dan is de optie voor inbesteding toch helemaal geen rare stok achter de deur?

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Maar stel dat je dat pakket met dezelfde voorwaarden neerlegt bij een ov-bedrijf dat in handen is van de overheid. Ik denk dat dat bedrijf dan met net zulke uitdagingen zou komen te kampen als de marktpartijen, die er op zo'n moment dan bijvoorbeeld voor zouden kiezen om niet in te schrijven op die aanbestedingen. Mijn punt is vooral: als je diezelfde voorwaarden hanteert, moet je volgens mij voor de meest doelmatige en efficiënte oplossing kiezen. In mijn ogen zou dat dan niet een overheidsbedrijf zijn. Ik kom daar later in mijn bijdrage nog wel op terug.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Maar sinds de introductie van het aanbesteden zijn we het instrument van benchmarking steeds meer gaan gebruiken. Het is op voorhand helemaal niet gezegd dat een commercieel bedrijf per se altijd efficiënter is dan een bedrijf dat uiteindelijk in staatshanden, of in handen van de regionale overheid is. Denk aan de onvolprezen HTM, RET en GVB. Maar bij aanbestedingen heb je wel te maken met grote transactiekosten, want om de acht of om de tien jaar wordt het busvervoer in een regio aanbesteed. Iedere keer kan het weer een andere partij zijn die dat moet doen. Dat gaat dus gepaard met grote transactiekosten, die je bij een inbesteding helemaal niet hebt. Kan mevrouw Veltman daar ook eens op reflecteren? Als je inbesteedt, hoe je bepaalde kosten niet te maken. Als je met benchmarking werkt, kun je wel degelijk een heel goed resultaat voor de reiziger tegen een acceptabele prijs organiseren.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Volgens mij heeft de heer Grinwis nu een aantal punten genoemd, dus ik hoop dat ik ze allemaal goed oppak. Allereerst iets over het idee dat een overheidsbedrijf niet per se minder efficiënt zou zijn. Omdat de huidige marktpartijen, die kunnen bieden op aanbestedingen, op grote schaal werken, hebben zij de mogelijkheid om te lenen tegen lage rente op de kapitaalmarkt. Ook kunnen zij inkopen doen voor bijvoorbeeld zero-emissievoertuigen, waarmee zij een lagere prijs kunnen uitonderhandelen dan één provinciaal overheidsbedrijf zou kunnen doen, nog even afgezien van alle kennis die je daarvoor moet hebben. Denk aan alle inkoopkennis van zero-emissie tot batterijtechniek en tot wat dan ook. De organisatie van een geheel eigen ov-bedrijf vergt veel meer. Ik denk zelfs dat dat nog veel meer vergt dan überhaupt de transactiekosten waar de heer Grinwis het ook over heeft; maar goed, ik heb die berekening niet gemaakt.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Maar als ik daar nog op door mag gaan: wat is er dan op tegen — want ik snap deze argumenten — om als veiligheidspal in de wet de optie tot inbesteden vast te leggen? Dan begin je in principe gewoon met aanbesteden, maar kun je "voor het geval dat" teruggrijpen op inbesteden. Wat is daar nou mis mee als de optie van mevrouw Veltman, namelijk aanbesteden aan een marktpartij, zo te prefereren en zo evident superieur is?

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik zou het eeuwig zonde vinden als dit wetsvoorstel ervoor zou zorgen dat marktpartijen zich terugtrekken. Als er door dit wetsvoorstel de mogelijkheid wordt geboden om dit zelf te gaan doen, en als bepaalde politieke besluiten in bepaalde provincies ertoe zouden leiden dat men dit zelf gaat doen, dan gaan die marktpartijen dit veel minder interessant vinden. Dan gaan die marktpartijen die investeringen niet meer doen. Die gaan de kapitaalmarkt niet meer op om tegen gunstige voorwaarden te leveren. Dat gebeurt allemaal om efficiënt, tegen zo laag mogelijke tarieven, wel het beste vervoer voor de ov-reiziger in Nederland te bieden. Dat is mijn angst en dat is waarom ik zeg: niet doen.

