

Vergaderjaar 2009–2010

23 645

Openbaar vervoer

Nr. 324

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 27 oktober 2009

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 29 september 2009 overleg gevoerd met staatssecretaris Huizinga-Heringa van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 8 september 2009 over de tarieven nationale vervoerbewijzen (strippenkaart) (23 645, nr. 309).**

Van het overleg brengt de commissie bijgaand stenografisch verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Jager

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Sneep

¹ Samenstelling:

Leden: Vendrik (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Van Heugten (CDA), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouweland (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA), De Rouwe (CDA), Linhard (PvdA) en De Mos (PVV).

Plv. leden: Halsema (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Bokestijn (VVD), Bilder (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppéus (VVD), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Sterk (CDA), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Haverkamp (CDA), Depla (PvdA) en Agema (PVV).

Voorzitter: Jager
Griffier: Tijdink

Aanwezig zijn zes leden der Kamer, te weten: Roefs, Van Gent, Aptroot, Roemer, Jager en Mastwijk

en staatssecretaris Huizinga-Heringa, die vergezeld is van enkele ambtenaren van haar ministerie.

De **voorzitter**: Ik heet iedereen en in het bijzonder de staatssecretaris van harte welkom bij deze vergadering van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat. Aan de orde is een algemeen overleg over de tarieven nationale vervoerbewijzen, de strippenkaart. Ik stel voor spreektijden van maximaal drie minuten per fractie te hanteren en één interruptie in deze ronde toe te staan, ook omdat wij slechts één uur voor dit overleg hebben uitgetrokken.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Een dalend aantal reizigers in het openbaar vervoer, in het stad- en streekvervoer, en toch maar weer een forse tariefstijging van maar liefst van 4,3%. En dat, omdat wij ooit rekenmodelletjes hebben afgesproken en niet omdat er verder enige logica in zit.

Het moet niet gekker worden. De portemonnee zal dit jaar, als wij een beetje geluk hebben, vermoedelijk met 2% groeien, als er al sprake is van groei, maar de strippenkaart uit diezelfde portemonnee wordt in een keer wel 4,3% duurder. Dan kun je toch niet spreken van een beperking van de tariefstijging zoals het nu wordt gebracht? Dit is gewoon een extra vette verhoging van de prijs van de strippenkaart.

De staatssecretaris schrijft in haar brief dat de tarieven volgens de beroemde rekenmodelletjes nog verder hadden mogen stijgen. Waar elke sector ongeveer last heeft van de economische crisis, worden de busbedrijven hiervoor immuun gemaakt. Met de Wet personenvervoer beschouwt de staatssecretaris deze sector als een markt, maar zij erkent toch dat dit een beschermde markt dient te zijn door die geheel immuun te maken voor de inflatie, de stijging van de dieselprijzen en de vraaguitval?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Mijn enige interruptie gebruik ik om aan de heer Roemer te vragen: hoeveel is een vette prijsverhoging van 4,3% in absolute termen, dat wil zeggen in geld?

De heer **Roemer** (SP): Je kunt dit brengen met de boodschap dat het maar een paar centen of een paar dubbeltjes zijn, maar als je elke dag de bus gebruikt, zijn het er behoorlijk wat. Een dubbeltje keer hoeveel per week, keer hoeveel per maand, keer hoeveel per jaar en dat zo veel jaren op rij, mevrouw Roefs. Sinds de invoering van de marktwerking in het openbaar vervoer heeft de reiziger 37% meer betaald voor zijn strippenkaart.

Tussen 2002 en 2009 steeg de prijs van een strippenkaart 17% meer dan de inflatie. Waar is al dat geld gebleven? De marktwerking zou het toch juist goedkoper maken? Veel slecht gevulde en daardoor dure bussen werden geschrapt, het aantal reizigers nam per saldo toe en de klant ging fors meer betalen. Dan moet er toch wel ergens meer winst worden gemaakt? Kan de staatssecretaris dat voor mij in kaart brengen? Ofwel: waar gaat het geld van al die tariefstijgingen heen? Het lijkt er sterk op dat vooral de winstrekening van de busbedrijven hiervan zal profiteren of steken de provincies al dat geld in hun zakken?

Nu moeten de reizigers niet alleen fors meer betalen, het perspectief op goedkoper of zelfs gratis openbaar vervoer op termijn wordt hun ook nog ontnomen. Dit was een van de successen die de PvdA in dit kabinet wist

