

Vergaderjaar 2009–2010

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 227

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 8 juni 2010

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 19 mei 2010 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over:

- **schriftelijke vragen van het lid Jansen d.d. 16 maart 2010 met het antwoord hierop over de mogelijke fusie tussen Transdev en Veolia, (Aanhangsel der Handelingen, vergaderjaar 2009–2010, nr. 2303);**
- **de brief van minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat d.d. 26 april 2010 betreffende toiletten in de trein (29 984, nr. 223).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk 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), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Van Heugten (CDA), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA), De Rouwe (CDA), Linhard (PvdA), Meeuwis (VVD) en De Mos (PVV).

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

Voorzitter: Jager
Griffier: Tijdink

Aanwezig zijn zes leden der Kamer, te weten: Aptroot, Jager, Jansen, Koopmans, Roefs, Van Gent

en minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat, die vergezeld is van enkele ambtenaren van zijn ministerie.

De **voorzitter**: Goedenavond. In dit overleg spreken wij over de kwaliteit van het ov in de drie grote steden. Ik stel voor, uit te gaan van een spreektijd van zes minuten en van twee interrupties in deze ronde. Allereerst geef ik het woord aan de heer Koopmans.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Het onderzoek van de OV-Klantenbarometer is een grondig onderzoek dat een grote brei aan cijfers oplevert. Deze lijken allemaal een beetje bij elkaar in de buurt te zitten. Gelukkig zit er ook een tabel bij, op pagina 6, waarin de vervoerders netjes zijn gerangschikt. Na bestudering heb ik de gemeentelijke vervoerbedrijven een kleur gegeven. Hierdoor werd het verhaal een stuk duidelijker: het ov in de drie grote steden blijft gewoon achter bij de rest van Nederland. Ondanks de verbeteringen die de gemeenten hebben toegezegd, zijn de gemeentelijke vervoerbedrijven niet in staat hun achterstand op de andere vervoerders in te lopen. Neem Amsterdam. Nee, mevrouw Roefs, ik ga Amsterdam niet bashen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Wij zijn nu al teleurgesteld, mijnheer Koopmans.

De **voorzitter**: Omdat dit het laatste AO is in deze Kamerperiode, geef ik de Kamer alle ruimte.

De heer **Jansen** (SP): Dat vind ik heel genereus, ik ga er eens even goed voor zitten. Voordat de heer Koopmans losbarst over Amsterdam – dat is hem natuurlijk van harte gegund – wil ik hem vragen wie er in dat lijstje op nummer één en nummer twee staan. Ik zal het hem maar vertellen, dan hoeft hij niet te zoeken. Op nummer één staat het vervoer op de Waddeneilanden en op nummer twee de veerdienst Dordrecht-Rotterdam. Dat is die shuttle die zo dik wordt gesponsord door de provincie Zuid-Holland. Heeft de heer Koopmans enig idee waarom deze vervoerders op nummer één en twee staan?

De heer **Koopmans** (CDA): Omdat ze goede kwaliteit leveren.

De heer **Jansen** (SP): Ik denk dat men weinig fantasie hoeft te hebben om het antwoord te raden. Mensen die daar gebruikmaken van het ov, zijn op vakantie en genieten van het weer. Dan ben je in een andere stemming dan wanneer je in Amsterdam naar je werk toe moet en haast hebt. Kortom, speelt de locatie niet enige rol bij de beoordeling van de kwaliteit?

De heer **Koopmans** (CDA): Dit niveau van debat had ik niet verwacht; dat meen ik oprecht. Mensen die op de veerboot zitten, op weg naar hun vakantiebestemming, zouden een ander oordeel hebben dan mensen in Amsterdam! Mijnheer Jansen, denkt u echt dat de mensen in Amsterdam gek zijn? Iedere keer dat zij in de metro zitten, denken zij: waarom is dat ding eigenlijk volgespoten met graffiti? Iedere keer dat ze reizen, beseffen ze dat de kwaliteit die geleverd wordt eigenlijk niet aan de maat is, dat ze geen waar krijgen voor hun belastingcenten. Dit onderzoek is gebaseerd op een aantal goede fundamenten. Het is wetenschappelijk gevalideerd. U

zegt eigenlijk: omdat de mensen op weg zijn naar Terschelling, hebben ze goede zin en zeggen ze dat de kwaliteit van het ov op orde is. Met alle respect, maar hiermee kunt u de slechte resultaten van de drie grote steden en ook voor een deel van de NS en andere vervoerders niet wegpoetsen. Ik doe dat in ieder geval zeker niet.

De heer **Jansen** (SP): In sectoren waar al wat langer met benchmarks gewerkt wordt, is inmiddels duidelijk geworden dat je geen appels met peren moet vergelijken. In die sectoren kent men referentiebedrijven. Vergelijkbare steden met vergelijkbare omstandigheden worden onderling vergeleken. Op basis daarvan kan men iets zeggen over de kwaliteit van de overige factoren. In dit geval worden wel appels met peren vergeleken. Het is stemmingmakerij om bijvoorbeeld Broek in Waterland te vergelijken met Amsterdam. De heer Koopmans kan echt niet volhouden dat de omstandigheden in deze gemeenten gelijk zijn.

De heer **Koopmans** (CDA): In beide gevallen is de kwaliteitsmonitor openbaar vervoer gebaseerd op meningen van normale Nederlanders die gebruikmaken van het openbaar vervoer. Soms hebben ze goede zin. Soms hebben ze het wat moeilijker thuis. Soms kijken ze naar buiten en denken: het weer is prima. Iedere keer als ze in een voertuig van het Gemeentelijk Vervoerbedrijf Amsterdam zitten, zien ze de kwaliteit zoals ze die op dat moment invullen. Dit is een eerlijke monitor. Ik ga niet zeggen dat de kwaliteitsmonitor op niets gebaseerd is omdat de getallen mij niet goed uitkomen. Dat is een manier van denken die geweld doet aan de mening van een heleboel verstandige mensen. De metro van Amsterdam zit altijd onder de graffiti, er is geen schone metrocoupé te bekennen. Mensen vinden dat echt niet prettig, of ze nu op weg zijn naar een evenement of naar hun werk. Van de kwaliteit van het openbaar vervoer zijn genoeg voorbeelden te geven waarvan je denkt: is dat wel de bedoeling?

Een mooi voorbeeldje. De NS achtte de lijn Dordrecht-Geldermalsen niet meer rendabel en vond het noodzakelijk om de vroege en de late ritten uit de dienstregeling te schrappen. Arriva rijdt inmiddels drie jaar op dat traject. Men rijdt in de spits, kent een kwartierdienst in plaats van een uurdienst, twee extra stations, en nieuwe, moderne treinen met gelijkvloerse instap. Dat zijn de feiten.

Even een citaat ontleend aan de website van het ministerie van V en W: «De aanbestedingen en de hele Wet Personenvervoer 2000 zijn in 2005 en 2006 geëvalueerd. Algemene conclusie was dat de aanbestedingen hebben geleid tot meer en beter OV voor hetzelfde subsidiegeld. «Meer en beter» houdt onder meer in: meer dienstregelingsuren, hogere frequenties, nieuwe(re) bussen en meer/betere reisinformatiesystemen». In de ogen van de CDA-fractie kunnen deze systemen altijd nog beter. «Verder is er sprake van: 1) Kostenefficiëntie: 10 tot 20 procent lagere kosten in aanbestede gebieden, tegenover 0 tot 10 procent in de ondershands aanbestede gebieden. Daarbij zijn de besparingen veelal gebruikt om meer openbaar vervoer in te kopen; 2) Vernieuwing van het wagenpark in de aanbestede gebieden, wat leidt tot luxere, toegankelijke, schonere en stillere bussen.» Ik heb trouwens begrepen dat de PvdA nog op zoek is naar onderdelen om het verkiezingsprogramma financieel wat geloofwaardiger te maken. Dit lijkt mij een uitgelezen mogelijkheid. Ik ben blij dat in ons verkiezingsprogramma aanbesteding van het openbaar vervoer ook in de G3 een prominente rol speelt. Dat levert aanzienlijke efficiëntiebesparingen op.

Een veelgehoord argument is dat commerciële vervoerders niet de kennis hebben om een complex netwerk zoals het tramnet in Amsterdam te exploiteren. Wat dat betreft moet de overname van Arriva door Deutsche Bahn goed nieuws zijn. In Karlsruhe – laten wij maar eens een voorbeeld noemen – is de wereldstandaard gezet voor integraal openbaar vervoer

van trams, lightrail en treinen. Die kennis komt nu beschikbaar met eventuele nieuwe inschrijvingen van, in dit geval, Arriva. Ook Connexxion kan via moedermaatschappij Transdev leunen op de ervaringen die bijvoorbeeld in Parijs zijn opgedaan.

Is de minister, gegeven de genoemde feiten, met ons van mening dat het wetsvoorstel een stap in de goede richting is? De CDA-fractie vindt in elk geval dat de voordelen van een onderhandse gunning glashelder moeten zijn als de nieuwe Kamer over het wetsvoorstel moet besluiten.

Wat willen wij van de minister? In 2005 heeft hij onderzoek gedaan naar de efficiency van de gemeentelijke vervoerbedrijven. Wil hij dit onderzoek actualiseren? De G3 vormen de aantrekkelijkste markt van Nederland, een belangrijk onderdeel van de openbaarvervoermarkt. De minister zegt dat er bij aanbestedingen genoeg inschrijvingen zijn. Maar dat blijft beperkt tot hooguit drie of vier. Stel dat de G3-markt opengaat. Is de minister met ons van mening dat het dan te verwachten is dat meer partijen inschrijven? Stel dat ook in andere steden meer partijen inschrijven. Wat zal dan het effect zijn volgens de minister? Werkt de markt nu eigenlijk wel met zo weinig inschrijvers? Kan de minister dit onderzoeken op basis van een benchmark waarin andere landen meegenomen worden? Zou het niet beter zijn als er meer inschrijvers zijn?