De **voorzitter**:

Ten slotte.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Ten slotte, inderdaad. Dit kun je natuurlijk omdraaien. Juist omdat die optie tot inbesteden er ligt, laat je het wel uit je hoofd om ergens niet op in te schrijven. En ja, de provincie Zeeland, of welke provincie dan ook, moet zorgen voor de juiste aanbestedingsvoorwaarden. Als daar dus wat aan verbeterd had moet worden, is dat prima, maar je kunt het argument van mevrouw Veltman net zo makkelijk omdraaien door te stellen dat altijd de stok van het inbesteden achter de deur zit, dus je schrijft wel in met een goede aanbieding. Maar oké, ik zou zeggen: benader het pragmatisch en wees niet al te bezorgd over deze veiligheidspal. Maar daarop scheiden waarschijnlijk onze wegen deze dag.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Misschien geldt ook wel wat ik zei: kennis en kunde om zoiets te organiseren en zoiets in eigen hand te hebben, is

nogal wat. Er wordt vrij gemakkelijk over gedacht, vind ik. Wil je dat echt goed doen, dan zit je volgens mij beter bij de marktpartijen, die daar ontzettend bedreven in zijn.

De heer **Van Kent** (SP):

Net als de heer Grinwis heb ik hier in Den Haag in de gemeenteraad gezeten. We hebben allebei de ervaring met HTM en met de dreigende aanbesteding die toen afgedwongen dreigde te worden door de VVD-staatssecretaris, met als gevolg dat er een initiatiefnota is gekomen en dat er uiteindelijk geen plicht is gekomen om dat aan te besteden. Dat is een zegen. Het scheelt namelijk heel veel transactiekosten. Het zorgt ook voor een nauwe verbondenheid met het openbaar bestuur in de stad, bijvoorbeeld bij besluiten voor een NAVO-top, voor Prinsjesdag of voor andere gelegenheden. Dan kan er makkelijk met het openbaarvervoerbedrijf samengewerkt worden, in plaats van dat er allerlei contracten moeten worden gesloten en er grote bedragen op tafel moeten worden gelegd. Ik zou aan de VVD willen vragen: wat is nu het grote probleem in de drie grote steden, waar het openbaar vervoer onderhands wordt aanbesteed?

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik wil de vraag graag omdraaien: waarom heeft Utrecht ervoor gekozen om toch aan te besteden, terwijl het de mogelijkheid had om een eigen ov-bedrijf te starten? Ik mag natuurlijk geen vraag terugstellen, voorzitter, maar dan leg ik het liever uit. Vrij recent, op het moment dat Utrecht de mogelijkheid kreeg om nieuw openbaar vervoer in zijn stad en gemeente te regelen, is er niet voor gekozen om een eigen bedrijf op te zetten, maar er is toch gekozen voor het aanbesteden in de markt. Dat is gebeurd omdat het zó een ontzettende grote hoeveelheid werk is, zo veel kennis en kunde vraagt en niet per se minder geld kost. Want als je hetzelfde wil doen, kost het nog steeds geld.

De heer **Van Kent** (SP):

Ik had een vraag gesteld, namelijk wat er mis is in die drie grote steden. Daar heeft de VVD geen antwoord op. Dat begrijp ik, want het gaat goed in die drie steden. Natuurlijk kunnen er allemaal dingen beter, de prijzen enzovoort, maar in principe gaat het goed daar. Het feit is dat het dividend, het geld dat verdiend wordt, in de gemeenschap blijft en niet naar een buitenlands bedrijf of naar een buitenlands staatsbedrijf gaat. Feit is ook dat alle transactiekosten die gemoeid zijn met de overgang van concessie naar concessie niet gemaakt hoeven te worden. Feit is ook dat er heel goed samengewerkt wordt tussen de stad en de ov-organisatie. Daar zijn ook VVD'ers warm voorstander van. De heer Bruno Bruins zit bij HTM hoog in de toren, letterlijk. Maar ook Jozias van Aartsen zei in die tijd, tegen de eigen VVD-staatssecretaris in: je moet het ov in de vier grote steden niet aan laten besteden, maar dat moet je onderhands laten gunnen; dat is van belang voor onze stad. Daarom is dus nogmaals de vraag: wat gaat er in de ogen van de VVD nou zo mis in de drie grote steden waar het openbaar vervoer niet openbaar wordt aanbesteed, maar onderhands wordt gegend?

