

## Dijksma

De **voorzitter**: Ik dank de staatssecretaris voor haar antwoorden.

De stemmingen over de moties zijn volgende week dinsdag.

De vergadering wordt van 14.50 uur tot 15.00 uur geschorst.

---

Aan de orde is de behandeling van:

- **het verslag van een algemeen overleg met de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat over aanbestedingen openbaar vervoer (23645, nr. 310).**

De **voorzitter**: Ik heet de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat van harte welkom.

Bij het vorige VAO was een beetje weggezakt dat twee minuten twee minuten is, maar daar heb ik u nu aan herinnerd. Dient u dus eerst uw moties in en als er dan tijd rest, kunt u nog iets toelichten.

De beraadslaging wordt geopend.

De heer **Roemer** (SP): Dank u wel voorzitter. Het gaat niet goed genoeg met het openbaar vervoer in Nederland en vooral niet met het busvervoer. Waar wij bij treinen spreken over tegenvallende reizigersgroei, zien wij bij de bussen zelfs een reizigersafname. En dat kan natuurlijk nooit onze bedoeling zijn. Concessies worden steeds duurder nu de grote busbedrijven de koek verdeeld hebben. Van de Europese Unie hoeft deze geldverslindende vermarkting van het busvervoer helemaal niet. Wij kunnen de provincies ook de mogelijkheid geven om het vervoer in te besteden, maar dan moet er wel weer een overheidsbusbedrijf zijn en dan moet onze eigen wet dat ook mogelijk maken.

Om te voorkomen dat, als Connexxion en Veolia samen zouden gaan, twee grote busbedrijven het vervoer verdelen en dan de prijzen fors opdrijven, zou het goed zijn als de overheid ook weer een bedrijf heeft dat kan zorgen dat er inzichtelijke cijfers en voldoende concurrenten zijn. Een positief bijeffect kan zijn dat, indien wij ooit weer in lijn met de rest van de EU eigen busbedrijven willen, wij deze kennis en kunde nog steeds hebben. Deze unieke kans doet zich nu voor, want Connexxion staat eigenlijk te koop. Laten wij deze kans benutten. Vandaar de volgende motie.

---

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat Transdev vermoedelijk Connexxion wil verkopen en er hierdoor een situatie dreigt te ontstaan dat er nog minder commerciële busvervoerders in Nederland actief zijn;

verzoekt de regering om zich ervoor in te zetten om Connexxion terug te kopen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Roemer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 311 (23645).

De heer **Roemer** (SP): Dank u wel. En netjes binnen de tijd.

De **voorzitter**: Ja, dat hebt u goed gezien. Knap hoor.

Het woord is aan de heer De Mos.

U vist toch naar een complimentje, mijnheer Roemer? Dan geef ik dat toch.

De heer **De Mos** (PVV): Voorzitter. Wat betreft de aanbesteding openbaar vervoer is er één motie van PVV-hand.

---

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het aantal geweldsdelicten in het openbaar vervoer met 33% is toegenomen;

constaterende dat uit een enquête van Metro Life Panel blijkt dat meer dan 70% van de Nederlanders zich zorgen maakt over toenemend geweld in het ov;

constaterende dat de aanbesteding van het ov nu te veel gericht is op de handhaving van nieuwe milieuregels, waardoor reizigers en het vervoerend personeel zich geen haar veiliger gaan voelen;

verzoekt de regering, ervoor zorg te dragen dat er bij aanbestedingen van het openbaar vervoer verplicht gekeken moet worden naar veiligheidsmaatregelen die de vervoerder treft voor de reizigers en het vervoerend personeel,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid De Mos. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 312 (23645).

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. De GroenLinks-fractie vindt het van belang dat de reizigers meer aan de knoppen komen te zitten. Wij willen dat de reizigers meer macht krijgen in het stads- en streekvervoer, want er wordt nog te veel over hun rug heen besloten. Vervoerders moeten worden afgerekend op de vraag of zij veel tevreden klanten vervoeren. Het aantal passagiers neemt af. Wij vinden dat niet goed. Kennelijk lukt het gemeenten en provincies niet om de klant tevreden te houden. Daarom stelt GroenLinks voor om de klanttevredenheid een belangrijke rol te laten spelen bij de concessieverlening. Daarom dien ik de volgende motie in.