in te brengen, maar dat wordt nu dus uitgekleeft. Ook dit potje voor gratis openbaar vervoer wordt leeggehaald. Ondanks de positieve resultaten van menige proef is de reiziger ook hier wederom de klos. Kan de staatssecretaris uitleggen waarom zij hier nu juist weer het mes in zet en hoe zij, ondanks deze forse stijging, extra mensen naar het openbaar vervoer wil trekken, bijvoorbeeld ouderen? Of laat zij hen hierdoor ook in de steek? Kortom, de SP wil dat de busbedrijven openheid van hun boeken geven. Ik wil namelijk weten waar de centen gebleven zijn zodat ik ook weet of zij meer geld krijgen dan zij werkelijk nodig hebben. Bezuinigingen op gratis openbaar vervoer zijn onverstandig en een tariefverhoging ruim boven de inflatie is – zeker in deze economische tijden – onverantwoord. Mijn vraag aan de staatssecretaris is of zij – nu zij dit overtuigende verhaal heeft gehoord – bereid is om deze tariefstijging te voorkomen. Ik help haar dan bij de begrotingsbehandeling graag bij het zoeken naar de benodigde middelen hiervoor.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Mijn fractie is behoorlijk geschrokken. Het blijkt dat de tariefstijging eigenlijk 6,6% zou moeten zijn. Nu wordt er gezegd: wij doen maar 4,3% want er is een kostenstijging van 4,3%. Ik weet niet anders dan dat de inflatie dit jaar ongeveer 1% is en de tariefstijging is aanmerkelijk hoger. Voordat ik überhaupt een oordeel kan hebben, laat staan instemmen met die forse verhoging, wil ik weten hoe die prijsverhoging in elkaar steekt. De dieselprijs is ten opzichte van vorig jaar bijvoorbeeld aanzienlijk gedaald. Misschien wordt die prijsverhoging wel veroorzaakt door de heel dure aardgasbussen die sommige maatschappijen hebben gekocht met verkeerd aanbesteden. Misschien is dit vooral een prijsstijging voor het vervoer in de grote steden waar niet is aanbesteed. Ik weet het niet. Het is heel belangrijk dat de staatssecretaris een goede becijfering geeft. Welke kosten zijn zo extreem gestegen? Zit hem dit in een rare cao, in verkeerde bussen of wat dan ook?

Compensatie voor de vraaguival is een gevaarlijke redenering. Ik begrijp het wel, maar die redenering is gevaarlijk. Als je een dalend aantal klanten hebt en je gaat de prijs extra verhogen, neemt het jaar daarop het aantal klanten waarschijnlijk nog verder af en dan moet je weer extra verhogen. Straks zitten er geen 20 mensen in de bus die €5 betalen, maar nog maar twee mensen die € 50 moeten betalen. Ik weet zeker dat het dan afgelopen is met het openbaar vervoer.

Ik ben dus uiterst ongelukkig. Ik overweeg om een second opinion te vragen als wij over de cijfers beschikken. Wij kunnen bijvoorbeeld de Algemene Rekenkamer vragen kritisch te bekijken wat er met de kostenontwikkeling in het stad- en streekvervoer aan de hand is.

De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter. Ik kan betrekkelijk kort zijn. Mijn fractie stemt in met de lijn die de staatssecretaris in haar brief uitstippelt. Ik wijs er nog eens op dat er wordt uitgegaan van de cijfers in het Centraal Economisch Plan en voor de brandstofkosten van de gegevens van het CBS. Ik heb geen reden om aan de juistheid van die cijfers te twijfelen. Ik heb het idee dat wij enigszins achterlopen bij het volgen van de brandstofprijzen.

Het is een goede suggestie van de staatssecretaris om die 2,3% uit het potje te halen dat haar nog ter beschikking staat en dat overigens ook is bedoeld voor het openbaar vervoer.

Ik wijs nog wel op de brief van de Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland waarin staat dat er, als wij deze lijn volgen, mogelijk een achterstand dreigt in de tariefverhoging in de komende jaren. Hoe oordeelt de staatssecretaris hierover?

De heer **Aptroot** (VVD): Het is heerlijk voor de regering dat het CDA meteen instemt, maar kan de heer Mastwijk een kostenstijging van 4,3%

in een jaar direct doorgronden en ook goedkeuren als de inflatie nauwelijks 1% is? De laatste maanden is de inflatie bijna nul, maar zeg toch maar 1%.

De heer **Mastwijk** (CDA): Bij het openbaar vervoer speelt niet zozeer de ontwikkeling van de inflatie een rol als wel de ontwikkeling van de brandstofkosten. Ik herinner mij nog een debat over de bevindingen van de commissie-Kist en alles wat daaraan annex is en toen speelden de brandstofkosten ook een belangrijke rol. Toen hebben de ov-bedrijven al aangegeven dat ze wat dit betreft al op achterstand staan. Als wij ons conformeren aan de cijfers van het CBS, zitten wij naar mijn mening op een goede, objectieve en neutrale lijn.

De heer **Roemer** (SP): Ik vind dit verhaal wel erg snel door de bocht. In zeven jaar tijd is het voor de reiziger 37% duurder geworden. Provincies klagen inmiddels steen en been over de nieuwe aanbestedingen die fors duurder zijn. De bedrijven zeggen allemaal dat zij gruwelijk in de rode cijfers zitten. De marktwerking moest het allemaal toch goedkoper en efficiënter maken? Het wordt alleen maar duurder en onbetaalbaar en wij weten niet waar het geld is gebleven. Waarom wil het CDA dat niet weten?

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik heb het al vaker in deze commissie gezegd en ik zeg het nog maar een keer: in verschillende onderzoeken is aangetoond dat openbare aanbestedingen hebben geleid tot meer en betere reizigerskilometers voor hetzelfde of minder geld. Los daarvan hebben wij in de afgelopen jaren een ontwikkeling van de brandstofprijzen gezien die zijn weerga niet kent. Het lijkt mij niet meer dan reëel dat de brandstofprijzen worden gecompenseerd of nu de provincie betaalt of het ov-bedrijf.

De heer **Roemer** (SP): De heer Mastwijk kan wel een mooi riedeltje afsteken, maar wat hij zegt, klopt niet. Hij zegt: voor hetzelfde geld. De reiziger betaalt 37% meer, veel meer dan de kosten zijn gestegen. De ov-bedrijven staan voor miljoenen in het rood. De provincies betalen fors meer. Hoezo voor hetzelfde geld?