Mevrouw **Veltman** (VVD):

In mijn betoog heb ik het volgende gezegd. Ik kom daar later nog verder op terug. Misgaan is één; dat is een zwarte

kijk op de situatie. Ik zou het mooi vinden als die bedrijven het nog efficiënter en nog beter doen en voor hetzelfde geld een nog betere prestatie kunnen leveren. Als voorbeeld noem ik Amsterdam, waarvan Arriva heeft gezegd: wat GVB nu doet, kunnen wij voor 55 miljoen euro minder. Op het moment dat ik dat hoor, vind ik dat interessant, want ook dat is belastinggeld. Dat is de manier waarop ik ernaar kijk. Ik hoor net ook: winst blijft dan in de gemeenschap en die gaat nu alleen maar naar grote bedrijven. Ik gaf net ook aan dat de winst bij deze bedrijven ook gaat naar het investeren in de zero-emissievloten gaat, in het zorgen dat je altijd goed het nieuwste materiaal aan kunt schaffen en in het goed blijven zorgen voor je personeel. Dus hoezo "winst gaat naar buiten"? Het wordt geïnvesteerd. Die winst houdt de partijen scherp om het beste te leveren binnen het budget dat ze hebben.

De voorzitter:

Ten slotte, meneer Van Kent.

De heer Van Kent (SP):

Het moet toch niet gekker worden! Ook in de grote drie steden wordt de stap gezet naar zero-emissievoertuigen. Daar worden investeringen gedaan. Daar is kennis aanwezig. Ik zal me netjes uitdrukken: dit is dus bullshit; dit is onzin. Dit is écht onzin. Daarbij geldt dat het wel degelijk zo is ... Zeker, ze presenteren zich eerst als de reddende engel. Voor een laag tarief stappen ze ergens een markt in, trekken die markt leeg en maken winst. Zo doen die, vaak buitenlandse, bedrijven dat, zeker de bedrijven die aangestuurd worden door private equity, door roofovernames en alleen maar uit zijn op meer winst en niet op goed openbaar vervoer. Het is duidelijk. Het is duidelijk dat de VVD daar de loopjongen van is. Het is duidelijk dat de VVD hier een vals beeld schetst dat het openbaar vervoer dat onderhands gegund is in de grote drie steden, niet goed zou zijn of dat het een groot risico zou zijn als provincies dat ook zouden doen. Ik zou dus tegen iedereen die nog een oordeel moet vellen over deze wet willen meegeven: trap niet in de bangmakerij van de VVD.

De voorzitter:

Prima. Kort, mevrouw Veltman.

Mevrouw Veltman (VVD):

Ik vind dat mijn woorden nogal verdraaid worden. Dat is aan de heer Van Kent. Als het gaat om zero-emissievoertuigen, heb ik net genoemd dat dat iets is waarin geïnvesteerd wordt. Dat is door deze bedrijven sneller gedaan, waardoor die bussen eerder beschikbaar waren. Dat was ook onder druk van de partijen, de provincies, die die aanbestedingen in de markt zetten waarbij de zero-emissievoertuigen geleverd moesten worden. Er kon dus veel sneller opgeschaald worden. Dat is een voorbeeld dat je beter kunt doen met een partij die er anders in zit dan alleen een overheidsbedrijf.

De voorzitter:

Prima.

Mevrouw Veltman (VVD):

Tot slot. Zomaar zeggen dat het allemaal niet goed functioneert ... Ik heb gezegd dat ik denk dat het beter kan. Ik vind dat wij het, zeker in de Tweede Kamer, aan onze stand verplicht zijn om ook die kant te zien. De SP vertelt een eenzijdig, bekend verhaal dat het gaat om winst, dat het allemaal niet goed is en dat het zakkenvullers zijn, maar dat is niet de werkelijkheid. Dát is het geluid dat ik een keer wil laten horen.

De voorzitter:

Ik wil naar de volgende spreker, de heer Boutkan.

Mevrouw Veltman (VVD):

Ik ben nog bezig. Sorry.

De voorzitter:

O, u bent nog niet klaar. Neem me niet kwalijk, excuus.