## Van Gent

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer, de BDU-regeling, door de ov-autoriteiten doelmatig dient te worden ingezet;

overwegende dat de klantgerichtheid van het regionaal openbaar vervoer nog ernstig tekortschiet, getuige een recent advies van de Raad voor Verkeer en Waterstaat;

overwegende dat de ov-autoriteiten wettelijk verplicht zijn, enkele cruciale zaken in het programma van eisen voor een concessie te regelen;

overwegende dat doelmatigheid in openbaar vervoer betrekking heeft op het vervoeren van zo veel mogelijk reizigers voor een gegeven hoeveelheid subsidie en op de tevredenheid van reizigers over het geboden vervoer;

overwegende dat ov-autoriteiten vrijheid dienen te hebben om de vervoerders op een passende wijze te prikkelen tot het vervoeren van zo veel mogelijk tevreden reizigers;

verzoekt de regering, in de Wet personenvervoer 2000 en het Besluit personenvervoer 2000 een bepaling op te nemen dat subsidies voor openbaar vervoer door de concessieverlener verbonden worden aan het aantal reizigers dat door de concessiehouder wordt vervoerd en aan de gemeten klanttevredenheid,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van Gent. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.  
Zij krijgt nr. 313 (23645).

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Een ander voorstel dat ...

De **voorzitter**: Mijnheer Roemer wil u iets vragen.

De heer **Roemer** (SP): Ik heb het ook gelezen in de media, in de Sp!ts. Mevrouw Van Gent, u hebt ook wel eens twijfels over de liberalisering van het openbaar vervoer, maar ik heb het idee dat u nu nog verder gaat. Ik krijg dus graag een korte toelichting. U wilt eigenlijk het busbedrijf prikkelen om zo veel mogelijk reizigers te vervoeren en ze daarna ook afrekenen op klantgerichtheid.

De **voorzitter**: Mijnheer Roemer, u hebt uw punt gemaakt.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Nee, ik heb mijn punt nog niet gemaakt. Reizigers zijn tevreden als ze bijvoorbeeld niet zo lang bij een halte hoeven te wachten. Dan is het heel vervelend als er bijvoorbeeld een gehandicapte instapt. De keerzijde van de medaille is dus wellicht, dat mevrouw Van Gent haar oren naar zo

veel mogelijk reizigers laat hangen en niet naar de mensen op het platteland of de gehandicapten. Ziet zij dat ook zo? We moeten deze motie dan absoluut niet steunen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De heer Roemer weet heel goed dat de GroenLinks-fractie er ook voor is dat er meer geld naar het openbaar vervoer zal gaan. Daarover hebben wij in onze tegenbegroting zelfs voorstellen gedaan die oplopen tot 1 mld. Wij zijn ook heel ontevreden over hoe het kabinet daarmee omgaat. Het is natuurlijk niet de bedoeling van de GroenLinks-fractie om mensen met een handicap bij de bushalte achter te laten, maar we vinden wel dat vervoersbedrijven meer geprikkeld moeten worden om het aantal passagiers te laten stijgen. Daarbij speelt de klanttevredenheid van de reizigers ook een rol, want daar gaat het uiteindelijk allemaal om.

De **voorzitter**: Tot slot, mijnheer Roemer.

De heer **Roemer** (SP): Deze motie helpt daar niet bij, want die stimuleert met name om op de drukke lijnen te gaan rijden en niet de basismobiliteit in de rest van het land waar we samen voor stonden. Mevrouw Van Gent, u zou nog eens goed naar de motie moeten kijken en die wellicht moeten aanpassen, want ik denk dat u met deze motie het tegenovergestelde bereikt.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De heer Roemer geeft een zeer negatieve interpretatie van mijn motie. Dat lijkt me niet de goede interpretatie.