De heer **Mastwijk** (CDA): Als de heer Roemer dit soort berekeningen maakt, toont dat al aan dat de prijsverhoging niet meer dan normaal is. Ik herhaal wat ik zo-even al zei: uit verschillende onderzoeken is gebleken dat aanbesteding leidt tot meer en betere reizigerskilometers voor hetzelfde of minder geld. De heer Roemer en ik hebben steeds discussies over dit punt. Los daarvan, ik weet niet of de heer Roemer autorijdt, maar ik doe het wel en mij is de laatste drie, vier, vijf jaar opgevallen dat de brandstofkosten enorm zijn gestegen. Die bussen lopen op diesel en dat kost ook geld. De heer Roemer wil dat blijkbaar niet horen of erkennen of zien. Ik weet niet waar het aan ligt, maar dit is wel een feit.

De heer **Roemer** (SP): Ook hier is sprake van geschiedvervalsing, want de SP-fractie heeft vorig jaar die motie van 16 mln. ingediend mede naar aanleiding van de perikelen over de cao die alles te maken hadden met de brandstofprijzen. Ik weet niet waar de heer Mastwijk mee bezig is, maar het staat hem niet helemaal zuiver meer voor ogen. Jammer dat hij dit soort onzinnige argumenten nodig heeft.

De **voorzitter**: Wil de heer Mastwijk tot slot nog reageren?

De heer **Mastwijk** (CDA): Dank u voor het compliment, zegt de heer Aptroot in mijn oor. Ik gun de SP die motie, maar dit doet niets af aan wat ik heb gezegd.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. De sfeer zit er weer goed in. Wij hebben deze discussie vorig jaar ook gevoerd. Ook toen sprak een deel van de Kamer, waaronder de GroenLinks-fractie, uit dat die prijsverhogingen een schande zijn.

Om een herhaling van zetten te voorkomen, wil ik de staatssecretaris een voorstel doen. Het is voor ons duidelijk dat de systematiek op de helling moet. Ik pleit ervoor om de prijsstijging in het stad- en streekvervoer te koppelen aan de gemiddelde prijsstijging voor autorijden. Dan sla je twee vliegen in een klap. Je kunt beter concurreren ten opzichte van de auto en het is ook evenwichtiger. Ik zal daar zo op terugkomen. Zo voorkom je ook, en dat is mijn belangrijkste punt, dat het ov zich letterlijk uit de markt prijst.

Ik heb een aantal vragen. Is het niet een beetje beschamend om tijdens een economische recessie met economische krimp en een inflatie die het nulpunt nadert, met een prijsverhoging van 4,3% op de proppen te komen? Dat is misschien maar een dubbeltje, mevrouw Roefs – ik sprak net al over het «Dubbeltje van Roefs» – maar zo moet je moet het niet benaderen. Het zijn steeds weer dubbeltjes en je moet natuurlijk goed kunnen blijven concurreren. Bij de huren is het volstrekt normaal – dat is zelfs in het coalitieakkoord opgenomen – om de inflatie te volgen. Zo'n groot taboe hoeft dit dus niet te zijn.

Volgens een onderzoek van reizigersvereniging Rover is de prijs van het stads- en streekvervoer in de periode 2002–2009 17% meer gestegen dan de inflatie. Zo prijst het ov zich dus uit de markt wat ook wel blijkt uit de geprognosticeerde reizigerskrimp van 2,3%. Zou het een goede gedachte zijn om de prijsstijging in het openbaar vervoer te koppelen aan de gemiddelde prijsstijging voor autorijden? Er gaapt nu een groot gat tussen het debat over de kilometerheffing waarbij kostenneutraliteit voor automobilisten in beton is gegoten en het gemak waarmee busreizigers met prijsstijgingen worden geconfronteerd. Dit lijkt mij zeer onevenwichtig. Ik overweeg een motie op dit punt in te dienen, maar misschien kan de staatssecretaris toezeggen dat zij de mogelijkheid van een dergelijke systematiek zal onderzoeken.

Het is één ding dat mensen die blijven reizen met de bus in 2010 niet hoeven op te draaien voor de gederfde inkomsten van hen die de bus verlaten, maar daarmee is de reizigerskrimp niet van tafel. Hoe rijmt de staatssecretaris dit bijvoorbeeld met de aangenomen motie-Duyvendak waarin de regering wordt verzocht de groeiambities op het spoor, plus 5%, en het regionaal ov goed op elkaar te laten aansluiten?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Ooit hebben wij afspraken gemaakt over de manier waarop wij de tarieven voor de strippenkaart berekenen. Voor 2010 zijn die dus gebaseerd op de situatie in 2008. 2008 was een bijzonder jaar, zeker in vergelijking met de huidige situatie. De loonkosten stegen sterk en de brandstofprijzen rezen de pan uit. Daarbovenop de inflatiecorrectie en dan komt er dus een stijgingspercentage van 6,6% uit. Als het niet het laatste jaar zou zijn dat wij op deze manier de tarieven vaststellen, zou het goed zijn om de methodiek nog eens tegen het licht te houden. Dat is nu niet aan de orde.

De PvdA kan zich vinden in de oplossing die de staatssecretaris heeft gevonden om het stijgingspercentage te verlagen tot 4,3%. Absoluut gezien, praten wij dan over een verhoging van de prijs van een strippenkaart met tussen de 10 en 30 cent.