Mevrouw Veltman (VVD):

Voorzitter. De VVD gelooft in robuust beleid. Robuust beleid vraagt om duidelijke kaders, voorspelbaarheid en serieuze afwegingen van kosten en baten, niet om vrijblijvende wetten voor het geval dat. Utrecht had de mogelijkheid om een eigen ov-bedrijf op te richten, maar deed dat niet. Waarom? Omdat het niet effectief en niet efficiënt is. Zeeland heeft laten zien dat een goede aanbesteding prima werkt zolang de randvoorwaarden helder zijn en zolang niet het onmogelijke van vervoerders wordt gevraagd. En ja, dat er altijd dingen beter kunnen, is helder. Maar het antwoord daarop is niet om dan maar de markt buitenspel te zetten.

De indieners suggereren dat hun voorstel concurrentie juist versterkt, maar in werkelijkheid leidt het tot minder marktwerking, minder investeringszekerheid en uiteindelijk minder reizigersaanbod. Je kunt niet enerzijds klagen dat er te weinig aanbieders zijn — want dat zei de toelichting — en vervolgens zelf met een wetsvoorstel komen dat diezelfde aanbieders de markt uit duwt. Als dat wordt benoemd, luidt het antwoord: maar het is niet verplicht.

Voorzitter. Een provinciebedrijf kost geld, veel geld. Het duurt jaren om op te bouwen. Het mist elke prikkel tot innovatie of kostenbeheersing. De opmerking dat een benchmark volstaat om te prikkelen tot innovatie is wat mij betreft volstrekt ongeloofwaardig. Lege bussen gaan weer rijden, want politieke wensen wegen zwaarder dan doelmatigheid. Als de kosten de pan uit rijzen, mag de belastingbetaler bijspringen. Maar geen zorgen, het is niet verplicht.

Wat mij ook opvalt, is hoe gemakzuchtig wordt omgegaan met het beeld van bedrijven als zijnde puur winstgedreven. Hoewel de marges laag zijn in de ov-sector, wordt een klein beetje winst door initiatiefnemers verafschuwd, terwijl juist winst nodig is om te kunnen investeren — ik zei het net al — in voertuigen, digitalisering, duurzaamheid, het opleiden van personeel en bereikbaarheid op de lange termijn. En ja, natuurlijk willen bedrijven geld verdienen, maar alleen als ze waarde leveren aan reizigers, overheden en personeel. Zonder goede prestaties winnen ze namelijk geen concessie. Zonder tevreden klanten en personeel houden ze die concessies ook niet.

Over dat personeel gesproken: ook daar wordt een beeld neergezet van bedrijven die zich niets zouden aantrekken van arbeidsomstandigheden, alsof het in publieke handen vanzelf beter geregeld zou zijn. Maar wie de praktijk kent, weet dat vervoerders die hun personeel niet goed behandelen mensen verliezen. Zonder personeel is er geen dienstregeling. Goede arbeidsvoorwaarden zijn dus niet alleen sociaal wenselijk, maar ook bedrijfseconomisch gezien verstandig. Gelukkig maar, want zo werkt het systeem. Een gelukkige chauffeur met fatsoenlijke werktijden, een goede werk-privébalans en voldoende zeggenschap over zijn rooster, is iemand die zijn werk goed doet, klantgericht rijdt en het verschil maakt voor de reiziger. Daar zit ook de kracht van marktwerking: er zijn prikkels om het beter te doen, steeds weer. De indieners zien dat niet. Zij willen terug naar een model waarin overheden het allemaal zelf gaan doen, maar daar is het publieke apparaat helemaal niet op toegerust. Het vereist enorme organisatiekracht, jarenlange voorbereiding en als het mislukt, betaalt de belastingbetaler. Maar ach, het is niet verplicht.