Tot slot. Ik vermoed dat hier partijen aan tafel zitten die beweren dat het er allemaal niet beter op wordt als wij het openbaar vervoer openbaar aanbesteden, dat de gemeentelijke vervoerbedrijven in de drie grote steden heel goed hun best doen en eigenlijk zorgen voor een soort vervoerswalhalla in deze steden. Stel dat dit waar is – ik bestrijd dat dit waar is, maar een aantal partijen zal zeggen: het openbaar vervoer in de steden is zo fantastisch, dat moeten wij zo houden – dan zou het toch asociaal zijn om deze geweldige bedrijven te beperken tot hun eigen stadsvervoer? Gooi die boel open en laat de gvb's meedingen naar vervoerexploitatie buiten hun eigen grondgebied. Dat zou pas een logische redenering zijn! Laat de rest van Nederland dan ook maar genieten van deze geweldige bedrijven. Als de G3-markt wordt opengesteld, moeten de gemeentelijke vervoerbedrijven ook elders kunnen inschrijven. Tegen de fans van de vervoerswalhalla in de steden zeg ik: gooi ook om die reden de markt open.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Wat dat laatste betreft, het gebeurt wel vaker dat de heer Koopmans van alles roept, maar dit is niet gestoeld op waarheid. Het mag immers niet. Het heeft dan ook geen enkele zin om ons daar druk over te maken of om anderen uit te dagen; wat de heer Koopmans voorstelt mag gewoon niet. Het slaat nergens op.

De heer **Koopmans** (CDA): Het gaat mij om het principe, mevrouw Roefs. U zal waarschijnlijk doen voorkomen – misschien is het anders en dat zou mij hoopvol stemmen – dat de gemeentelijke vervoerbedrijven in de drie grote steden een perfect product produceren dat amper verbetering behoeft. Mocht dat inderdaad het geval zijn, dan moet je overwegen om deze bedrijven echt te verzelfstandigen waardoor ze hun kennis, kunde en kwaliteit ook in de rest van het land kunnen etaleren. Zolang ze een gemeentelijk vervoerbedrijf zijn, kan dat niet, maar als ze verzelfstandigd zijn wel. Het zou toch fantastisch zijn als ze hun briljante kwaliteit, waar u zo tevreden over bent, kunnen verspreiden?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Blijkbaar weet de heer Koopmans al wat ik ga zeggen. Er waren twee belangrijke redenen voor het ontstaan en het aannemen van de motie-Roefs. Een en ander had te maken met het feit dat je één product zou hebben: bus, tram en metro, die op elkaar afgestemd zijn. Daarnaast was er het probleem van de cao's. Dit waren twee heel belangrijke overwegingen in de motie-Roefs. Daar hoor ik de

heer Koopmans helemaal niet over. Mijnheer Koopmans, als u het anders wilt, hoe gaat u dat dan oplossen?

De heer **Koopmans** (CDA): Daar kunnen we kort over zijn. Het centrale doel van het openbaar vervoer is voor het CDA niet de cao van de mensen die er werken. Het belangrijkste doel is kwalitatief goed openbaar vervoer. Als mevrouw Roefs beweert dat sprake is van perfect afgestemd openbaar vervoer in de drie grote steden, dan moet ze daar echt eens op stap gaan en de kwaliteitsmonitor openbaar vervoer goed lezen. Het openbaar vervoer zou beter worden, maar feitelijk is dat niet zo. Alleen al om die reden is het niet goed dat de motie-Roefs ooit een Kamermeerderheid heeft gehaald.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik zei net al buiten de microfoon om tegen mijn linkerbuurman, de heer Aptroot, dat het net lijkt alsof ik in een verkiezingsdebat beland ben. Ik ben natuurlijk graag bereid om daaraan mee te doen, ook om de heer Koopmans, mijn rechterbuurman, een plezier te doen. Het valt mij op dat de heer Koopmans zich gedraagt als een wethouder van de grote steden. Blijkbaar omdat het niet zo lukt met het CDA in de grote steden, probeert de heer Koopmans het hier maar. Dat moet hij natuurlijk zelf weten.

De heer Koopmans heeft het debat aangevraagd naar aanleiding van gegevens uit de OV-Klantenbarometer. Hieruit blijkt inderdaad dat in de drie grote steden, waar het openbaar vervoer niet is aanbesteed, de kwaliteit van het openbaar vervoer lager wordt gewaardeerd. De vraag is natuurlijk – de heer Jansen zei het al – wat die klantenbarometer precies meet. Bovendien is het maar de vraag of het per se aan het GVB of de RET te wijten is dat de kwaliteit in Amsterdam en in Rotterdam wat minder gewaardeerd wordt. Je kunt geen appels met peren vergelijken. Je zou kunnen zeggen dat Amsterdammers gemiddeld gesproken over alles wat kritischer zijn dan bijvoorbeeld Limburgers. Dat kan de lagere klantwaardering deels verklaren. Het is maar een veronderstelling. Hoe schoon het GVB zijn treintjes ook poetst, de Mokummer mekkert altijd, in ieder geval meer dan de Maastrichtenaar. Ik heb dat overigens van Mokummers zelf gehoord, zeg ik om te voorkomen dat ik daar als Groninger niet meer welkom ben.

Is de veiligheid van het openbaar vervoer in de grote steden, en dus ook de klantwaardering, misschien niet een wat groter probleem dan in een middelgrote stad? Kun je de stadsbus in Amsterdam überhaupt wel vergelijken met de streekbus in Drenthe? Of denk aan de voorbeelden van de heer Jansen die mij eigenlijk uit het hart gegrepen waren. Zullen vervoersbedrijven in de grote steden, die nu eenmaal met een complexere omgeving te maken hebben, niet meer moeite hebben om hoge klantwaarderingcijfers te halen? Dat lijkt de GroenLinks-fractie niet onvoorstelbaar. Ik wil de zaak helemaal niet bagatelliseren, maar je moet een en ander wel in het juiste perspectief zetten.

Ik denk dat de heer Koopmans diep in zijn hart ook wel weet dat je appels niet met peren kunt vergelijken, maar dat hij het in verkiezingstijd wel aardig vindt om dit toch te doen. Ik wil hem het lolletje niet ontnemen om de gemeentelijke vervoersbedrijven een beetje te bashen. Tot nu toe lukt dat niet zo goed, maar hij doet een poging. Misschien moet er nog wat meer gespind worden om tot betere resultaten te komen.

Waar staat GroenLinks in deze discussie? Wij hebben indertijd de motie-Roefs gesteund en dat doen wij nog steeds. Mijn fractie gelooft niet dat de kwaliteit van het openbaar vervoer in de grote steden als puntje bij paaltje komt baat heeft bij verplichte aanbesteding. Goede kwaliteit kun je prima in eigen beheer realiseren. Je moet daar natuurlijk wel altijd kritisch op blijven, als je er maar consequent oog voor hebt. Natuurlijk moeten de gemeentelijke vervoerbedrijven flink achter de broek gezeten worden om de prestaties te optimaliseren. De tucht van de markt kun je ook laten

voelen via benchmarking en harde afspraken over prestaties. Wij moeten er echter niet aan denken dat het ene vervoerbedrijf de Rotterdamse trams gaat bedienen en het andere de stadsbussen voor zijn rekening neemt. Dan gaat er kennis verloren. En, nog belangrijker, men kan op zijn klompen aanvoelen dat de aansluiting van de verschillende vervoersvormen daar niet bij gebaat is.

De heer **Koopmans** (CDA): Op zich is de kwaliteitsmonitor openbaar vervoer een verantwoorde benchmark. Mevrouw Van Gent zegt: die benchmark zegt mij niet zo veel, maar het is wel belangrijk om het openbaar vervoer in de drie grote steden te gaan benchmarken. Wij doen dat al jarenlang, via een gevalideerde systematiek. De resultaten liggen er, maar ze bevallen u niet, mevrouw Van Gent. Vervolgens zegt u: wij moeten gaan benchmarken. Ik volg deze consistentie niet helemaal.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik noemde net een voorbeeld van wat ik een beetje vind ontbreken als je het slagveld van de benchmarking overziet. Ik noemde het punt van de veiligheid. Buiten de microfoon om merkte de heer Koopmans hierover op: daar heeft GroenLinks een punt. Wil je werkelijk een objectieve uitslag krijgen, moet je dit punt meenemen. Het speelt natuurlijk wel degelijk een rol wat klanttevredenheid betreft. Ik ken de heer Koopmans als een kritisch man. Ik kan mij voorstellen dat hij het redelijk vindt om dit soort zaken mee te nemen, opdat de klantenbarometer niet eenzijdig wordt uitgelegd.

Een ander belangrijk argument om het openbaar vervoer in de grote steden juist niet aan te besteden maar publieke controle te houden, is het feit dat deze constructie grote voordelen biedt aan de gemeentebesturen. Goed openbaarvervoersbeleid is juist in grote steden nauw verbonden met verkeersbeleid en ruimtelijk ordening. Door de gemeente de controle over de vervoersbedrijven te laten houden kan er gemakkelijker beleid gemaakt worden. Dat vinden wij van belang. Ik geef een voorbeeld. Als Amsterdam besluit dat er een transferium komt op plek A, kan gemakkelijk geregeld worden dat er een goede bediening van tram of metro is en dat er een handig combikaartje komt voor parkeren en ov. Tot slot een punt over de efficiency die te boeken zou zijn door aanbesteding, kennelijk nog bovenop de afspraken die de gemeenten met de vervoersbedrijven dienen te maken. Ervan uitgaande dat de bedrijfsvoering via dergelijke afspraken efficiënt gemaakt kan worden en de interne bureaucratie teruggedrongen, blijft enkel het personeel over om meer te doen met minder geld. Je kunt jezelf de vraag stellen waarom een Haagse trambestuurder ambtenaar moet zijn en een Tilburgse busbestuurder in dienst van een bedrijf. Ik ga deze discussie niet uit de weg, maar ik constateer wel dat juist in de grote steden de mensen in deze sector te maken krijgen met meer geweld en agressie dan elders in het land en dat het niet altijd meevalt om bijvoorbeeld voldoende capabele chauffeurs te vinden. Ik zou dus wel drie keer nadenken voordat ik over de ruggen van deze mensen nog wat efficiencywinst zou willen behalen.