Indachtig het gesternte van Klaas de Vries pleit ik er niet voor om zonder bijlappen het stijgingspercentage nog verder te verlagen. Ik ken namelijk, net als de staatssecretaris, de stand van de staatskas.

Ik wil wel van de staatssecretaris weten hoe zij ervoor zorgt dat het bedrag van 7,6 mln. echt bij de vervoerders terecht komt en niet in een of ander potje bij de provincie. Verder dring ik erop aan dat ook in de komende jaren wordt gerekend met die 6,6%.

Mijn fractie kan zich dus vinden in het voorgenomen besluit.

De **voorzitter**: Ik geef het woord aan de staatssecretaris. Ik stel voor de interrupties in deze ronde tot twee per fractie te beperken.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. Ik heb in mijn brief helder uitgelegd hoe ik tot de stap ben gekomen om de vraaguitval te compenseren met het oog op de economische crisis en alles wat daarmee samenhangt. Ik zal mij nu omwille van de tijd vooral richten op het beantwoorden van de gestelde vragen.

Een aantal leden heeft gevraagd waar deze becijfering vandaan komt. De inflatie is minder dan 1% en de vraag is hoe dan kan worden verklaard dat de prijs voor het openbaar vervoer zo gigantisch stijgt. In dit kader neem ik ook de suggestie mee van mevrouw Van Gent om de prijs van het openbaar vervoer te koppelen aan de prijs van het autorijden. De loonkosten vormen de belangrijkste component van het kaartje. Er is een model waarmee al 15 jaar wordt gerekend al is het tussentijds natuurlijk wel eens aangepast aan de tijd. Zo zijn de brandstofprijzen eraan toegevoegd of in ieder geval opgehoogd. Met deze berekening wordt dus al jarenlang gewerkt. Het overgrote deel van de kosten bestaat uit de loonkosten, namelijk 65%. Daarnaast is het aandeel van de prijzen in de berekening 27,8% en van de brandstof 7,2%. Een stijging van de cao heeft dus direct een stijging van het tarief van het ov tot gevolg, want het moet linksom of rechtsom natuurlijk wel worden betaald. Dat maakt de vergelijking met de autoprijzen anders, want daarin heb je niet te maken met loonkosten zoals in het openbaar vervoer. Dat is de opbouw van het tarief. De cijfers voor lonen en prijzen komen uit het Centraal Economisch Plan van maart 2009 en de brandstofcomponent is afkomstig van het Centraal Bureau voor de Statistiek.

De heer Roemer heeft gevraagd waar het geld van de tariefstijgingen naartoe gaat. Het geld van de kaartjes gaat naar de vervoerders die het openbaar vervoer verzorgen, behalve in Noord-Brabant, Groningen en Drenthe, want daar is de provincie opbrengstverantwoordelijk. Daar komt de opbrengst van het tarief van het kaartje dus bij de provincie terecht. Er is geen sprake van dat er zo maar wat wordt gedaan met de tarieven. Ik hoor sommige leden zeggen dat 4,3% een gigantische stijging is. Ik vond 6,6% echt te veel in deze tijd. Daarom heb ik besloten de vraaguitval die ook in het economisch model meetelt, in ieder geval te compenseren uit het potje gratis of goedkoper openbaar vervoer. Er is gevraagd of er daardoor geen experimenten met gratis openbaar vervoer meer mogelijk zijn. Nee, dat betekent dit niet. Het potje is erg ruim bemeten en ondanks deze toevoeging van geld aan de kaartjes blijft er voldoende over om door te gaan met experimenten.

De heer **Roemer** (SP): Ik begon mijn termijn niet voor niets met de opmerking dat de staatssecretaris zich voor het derde jaar op rij verschuilt achter die eerder gekozen rekenmodelletjes. Daar komt altijd uit wat je erin stopt en daar kun je je altijd gemakkelijk achter verschuilen. Het gaat mijn fractie er voor het derde jaar op rij om dat wij proberen om meer mensen de bus in te krijgen. Een aantal zaken heeft daar invloed op. Ik noem de betrouwbaarheid en het comfort van het openbaar vervoer en de prijs-/kwaliteitverhouding. Als wij sinds 2001 de prijs van de bussen met 37% laten stijgen, moeten wij het niet gek vinden dat de staatssecretaris de gewenste 2,1% reizigersgroei per jaar niet haalt. Als zij daar blind voor blijft en niet tot de conclusie komt dat daar ander beleid voor nodig is dan het rekenmodelletje dat ooit is afgesproken, blijven wij mensen de bus uitjagen. Dat is een fundamenteel verschil van mening tussen de SP-fractie en het kabinet dat dus niet voor ogen heeft dat de hoogte van de prijzen voor de strippenkaart en de bussen zo'n invloed heeft op de beslissing van reizigers om de bus te nemen. Daarover zou het moeten