Voorzitter. De VVD kiest voor resultaat, voor een stelsel waarin met beperkt budget zo veel mogelijk op goed wordt geleverd, voor slimme combinaties van vaste lijnen, flexvervoer en maatwerk zoals in Zeeland, en voor provincies die via een programma van eisen sturen op alles waarop zij willen sturen, zoals kwaliteit en arbeidsvoorwaarden. Dat is waar je nu al invloed op hebt. Wie echt wil verbeteren, zet daarop in. Voor de VVD staat voorop dat openbaar vervoer werkt voor de mensen die ervan afhankelijk zijn. Het moet rijden, betaalbaar zijn en doen wat het belooft. Geen politieke symboliek, maar praktische oplossingen die de reiziger echt verder helpen. Dat doe je niet met nieuwe publieke structuren, dure experimenten of onzekerheid voor vervoerders en personeel. Dat doe je door ervoor te zorgen dat elke euro van de belastingbetaler maximaal rendoert, door slimmer aan te besteden, beter te sturen en ruimte te geven aan innovatie. Daar kiest de VVD voor. De VVD kiest voor een sterk en toekomstbestendig systeem, want dat zijn we de reiziger en de belastingbetaler wel verplicht.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Boutkan van de PVV. De heer Boutkan vraagt of ik het zeker weet. Het hoeft niet hoor. U bent niet tot antwoorden verplicht.

De heer Boutkan (PVV):

Dank u wel, voorzitter, voor deze bemoedigende woorden.

Voorzitter. Allereerst de complimenten aan de indieners en uiteraard aan hun medewerkers die achter hen in de zaal zitten. Het voordeel van de laatste spreker zijn, voor zover ik dat nu kan overzien althans, is dan ook gelijk dat er al veel complimenten zijn uitgedeeld. Dus gaan we gelijk maar zeggen: dat was het alweer. We hebben namelijk wel een paar vragen naar aanleiding van de beantwoording van de waslijst aan ingediende vragen. Ook voor de beantwoording de complimenten.

De eerste vraag is: klopt de redenering van de PVV dat deze wetswijziging mogelijk de bekende stok achter de deur is? In tijden van minder euro's te besteden hebben, zowel

vanuit de overheid als particulier, zal het openbaar vervoer hiermee te maken hebben. Het voorschrijven van duurzaamheidseisen, zoals elektrische bussen, maakt de opgave niet makkelijk voor de inschrijvers, gezien de problemen met netcongestie en het feit dat aan duurzaamheid een prijskaartje hangt. Ik vraag de minister dan ook: waarom zou een publiek vervoersbedrijf makkelijker investeringen kunnen doen dan een private inschrijver? Tenslotte is elke euro een euro. Hoe haalbaar, betaalbaar en realistisch — dat is een term die sommigen niet vreemd in de oren zal klinken uit mijn mond — is het voorschrijven van elektrische bussen in regio's met grote vervoersafstanden?

De indieners benoemen alleen de Autoriteit Consument & Markt als het gaat over de kosten wanneer deze wetswijziging wordt ingevoerd. Ik vond het trouwens heel frappant dat de ACM al gelijk het bedrag van, uit mijn hoofd, €84.500 wist te noemen zonder dat er zicht was op wat er nu eigenlijk gaat gebeuren als dit wijzigingsvoorstel wordt aangenomen. Is het dan een compleet pakket of is dit maar voor één controle? Nou ja, goed, dat horen we dan nog wel. Zijn er ondertussen gegevens bekend over meer kosten? Dat is wel een vraag. In de beantwoording schrijven de initiatiefnemers dat het goed is om de provincies voor aanvang van de wetsbehandeling, waar we nu mee bezig zijn, expliciet te vragen hoe zij kijken naar de werking van de concurrentie. De vraag is dan ook: is dit inmiddels al gedaan?

De Raad van State is nogal kritisch op de wetswijziging. Uit de beantwoording blijkt dat NSC en GroenLinks-Partij van de Arbeid deze kritiek vrij makkelijk van zich af schuiven. Dat verbaast de PVV, want was er niet ooit iets met een vereiste "gedragen motivering", waarbij NSC nogal hechtte aan een positief Raad van State-advies?

Voorzitter. Gezien de vele vragen van de VVD-fractie over deze wetswijziging lijkt het wel of zij met deze wijziging de liberalisering van het openbaar vervoer in gevaar zien komen. Want ook deze liberalisering is zo'n succes, net als die van de energiemarkt, het taxivervoer, de zorg en zo kan ik er nog wel een paar noemen.

