

## Marktwerving in het streekvervoer

Aan de orde is het **dertigledendebat** over de **marktwerving in het streekvervoer**.

**De voorzitter:**

Aan de orde is het dertigledendebat over de marktwerving in het streekvervoer. Ik vraag de leden om hun plaats in te nemen. Er hebben zich vier sprekers gemeld. Allereerst geef ik het woord aan de heer Laçin van de SP-fractie voor zijn bijdrage. Alle sprekers hebben drie minuten spreektijd.



**De heer Laçin (SP):**

Voorzitter. Nederland moest met de Wet personenvervoer 2000 vooroplopen bij het aanbesteden van het openbaar vervoer. In het heilige marktdenken dat in de jaren negentig overheerste, zouden commerciële partijen het allemaal veel beter en goedkoper kunnen doen. Dat hebben de reizigers en de chauffeurs geweten. Buslijnen die wegbezuinigd zijn, steden en dorpen die nauwelijks meer met het ov bereikbaar zijn en buschauffeurs die moeten staken voor een fatsoenlijke pauze. Geld en niet de reiziger of de arbeider is centraal komen te staan.

Ik heb het bijvoorbeeld over Yvonne uit Callantsoog, een oudere dame die zich begraven voelt in haar wijk na het opheffen van lijn 152 naar Julianadorp. Ik heb het over Ineke van 65 jaar uit Leusden, die vanuit het ouderencomplex waar zij woont niet meer naar het centrum kan omdat buslijnen 77 en 78 zijn opgeheven. Ik heb het over de honderden chauffeurs die ik vorig jaar sprak tijdens de stakingen, die een-voor-een vertelden dat zij opgejaagd hun werk moeten doen, geen fatsoenlijke pauzes meer hebben, geen tijd meer hebben voor reizigers en moeten rijden met slecht materiaal. Ik heb het ook over de talloze klachten van reizigers nadat Qbuzz dit jaar de concessie in de Drechtsteden heeft overgenomen. Allemaal gevolgen van de marktwerving en het aanbestedingscircuit in het streekvervoer.

De staatssecretaris gaat de sociale veiligheid, de toegankelijkheid en de arbeidsvoorwaarden meenemen in het onderzoek naar marktwerving in het openbaar vervoer. Daar zijn wij blij mee. Maar er komt ook nog een brede evaluatie van eerdere decentralisaties. Gaat de staatssecretaris die betrekken bij de afweging om meer lijnen te decentraliseren, bijvoorbeeld de vier die in het regeerakkoord staan?

Wie zijn de commerciële partijen die het streekvervoer aanbieden? Dat zijn geen commerciële bedrijven, maar Duitse, Franse en Italiaanse staatsbedrijven, die gretig gebruikmaken van onze voorlopersrol, die miljoenen verdienen aan onze publieke voorziening en die buitenlandse staatskassen vullen met Nederlands geld. Hoe bizar wil je het hebben?

Openbaar vervoer is een belangrijke publieke voorziening. Als er dan toch een overheid moet zijn die zich daartegenaan bemoeit, dan moet dat de Nederlandse overheid zijn. Kijk naar de grote steden, waar organisaties als de RET, de HTM of het GVB het openbaar vervoer aanbieden. Waarom zou dat niet op meer plekken in het land kunnen? Ik vraag de staatssecretaris dan ook om de Wet personenvervoer

2000 aan te passen, zodat het onderhands gunnen van concessies in het hele land mogelijk wordt gemaakt en onze vervoersbedrijven het streekvervoer kunnen gaan verzorgen. Is zij daartoe bereid? Graag een reactie.

Afrondend merk ik op dat het voor de SP helder is: de marktwerving in het streekvervoer is failliet. Wij moeten de verantwoordelijkheid voor een belangrijke publieke voorziening weer publiek beleggen, zonder bemoeienis van buitenlandse staatsbedrijven. Is de staatssecretaris dit met de SP eens en gaan wij dit samen realiseren?

**De voorzitter:**

Dank u wel. Dat roept een interruptie op van de heer Schonis.

**De heer Schonis (D66):**

Ik hoor de heer Laçin spreken over buitenlandse staatsbedrijven die hier ov-concessies uitvoeren, dus die het openbaar vervoer verzorgen. De SP lost dat op door Nederlandse overheidsbedrijven, zoals de HTM hier in Den Haag of de RET in Rotterdam, een soort monopoliepositie te geven voor het verzorgen van het openbaar vervoer in de rest van Nederland. Wordt het daar dan beter van, mijnheer Laçin? Wordt de reiziger daar beter van? Wordt het openbaar vervoer daar voordeliger van? Heeft de SP dat onderzocht?

**De voorzitter:**

Dat zijn veel vragen. De heer Laçin.