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik kijk op een positieve manier naar de motie van mevrouw Van Gent. Ik heb haar horen zeggen dat de ov-bedrijven geprikkeld moeten worden. Het gaat dan niet alleen om zo veel mogelijk reizigers, maar ook om een goede bereikbaarheid van het platteland. Ik mis in de toelichting op de motie van mevrouw Van Gent het prikkelen. Zou het ook zo moeten zijn dat als ov-bedrijven met echte goede ideeën komen, dat ze dan ook een deel van de opbrengst kunnen krijgen?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat wil ik best overwegen.  
Voorzitter. Dan mijn tweede motie.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de klantgerichtheid van het regionaal openbaar vervoer nog ernstig tekortschiet, getuige een recent advies van de Raad voor Verkeer en Waterstaat;

overwegende dat zowel adviesrecht voor consumentenorganisaties als periodiek onderzoek naar de tevredenheid van klanten bijdraagt aan de klantgerichtheid van het openbaar vervoer;

overwegende dat de uitkomsten van klanttevredenheids-onderzoek kunnen bijdragen aan gericht advies van

## Van Gent

consumentenorganisaties;

overwegende dat consumentenorganisaties kunnen bijdragen aan gerichte vraagstelling over specifieke kwaliteitsaspecten en problemen in het openbaar vervoer;

verzoekt het kabinet, het Besluit personenvervoer 2000 zodanig te wijzigen dat de concessiehouder krachtens de concessie ten minste eenmaal per jaar advies vraagt aan consumentenorganisaties over de uitkomsten en methodiek van onderzoek naar de tevredenheid van reizigers,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van Gent. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 314 (23645).



De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Tijdens het algemeen overleg heb ik met name het probleem aangekaart dat er niet objectief wordt aanbesteed, dat allerlei regionale overheden nog steeds middelvoorschriften hebben in plaats van doelvoorschriften. Dat betekent bijvoorbeeld dat zij zeggen "het moet een aardgasbus zijn" in plaats van "wij vinden dat de CO<sub>2</sub>- en NO<sub>x</sub>-uitstoot beneden een bepaald niveau moeten zijn". De staatssecretaris wil het gaan bespreken. Dat waarderen wij, maar ik heb toch nog een stok achter de deur bedacht om de duimschroeven wat meer aan te draaien en te zorgen dat het echt in orde komt. Daarom dien ik de volgende motie in.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat overheden bij aanbestedingen doelvoorschriften moeten stellen en geen middelvoorschriften;

voorts overwegende dat dit uitgangspunt is vastgelegd in de door de Kamer aangenomen motie-Spies/Boelhauer (30175, nr. 52);

constaterende dat bij een deel van de aanbestedingen van openbaarvervoerconcessies nog steeds sprake is van een middelvoorschrift, bijvoorbeeld aardgasbussen;

verzoekt de regering, in het overleg met decentrale overheden duidelijk te maken dat objectief aanbesteden geen optie is maar een verplichting;

verzoekt de regering, indien decentrale overheden doorgaan met middelvoorschriften, wetgeving voor te bereiden die het stellen van middelvoorschriften verbiedt bij aanbestedingen;

verzoekt de regering, voor 15 december 2009 de Kamer te informeren over het overleg met de decentrale

overheden en de gemaakte afspraken of toezeggingen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Aptroot en Roefs. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 315 (23645).

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik was ook bij het algemeen overleg aanwezig. Volgens mij is wat in de motie staat een-op-een door de staatssecretaris toegezegd. Ze heeft gezegd dat ze met de decentrale overheden gaat praten over onder andere dit onderwerp. Dat is niet vrijblijvend. Als het niet lukt, gaat de staatssecretaris wetgeving toepassen of iets met de BDU doen. Deze motie lijkt mij dus volstrekt overbodig.

De heer **Aptroot** (VVD): Dat is niet juist. Volgens mij is duidelijk door de staatssecretaris gezegd dat ze het gaat bespreken. "Dat is niet vrijblijvend", heeft ze gezegd. Wij gaan echter een stap verder. Mevrouw Roefs en ik zeggen heel duidelijk dat er gewoon wetgeving komt als daar geen keiharde afspraken uitkomen. Het gebeurt nu op vrijwillige basis. Anders besluiten wij binnen een paar maanden dat we het gaan afdwingen.