De heer **Koopmans** (CDA): Zou je de bereikte efficiëncymaatregelen niet kunnen inzetten om bijvoorbeeld meer veiligheid te kunnen garanderen voor de conducteurs en chauffeurs? Dat zou je ook onderdeel van de aanbesteding kunnen maken.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De heer Koopmans beluisterend stel ik vast dat hij het met mij eens is dat efficiencywinst in ieder geval niet over de ruggen van de werknemers behaald moet worden.

De heer **Koopmans** (CDA): Dat is geen antwoord op mijn vraag. Ik ben ervan overtuigd dat er volop efficiencywinst te behalen is. Je zou het zo kunnen organiseren dat een deel van deze winst ten behoeve van de

veiligheid wordt ingezet. Je kunt dit meenemen in een aanbesteding. Hierdoor krijgen wij een nog betere kwaliteit voor de prijs die wij via de belasting betalen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Volgens mij kan dat ook zonder die aanbestedingen. In mijn bijdrage heb ik helder aangegeven dat ook ingeval gemeenten zelf over het ov blijven gaan, kritisch bezien moet worden of de middelen wel efficiënt en effectief worden ingezet. Ik zie niet in waarom dat beter zou kunnen via de lijn die de heer Koopmans voor ogen heeft.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Van de VVD een ander geluid: positief, toekomstgericht. Er is maar één partij die goed is voor het openbaar vervoer, namelijk de VVD. Ik noem vier argumenten. Wij zijn voor één openbaarvervoerautoriteit, te beginnen in de Randstad. Dan heb je al die afstemmingsproblemen niet meer die volgens GroenLinks alleen maar opgelost kunnen worden door het gemeentebestuur van de grote stad. Dan kun je alle vervoersvormen, van alle maatschappijen, goed afstemmen. Wij zijn voor openbaarvervoerplicht voor alle openbaarvervoersvormen: tram, trein, bus en metro in alle regio's. In ons programma hebben wij ook aandacht voor het noodzakelijke voor- en natransport. Tot slot, wij voeren campagne met een bus – natuurlijk is deze ingehuurd bij een privaat bedrijf, want wij geloven in de marktwerking – terwijl het CDA dat met auto's doet. Ik vind dat op zich helemaal niet gek, maar kijkend naar de vraag welke partij oog heeft voor het openbaar vervoer ... Ik ga naar de OV-Klantenbarometer. Wij vinden het een goed onderzoek. Dit is nu eenmaal de manier waarop wij één keer per jaar kunnen vergelijken; 90.000 enquêtes, 95 onderzoeksgebieden. Het openbaar vervoer scoort volgens de consument over het algemeen behoorlijk. De vervoersbedrijven in de drie grote steden zitten echter in de onderste categorie. Dat is een nuchtere vaststelling, daar kan niemand omheen. In de toekomst willen wij gewoon aanbesteden. Wij geloven namelijk – in de praktijk is dit ook bewezen – dat wij hierdoor een betere kwaliteit krijgen: beter materieel, betere punctualiteit, een beter aanbod, een hogere frequentie. En dat alles tegen, door de bank genomen, 20% lagere kosten. Dan kun je toch niet anders dan kiezen voor aanbesteding? Wij waren hiervoor, wij zijn hiervoor en wij blijven hiervoor. Wij vinden dat overal, ook in de drie grote steden, moet worden aanbesteed. De klantenbarometer sterkt ons in onze opvatting. De zorgen die de SP heeft – zie de vragen over de mogelijke fusie van Transdev en Veolia – kunnen wij een beetje wegnemen. Wij zijn het met de minister eens dat wij liever de keuze hebben tussen vijf vervoerders die mogen aanbesteden in plaats van de situatie dat één bedrijf het monopolie heeft. Een monopoliepositie maakt immers lui. Vroeger hebben wij dat gezien bij de PTT. «Putje graven, Tentje bouwen, Tukkie doen» was toen de uitleg van de afkorting PTT. Nu concurreren de telefoonmaatschappijen en is er een beter aanbod tegen een scherpere prijs. Dat moeten wij dus absoluut doen. Wij geloven dat er veel meer marktwerking komt als wij de drie grote steden opengooien. Meer partijen hebben dan een kans. Laten wij dat dus gaan doen.

De heer **Jansen** (SP): De heer Aptroot weet ongetwijfeld dat er in alle andere sectoren sprake is van een G4 in plaats van een G3. Utrecht vindt zichzelf namelijk ook een grote stad. Overigens vind ik dat – ik woon daar – nogal meevallen. Waarom is in dit geval sprake van een G3? Omdat Utrecht zijn vervoerbedrijf een aantal jaren geleden heeft geprivatiseerd, met medewerking van de lokale afdelingen van de Partij van de Arbeid en GroenLinks; een enigszins zwalkend beleid van mijn goede linkse vrienden. Heeft de heer Aptroot in de benchmark gezien waar het GVV terecht gekomen is?

De heer **Aptroot** (VVD): Dat bedrijf zit ook niet bovenin.

De heer **Jansen** (SP): Door privatisering is het vervoerbedrijf gekelderde; door de privatisering is het veel erger geworden.

De heer **Aptroot** (VVD): Het aardige is wel dat men, als er opnieuw wordt aanbesteed, voor een ander bedrijf kan kiezen. Als dat niet kan, blijf je altijd zitten met dat ene bedrijf dat het niet goed doet. De ultieme sanctie is dat men de volgende keer buiten de boot valt. Bij de aanbesteding kijk je naar de prijs, maar je kijkt minstens zo sterk naar alle kwaliteitskenmerken. Dit pleit juist voor aanbesteden. Je zit dan immers niet tot in de eeuwigheid vast aan één bedrijf.

De heer **Jansen** (SP): Op die geweldige vrije markt van aanbesteding is op dit moment sprake van drie partijen die samen 95% van de markt te pakken hebben. Bovendien gaan twee partijen fuseren zodat er nog twee overblijven. Mijnheer Aptroot, denkt u dat dit goed gaat werken, die aanbesteding van u?

De heer **Aptroot** (VVD): Volgens ons zijn er vijf partijen. Inderdaad mag het niet gebeuren dat er straks na fusies nog maar één of twee overblijven. Dat zou erg zijn. Ik vind dat de overheid dit strak moet bewaken. Zo hebben wij in het verleden bij de uitgifte van frequenties voor mobiele telefoon gezegd dat deze beschikbaar moesten komen voor nieuwe partijen, omdat er anders te weinig partijen waren.

De heer **Jansen** (SP): Ik haal de cijfers uit de brieven van de minister. In Nederland – de drie grote steden reken ik niet mee – hebben drie partijen 95% van de openbaarvervoermarkt in handen. Twee van deze partijen zijn voornemens om te gaan fuseren. Dat is toch een aanfluiting voor de concurrentie?

De heer **Aptroot** (VVD): Daarom is het heel goed dat wij de markt vergroten en dat wij dat grote deel van Amsterdam, Den Haag en Rotterdam eraan toevoegen, zodat deze drie bedrijven ook de markt op moeten. Dan hebben wij drie marktpartijen extra en een veel grotere markt. Dan wordt het ook voor andere partijen interessanter om de Nederlandse markt op te gaan. Mijnheer Jansen, u wordt op uw wenken bediend als wij de drie grote steden toevoegen aan de open markt. Dan krijgen wij meer concurrentie, meer keuze, een nog grotere kwaliteit en blijft het openbaar vervoer nog een beetje betaalbaar. Voorzitter. Het punt van de toiletten sla ik even over, want daar hoor ik de collega's ook niet over. Ik denk dat dit op zich bij de minister in goede handen is.

De heer **Jansen** (SP): Voorzitter. Ik heb nu de neiging om helemaal leeg te lopen, maar laat ik het nog maar even ophouden. Deze minister van Verkeer en Waterstaat gelooft net als de heer Koopmans in de marktwerking in het openbaar vervoer. Ik raad beide heren aan om tijdens het zomerreces een werkbezoek af te leggen aan de burgemeester van Londen. Dat is niet meer die uiterst linkse Ken Livingstone – alleen al bij het horen van diens naam krijgt de heer Koopmans waarschijnlijk rode vlekken in zijn nek – maar de heer Boris Johnson, lid van de conservatieve partij. De heer Johnson besloot twee weken geleden om de resterende aandelen van het private bedrijf Tube Lines op te kopen nadat drie jaar geleden concurrent Metronet al op de fles was gegaan. Deze twee bedrijven hadden nog maar zeven jaar geleden het complete onderhoud- en verbeteringstraject van de Londense metro verworven voor een periode van 30 jaar. Het is deze bedrijven gelukt om in zeven jaar tijd een vertraging van vier jaar in de afgesproken

projecten op te lopen. De maatschappelijke schade van dit staaltje publiek-privaatpartnership bedroeg ruim 1 mld. Kan de minister uitleggen waarom hij zijn zaakjes veel beter voor elkaar heeft dan zijn collega's in Engeland?

