



Aan

Staatssecretaris

nota

Beantwoording vragen EK over initiatiefwetsvoorstel
provinciale inbesteding vervoersconcessies

TER BESLISSING

Datum

20 oktober 2025

Onze referentie

IENW/BSK-2025/255798

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Dir.Openbaar Vervoer en
Spoor
OV en Stations

Beslistermijn

27-10-2025

Bijlage(n)

2

Aanleiding

Op 9 september 2025 heeft de Tweede Kamer het initiatiefwetsvoorstel van de leden De Hoop en Olger van Dijk (*Wet provinciale inbesteding vervoersconcessies*) aangenomen. Het voorstel kreeg brede steun van de Tweede Kamerfracties van SP, GroenLinks/PvdA, PvdD, DENK, Volt, D66, NSC, ChristenUnie, SGP, CDA, FVD en PVV. Tegen stemden de TK-fracties van VVD, BBB en JA21. De behandeling wordt nu voortgezet in de Eerste Kamer.

De Vaste Eerste Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (IenW/VRO) heeft op 15 oktober 2025 inbreng geleverd voor het verslag. Daarbij zijn vragen gesteld door de fracties van VVD, CDA, ChristenUnie, SP, FVD en OPNL, waarvan een deel aan de regering is gericht. Deze vragen worden beantwoord in de bijgevoegde Kamerbrief. In de bijlage treft u het verslag.

Geadviseerd besluit

Instemmen met het versturen van de Kamerbrief aan de Eerste Kamer, waarin u de vragen uit het verslag die aan de regering zijn gericht, beantwoordt.

Kernpunten

De Vaste Kamercommissie van IenW/VRO heeft vragen gesteld over de inhoud, uitvoerbaarheid en effecten van het initiatiefwetsvoorstel. Het verslag bevat vragen aan zowel de initiatiefnemers als aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

De vragen aan u gericht hebben met name betrekking op:

- de probleemdefinitie en beleidscontext van het initiatief, waaronder de signalen van het kabinet over knelpunten bij provinciale aanbestedingen van openbaar vervoer en de mate waarin de probleemanalyse van de initiatiefnemers daarmee overeenkomt;
- de mogelijke marktversturende effecten van provinciale inbesteding en de uitvoerbaarheid voor provincies;
- de rol van het Interprovinciaal Overleg (IPO) bij kennisdeling en ondersteuning;
- de financiële consequenties van het oprichten van provinciale vervoersbedrijven en de vraag of de aanname van kostenneutraliteit realistisch is;

- de relatie met Europese regelgeving en beleidsafspraken, waaronder het Bestuursakkoord Zero-Emissie Bussen (BAZEB).

Voor de beantwoording is zo veel mogelijk aangesloten bij het kabinetsstandpunt over het initiatiefwetsvoorstel. Over de probleemdefinitie geeft u aan dat het aantal inschrijvers bij aanbestedingen is gedaald en dat bij concessiewisselingen opstartproblemen kunnen optreden. De oorzaken daarvan liggen volgens het kabinet vooral in gestegen exploitatiekosten, veranderde reizigerspatronen na corona, personeelstekorten, elektrificatie en de schaalvergroting van concessies. Het huidige stelsel biedt al instrumenten om risico's te mitigeren, zoals gefaseerde instroom van materieel, tijdige infra-afspraken en, als uitzondering, tijdelijke noodconcessies. Het wetsvoorstel wordt beschouwd als een aanvullend, optioneel instrument: inbesteden kan uitkomst bieden wanneer de markt onvoldoende functioneert of wanneer een langdurige strategische samenwerking gewenst is, bijvoorbeeld om personele continuïteit te borgen. Structurele sectorproblemen lost het wetsvoorstel echter niet op.

Ten aanzien van de mogelijke marktversturende effecten geeft u aan dat de wet enkel de juridische mogelijkheid tot inbesteden creëert en geen aanvullende waarborgen bevat. Een effectevaluatie is complex, omdat provincies ook kunnen blijven aanbesteden en veel knelpunten binnen het huidige stelsel oplosbaar zijn. Wat betreft uitvoerbaarheid merkt u op dat provincies bij inbesteding extra kennis nodig hebben, onder andere op het gebied van bedrijfsvoering, materieel en personeel. Personeel gaat bij concessiewisselingen mee op grond van de Wet personenvervoer 2000, ook naar een provinciale vervoerder, maar personeelstekorten verdwijnen daarmee niet. Het IPO en DOVA faciliteren reeds kennisdeling tussen provincies; aanvullende structuren zijn niet voorzien.