De **voorzitter**: Wij wachten even tot de staatssecretaris beschikt over de teksten van de moties. Dan kunnen wij gaan luisteren naar het antwoord.



Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. Ik wil beginnen met de moties in de volgorde waarin ze zijn ingediend. Ik begin dus met de motie van de heer Roemer. Hij verzoekt iets waarover we inderdaad in het algemeen overleg al hebben gesproken, namelijk dat de regering zich ervoor inzet om Connexxion terug te kopen. De heer Roemer zegt in zijn toelichting van de motie dat de marktwerking, de liberalisering, in feite teruggedraaid zou moeten worden en dat Europa dit niet verbiedt. De Europese verordening verbiedt wel om het hele geografische grondgebied van een lidstaat in te besteden. De bedoeling en de lijn van de richtlijn uit Europa zijn helder en duidelijk: inbesteding is de uitzondering en aanbesteding is de normale manier van werken. Daarom is de gedachte om provincies toch te laten inbesteden, een niet begaanbare weg. Men kan zeggen dat de regering zich toch zou kunnen inzetten om sowieso Connexxion terug te kopen, ook al besteden wij niet in. Dat stelt de heer Roemer in zijn motie voor. Als de regering dat al zou willen, dan moeten wij heel goed uitkijken. Dan komen namelijk de marktmacht, de NIMA en eurocommissaris Kroes om de hoek kijken om te controleren of er geen sprake is van ongeoorloofde concurrentie en staatssteun aan een bepaalde vervoersmaatschappij. Alles samengevat is het doel van de heer Roemer, zoals ik dat begrijp uit zijn toelichting, de liberalisering terug te draaien. Dat is niet mogelijk. Ik twijfel zeer of het mogelijk zal zijn om Connexxion in te kopen, gezien de regels voor staatssteun. Los daarvan vind ik niet dat we die kant op moeten gaan. Ik ontraad deze motie.

De heer **Roemer** (SP): Dat bevreedt me niet. Ik heb er

## Huizinga-Heringa

nog wel een vraag over. Ik weet dat wij hierover gruwelijk van mening verschillen. Naar mijn idee bewijst de praktijk dat elke dag. Is de staatssecretaris er straks blij om dat we nog twee busvervoerders hebben die de koek verdelen: Veolia en Connexion? Als het kabinet bij dit standpunt blijft, is de kans heel groot dat die een keer samengaan. Dan hebben we één groot bedrijf daar en een stuk Arriva en nog wat kleintjes. Is dat nou marktwerking?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Op dit moment is er een aantal marktpartijen. Ondanks het feit dat de motie-Roefs is aangenomen door de Kamer en is uitgevoerd door het kabinet, is er een marktpartij bijgekomen, namelijk Qbuzz. Het gevaar dat de heer Roemer schildert, zie ik nog niet direct aan de horizon opdoemen.

De heer **Roemer** (SP): De staatssecretaris denkt blijkbaar dat je met twee grote vervoersbedrijven en een kleintje marktwerking zou kunnen gaan krijgen. Zij denkt dat ze niet onderling de koek gaan verdelen en dat het allemaal in één keer beter gaat. We zien al bij de tweede ronde van aanbestedingen dat de prijs gigantisch omhooggaat. Het wordt miljoenen duurder. Hoe vaak moet de staatssecretaris nog gewaarschuwd worden?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik zie de toekomst niet zoals de heer Roemer die ziet, namelijk dat er twee zullen overblijven die zullen samengaan. Volgens de heer Roemer is die toekomst dichterbij dan volgens mij. Ik zie dat niet zo. Zou die situatie zich voordoen, dan is het nog maar de vraag of het opkopen van Connexion de juiste oplossing is. Dat denk ik niet. Nogmaals: ik ontraad deze motie.