Volgens de heer Koopmans is de kwaliteit van het openbaar vervoer in de G3 onder de maat. Nu kan de kwaliteit van de vervoerbedrijven in allerlei opzichten verbeterd worden; daarover zijn wij het eens. Het grootste probleem voor het openbaar vervoer is de auto. Door de toegenomen verkeersdruk, juist in de grote steden, staat de gemiddelde reistijd onder druk. Dat gaat onherroepelijke ten koste van de exploitatie. Waar komt die autodruk vandaan? Is de druk misschien veroorzaakt door het extra asfalt van de heer Koopmans? Aan het einde van de autoweg moeten de automobilisten echt een keer de stad in. Vervolgens verstopten ze de wegen en de kruispunten waar de bussen en de trams ook gebruik van moeten maken. De heer Koopmans heeft in mijn ogen dan ook veel weg van een pyromaan die tussen de toeschouwers staat te schreeuwen dat de brandstichter aan de hoogste boom opgeknoopt moet worden. Is de minister bereid om samen met de G3 een plan te maken om de doorloop-snelheid van het openbaar vervoer te verbeteren en daarnaast cofinanciering beschikbaar te stellen als hiervoor investeringen in de infra nodig zijn? Deze minister roept immers altijd dat hij investeert in alle vormen van vervoer. Gezien zijn enorme investeringen in asfalt en beton, moet hij nog een grote zak geld op de plank hebben liggen voor verbeteringen van de infrastructuur van het stedelijk vervoer.

Wat die benchmark betreft, raad ik de minister aan om te bezien hoe de benchmark in de woningcorporatiesector geregeld is. Het Centraal Fonds voor de Volkshuisvesting, de waakhond in deze sector, maakt bij de benchmark een onderscheid tussen de verschillende corporaties zodat vergelijkbare corporaties onderling vergeleken worden. Zo kun je de studentencorporaties in de grote steden met elkaar vergelijken. Dat is handig voor de corporaties; daar kunnen ze iets van leren. Dit in tegenstelling tot bij een benchmark waarin alles op een grote hoop wordt gegooid. Je hoeft de lijst maar te bekijken en dan snap je gewoon dat er iets niet deugt. Ik zou nog iets kunnen voelen voor de redenering van de heer Koopmans als beneden aan de lijst alleen maar publieke bedrijven stonden. Maar van de onderste tien zijn er zes privaat en vier publiek. Dat geeft al aan dat er andere mechanismen spelen. De redenering van de heer Koopmans raakt dan ook kant noch wal.

De heer **Aptroot** (VVD): Het relatief matige rapportcijfer voor het openbaar vervoer in de grote steden is de schuld van de auto, zo begrijp ik nu. Is het openbaar vervoer in de grote steden überhaupt nog op enigerlei wijze verantwoordelijk voor de eigen prestaties? Als ik de heer Jansen zo hoor, kunnen de vervoerbedrijven er helemaal niets aan doen, staan ze volstrekt machteloos: «het overkomt ons allemaal». Nu is er een goed consumentenrapport. Men wil altijd weten wat de consument ervan vindt. Maar ja: «wij kunnen er niets aan doen, want die consumenten bij ons zijn zo veel vervelender dan de consumenten in de rest van het land». Het ligt aan de auto, aan de foute consumenten die ondervraagd zijn; maar liefst 90.000! Hebben de bedrijven zelf nog enige verantwoordelijkheid of is dit echt een geval van hopeloos?

De heer **Jansen** (SP): Ik heb volgens mij gezegd dat het openbaar vervoer in de grote steden op heel veel punten te verbeteren is. In mijn tijd als gemeenteraadslid heb ik wel twintig voorstellen aan het college gedaan. Ik kan mij niet herinneren dat de Utrechtse VVD-fractie daar ooit een voorstel aan heeft toegevoegd. Er is heel veel verbetering mogelijk. Ik wijs er echter op dat het openbaar vervoer in veel gevallen gebruikmaakt van dezelfde publieke ruimte als de auto. Als er steeds meer auto's komen in dezelfde beperkte stedelijke ruimte, krijg je last van elkaar. Door priori-

tering kun je dit niet helemaal oplossen. Dat kan alleen met vrije banen, maar daar is niet altijd ruimte voor. In ieder geval vereist het grote investeringen. Je kunt niet beide gebruikers onbeperkt faciliteren. Met name de grote steden hebben daar last van, simpelweg omdat het aanbod van auto's daar het grootst is, zeker in de spits. De gemiddelde rijnsnelheid van het openbaar vervoer vertoont een aflopende curve naarmate het gebied verstedelijkt is. In het buitenland is dat overigens niet anders. De heer **Aptroot** zwijgt, dus wij gaan verder.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik wil er nader op ingaan als ik iets zinnigs hoor, maar dit is in feite gehuil om cijfers die niet kloppen. Het ligt aan de auto, aan de consument en de omstandigheden. Dan is er een onderzoek. Het past niet in het linkse straatje en vervolgens is het een waardeloos onderzoek.

De heer **Jansen** (SP): De SP heeft regelmatig voorstellen voor verbetering gedaan. Ik constateer dat ook de chauffeurs, de mensen van de praktijk, vaak goede ideeën hebben. Het zou goed zijn als de directies van de vervoerbedrijven en de inbestedende instanties daar beter naar luisteren. Dat geldt overigens niet alleen voor de grote steden, maar ook voor de rest van het land. Misschien is het voor publieke bedrijven makkelijker om daar rekening mee te houden dan voor private partijen. Een ander zorgpunt, dat bij interruptie al aan de orde is geweest, is het ontbreken van concurrentie in de aanbestedingsmarkt van stads- en streekvervoer. In Nederland, de drie grote steden uitgezonderd, maken Connexion, Veolia en Arriva de dienst uit op de markt van het stads- en streekvervoer. Samen hebben ze nu een marktaandeel van 95%. Onlangs heb ik vragen gesteld over de volgende consolidatieslag van Connexion met Veolia. De minister laat het oordeel over aan de NMa. Ik had iets meer verantwoordelijkheidsbesef van deze minister verwacht. Als er straks nog maar twee dominante spelers over zijn, kun je niet meer volhouden dat er sprake is van concurrentie. Minister, geef dit gewoon toe en trek er uw conclusies uit.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik heb toch gezien dat Arriva her en der concessies heeft overgenomen. Ook QBus heeft concessies overgenomen. Het schuift flink heen en weer. Het enige gebied waar niets verandert, is het gebied van de drie grote steden. Daar scoort men dus laag. Mijnheer Jansen, ik kan dit niet anders kwalificeren dan flauwekul. Er is concurrentie, behalve in de drie grote steden. Dat is gewoon een feit.

De heer **Jansen** (SP): Ik constateer dat sinds de invoering van de marktwerking het aantal partijen dat buiten de drie grote steden op de markt actief is, kleiner is geworden. Kortom, precies het tegenovergestelde van wat de heer Aptroot klaarblijkelijk graag wil, is gebeurd. Als de drie grote steden hun vervoerbedrijven privatiseren, voorspel ik dat ze gewoon worden meegesleurd in de consolidatieslag van bedrijven als Veolia en Arriva.

De heer **Aptroot** (VVD): De heer Jansen spreekt over een beperkt aantal aanbieders buiten de grote steden. Inderdaad, het zijn er geen 20, 50 of 100. Dat is ook ondenkbaar op die markt met dit soort investeringen. Wat vindt de heer Jansen van het feit dat in de drie grote steden geen enkele «concullega» is, maar één bedrijf dat zeker weet dat, als het aan de heer Jansen of de SP ligt, het over 100 jaar nog steeds het alleenvertoningsrecht heeft en er dus geen enkele impuls is om te zorgen voor goede rapportcijfers? De private vervoerders hebben voelen die impuls over het algemeen wel.

De heer **Jansen** (SP): Eh ... Het lijkt mij ...

De heer **Aptroot** (VVD): U mag er over nadenken, hoor.

De heer **Jansen** (SP): Ik probeer constructief te blijven. Ik denk dat het zinnig is om goed te bezien hoe de specifieke problemen van de grote steden opgelost kunnen worden, bijvoorbeeld door gericht te investeren in de doorstromingsnelheid. Volgens mij is dat een manier om de exploitatie te verbeteren. Misschien moeten er iets meer restricties komen voor het kruisende autoverkeer. In ieder geval moet het autoverkeer in de grote steden iets minder gefaciliteerd worden, opdat de doorstroming van het openbaar vervoer verbeterd wordt. Ik constateer dat het aantal gebruikers van het openbaar vervoer in andere steden waar ook publieke bedrijven werken, hoger is. Het kan blijkbaar dus wel.

Ik moet nu gaan leeglopen, want ik kom op het punt van de toiletten in de trein. In de motie-Roemer wordt gevraagd om toiletten in alle treinen. Ik constateer dat de minister de motie niet uitvoert. Op kortere stoptreinjtrajecten hoeft er wat hem betreft geen toilet aanwezig te zijn. Daarmee zet hij de klok 100 jaar terug. Immers, in de afgelopen eeuw waren alle treinen voorzien van toiletten. Het is een elementaire service aan de reiziger en voor sommige reizigers met een handicap zelfs een absolute noodzaak. Wij zitten natuurlijk met het probleem dat de eerste serie van de nieuwe stoptrein geleverd zijn zonder toilet. De SP-fractie stelt voor om deze treinstellen de komende jaren te verlengen met een bak – precies: de combibak – waarin het toilet is ondergebracht. Naar onze mening is dat een goedkope manier om alsnog de service op peil te brengen en de capaciteit op het spoor te verruimen. De minister zegt dat laatste graag te willen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Met thee en koffie.

De heer **Jansen** (SP): Met subsidie van GroenLinks kan er een nog een koffieautomaat naast. Prima.