gaan. Waarom probeert de staatssecretaris niet om met een prijsbeleid alsnog die 2,1% reizigersgroei te halen?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik herinner mij inderdaad ook debatten in vorige jaren over de tariefstelling in het openbaar vervoer. Ik herinner mij ook een debat waarin de heer Roemer opkwam voor de positie van de vervoerbedrijven. Hij was van mening dat het kabinet er vooral ook rekening mee moest houden dat vervoerbedrijven voldoende opbrengst moeten hebben. Zij mochten niet worden uitgeperst, omdat dat zou leiden tot lagere loonkosten voor de werknemers in het openbaar vervoer. Nu is er een model waarin met al die zaken rekening wordt gehouden. De decentrale overheden, de vervoerders en de consumentenorganisaties zijn het erover eens dat dit het juiste moment is om tot een juiste tariefstelling te komen. Nu zegt de heer Roemer ineens: dat is een rekenmodelletje en dat kunnen wij wel aan de kant leggen. Waar is zijn compassie gebleven voor de vervoerbedrijven die toch ook in staat moeten zijn om een goed bedrijf te runnen? Waar is de gedachte gebleven die hem vorig jaar nog zo helder voor ogen stond dat de tariefstijgingen ook te maken hebben met een goed salaris voor de chauffeurs in de bussen? Waar is die compassie nu gebleven? Wij kunnen toch niet zo maar zeggen: vervoerbedrijven krijgen geen redelijke vergoeding meer voor hun kaartjes omdat dit ons op dit moment beter uitkomt? Het is geen rekenmodelletje, het is een manier om op een betrouwbare en goede wijze te komen tot een gerechtvaardigde verhoging van de tarieven. Omdat ik van mening ben dat een verhoging van 6,6% echt uitzonderlijk is, gelet op de economische situatie, heb ik de uitzonderlijke stap gezet om te zeggen: dan betaalt de rijksoverheid die vraaguitval bij. Dit is iets uitzonderlijks. Ik had eigenlijk verwacht dat ik de heer Roemer hier juichend zou aantreffen en dat hij zou zeggen: staatssecretaris wat fijn dat u hebt begrepen dat het niet alleen gaat om de vervoerders, maar ook om de reizigers, en dat u op deze manier een goed midden hebt gevonden. Dat had ik verwacht en de opmerkingen die hij nu maakt, vind ik eerlijk gezegd onbegrijpelijk.

De heer **Roemer** (SP): Nu breekt mij toch echt de klomp. Ik weet niet waar de staatssecretaris dit sprookje vandaan haalt. Passie voor de vervoerbedrijven? Ik had passie voor de reiziger. Ik heb vorig jaar tot driemaal toe een debat aangevraagd, want het duurde een eeuwigheid voordat er een oplossing kwam omdat het gevecht tussen de vervoerbedrijven en het kabinet over de hoogte van de dieselprijzen werd uitgevochten over de ruggen van de chauffeurs. Daar hebben wij op ingegrepen, daar lag de compassie en daar ligt hij nog steeds. Wij proberen het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken. Ik heb net gezegd welke drie punten daarvoor van belang zijn: comfort, betrouwbaarheid en een goede prijs-/kwaliteitverhouding. Op die drie punten blijven wij ver achter onder het motto: de markt doet het wel. Dat blijkt echter iedere keer tegen te vallen. Mijn vraag aan de staatssecretaris is daarom wanneer zij het prijsbeleid zal gebruiken om mensen te verleiden om de bus te nemen in plaats van de reizigers er met prijsverhogingen uit te jagen. Voor het derde jaar op rij probeer ik dat en voor het derde jaar op rij is dat mijn verhaal. Blijkbaar heeft de staatssecretaris die andere jaren ook heel slecht geluisterd. Dat was mijn vraag en daar gaat zij niet op in. Op die vraag krijg ik geen antwoord.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Op de vraag van de heer Roemer hoe wij meer mensen in het openbaar vervoer kunnen trekken en of wij daarvoor het prijsbeleid zullen gebruiken, is het antwoord: nee, ik zal het prijsbeleid daar niet voor gebruiken. De prijs wordt nu voor de laatste of voor de een na laatste keer afgesproken door de rijksoverheid, daarna zijn de decentrale overheden verantwoordelijk voor de prijsstelling. Al zou ik, wat

niet zo is, het een goede manier vinden om dit via het prijsbeleid te doen, dan zou het een achterhoedegevecht zijn want dit ligt volgend jaar bij de decentrale overheden.

Op welke manier zullen wij wel proberen zodanige voorwaarden te scheppen dat er meer reizigers in het openbaar vervoer komen? Ik doe dit door de reiziger centraal te stellen. Het is bekend dat wij masterclasses beginnen waarin alle decentrale overheden worden aangesproken op de manier waarop zij er bij concessieverlening voor kunnen zorgen dat de reiziger centraal staat, namelijk door de kwaliteit van het openbaar vervoer te verbeteren.

Ik werk aan een visie op het regionaal ov. Ik ben daarvoor vanmiddag weer bij mensen geweest die momenteel erg enthousiast nagaan op welke manier wij ervoor kunnen zorgen dat wij in de toekomst een goed openbaar vervoer hebben in de stad, met zijn eigen eisen, en op het platteland, waar sprake is van krimp. Het is bekend dat ik 500 mln. heb uitgegeven voor het Actieprogramma Regionaal OV. In dit kader zijn er bijna 50 spoedprojecten in het openbaar vervoer voorgesteld die alle nog deze kabinetsperiode zullen beginnen. Verder zijn wij ook nog bezig met een quickscan regionaal spoor waarmee de decentrale overheden de kwaliteit van hun regionale treindiensten kunnen verbeteren. Er gebeurt dus heel veel om de kwaliteit en het aanbod te verbeteren en om meer reizigers in het openbaar vervoer te krijgen.