Voor de PVV is het van belang dat het openbaar vervoer in de regio goed geregeld is. Er is namelijk meer dan alleen de Randstad. Bereikbaarheid draagt bij aan de leefbaarheid van het platteland. Elke regio telt. De PVV staat voor vrijheid. In deze wijziging wordt provincies de mogelijkheid gegeven om ervoor te kiezen om middels inbesteding het regionale openbaar vervoer te regelen. Het is dus geen verplichting, maar het geeft de provincies de vrijheid om het wel of niet te willen. Op dit moment is er nog weinig animo bij de provincies. Vermoedelijk zal er na de wetswijziging meer onderzoek gaan plaatsvinden vanuit de provincies om bij aflopende concessies eventueel te gaan inbesteden. Nogmaals, het is dus aan de provincies of zij dit wenselijk achten.

Tot slot, voorzitter, zou ik richting de heer Van Kent nog het volgende willen zeggen. Ik was keurig op tijd met inschrijven. Zoals het er naar uitziet, was ik de laatste. En voor de rest ga ik daar niets meer over zeggen.

Ik wil nog wel zeggen dat ik als raadslid twee keer betrokken ben geweest bij een concessie in de gemeente Almere. Ook bij zo'n gemeente zit kennis. Daar hebben toen grote jon-

gens op ingeschreven. Het woord "inbesteding" bestond nog niet. De nieuwe concessie loopt daar momenteel, althans binnenkort. Ik ben dus heel benieuwd.

Ik dank u, voorzitter.

De voorzitter:

U had aangekondigd niets meer te zeggen, maar de heer Bushoff gaat het toch proberen. Het woord is aan hem.

De heer Bushoff (GroenLinks-PvdA):

De heer Boutkan wilde graag nog wat interrupties, dus ik dacht: dan gaan we daar zeker voor zorgen. Als ik het goed hoorde, zei de PVV: wij staan voor vrijheid en dit wetsvoorstel geeft provincies de vrijheid om te kiezen voor het inbesteden van het ov. Hoorde ik de PVV daarmee eigenlijk impliciet zeggen dat zij positief tegenover dit wetsvoorstel staat?

De heer Boutkan (PVV):

Ik zou bijna willen zeggen: daar ga ik nog een nachtje over slapen. Het is uiteindelijk de fractie die beslist, maar wij hebben natuurlijk al het nodige besproken. We hebben het er al eerder over gehad en wij staan niet afwijzend tegenover dit voorstel. Maar u hoort mijn uitleg erbij. Wij zijn nog wat voorzichtig, want ik heb ook de nodige vragen gesteld. Wij zijn dus heel benieuwd naar de beantwoording, ook die van de staatssecretaris.

De heer Bushoff (GroenLinks-PvdA):

Het is fijn dat de PVV in ieder geval niet dogmatisch verbetervoorstellen voor het ov afwijst, zoals sommige partijen in dit huis, maar daar best welwillend tegenover staat. Dat is fijn om te horen. Ik snap uiteraard dat u nog benieuwd bent naar de beantwoording van de vragen. Zou ik u nog mogen vragen wat nou het meest zwaarwegende antwoord zou zijn om te kunnen zeggen dat u deze wet zeker weten gaat steunen? Waar kijkt u nou het meest naar uit in de beantwoording? Wat is voor u het belangrijkste daarin?

De heer Boutkan (PVV):

Ik begrijp dat de heer Bushoff nu al probeert te tellen, van: gaat die PVV dadelijk mee, ja of nee? Maar laat ik dat nog even voor me houden. Laten we eerst even de beantwoording afwachten. Ik ben daar nog heel voorzichtig in, maar zoals u heeft kunnen horen aan het type vragen dat ik gesteld heb, denk ik wel dat ik de fractie ervan kan overtuigen om groen licht te geven. Als u zo tevreden bent ... Ik kijk ook even naar de klok.

De voorzitter:

Prima, dan zijn we eruit.

De heer Bushoff (GroenLinks-PvdA):

Ik ben tevreden, voorzitter.

De heer Van Kent (SP):

Ik ook.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De voorzitter:

Ik schors tot 19.00 uur. Na de zomer gaan we luisteren naar de antwoorden van de beide initiatiefnemers.

De vergadering wordt van 18.16 uur tot 19.03 uur geschorst.