Als ik mij niet vergis, is het verruimen van de capaciteit, naast de aanleg van zo veel mogelijk asfalt, ook een doelstellinkje van deze minister. De minister mag het toilettenprobleem natuurlijk ook op een andere manier oplossen, maar hij zal de motie-Roemer uitvoeren. Ik wil de minister wijzen op zijn eigen onderzoek, dat hij als bijlage bij zijn brief heeft gevoegd. Daarin wordt ondubbelzinnig aangetoond dat de reiziger toiletten in de trein in hoge mate waardeert en als een noodzakelijke service beschouwt, en dat er een groep reizigers is die zonder toiletten niet met het openbaar vervoer kan reizen. Wij willen dat treinen voor iedereen toegankelijk zijn. Dat betekent dat er toiletten in horen, zowel in de intercity als in de stoptrein.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. De CDA-fractie neemt iedere gelegenheid te baat om haar opvattingen over het niet-verplicht aanbesteden van het ov in de G3 naar voren te brengen. Dat moet namelijk wel aanbesteed worden, vindt deze fractie. Dit keer is de OV-Klantenbarometer het vehikel. Wat mijn fractie betreft echter, valt op die mening nogal wat af te dingen. Ik haal heel andere informatie uit de klanttevredenheidcijfers dan de heer Koopmans. De grootste stijgers zijn het streekvervoer in Zeeuws-Vlaanderen, de stadsbus in Den Haag en de metro van Randstad. Ook de metro in Rotterdam krijgt hogere cijfers. De grootste dalers zijn de veerdienst Amsterdam-Velzen, het streekvervoer in Noord-Holland Noord en Noord-Zeeland en het stadsvervoer in Leeuwarden, Lelystad en Dordrecht. Het landelijk gemiddelde is een 7,2. De RET scoort gemiddeld een 7,1 evenals het GVB. De HTM scoort een 7,2. Hoezo ondermaats? Het lijkt mij trouwens sowieso moeilijker om mooie cijfers te behalen in een grote stad, waar veel meer reizigers vervoerd moeten worden en waar de cijfers over tram, metro en bus gaan, die dus ook goed op elkaar moeten

aansluiten. Het is, kortom, gewoon appels met peren vergelijken. Dat heb ik al meer gehoord aan deze tafel.

Natuurlijk moest het CDA ook nog even zijdelings ingaan op de vermeende bezuinigingsmogelijkheden van 150 mln. als we in de steden wél zouden aanbesteden. Aanbesteden in het streekvervoer zou de kosten van het ov de afgelopen tijd met 15% hebben doen afnemen. Ik wil erop wijzen dat die kostenreducties zelfs in veel groter mate door de G3 allang zijn gerealiseerd. De dienstregelingsurenprijs ligt momenteel al lager dan bij de laatste aanbestedingen in het streekvervoer. Bijvoorbeeld de RET is gebenchmarkt voor de gunning – dat moest – en de investering. Deze gegevens zijn bekend. Er is zelfs een gerechtelijke uitspraak over het zogenaamd te duur zijn van de RET. De rechter heeft gezegd dat dit onjuist is. De stadsregio Rotterdam heeft echter besloten om de kostenverlaging van de RET voor extra ov in te zetten, zodat 16% meer busaanbod voor de klanten, meer tram en metro, en zelfs ov over water kan worden gerealiseerd. Bij het GVB zijn de kosten sinds 2002 met 45 mln. gedaald op een omzet van 430 mln. Connexxion moest voor de concessie in de Zaans-treek 20% meer aanbetalen aan de aanbestedende overheid, voor 9% meer productie. Overigens was het daar de enige inschrijving: hoezo, marktwerking? In Limburg moet Veolia overeind worden gehouden met geld van de opdrachtgever en de moederbedrijven van Veolia en Arriva zijn ook niet echt tevreden met de prestaties van hun dochterbedrijven. Je vraagt je sowieso af wat er overblijft van marktwerking als grote moederbedrijven fuseren en het aantal spelers op die markt steeds kleiner wordt. Veolia en Transdev samen, Arriva naar Deutsche Bahn: het Nederlandse streekvervoer in handen van een Duits en Frans staatsbedrijf. Mijn fractie is heel erg benieuwd wat de NMa vindt van die marktmacht als deze straks aangemeld wordt.

Ik wil het even hebben over toiletten in de trein. De motie-Roemer is niet voor niets aangenomen. Het is heel duidelijk dat die toiletten er echt zouden moeten zijn. Dit blijkt ook uit onderzoeken die zijn gedaan bij de gebruikers. We zijn nu met een hersteloperatie bezig, omdat we niet hebben kunnen voorkomen dat er Sprinters zonder toiletten zijn aangeschaft. Eigenlijk zou deze hele hersteloperatie sowieso niet nodig moeten zijn, maar het is niet anders. Wij willen ons echter niet nu al vastleggen op wat er straks in de concessie moet komen te staan. De minister zegt dat we straks in de concessie kunnen vastleggen dat bij een bepaalde reisduur, een derde van de reizigers, etc. Ik stel echter voor dat we, wanneer we gaan praten over de concessie voor NS, het ook hebben over de vraag welke eisen we gaan stellen met betrekking tot de aanwezigheid van toiletten in de trein.

De **voorzitter**: Het woord is aan de minister voor de beantwoording in eerste termijn.

Minister **Eurlings**: Dank u wel, voorzitter. Ik zal proberen mij te beperken tot een aantal hoofdlijnen, mede gelet op het tijdstip en op het feit dat we er een lange dag van vergaderingen hebben opzitten.

Ik wil kort zeggen dat het kabinet heeft gepoogd om zich samen met de decentrale overheden in te spannen om de kwaliteit van het regionale ov op een aantal manieren te verbeteren. Er is veel geïnvesteerd: 500 mln. door het Rijk en de decentrale overheden in het kader van het Actieprogramma regionaal ov. Het rijden met toegankelijke en schone bussen is gestimuleerd en er wordt hard gewerkt aan de sociale veiligheid, met behulp van tal van maatregelen uit de taskforce. In het VAO over de chipkaart is door de Tweede Kamer de optie naar voren gebracht, het mogelijk te maken dat gewone controleurs boetes mogen uitdelen. We blijven in beweging op dit vlak!

Uit het jaarlijkse KpVV-onderzoek naar klantwaardering, de zogenaamde klantenbarometer, blijkt dat het gemiddeld landelijk oordeel van klanten in

het ov over 2009 een 7,2 is. Op dit vlak zijn de reizigers bij de G3 ongeveer vergelijkbaar; het getal ligt bij de bus iets hoger en bij de tram en metro iets lager. Investerings in sociale veiligheid hebben van oudsher een positief effect. Subjectieve gevoelens van onveiligheid in de G4 zijn naar beneden gegaan, van 11% in 2006 naar 9% in 2008. Het subjectieve gevoel van veiligheid is gestegen van 43% naar 47%. Ook op het vlak van de efficiency proberen wij resultaten te boeken. De evaluatie van de Wet personenvervoer (Wp) 2000 in 2005 laat zien dat in concessiegebieden waar het ov is aanbesteed het aantal ritkilometers met gemiddeld 14% is toegenomen. Het streekvervoer heeft in die periode een kostenreductie bereikt van 20%. Ook bij de G3 is er efficiencywinst, maar deze is iets lager, zo om en nabij de 10% tot 15%. In het bericht op de website van het ministerie staat dat je op dat vlak verschil ziet. De heer Koopmans haalde dit al aan. Ook bij de vernieuwing van het materieel zie je een verschil. Dit zijn gewoon constatering. Je kunt er lang en breed over praten. Ik vind het, als reiziger, goed dat dit soort objectieve gegevens worden verzameld. Ik draag NS een zeer warm hart toe, maar tegelijkertijd ben ik in Valkenburg blij dat ik nu met Veolia om het kwartier een trein kan halen in plaats van om het halfuur. Zo zie je maar dat de soms wat negatieve verhalen heel erg kunnen meevallen: ik heb nu twee keer zo veel treinen. Ik kan gewoon naar het station lopen en dan komt er een trein aan. Dat wil ik als reiziger niet kwijtraken. Ik geef hiermee aan dat er wel degelijk in bepaalde regio's verbeteringen van de kwaliteit zijn bereikt door de aanbesteding. De algemene conclusie is dat wij erin zijn geslaagd om zowel in de steden als in de aanbestede gebieden de kwaliteit te verbeteren. Overal zijn we vooruitgegaan. Ik ben daar tevreden mee. Er is sprake van verbeteringen van de efficiency en van nieuwe innovatieve vervoersconcepten. Die verbeteringen moeten verdergaan. Hoe gaan we verder met de G3? Ik kan er kort en lang over praten, maar de commissieleden weten hoe het zit: het uitgaande kabinet was voorstander van aanbesteden. Vervolgens heeft de Kamer bij wijze van de motie-Roefs gezegd dat zij in de grote steden deze verplichting niet wil hebben. De leden weten dat ik, uitnodigend, heb gezegd dat dit niet wil zeggen dat de grote steden het niet toch zullen doen en dat ik de Kamer heb opgeroepen om deze slag aan te gaan. Maar goed, dat is nu volgens de motie-Roefs een vrije keuze; men kan kiezen om niet aan te besteden. Wij zijn bezig om de wet in die zin aan te passen. De behandeling van dat voorstel zal na de Tweede Kamerverkiezing plaatsvinden. De Tweede Kamer zal er dus over moeten oordelen. Door de motie-Roefs is de lijn nu dat we niet aanbesteden. Het is heel simpel: de leden kennen het standpunt van de regering, namelijk aanbesteden. De motie-Roefs heeft de Kamer tot een meerderheidsuitspraak daartegen gebracht. De regering heeft, als altijd, de Kamer te eerbiedigen. Dan kom ik op de nood-AMvB. Het huidige Besluit personenvervoer 2000 verplicht tot aanbesteding van de busconcessies en de multimodale concessies in de drie grote steden per 1 januari 2012. Per 1 januari 2017 geldt de aanbestedingsverplichting voor tram- en metroconcessies. Indien goedkeuring van het wetsvoorstel niet op korte termijn is te verwachten, neemt de kans toe dat toch per 1 januari 2012 aanbesteed moet worden. Zoals ik heb aangegeven in mijn brief, is uitstel van de aanbestedingsverplichting wellicht nog mogelijk door een aparte wijziging van het Besluit personenvervoer 2000, maar voor een dergelijke nood-AMvB moet worden gerekend op minimaal negen maanden proceduretijd. Dat is de situatie. Ik wil en kan niet over mijn graf heen regeren. Er zal dus in dit huis nog vaak gesproken worden over dit onderwerp. De Kamer is aan zet om de behandeling af te ronden en te vervolmaken. De regering heeft gepoogd tot aanbesteding te komen maar de Kamer heeft anders beslist door de motie-Roefs, waarna de regering de andere kant is opgegaan; de leden kennen de geschiedenis.