De heer Aptroot heeft gevraagd welke kosten zo extreem zijn gestegen dat deze prijsstijging nodig is. Dit geldt met name voor de component loonkosten. Die kosten zijn volgens het Centraal Planbureau in de marktsector met 4,3% gestegen.

De heer Mastwijk heeft gezegd: dit is mooi, maar het is slechts voor een jaar. Hij vraagt hoe het volgend jaar gaat. Volgend jaar is een overgangsjaar. Ik hoop dat ik dan de tarieven niet meer hoeft vast te stellen, maar mogelijk moet dat nog wel gebeuren voor een deel van het jaar. Aan de hand van de situatie dan en de economische ontwikkeling in 2010 zal ik bekijken hoe ik daarmee omga. In het voorjaar van 2010 zal ik daarover met de decentrale overheden praten. Het is dan duidelijker hoe de economische situatie zich ontwikkelt en wij hebben dan meer zicht op de loonontwikkeling, of die inderdaad gematigd zal zijn zoals wij eigenlijk aannemen. Het kan zijn dat de tariefstijging dan heel anders uitvalt. Ik heb daar zeker aandacht voor en ik zal er met de decentrale overheden over spreken, maar wij moeten voorlopig afwachten hoe het gaat.

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik leid uit het antwoord van de staatssecretaris af dat hetgeen de FMN in zijn brief schrijft, onderdeel zal zijn van de bespreking volgend jaar over de tarieven.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Kan de heer Mastwijk nog even herhalen op welk deel van de brief hij precies doelt?

De heer **Mastwijk** (CDA): De FMN schrijft dat het theoretisch denkbaar is dat er volgend jaar een verhoging uit de bus komt waardoor de vervoerbedrijven een financiële achterstand oplopen als de 2,3% nu buiten de tariefstijging blijft. Dat was mijn vraag.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik meen dat mevrouw Roefs hier ook aan refereerde. Daar is inderdaad aandacht voor en dat wordt in rekening gebracht. Wij gaan uit van een stijging van 6,6%.

Mevrouw Roefs heeft gevraagd hoe zeker kan worden gesteld dat het bedrag van 7,6 mln. dat naar de overheden gaat, terecht komt waar wij willen dat het terecht komt. Dit verloopt via de provincies. Ik kan immers niet direct geld overmaken aan de vervoerbedrijven; dat zou staatssteun zijn. Ik zal in het Nationaal Mobiliteitsberaad afspreken dat het geld direct en zo snel mogelijk wordt overgemaakt aan de vervoerbedrijven in die

gevallen waar dat moet. Waar de provincie zelf opbrengstverantwoordelijk is, ligt de zaak natuurlijk anders.

Mevrouw Van Gent heeft gevraagd of de prijsstijging kan worden gekoppeld aan de prijsstijging van de autokosten. Daar ben ik al op ingegaan. Door de looncomponent die bij het ov wel een rol speelt en bij de autokosten afwezig is, is dit geen begaanbare weg.

Voorzitter. Ik heb geen vragen meer liggen. Ik heb de indruk dat ik ze allemaal heb beantwoord.

De **voorzitter**; Mevrouw Van Gent, er werd zojuist een vraag van u beantwoord terwijl u in gesprek was met uw buurvrouw. U mag daar zo nog op terugkomen. Ik geef gelegenheid voor een tweede termijn van één minuut per fractie.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Je kunt hier lang en breed over spreken, maar voor wat het waard is, zal ik de Kamer om een uitspraak vragen om een verdere afbraak van het stad- en streekvervoer te voorkomen.

Ik constateer dat wij een enorm verschil van inzicht hebben over de vraag hoe om te gaan met het stad- en streekvervoer en de invloed die de prijs van het vervoer kan hebben op de beslissing van reizigers om de auto te laten staan en de bus te nemen. Het kabinet en de staatssecretaris zien dat niet. Dat is jammer. Dit is al sinds 2001 erg jammer. Een prijsstijging van 37% in zeven jaar zegt genoeg. Ik zal een poging wagen om de Kamer te overtuigen dat het anders moet, maar wij zitten voor het stad- en streekvervoer met dit kabinet in ieder geval op een ongelooflijk dood spoor.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Die prijsstijging van 37% is volgens mij niet in zeven jaar, maar in negen jaar ontstaan. Los daarvan, ik kan het nu nog niet beoordelen.

Ik dank de staatssecretaris voor het overzicht van de verdeling in loonkosten (65%) en andere componenten. Ik kan mij er iets bij voorstellen dat de loonkosten een groot deel van de kosten uitmaken, maar ik vraag mij af waarom de loonkosten in deze sector met 4,3% stijgen. Ik neem aan dat dit niet een algemeen cijfer is. Ik begrijp dat de brandstofprijzen een jaar achterlopen. Dit zou de stijging kunnen verklaren. Toch zou ik heel graag nog eens op papier krijgen, binnen een of twee dagen, wat de verschillende componenten zijn en waar de cijfers vandaan komen opdat ik de onderbouwing kan begrijpen. Ik heb nu nog geen definitief oordeel. Dit neemt niet weg dat het gevoel blijft dat je vraaguital krijgt als je het tarief jaar in jaar uit structureel meer laat stijgen dan het algemene inflatiecijfer. De prijzen moeten daardoor nog meer stijgen. Dit leidt tot een neerwaartse spiraal en dat is echt niet goed. Dit is schadelijk voor het openbaar vervoer. Ik krijg graag de toezegging dat wij nog een goede specificatie krijgen waaruit blijkt welke component door welke oorzaken duurder is geworden of uit welke statistieken blijkt dat er sprake is van een afwijking van het normale gemiddelde. Dan kan ik een oordeel vellen. Als de brandstofprijzen een jaar achterlopen, zou het tarief van het openbaar vervoer volgend jaar op dat onderdeel naar beneden kunnen. Dat lijkt mij ook heel aantrekkelijk.