De heer De Mos heeft een motie ingediend, waarin hij de regering verzoekt, ervoor te zorgen dat er bij aanbestedingen van het ov verplicht gekeken wordt naar de veiligheidsmaatregelen die de vervoerder treft voor de reizigers en voor het vervoerend personeel. De Taskforce Veiligheid OV heeft juist aandacht voor de veiligheid in de concessies en heeft dat ook als actiepunt opgenomen. Er wordt aan gewerkt. Alle concessieverleners houden er ook rekening mee. Zij hebben daar geld voor gekregen via de BDU. Ik ben ervan overtuigd dat de aandacht die de heer De Mos noodzakelijk vindt er al is. Deze aandacht zal alleen maar groter worden, zeker met de huidige gang van zaken, met het toenemen van incidenten tegen busvervoerders. Ik denk dat een wettelijke verplichting niet nodig is. Daarom ontraad ik deze motie.

Mevrouw Van Gent heeft een motie ingediend, waarin zij de regering verzoekt, in de Wet personenvervoer 2000 en het Besluit personenvervoer 2000 een bepaling op te nemen dat subsidies voor openbaar vervoer door de concessieverlener verbonden worden aan het aantal reizigers dat door de concessiehouder wordt vervoerd en de gemeten tevredenheid. Ik ben het met mevrouw Van Gent eens dat de tevredenheid van de reiziger van groot belang is. Ook het rapport van de heer Vreeman – de officiële titel wil me nu even niet te binnen schieten – geeft duidelijk aan dat er een omslag moet komen. Wij moeten niet denken vanuit de vervoerder of de overheid, maar wij moeten de reiziger weer centraal stellen. Ik ben het daarmee eens. Dat is ook een van de redenen waarom ik besloten heb om die masterclasses op te

zetten. Ik wil al die dingen doorspreken met de concessieverleners.

Het gaat mij wat ver om nu wettelijk op te nemen dat subsidies verbonden worden aan het aantal reizigers. Dan voel ik mee met de opmerking van de heer Roemer aan de interruptiemicrofoon. Wij willen natuurlijk dat de reiziger die op een verder weg gelegen plaats woont ook goed bediend wordt. Rekening houden met het aantal reizigers vind ik dan ook een lastig element in deze motie. Rekening houden met de tevredenheid van de reizigers spreekt vanzelf, maar dat is al op veel manieren geregeld.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het punt is juist dat het natuurlijk gaat om het gemiddelde aantal reizigers. Ik heb het verband gelegd dat het Rijk er zelf op rekent dat in 2010 2,3% minder passagiers instappen. Dat is natuurlijk een veeg teken. Het heeft ook te maken met het aanbod en met de tevredenheid van reizigers over het openbaar vervoer. Wij moeten er juist voor zorgen dat dit toeneemt in plaats van afneemt. De aanbieder moet zich daarvoor ook sterk maken. Natuurlijk wil niemand een gehandicapt persoon of een enkele passagier in een dunbevolkt gebied aan de kant laten staan, maar dat kan er wel degelijk in meegenomen worden. Het gaat immers om een totale stijging en niet om een daling.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: U zoekt naar een middel waardoor er weer meer rekening met de reiziger wordt gehouden. Dat zoek ik ook, dus wat dat betreft zijn wij het met elkaar eens. Ik denk alleen dat het op die manier verplicht stellen niet zal leiden tot het doel, dat wij allebei zoeken. In de concessies kan veel beter opgenomen worden dat bijvoorbeeld de vervoerder ook weer voordeel heeft als hij de reizigersstromen weet te vergroten. Daarvoor kunnen allerhande dingen worden opgenomen. Als je in de concessie opneemt dat de vervoerder voordeel krijgt als hij de gemiddelde reizigersstroom vergroot, dan heb je een heel goed middel om de vervoerder daarop gericht te laten zijn. Ik wil dat eigenlijk aan de vrijheid van de decentrale overheden, de concessieverleners, overlaten om te kijken op welke manier zij de vervoerder willen prikkelen om meer reizigers te krijgen. Ik wil daarover zeker in de masterclasses spreken, maar ik geloof niet dat dit het ultieme antwoord is. Daarom lijkt het mij niet goed om dit nu verplicht te stellen in de Wet personenvervoer. Vandaar dat ik de motie, om het even officieel af te maken, ontraad.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik kan mij voorstellen dat ik mijn verzoek enigszins aanpas door te stellen dat de zaken die ik noem onder andere verbonden worden aan die voorwaarden, zodat zij er onderdeel van uitmaken. Dan zou de constructie ook kunnen gelden bij een stijging.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: U moet mij dat even op papier laten zien, want mondeling volg ik het niet helemaal, moet ik u zeggen.