**De heer Laçin (SP):**

Ik zal deze kort beantwoorden. Wij zijn er inderdaad van overtuigd dat het ov beter en goedkoper wordt, want één ding kunnen wij wel vaststellen: door de aanbestedingen die op basis van de Wet personenvervoer 2000 zijn begonden, is het in ieder geval niet beter en goedkoper geworden. Vooral in de regio's — daar weet de heer Schonis al inwoner van Zeeland misschien meer van — zijn heel veel buslijnen opgeheven en zijn heel veel kleine steden en dorpen nu onbereikbaar. Als wij dat zelf organiseren — dat kunnen wij, want dat hebben wij vroeger ook gedaan — zal het naar mijn overtuiging zeker beter worden en zullen niet te vergeten ook de arbeidsvoorwaarden voor de buschauffeurs veel beter worden. Die buschauffeurs geven een-voor-een aan dat zij het met elke aanbesteding en met elke concessie te verduren krijgen. Dat moet een keer stoppen.

**De voorzitter:**

Dank u wel. De heer Schonis, afrondend.

**De heer Schonis (D66):**

De heer Laçin vraagt inderdaad naar de situatie in Zeeland. Dan geef ik altijd het voorbeeld van mijn vader, die sinds zijn pensionering als een van de vrijwilligers met een buurtbus op Walcheren rondrijdt. Dat heeft de provincie zelf samen met Connexxion afgesproken in de huidige concessie. Connexxion kon domweg niet meer rendabel een bus laten rijden, maar met een aantal vrijwilligers kon die bus wel rijden. Nu rijdt er vaker een bus, hebben mensen dus even goede bereikbaarheid als daarvoor en heeft mijn vader er nog een leuke dag aan. Dus ik denk dat de

heer Laçin de zaken toch wat zwart-witter voorstelt dan de situatie daadwerkelijk is.

De heer **Laçin** (SP):

Ik ben heel blij dat de vader van de heer Schonis een leuke dag heeft, maar het punt waar de SP zich altijd tegen heeft verzet, is dat regulier werk is vervangen door vrijwilligerswerk. Alle respect voor uw vader: ik hoop dat hij nog lang die bus kan blijven rijden. Maar daardoor zijn waarschijnlijk wel buschauffeurs werkloos geworden of moeten ze ander werk gaan doen. Daar verzet de SP zich altijd tegen, want busvervoer, streekvervoer, is onderdeel van leefbaarheid van een wijk. Mensen moeten daar altijd een beroep op kunnen doen. Het is echt werk en er horen echte arbeidsvoorwaarden bij.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik wil maximaal twee interrupties afspreken. Wilt u gebruikmaken van uw tweede interruptie?

De heer **Schonis** (D66):

In dat geval spaar ik hem even op.

De **voorzitter**:

Dan geef ik het woord aan mevrouw Kröger van GroenLinks.

□

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Voorzitter. GroenLinks is in hoopvolle afwachting van het grotere onderzoek dat de staatssecretaris laat doen naar de impact van de marktwerking in het openbaar vervoer. We hebben hier destijds om gevraagd, samen met anderen, omdat er grote arbeidsconflicten waren in het streekvervoer. De bonden wilden fatsoenlijke werkomstandigheden en een dito salaris. De reizigers wilden een goede service. Maar de ov-bedrijven moeten van hun aandeelhouders winst maken en de provincies willen de meeste kilometers voor de laagste prijs. Voor die puzzel wordt niet altijd de beste oplossing gevonden.

Wij willen dat wel. Wij willen een ov dat weer wordt gezien als een goed dekkende, betaalbare basisvoorziening waarop je kunt vertrouwen. Een basisvoorziening betekent dat het ov een belangrijke bijdrage levert aan het tegengaan van bijvoorbeeld vervoersarmoede, waar ik eerder aandacht voor heb gevraagd. Ik heb het over de witte vlekken op de kaart, waar bijna geen ov meer komt omdat de lijnen niet rendabel zijn en waar Mobility as a Service nog een theoretisch concept is.

Mobiliteit is een heel belangrijke voorwaarde voor mensen om deel te nemen aan het maatschappelijk leven. Daarom is ov een publieke dienst, die voor iedereen goed en betaalbaar moet zijn. Dat moet het doel zijn. Iedere keuze voor een stelsel, welk stelsel dan ook, moet je daaraan toetsen. Daar hoort ook bij dat er niet keihard geconcurrereerd gaat worden op arbeidsvoorwaarden, omdat dat het enige is waarop geconcurrereerd kan worden. De stakingen in het busvervoer van afgelopen zomer gingen precies daarover. Daarbij staan wij aan de kant van de mensen in de bus: personeel en passagiers. We hebben een aantal keren de

discussie met de staatssecretaris gehad of zij als eindverantwoordelijke voor het openbaar vervoer niet ook een verantwoordelijkheid heeft om ervoor te zorgen dat dit soort uitwassen niet ontstaan. Eigenlijk zei de staatssecretaris de hele tijd: dat is niet mijn rol. Maar die vraag blijven wij toch stellen. Een goed en betaalbaar ov voor personeel en passagiers is wat ons betreft de opdracht voor deze staatssecretaris. Ik vraag haar welke rol zij daarin voor zichzelf ziet.