De **voorzitter**: De heer Mastwijk heeft geen behoefte aan een tweede termijn.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik heb in eerste termijn gesuggereerd dat de systematiek ter discussie wordt gesteld. Ik heb de motie-Duyvendak genoemd, een vergelijking met de kilometerheffing gemaakt en verwezen naar de, in mijn ogen, terecht bezwaren van Rover. Rover stelt dat de prijsstijgingen van de auto versus het openbaar vervoer niet in evenwicht zijn. Wij zitten natuurlijk met een reizigerskrimp van 2,3% en dat tij moet gekeerd worden. Ik heb een redelijk verzoek gedaan

aan de staatssecretaris en ik vraag haar om daar nog eens naar te kijken. In het debat over de kilometerheffing is het begrip prijsstijging in beton gegoten. Dit is weinig evenwichtig. Ik neem aan de staatssecretaris wel enige sympathie kan opbrengen voor dit standpunt. Als zij te weinig toezegt, zal ik in het VAO dat de heer Roemer aanvraagt, een motie indienen om ervoor te zorgen dat de stijging van de autokosten gelijke tred houdt met die van de tarieven in het stad- en streekvervoer.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Ik dank de staatssecretaris voor de antwoorden. Zij heeft gezegd dat in de toekomst wordt gerekend met 6,6%. Ik hoop dat wij dat zwart op wit vastleggen.

De **voorzitter**: U krijgt het verslag, mevrouw Roefs.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): De staatssecretaris zegt dat de 7,6 mln. zo snel mogelijk op de juiste plek terechtkomt. Ik hoop dat zij afspreekt dat er onmiddellijk aan de bel wordt getrokken als dat niet het geval is. In de zomer komt er een nota over regionaal openbaar vervoer. Daar kijk ik naar uit, want wij moeten hier echt over van gedachten wisselen. Het zou mij een lief ding waard zijn als wij dan ook over de tarieven voor het regionaal openbaar vervoer en de bepaling daarvan in de toekomst kunnen spreken. Het lijkt mij goed dat de gedachte die mevrouw Van Gent heeft geopperd, in die nota wordt meegenomen, opdat wij die ook kunnen meenemen als wij in de toekomst spreken over de tarieven, want wij gaan een nieuwe periode tegemoet met de ov-chipkaart en het feit dat de decentrale overheden de tarieven gaan vaststellen. Ik hoop dat wij dan bijvoorbeeld kaders kunnen stellen om te voorkomen dat wij over een jaar moeten vaststellen: wij hebben het nu eenmaal uit handen gegeven, wij mogen er niets meer over zeggen, maar het zint ons absoluut niet. Met dit bijltje hakken wij de laatste tijd wel vaker.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. De heer Roemer concludeert dat het kabinet de reizigersgroei blijkbaar niet belangrijk acht. Ik heb in mijn antwoord alles opgesomd wat wij doen om ervoor te zorgen dat de reizigersaantallen in het openbaar vervoer wel groeien. Ik zie ervan af om dit te herhalen, maar weet, mijnheer Roemer, dat wij daar heel hard aan werken.

De heer Aptroot heeft gevraagd om een model op papier opdat duidelijk is waarmee wordt gerekend, waar de cijfers vandaan komen, waardoor de stijging wordt veroorzaakt en wat het na-ijlende effect is van de hoge brandstofprijzen. Dit is geen enkel probleem, want die cijfers liggen klaar. Ze komen per ommegaande naar de Kamer.

De heer **Aptroot** (VVD): Voor de vraaguitval zou het ook interessant zijn als er een splitsing kan worden gemaakt tussen het vervoer in de steden die niet hebben aanbesteed en de rest van het land. Is dat mogelijk?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik weet niet of dat kan en of dat in hetzelfde tempo kan. Ik weet niet of wij die cijfers zo beschikbaar hebben. Het kan in ieder geval niet in twee dagen.

De heer **Aptroot** (VVD): Als het wat later wordt, ook graag opdat wij toch dat inzicht krijgen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Wij zullen het in twee stukken splitsen. Wij sturen de Kamer eerst wat wij hebben liggen en daarna volgt de onderverdeling.

Mevrouw Van Gent vroeg of wij de systematiek misschien ter discussie moeten stellen. Ik heb in eerste termijn al gezegd dat wij dit zouden kunnen doen, ware het niet dat dit het laatste of een na laatste jaar is dat

wij met dit model werken. De zaak nu nog eens helemaal op de schop nemen, heeft dus weinig zin.