De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter. Nog even over die vorige motie: ik leg het zo uit dat de staatssecretaris in de masterclasses tegen de decentrale overheden gaat zeggen dat het er niet alleen om gaat om zo veel

## Huizinga-Heringa

mogelijk bussen zo veel mogelijk kilometers te laten rijden, maar dat het er juist om gaat te zoeken, naar mogelijkheden waarmee op een goede manier in overleg binnen het bestek van de decentrale overheden, zo veel mogelijk mensen de bus en de trein nemen. Dat geldt dus ook voor de mensen die op het platteland wonen. Laat ik het zo formuleren: niet platte aantallen, maar kwalitatieve aantallen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: De insteek van de masterclasses is: de reiziger weer centraal in het vervoer en het openbaar vervoer. Bij die insteek is inderdaad de vraag op welke manier goede kwaliteit wordt geboden. De groei van het openbaar vervoer hoort daarbij. In de masterclasses wordt gekeken naar de juiste manier om dat doel dichterbij te brengen. Daar kunnen concessieverleners ieder hun eigen antwoord op geven. Ik denk niet dat er één mogelijkheid is om dat te bereiken. Om die reden ben ik huiverig voor het opnemen van één bepaalde oplossing in de wet.

De **voorzitter**: Mevrouw de staatssecretaris, u krijgt van mij een gewijzigde motie van het lid Van Gent aange-reikt. Misschien kunt u daar in één minuut op reageren. Aan de nieuwe motie is "onder andere" toegevoegd.

De motie-Van Gent (23645, nr. 313) is in die zin gewijzigd dat zij thans luidt:

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU) door de ov-autoriteiten doelmatig dient te worden ingezet;

overwegende dat de klantgerichtheid van het regionaal openbaar vervoer nog ernstig tekortschiet, getuige een recent advies van de Raad voor Verkeer en Waterstaat;

overwegende dat ov-autoriteiten wettelijk verplicht zijn, enkele cruciale zaken in het programma van eisen voor een concessie te regelen;

overwegende dat doelmatigheid in openbaar vervoer betrekking heeft op het vervoeren van zo veel mogelijk reizigers voor een gegeven hoeveelheid subsidie en op de tevredenheid van reizigers over het geboden vervoer;

overwegende dat ov-autoriteiten vrijheid dienen te hebben om de vervoerder op een passende wijze te prikkelen tot het vervoeren van zo veel mogelijk tevreden reizigers;

verzoekt de regering, in de Wet personenvervoer 2000 en het Besluit personenvervoer 2000 een bepaling op te nemen dat subsidies voor openbaar vervoer onder andere door de concessieverlener verbonden worden aan het aantal reizigers dat door de concessiehouder wordt vervoerd en aan de gemeten klanttevredenheid,

en gaat over tot de orde van de dag.

Naar mij blijkt, wordt de indiening van deze gewijzigde motie voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 316 (23645).