Het wetsvoorstel is een stap in de goede richting; wil de minister verder onderzoeken en de cijfers uit 2005 actualiseren? Ja, dat wil ik doen. Ik zeg toe dat ik alles in het werk zal stellen om de definitieve besluitvorming van de Kamer te verrijken met een actualisering van de cijfers over de kwaliteit van het openbaar vervoer aan twee kanten van het verhaal: klantvriendelijkheid, efficiency, en alles wat er bij hoort. Dan heeft de Kamer de laatste gegevens om haar eindkeuze te kunnen bepalen.

Dan kom ik op de openheid in de markt. De NMa en de Europese Commissie gaan hierover. Ik heb geen enkel signaal ontvangen dat dit oordeel negatief zou zijn. Vooral nog zien wij dat er voldoende aanbieders zijn op de concessie en dat er bij nieuwe concessies verschuivingen zijn tussen de aanbieders: het gaat van de een naar de ander, er zijn nieuwe toetreders maar er vindt ook consolidatie plaats. De leden weten dat bijvoorbeeld de NS ook in Groot-Brittannië een concessie heeft. Op dat punt gaat het twee richtingen op.

Hoe zit het met de cijfers van de efficiency? Ik heb deze zojuist al aangehaald. Je ziet dat het overal beter gaat dan vroeger. Op een aantal vlakken is het vergelijkbaar, maar bijvoorbeeld op het vlak van efficiency is er een verschil.

De klantenbarometer meet door middel van enquêtes de klantwaardering van de reizigers in bus, tram, metro en trein. De reizigers geven rapportcijfers voor aspecten van de rit en voor het totaal van de rit. De vervoersbedrijven zijn voor een belangrijk deel verantwoordelijk voor de hoogte van de waardering die de klant geeft. Hier zie je dus dat de cijfers redelijk vergelijkbaar zijn. Ik noemde de cijfers aan het begin: een 7,2 gemiddeld. De grote steden liggen daar een beetje boven met de bus en een beetje beneden met metro en tram.

Kun je de stadsbus vergelijken met een streekbus in bijvoorbeeld Drenthe, vraagt Groninger Ineke van Gent. In grote steden zou men kritischer zijn. De methodiek is precies hetzelfde, maar het vervoer kent natuurlijk wel andere karakteristieken. Je kunt echter ook argumenteren dat men in de grote stad meer is gewend dan in het kleine dorp. Er is dan ook een heel verschil in onveiligheidsbeleving. Ik denk dus niet dat er een significant verschil is tussen de grote stad of het dorp. Het gaat om je referentie: wat je gewend bent als je op straat begeeft en welk gevoel je krijgt als je vervolgens in de bus of tram stapt. Het gaat erom of de toestand daar positief op je overkomt, zodat je je even veilig of veiliger voelt dan op straat, of heel negatief, zodat je het heel bedreigend vindt om in die tram te zitten en daar met allerlei gekke dingen in aanraking te komen. Ik denk dus niet dat er wezenlijk verschil is.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Wij maken veel mee in Groningen!

Minister **Eurlings**: Ik kan nog opmerken dat het KpVV zelf ook vergelijkbare gebieden vergelijkt, waarbij wel een verschil wordt gemaakt tussen G4-stadsdiensten en streekdiensten. Nogmaals, de verschillen op dat vlak lijken niet zo groot.

De huidige Wet personenvervoer 2000 verplicht in beginsel tot aanbesteding. Zoals u weet, verplicht ook de PSO-verordening tot aanbesteding. Uitzonderingen op de aanbesteding zijn alleen mogelijk als die in nationale wetgeving worden geregeld. De aanpassing van de wet is gestoeld op de PSO en op de mogelijkheid tot onderhandse gunning of aanbesteding.

Waarom doen wij geen internationale benchmark? Allereerst omdat decentrale overheden een stuk verantwoordelijkheid hebben voor hun keuze in het ov, maar ook omdat ik op grond van tal van onderzoeken niet anders kan dan constateren dat ons openbaar vervoer, met een zeer druk bereden spoornet, het qua klantwaardering internationaal helemaal zo gek niet doet. Wij doen het relatief goed, ook qua punctualiteit. Ik denk dus dat wij wel moeten zoeken naar verbeteringen, maar dat het de vraag is of het

veel zin heeft om internationale vergelijkingen te maken, ook al omdat het buitenland soms qua karakteristieken behoorlijk anders is dan Nederland. Eerder is het Verenigd Koninkrijk aangehaald. In Engeland kan het voorkomen dat verschillende aanbieders tegelijkertijd op dezelfde route rijden. Er is daar veel minder sprake van een exclusief recht zoals in Nederland. Dat levert een totaal andere marktsituatie op, met andere karakteristieken. Wij hebben heel bewust gezegd dat we delen aanbesteden en dat de aanbieder daar in principe, rafelranden daargelaten, het recht heeft het vervoer te doen: zowel vette lijnen als lijnen waar je misschien geld op toelegt. Juist deze combinatie maakt het sterk. Ben ik bereid om doorstroombmogelijkheden in de G3 te onderzoeken en maatregelen te cofinancieren, vraagt de heer Jansen. Ik ben ik elk geval absoluut niet bereid om de Nederlandse steden auto-onvriendelijker te maken. Ik heb een tijd in België en Frankrijk mogen wonen. Ik reed toen noodzakelijkerwijs auto en maakte zo'n 70.000 tot 80.000 kilometer per jaar. Als je de situatie in die landen gewend bent en vervolgens probeert om een grote stad in de Randstad binnen te komen met je auto, valt dat niet mee. Ik druk mij nog zeer voorzichtig uit. Het is een crime. Het is superduur. Je kunt je wagen bijna nergens parkeren. Er is echt een auto-ontmoedigingsbeleid. De heer Aptroot heeft ons in ieder geval beloofd dat dat tot het verleden gaat behoren nu de heer Wiebes, proficiat, vandaag zijn ambt als wethouder heeft aanvaard. Nu zal Amsterdam weer wat vriendelijker worden voor de auto. Dat heb ik u horen zeggen, mijnheer Aptroot, dat heb ik u goed horen zeggen!

De heer **Aptroot** (VVD): Ik ben het ermee eens dat als je een beetje autovriendelijk beleid wilt hebben ...

De **voorzitter**: We hebben afgesproken dat we niet interrumperen.

De heer **Aptroot** (VVD): De VVD is de beste voor de auto!

De **voorzitter**: Nee, nee. Zo meteen mag u een afrondende opmerking maken.

Minister **Eurlings**: Dat blijkt nog niet uit het aantal aangelegde kilometers weg in het verleden, mijnheer Aptroot, maar goed: wie weet wat de toekomst zal brengen.

Wat de doorstroombmaatregelen betreft, kunnen we altijd kijken hoe zaken kunnen worden verbeterd, maar één ding: doe het niet door de auto nog verder terug te dringen. Voor sommige mensen is het echt noodzakelijk om met de auto de stad in te kunnen komen. Ik vind echt dat wij in Nederland in het ontmoedigen daarvan behoorlijk goed zijn. Daarin hebben wij ons in het verleden niet al te slap betoond. We moeten oppassen dat dit niet te veel doorslaat. Als je in Brussel het Europees parlement uitkomt, rij je een tunnel in en vijf kilometer verder zit je op de snelweg. Dat is echt ongekend. Ik raad iedereen aan om dat een keer te doen. Het is echt fantastisch, geweldig!

Ik ga er even voor zitten, want we komen nu bij het pièce de résistance. Ik heb de druk vanuit de Kamer rond de toiletten goed gevoeld. De leden zijn er consistent in. Het is een gewichtige zaak. Ik wil proberen om de druk wat van de ketel te halen door aan te geven hoe wij geprobeerd hebben ermee om te gaan. Ik trof een situatie aan waarbij in 2004 ook de Tweede Kamer had besloten om Sprinters te bestellen zonder dat daar toiletten in zouden zitten. Dat was bekend. Eerder heb ik al gezegd dat het ombouwen van die Sprinters esthetisch een vreselijke toestand is en financieel zeer onaantrekkelijk, als het technisch al zou kunnen.