Zij sprak verder over de mogelijkheid van een vergelijking met de automobilititeit. Het grote verschil tussen de automobilititeit en het openbaar vervoer is dat je in het openbaar vervoer te maken hebt met loonkosten. Juist die loonkosten zijn, in ieder geval dit jaar, de factor waardoor het tarief zo moet stijgen. Daar heb je bij automobilititeit niet mee te maken. Het gaat er om dat je de kosten helder in beeld moet hebben, want die moeten natuurlijk gedekt worden. Ik zie niet veel in die suggestie van mevrouw Van Gent.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik begrijp het natuurlijk best van de loonkosten en brandstofkosten, maar het gaat mij om de concurrentie ten opzichte van elkaar. Als de kosten van het ov flink stijgen en de kosten van de auto veel minder, ontstaat er natuurlijk een concurrentieverschil. Daar heb ik op gewezen in verband met de afname van het aantal reizigers met 2,3% waarover ook de heer Roemer zich terecht druk maakt. Aan die systematiek moet iets worden gedaan. Wellicht wil de staatssecretaris nog ingaan op de suggestie van mevrouw Roefs, want ik snap ook wel dat dit het laatste jaar is dat het zo gaat? Als je toch kaders wilt stellen, ook gedecentraliseerd, kun je dit punt er op de een of andere manier in meenemen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: De heer Roemer heeft gevraagd of ik prijsbeleid wil inzetten om reizigers te trekken. Ik zie echt veel meer in het zorgen voor een goede kwaliteit en een goed aanbod, vandaar openbaar vervoer waar daar om wordt gevraagd. Dat lijkt mij de eerste opdracht. De 2,3% daling van het afgelopen jaar, die natuurlijk buitengewoon betreurenswaardig is, wordt voor een groot deel veroorzaakt door de stakingen in het streekvervoer en waarschijnlijk ook voor een klein deel door de economische crisis. De stakingen zijn daar een belangrijke oorzaak van, maar dan nog blijft staan dat er ook zonder de stakingen geen stijging van het aantal reizigers zou zijn geweest. Er is dus alle reden om hier goed naar te kijken opdat de kwaliteit van het openbaar vervoer verbetert. Ik wijs nogmaals op de 50 spoedopenbaarvervoerprojecten, die nog deze kabinetsperiode worden gestart, waarin aanbod en vraag in elkaar overlopen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb nog een vervolgvraag. De reizigerskrimp is 2,3%. Ik noemde de motie-Duyvendak waarin wordt gesproken over het spoor plus 5% en de aansluiting van het regionaal vervoer daarop. Die motie is aangenomen door de Kamer. Ik vrees dat de staatssecretaris nog wel even bezig is als zij dit gaat uitvoeren. Mijn vraag is heel concreet: zal zij dat wel halen? De prijs is dan wel een probleem.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Dit zal een belangrijk onderwerp zijn als wij spreken over de toekomst en de tariefstelling van de decentrale overheden. Dit gesprek vindt plaats in het voorjaar van 2010. In antwoord op een vraag van mevrouw Roefs heb ik gezegd dat daarbij wordt uitgegaan van een prijsstijging 6,6%. Het Rijk compenseert een deel, maar gaat overigens uit van 6,6%. Dit staat zwart op wit. In het gesprek met de decentrale overheden moet natuurlijk ook worden gesproken over de tariefontwikkeling. Er is wel afgesproken dat de tarieven in het eerste jaar van de ov-chipkaart gelijk blijven. Over de verdere ontwikkeling moet echt met elkaar worden gesproken, maar daarvoor is wel de medewerking van de decentrale overheden nodig want die worden dan tariefverantwoordelijk. Met dit besluit heeft het Rijk wel een bepaalde zeggenschap uit handen gegeven. Dat is gebeurd voordat deze leden en ik hier zaten, maar die werkelijkheid moeten wij wel onder ogen zien.

Toezeggingen

- De staatssecretaris stuurt de Kamer binnen twee dagen een uitgebreide toelichting op de onderbouwing van de tariefstijging van de nationale vervoerbewijzen. Later voegt zij daar een uitsplitsing aan toe naar de gebieden waar het ov wel en waar het niet is aanbesteed.
- Bij de berekening van de tarieven van de nationale vervoerbewijzen in 2010 zal worden uitgegaan van 6,6% tariefsverhoging in 2009.

De **voorzitter**: Ik heb begrepen dat de heer Roemer een VAO zal aanvragen. Ik neem aan dat hij dit morgen zal doen bij de regeling van werkzaamheden. Ik neem verder aan dat mevrouw Van Gent zich hierbij zal aansluiten. Wij zullen proberen hier donderdag over te stemmen.

De heer **Aptroot** (VVD): Wij krijgen de toegezegde informatie binnen een of twee dagen. Daarom stel ik voor dat wij eerst die informatie afwachten en dan het VAO houden. Dit lijkt mij logisch.

De **voorzitter**: Ik kan mij voorstellen dat u die afweging maakt. Dit betekent dat de drukkerij iets sneller zal moeten werken.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Mag ik nog een opmerking maken? Ik zal mijn uiterste best doen om ervoor te zorgen dat de cijfers morgen bij de Kamer liggen. Dan kan het VAO eventueel donderdag worden gehouden. Ik zeg dit ook, omdat ik volgende week weg ben. Dan zit ik in Vietnam en kan ik dus niet naar de Kamer komen, maar dan gaat het wel knijpen. De Kamer krijgt morgen de onderbouwing.

De heer **Aptroot** (VVD): Dat lijkt mij prima, maar ik denk dat minister Eurlings het ook wel een hoogtepunt in zijn carrière vindt om volgende week een VAO te hebben over de prijzen van de nationale vervoerbewijzen.

De **voorzitter**: De staatssecretaris zorgt ervoor dat wij morgen de stukken hebben. Als de heer Roemer morgen een VAO heeft aanvraagt, zullen wij proberen of dit donderdag kan worden gepland.