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik lees het even voor: "verzoekt het kabinet in de Wet personenvervoer 2000 en het Besluit personenvervoer 2000 een bepaling op te nemen dat subsidies voor openbaar vervoer onder andere door de concessieverlener verbonden worden aan het aantal reizigers dat door de concessiehouder wordt vervoerd en aan de gemeten klanttevredenheid". Deze toevoeging geeft meer ruimte, maar nog steeds stelt de motie wel verplicht dat beide zaken een rol spelen. Ik zou zeggen: laten wij de decentrale overheden hun eigen oplossing vinden naar aanleiding van die masterclasses. Het doel is meer reizigers en meer tevreden reizigers. Laten wij niet wettelijk vooraf al gaan zeggen: op de een of andere manier moet die gemeten tevredenheid een rol spelen in de verlening. Het is beter, het geeft meer ruimte, maar er staat niet "bijvoorbeeld" maar "onder andere". Er staat dus: in elk geval deze twee. Het geeft ruimte om daar nog wat bij te bedenken, maar deze twee zaken worden in elk geval verplicht gesteld. Mijn hele betoog van net was erop gericht dat ik er niet voor ben om die twee verplicht te stellen. Ik wil het aan de concessieverlener overlaten om te kijken op welke manier hij er in de concessie voor kan zorgen dat de reiziger centraal staat. De concessie moet erop gericht zijn dat er meer reizigers komen. Er zijn natuurlijk ook concessies waarbij de vervoerder er direct voordeel van heeft dat er meer reizigers zijn. Dat kan ook een manier zijn om dat probleem op te lossen. Ik zou dat dus gewoon vrij laten.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik snap het toch niet helemaal. Het is een worsteling en ik hoop dat wij boven komen. De staatssecretaris zei eigenlijk dat zij het met mij eens is.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Over het doel.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Over het doel zijn wij het eens. Zij zei dat het beter zou zijn als er "onder andere" stond. Ik heb mijn motie dus net gewijzigd. Vervolgens zei de staatssecretaris "bijvoorbeeld". Ik ben het spoor dan ook een beetje bijster. Volgens mij willen wij allebei hetzelfde. Het is in mijn ogen dus onbegrijpelijk dat de motie wordt ontraden.

De **voorzitter**: Als u het met elkaar eens bent, is het ook mogelijk dat u er geen behoefte meer aan hebt om die motie in te dienen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ja, maar dan wil ik wel iets preciezere toezeggingen, voorzitter. Zo ver ben ik nog niet.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik zeg nogmaals dat wij het met het doel eens zijn maar niet met de weg waarlangs dat bereikt wordt. Ik heb weinig vertrouwen in het nu opnemen van dingen in de wet: op die manier moet de concessieverlener ervoor zorgen dat de reiziger meer centraal komt te staan in het openbaar vervoer. Ik zou veel liever de masterclasses gewoon willen doen met alle concessieverleners. Die zullen dan betrekking hebben op de vraag hoe zij dat probleem oplossen. Ik

## Huizinga-Heringa

hoop dat er eenstemmigheid komt over de juiste weg. Er zullen zaken zijn waar je op een verschillende manier naar kunt kijken. Tevens zullen er in die masterclasses hele goede oplossingen naar voren komen. Je zou vervolgens kunnen besluiten om zulke oplossingen in de wet op te nemen. Laten wij het kijken naar hoe wij dit zo goed mogelijk voor elkaar krijgen, niet nu al belasten met het aandragen van de oplossing.

De **voorzitter**: Ik stel vast dat het nu echt een herhaling van zetten begint te worden. Mevrouw Roefs nog een laatste poging.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Vindt de staatssecretaris dat de aanbevelingen van Vreeman niet in de wet behoren te komen? Vindt zij dat dit met masterclasses en goede wil voor elkaar moet komen?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Die tendens hoor ik wel vaker. Als ik zeg dat ik daarover in masterclasses zal spreken met de decentrale overheden, wordt dat al gauw vertaald met dat het een gespreksgroepje is waar iedereen vrijblijvend aan meedoet en dat het nog maar afwachten is wat er gebeurt. Zo moet u zich dat niet voorstellen. Het rapport-Vreeman geeft heel helder aan dat er iets mis is met het openbaar vervoer. De reiziger staat daarin niet meer centraal en dat moet veranderen. Dat is mijn inzet. Daarom zal ik met de decentrale overheden spreken. Dat zullen geen praatgroepjes worden. In die masterclasses gaat men na hoe men dat voor elkaar kan krijgen, wat de ene centrale overheid in haar concessie heeft gedaan, wat de andere heeft gedaan en op welke manier goede resultaten zijn bereikt. Aan het eind van dat traject kom je tot conclusies. Het is mogelijk dat bepaalde dingen zo helder zijn dat wij zeggen dat die gewoon in de wet moeten worden opgenomen. Het is ook mogelijk dat er verschillende wegen zijn om ons doel te bereiken. Die zaken laten wij dan open. Die laten wij over aan de decentrale overheden. Geef die decentrale overheden nog even de tijd om zelf met goede oplossingen te komen voor het probleem dat wij allemaal zien.