Daarbij komt het volgende. Ik observeer mijn eigen ov-gedrag in het zuiden des lands even. Als ik met het openbaar vervoer naar Maastricht ga – dat komt voor, want ik wil niet altijd de BOB spelen in het weekend 's avonds –

kan ik met de bus of met de trein. Als het 's avonds uit de hand loopt, kan ik ook met de taxi terug, wat financieel minder leuk is, maar dan kom ik tenminste wel thuis. In twee van de drie gevallen heb ik sowieso geen toegang tot een toilet. Als ik ook de reistijd in ogenschouw neem, loop ik eerst tien, vijftien minuten naar het busstation, de taxistandplaats of het treinstation. Vervolgens reis ik een minuutje of tien en daarna moet ik nog tien tot vijftien minuten huiswaarts lopen. Als de druk oploopt, gebeurt dat niet alleen tijdens de tien minuten dat ik in de bus of taxi zit. Ik wil hiermee aangeven dat je in de bus en de taxi nu al een situatie hebt die vergelijkbaar is met de situatie in de nieuwe Sprinter. Je bent er dan wellicht het meest mee geholpen als je op de stations een goede toiletvoorziening hebt. Of je dan met de taxi, de bus of de trein gaat, je bent altijd geholpen. Je kunt altijd ontspannen de reis huiswaarts aanvangen. Dit is de service die deze regering wil bieden. Wij willen de druk van de ketel halen, maar doen dat niet alleen voor de treinreizigers; we kijken ook naar reizigers in de taxi, de bus en zelfs, in de grote steden, de tram en de metro. Op de stations moet het kunnen. Zo proberen wij niet alleen uitvoering te geven aan de motie-Roemer, maar meer mensen te dienen dan zou zijn gebeurd met het aanpassen van de Sprinters alleen. Een voorstel was om er een bak achter te hangen. Ik weet niet hoe aantrekkelijk dat is. Ik weet ook niet of die koffieautomaat naast het toilet een goed plan is, mevrouw Van Gent!

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik ben praktisch.

Minister **Eurlings**: Ik weet niet wat voor bruine combinatie dat wordt. Ik weet het allemaal niet zo.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Speak for yourself!

Minister **Eurlings**: Een koffieautomaat naast het toilet ... Ik wil het meegeven aan de vervoersbedrijven, maar ik zie het niet direct zitten om een bak achter de trein te hangen. Het is een grote kostenpost voor de vervoerder en er zijn (verkeers)technisch de nodige vragen hoe die bak aan de trein bevestigd moet zijn. In het verre buitenland hebben we ook nog geen voorbeelden gezien van bakken die aan treinen worden gehangen waarin dan de ontlasting kan achterblijven.

De heer **Jansen** (SP): Een «bak» is een rijtuig.

Minister **Eurlings**: Als u een heel rijtuig wilt toevoegen, wordt het ook niet gemakkelijk, want dan moet je continu een combinatie hebben van één Sprinter met een andere trein. Vaak heb je echter maar één Sprinter op een bepaald traject. Dergelijke combinaties zijn heel moeilijk. In dit verband wil ik de Kamer herinneren, om maar even heel ernstig te worden, aan de discussies over de toegankelijkheid van de treinen. Sommigen uwer stelden voor, het altijd op minstens één plek te doen. Dat is niet gemakkelijk. Waar het bij lange intercity's in de praktijk bijna onmogelijk is om een of twee toegankelijke rijtuigen te hebben – we zijn ermee bezig – is het voor dunne lijnen waarop je met maar één Sprinter rijdt al bijna onmogelijk om er ook nog eens altijd een bak met een toilet aan te hangen. Ik denk dus in alle ernst dat we met de aanpassingen op de stations echt het doel kunnen bereiken waarvoor we met ons allen staan.

De heer **Jansen** (SP): ik wil de minister eraan herinneren dat een aantal Sprinters al een keer is verlengd. Die extra bakken oftewel rijtuigen zijn bij die treinstellen al een keer toegepast. Dat kan dus gewoon. Het is technisch geen enkel probleem. De NS heeft er zelf in volledige vrijheid ooit voor gekozen.

Minister **Eurlings**: Maar op lang niet alle lijnen rijd je met verlengde Sprinters. Bovendien blijft het echt de vraag of je niet veel beter op de wat dunnere lijnen de voorzieningen op de stations kunt oppeppen. Ik weet dat er vroeger op mijn station een goede voorziening was. Die is verdwenen. Het zou goed zijn om op veel plekken de toiletvoorziening terug te krijgen.

Hoe zit het met de verdere toekomst? In de campagne, bijvoorbeeld bij de lijsttrekkersdebatten, kan men hierover de degens nog kruisen. Het is natuurlijk mogelijk dat partijen voorstellen om bij de nieuwe concessie voor het hoofdrailnet de toiletvoorzieningen ook in de concessie op te nemen. Maar goed, dat onderwerp is helaas door de Kamer controversieel verklaard, dus ik ben zo demissionair dat ik zelfs niet meer in staat ben om me hierover echt te uiten. Ik laat het met graagte over aan mijn opvolger. In het overdrachtdossier zal ik hier met nadruk op ingaan.

De **voorzitter**: Ik zie dat er behoefte bestaat aan een korte, afrondende opmerking.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Ik dank de minister voor de antwoorden.

Ik ben blij dat de minister toezegt dat hij de cijfers met betrekking tot de efficiency van de gemeentelijke vervoerbedrijven van de grote steden gaat actualiseren. In de ogen van de CDA-fractie kan en moet dat een bijdrage leveren aan de behandeling van een wetsvoorstel, mocht na 9 juni aan de orde zijn dat de Kamer dat gaat behandelen. Ik ben daar tevreden over. Vanaf het moment van aanneming van de motie-Roefs heb ik me ingezet om te voorkomen dat deze motie tot wetgeving zou komen. Ik ben daarin geslaagd en daarover ben ik nog steeds erg tevreden. Na 9 juni zien we hoe de gang der dingen zal zijn.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. De minister geeft aan dat hij met een actualisering van de cijfers komt voordat de Kamer tot een «eindkeuze» komt. In eerste termijn heb ik met name aandacht gevraagd voor het feit dat je wellicht andere elementen in een klanttevredenheidsonderzoek moet meenemen. Ik heb nog geen antwoord op die suggestie gekregen. Ik herhaal dus mijn vraag of de minister bereid is om die mee te nemen bij de actualisering van de cijfers, bijvoorbeeld die over de veiligheid van het ov in de grote steden en de relatie tot de klantwaardering. Zelfs de heer Koopmans was het met mij eens dat dit een rol zou kunnen spelen. Ik krijg hier graag een toezegging over.

Er werd wat lacherig gedaan over het punt van de toiletten in de trein. Ik geef toe dat ik daar zelf ook last van had, omdat het antwoord van de minister verwerd tot informatie over zijn plagsedrag. Het moet niet gekker worden! Het is echter een serieus onderwerp. Je ziet keer op keer dat er geen toiletten zijn in de treinen en dat er treinstellen worden besteld die niet toegankelijk zijn voor mensen met een handicap. Daarvoor moet echt een serieuze oplossing komen. Ik steun de heer Jansen in dezen. Het gaat erom dat we op een klantvriendelijke, goede manier mensen in de trein kunnen vervoeren. Daarom had ik het ook over die koffieautomaat. Onder reizigers leeft de grote wens dat er ruim koffie aanwezig is in de treinen. Daar zouden de NS en andere aanbieders wat beter naar kunnen luisteren.

De heer **Jansen** (SP): Voorzitter. Ik vind het heel erg vervelend dat de minister de motie-Roemer gewoon niet uitvoert, terwijl hem daarin toch twintig jaar – twintig jaar! – de tijd wordt gegeven om de gevraagde eindsituatie te bereiken. De minister leest bovendien zijn eigen adviezen bijzonder slecht. Hij moet de samenvatting – het bedraagt slechts 1 A4'tje – van het rapport-Steer Davies Gleave dat hij als bijlage heeft gevoegd bij zijn brief maar lezen. Dan zal hij zien dat de aanbevelingen van dit rapport stuk voor stuk in lijn zijn met de motie-Roemer. Ik zal me beperken tot

twee aanbevelingen. «In het algemeen werd de aanwezigheid van toiletten in de trein als belangrijker gezien dan de aanwezigheid van toiletten op het station. De onderliggende reden daarvoor is dat er rond stations vaak elders toiletten aanwezig zijn, terwijl er in de trein geen alternatief is». En de tweede aanbeveling: «Tijdens het onderzoek is duidelijk een verschil geconstateerd tussen segmenten reizigers die sterk variërende behoeften hebben met betrekking tot de aanwezigheid van toiletten. Deze segmenten variëren van degenen waarvoor toiletfaciliteiten relatief onbelangrijk zijn» – dat is de minister dus – «tot degenen met speciale behoeften en ouderen die meer afhankelijk zijn van de beschikbaarheid dan goede toiletfaciliteiten om van de trein gebruik te kunnen maken».

Het is natuurlijk zo dat de een meer behoefte heeft aan een toilet in de trein dan de ander, maar wij hebben afgesproken dat we treinen integraal toegankelijk maken voor mensen met een handicap. Ik vind dat we daarom serieus moeten proberen om dat ook op dit punt integraal te doen. Het toevoegen van een bak – sorry voor het woord, maar zo heet het nu eenmaal – aan treinstellen, zoals ik suggereerde, is een heel goedkope manier om in één klap zowel de toegankelijkheid te verbeteren – in die bak kun je de toegankelijkheid eenvoudig maken – als een toilet aan te brengen. Als de minister het anders doet, vind ik het best, maar waarom maakt hij geen gebruik van de suggestie om het op een goedkope en efficiënte manier te doen, waarmee hij bovendien de capaciteit uit kan breiden – wat hij naar eigen zeggen graag doet – op een termijn van twintig jaar?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Volgens mij zijn wij allemaal voortdurend geïnteresseerd in peilingen. Ik ben dat ook bijzonder, omdat ik iedere keer nieuwe optelsommen maak. Voorlopig zie ik het nog heel positief in met de motie-Roefs. Dat komt wel goed!

Ik wil gebruikmaken van deze gelegenheid om de voorzitter van deze vaste commissie van harte te bedanken voor de geweldige manier waarop hij de afgelopen periode heeft voorgezeten. Mijn dank daarvoor.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Daarbij sluit ik mij aan.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik ook.

De **voorzitter**: Dank u wel. Ik kom hier aan het einde van het AO nog op terug.

Het woord is aan de minister voor een reactie op de gemaakte opmerkingen.

Minister **Eurlings**: Dank u wel, voorzitter.