Het kabinet kan geen generieke raming geven van de kosten en het tijdsbeslag van aanbesteden of inbesteden, omdat deze sterk context- en concessieafhankelijk zijn. Investerings in emissievrij busvervoer lopen via dezelfde middelen als nu, zoals de OV- en klimaatmiddelen. Er is geen aanleiding om een indirecte lastenstijging te veronderstellen louter door de keuze voor inbesteden. Bij aanbestedingen geldt het Europese non-discriminatiebeginsel: kwaliteit en eisen in het Programma van Eisen borgen publieke belangen.

In relatie tot het Bestuursakkoord Zero-Emissie Bussen (BAZEB) benadrukt u dat sprake is van een gezamenlijke ambitie: emissievrij regionaal busvervoer in 2030. De instroom van emissievrije bussen vanaf 2025 is het gezamenlijke doel. De businesscase van elektrische bussen is over de looptijd veelal vergelijkbaar of beter dan die van diesel, mede door lagere energie- en onderhoudskosten.

In reactie op de motie Grinwis/Stoffer wordt binnen het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad geïnventariseerd in hoeverre provincies belangstelling hebben voor het inbestedingsinstrument. Het kabinet stimuleert inbesteding echter niet en heeft daarin geen uitvoerende rol. Sinds de invoering van de Wet personenvervoer in 2000 is het openbaar vervoer gemiddeld verbeterd, met meer en frequentere verbindingen, moderner materieel en een hogere tevredenheid onder reizigers.

De vragen aan de initiatiefnemers zijn thematisch vergelijkbaar, maar meer gericht op de beleidskeuzes en onderbouwing van het voorstel zelf. De fracties vragen onder meer:

Datum

20 oktober 2025

Onze referentie

IENW/BSK-2025/255798

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
OV en Stations

Aan

Staatssecretaris I&W

Bijlage(n)

1

- waarom gekozen is voor inbesteden in plaats van verbeteringen binnen het huidige aanbestedingssysteem;
- hoe het voorstel in de praktijk zal werken, met aandacht voor governance, zeggenschap en controle op provinciale vervoersbedrijven;
- hoe wordt omgegaan met grensoverschrijdende en multimodale concessies;
- hoe het voorstel zich verhoudt tot Europese regelgeving en bestaande gemeentelijke vervoerders (zoals RET en HTM);
- en wat de financiële en organisatorische gevolgen zijn voor provincies.

Datum

20 oktober 2025

Onze referentie

IENW/BSK-2025/255798

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
OV en Stations

Aan

Staatssecretaris I&W

Bijlage(n)

1

Krachtenveld

De toon van de vragen aan de initiatiefnemers is overwegend kritisch-verkennend. De VVD en CDA vragen vooral om onderbouwing van de noodzaak, uitvoerbaarheid en financiële haalbaarheid. De SP en OPNL zijn positief over de versterking van publieke regie, maar vragen om praktische toelichting. De ChristenUnie heeft zich in deze fase beperkt tot financiële vragen aan de regering. En FVD stelt vooral technische vragen aan het kabinet over de relatie met klimaat- en aanbestedingsbeleid.

In het debat in de Tweede Kamer werd zichtbaar dat de meerderheid de wet vooral ziet als een instrument om provincies meer regie te geven en een “stok achter de deur” te bieden in situaties waarin marktwerking onvoldoende functioneert. Voorstanders benadrukten dat provincies hierdoor beter in staat worden gesteld publieke belangen in het openbaar vervoer te borgen.

De tegenstemmers, met name de VVD, plaatsten kanttekeningen bij de effectiviteit en financiële haalbaarheid van provinciale inbesteding. Zij vrezen dat provinciale ov-bedrijven marktpartijen ontmoedigen en kunnen leiden tot hogere kosten en minder efficiëntie.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing

Toelichting

Niet van toepassing

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
02	Beantwoording vragen EK over initiatiefwetsvoorstel provinciale inbesteding vervoerconcessies	Kamerbrief ter beantwoording van de gestelde vragen