Ik kom op de motie-Van Gent, nr. 314. In de Wet personenvervoer staat op dit moment dat er een maal per jaar overleg moet zijn met de ROCOV's. In feite is dat overleg dus al geregeld. Verder is er een jaarlijkse klantenbarometer waarmee de tevredenheid van de reizigers ook heel duidelijk wordt gemeten. Deze motie beschouw ik dan ook als ondersteuning van het beleid.

Ik kom bij de motie op stuk nr. 315 van de heer Aptroot en mevrouw Roefs. Daarin wordt de regering verzocht om voor 15 december de Kamer te informeren over het overleg met de decentrale overheden en de gemaakte afspraken of toezeggingen. Het gaat daarbij over de doelvoorschriften.

Wij hebben daar in het ao over gesproken. Ik heb toen aangegeven dat ik een niet vrijblijvend gesprek aanga met de decentrale overheden in de masterclasses, zoals ik dat ook doe met de onderwerpen die mevrouw Van Gent in haar moties aandraagt. Dat gesprek is dus niet vrijblijvend. Ik wil komen tot de afspraak dat er geen middel-, maar doelafspraken worden gemaakt. Lukt dat niet, dan is de wet er om het daarin te regelen. Ik denk eigenlijk dat er wat dat betreft niet veel verschil zit tussen wat ik hierover heb gezegd en wat erover in de

motie staat. Ik zie de motie dus als ondersteuning van het beleid.

De heer **Aptroot** (VVD): De motie is heel nuttig, want er wordt nu ook aan wettelijke voorschriften gedacht. Dat gaat een stap verder. Daarom lijkt het mij goed dat wij dit even vastleggen.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, dat wij volgende week dinsdag over de moties stemmen.

Daartoe wordt besloten.

---

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 9 september 2009 over **de taxi**.

De **voorzitter**: De heer De Mos heeft mij gevraagd of hij als eerste het woord mag voeren, omdat hij nog een algemeen overleg heeft. De leden zijn daarmee akkoord gegaan.

Het woord is aan de heer De Mos.

De heer **De Mos** (PVV): Voorzitter. Ik dank de leden voor hun courance.

Om een eind te maken aan de ellende in de taxi-branche dien ik de volgende motie in.

---

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat uit eigen onderzoek van het ministerie van Verkeer en Waterstaat blijkt dat een op de vier taxichauffeurs in aanraking met justitie is geweest en gezien de ernst van de gepleegde feiten helemaal niet in een taxi hoort;

constaterende dat deze groep taxichauffeurs dus kennelijk wel beschikt over een taxipas en niet over de benodigde Verklaring Omtrent Gedrag die nodig is om de taxipas te mogen hebben;

overwegende dat het toch niet zo moeilijk moet zijn om justitie en de Inspectie van Verkeer en Waterstaat zodanig te laten samenwerken, dat als de Verklaring Omtrent Gedrag van een taxichauffeur die een geweldsdelict heeft gepleegd, wordt ingetrokken door justitie, justitie dit direct doorgeeft aan de Inspectie van Verkeer en Waterstaat, die direct de taxipas van de taxichauffeur moet intrekken;

verzoekt de regering, te komen met een waterdicht systeem tussen justitie en de Inspectie van Verkeer en Waterstaat dat ervoor zorg draagt dat taxichauffeurs die zich misdragen direct uit de taxi worden geweerd,

en gaat over tot de orde van de dag.