De heer Koopmans heeft van zijn hart geen moordkuil gemaakt toen hij duidelijk maakte wat zijn voorkeur heeft. Ik denk dat het inderdaad zo is. De besluitvorming zal definitief moeten worden aan het begin van de volgende kabinetsperiode. De heer Koopmans heeft zijn standpunt en dat van zijn partij helder gemarkeerd. Ik heb toegezegd zelf de laatste informatie te zullen aanleveren ter onderbouwing van die besluitvorming. Tegen mevrouw Van Gent zeg ik dat de veiligheid van rit en halte al onderdeel is van de monitor. Mochten er andere punten zijn die zij graag meegenomen wil hebben, vraag ik haar die aan te leveren, zodat ik kan kijken of dat mogelijk is. Het gaat mij erom dat, welke keuze de Kamer ook maakt, zij die kan baseren op zo objectief en breed mogelijke informatie. Als er nog andere punten zijn, hoor ik die graag, maar de veiligheid van rit en halte zit er al in.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): ik heb die punten natuurlijk genoemd in mijn eerste termijn, dus ik mag aannemen dat die gehoord zijn. Het

gaat om vergelijkbaarheid van bijvoorbeeld Drenthe en Amsterdam – de heer Jansen noemde het al – in de veiligheidsbeleving. Daar zit een verschil tussen, niet alleen in de beleving, maar ook in de realiteit. De vraag is of je dat op een of andere manier kunt meenemen.

Minister **Eurlings**: Wat ik zojuist probeerde te betogen, is dat volgens ons de cijfers wel vergelijkbaar zijn. Bijvoorbeeld bij de veiligheidsbeleving maakt het uit voor je beleving van de zaken of je in Amsterdam of Drenthe bent. Echter, hoe de relatieve positie van het ov op je overkomt, zet je af tegen wat je in je dagelijks leven bent gewend. Als je in een dorp woont waar «never nooit» iets gebeurt, geeft het je een vervelend gevoel als je één keer in een bus zit met iemand tegenover je die een voet op de bank heeft. Als je continu gewend bent om te verkeren met flink wat junks op straat als je naar je werk of de tramhalte loopt, kijk je heel wat minder op van die schoen op die stoel. Dan waardeert je dat dus ook anders. Het is dus volgens ons behoorlijk vergelijkbaar. Als mevrouw Van Gent criteria heeft die zij echt belangrijk vindt en die zij echt wil laten meenemen, staan wij daarvoor open, maar de veiligheid zit al in een aantal facetten. Ik hoor het graag van haar als zij nog andere elementen weet.

Dan komen we toch bij de toiletten. Laat ik zeggen dat de motie-Roemer weliswaar is ingediend, maar dat ik direct al gezegd heb dat een motie nog geen euro is. Ik heb ook direct gezegd dat het wel betaalbaar moet zijn. Natuurlijk, een nieuwe coalitie kan heel andere prioriteiten stellen en bijvoorbeeld veel minder geld uitgeven aan het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer en veel meer aan dit soort zaken, maar wij zitten met onze kaders. Ik heb gepoogd om in elk geval een behoorlijke stap in de goede richting te zetten. Ik heb zojuist geprobeerd uit te leggen, op een manier die bij mij hoort: enigszins luchtig aan het einde van een lange dag maar wel met een serieuze ondertoon, waarom ik denk dat de voorzieningen op stations wel degelijk werken. Mensen wachten soms een tijd op een station en het raakt aan andere vervoersmodaliteiten. Bovendien zit men gemiddeld maar zeventien minuten in een Sprinter. In de bus zit men gemiddeld ook maar een korte tijd en daarin is ook geen toilet. Vandaar dat ik die vergelijking maakte. Maar goed, men kan naar de toekomst toe natuurlijk extra keuzes maken.

Ik heb destijds bij de motie gezegd dat een extra Sprinter toevoegen helemaal niet goedkoop is. Het is hartstikke duur, omdat op veel lijnen geen vervoersaanbod is dat twee treinen rechtvaardigt. Dan rijd je dus met dubbel materieel dat grotendeels leeg zit. Los van de aanschaf van het extra materieel, die hartstikke duur is, is dus ook de exploitatie een stuk duurder. Er is bovendien sprake van een afschrijvingstermijn: in 20 jaar moet alles voorzien zijn van toiletten. Dat betekent dat je de nieuwe Sprinters sterk versneld van de rails haalt. Ook dat kost veel geld. Daarom vind ik deze eerste stap, die behoorlijk wat duiten heeft gekost, een goede. Het is nu aan de verkiezingsprogramma's en aan de coalitievorming of er extra geld kan worden gevonden voor dit soort zaken. Ik vraag van mijn kant begrip hiervoor van de Kamer. Ik heb de situatie aangetroffen zoals de besluitvorming vijf, zes jaar geleden was. Op deze manier heb ik in ieder geval geprobeerd om dit probleem zo goed en kwaad als het kan op korte termijn te verminderen.

De heer **Aptroot** (VVD): We hebben destijds de motie-Roemer voor toiletten in alle treinen niet gesteund, omdat ook wij zagen dat het ombouwen heel duur zou worden. Misschien kan de minister ons echter een korte notitie doen toekomen over de vraag hoe de situatie zou zijn als we in ieder geval bij het nieuwe materiaal dat we bestellen – in de komende jaren zal er nog heel wat materiaal worden besteld – die voorziening wel zouden hebben? Dan bereiken we het op den duur wel en kunnen we zowel op stations als in treinen voorzieningen hebben. Ons bereiken namelijk ook berichten dat een deel van de gebruikers het

belangrijk vindt, maar om alles met terugwerkende kracht om te bouwen, kost veel te veel geld.

De heer **Jansen** (SP): Ik denk ook dat de minister met enige creativiteit een heel eind verder kan komen dan nu. Hij kan bijvoorbeeld de nieuwe Sprinters die wel van toiletten zijn voorzien solitair inzetten op de dunneren lijnen. Er zijn heel veel lijnen waarop Sprinters altijd gekoppeld rijden. Daarop kun je er een met toilet en een zonder laten rijden. Dat is duidelijk herkenbaar. Dan voldoet de trein aan de kwaliteitseisen en hoeven al die extra treinstellen niet te worden omgebouwd. Er zijn dus zeker mogelijkheden om het fatsoenlijk te regelen.

Minister **Eurlings**: Ik denk dat het niet zo goedkoop is als sommigen uwer hopen. Eerder heb ik een bedrag van 100 mln. genoemd, dat gedeeltelijk in de Sprinters zit en gedeeltelijk elders. Ik wil toezeggen dat ik voor het volgende kabinet, dat heel snel te maken zal krijgen met de discussie over de concessie die nu controversieel is verklaard, deze cijfers nader zal uitsplitsen en zal kijken hoe ik gedetailleerder kan aangeven wat een en ander kost. Ik neem dit punt wel degelijk serieus en heb een eerste stap willen zetten om in ieder geval een stuk tegemoet te komen aan het gevraagde in de motie. Het komt terug en dan kan de Kamer beslissen of vervolgstappen op korter termijn op hun plaats zijn. Voorzitter. Ik wil dit laatste AO voor de verkiezingen aanhalen om u te bedanken als voorzitter, maar vooral ook als zeer aangename collega gedurende veel Kamerjaren. Rikus, ik hoop dat we nog veel mooie momenten anderszins samen zullen doorbrengen. Dank.

De **voorzitter**: Dank u wel. Ik wil iedereen danken, ook de ondersteuning vanuit het departement, de minister, de voormalig staatssecretaris en alle medewerkers, maar ook alle organisatie die met deze commissie te maken heeft. Ik heb met velen kennismakingsgesprekken mogen voeren in de afgelopen periode. Ik wil in het bijzonder alle leden van deze vaste commissie heel hartelijk danken. Het was voor mij een eer, u te mogen dienen in deze positie. Ik wens eenieder een zo goed mogelijke uitslag bij de verkiezingen. Ik hoop dat we elkaar weer zien, onder welke omstandigheden dan ook. Dat zullen we moeten afwachten, want het woord is nu aan de kiezer. Ik heb dit met heel veel genoegen gedaan. Ik had het graag wat langer gedaan, maar de omstandigheden nopen dat we voorlopig afscheid nemen vanuit deze functies. Nogmaals heel veel dank. Ik sluit deze vergadering niet dan nadat ik de toezeggingen heb voorgelezen. Bij het AO hiervoor is dat niet gebeurd, om de mensen gelegenheid te geven te eten. Wij zijn nuchter in Groningen, mevrouw Van Gent, dus wij kunnen dit nog wel aan. Er zijn twee toezeggingen gedaan door de minister. Ten eerste. De minister doet de Kamer een actualisatie toekomen van de cijfers over de gemeentelijke vervoerbedrijven. Mag ik de minister vragen wanneer dit zal gebeuren?

Minister **Eurlings**: Het betrof meer de prestatie van het ov in het algemeen, waarbij de gemeentelijke vervoerbedrijven nadrukkelijk aan de orde komen en de gegevens tegen elkaar kunnen worden afgezet. Dit komt richting de formatie. Zo snel mogelijk. Laat ik zeggen over maximaal een halfjaar. Ik probeer het zo rap mogelijk te doen. De discussie over de concessie zal aan het begin van de volgende periode sowieso op de rol staan. U weet dat ik ermee bezig was. Ik heb het al aangezegd. Daarbij kan het worden meegenomen, omdat dan natuurlijk ook de vraag komt of toiletten een onderdeel van de concessieverlening dienen te worden.

De **voorzitter**: Dan voegen wij aan de eerste toezegging toe: «over een halfjaar».

Ten tweede. De volgende minister van Verkeer en Waterstaat – in feite betreft het gewoon «de» minister van Verkeer en Waterstaat – bericht de Kamer schriftelijk over de kosten van de mogelijkheden om zo veel mogelijk treinen van toiletten te voorzien.