De heer **Laçin** (SP):

Ik kan me helemaal vinden in het betoog van mevrouw Kröger, maar ik ben toch wel benieuwd naar het volgende. Ov is een basisvoorziening. Chauffeurs, waar GroenLinks het ook over heeft, geven aan: die marktwerking en die aanbestedingen ... Elke keer wordt het weer slechter, elke keer hebben we minder tijd en elke keer slecht materiaal. Vindt GroenLinks dan ook dat wij deze basisvoorziening publiek moeten beleggen en vervolgens onderhands moeten gunnen in het hele land, zodat provincies of de rijksoverheid zelf het in de hand kunnen houden en bijvoorbeeld niet de centen altijd maar de boventoon voeren?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

We hebben dezelfde discussie gehad in de zorg, waarbij de vraag is: moet je als gemeente of als vervoersregio niet zelf de mogelijkheid hebben om te kiezen hoe er wordt aanbesteed en of onderhands gunnen een mogelijkheid is? Ik hoorde net de bijdrage van de heer Laçin, dus ik ben heel benieuwd naar het voorstel dat er gaat komen.

De heer **Laçin** (SP):

Dat voorstel ga ik straks doen in een motie. Die gaat mevrouw Kröger zeker zien. Ik ben blij om te horen dat we GroenLinks wat dat betreft zeker aan onze zijde vinden. We moeten het niet zien in termen van rendabel of centen, en dat het heel veel moet opleveren. Openbaar vervoer is een publieke voorziening. Dat moeten we ook zelf kunnen regelen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik ben ook heel erg benieuwd naar — en daarmee vervolg ik mijn betoog — de reden waarom wij om een studie hebben gevraagd naar wat de effecten zijn van die marktwerking. Wat heeft dat qua kosten nou eigenlijk echt opgeleverd?

Dat brengt mij tot de vragen die ik nog heb. Wat zijn de gevolgen van de marktwerking op hoeveel we nu als overheid en als passagier betalen voor een reis? Wat gaat beter, wat gaat slechter? Hoe is het aanbod schraler, maar misschien comfortabeler geworden? Welke nieuwe ov-vormen kunnen hier een antwoord op geven? Ik wil de staatssecretaris daarbij specifiek vragen of zij ook kan kijken hoeveel werk en kosten nu eigenlijk de hele aanbesteding vergt van provincies en ook voor aanbieders van vervoer. Welke extra kosten zijn er verbonden aan het stelsel dat we nu hebben? Ik zou ook heel erg graag inzicht krijgen in hoe het streekvervoer op dit moment meelift op voorzieningen van de NS en hoe substitutie en ont dubbeling leidt tot een efficiëntieslag, los van de marktwerking. Dus welke effecten hadden we sowieso gehad, ook zonder marktwerking?

Ik moet afronden. Tot slot, hoogste tijd voor die grondige analyse van de effecten.

Dat was het, dank u wel, voorzitter.

**De voorzitter:**

Dank u wel, mevrouw Kröger. Dan geef ik het woord aan de heer Van Aalst van de PVV.

**De heer Van Aalst (PVV):**

Dank u wel, voorzitter. Het is een bevlogen week geweest. Dan is het ook weleens fijn om de week af te kunnen sluiten met een debat zonder termen als "afzinken", "bloed aan de handen" of "malafide mensensmokkelaars". De PVV is dan ook helemaal klaar voor het dertigledendebat over de marktwerking in het streekvervoer.

Voorzitter. De PVV wil dat ons streekvervoer betrouwbaar en veilig blijft. Daarom kijken wij kritisch naar het onderwerp marktwerking in het streekvervoer. Want het zal je maar gebeuren dat onrendabele lijnen straks niet of amper meer rijden. Dan verlies je in de kleine kernen enorm aan mobiliteit. Wij gaan ervan uit dat de staatssecretaris hier ook heel scherp op is. Daarom vindt de PVV dat marktwerking in het streekvervoer niet ten koste mag gaan van de bereikbaarheid. Dat dit een zorg is die speelt in dit debat, zien wij dan ook zeker in. Dat hoeft echter niet te betekenen dat als een commerciële partij zich bezig gaat houden met streekvervoer, er bijvoorbeeld minder treinen of bussen langs het station gaan rijden.

Voorzitter. Marktwerking biedt namelijk ook kansen. Zo scoorden zowel Keolis als Arriva deze maand hoog in de OV-Klantenbarometer. Reizigers zagen een positieve verbetering in vergelijking met de voorgaande vervoerder. Ook de NS scoorde goed in deze barometer en haalde net als de decentrale vervoerders een gemiddeld cijfer van 7,6. Onze Nederlandse Spoorwegen zijn dus zeker niet op hun retour. Het advies van de PVV luidt dan ook om te kijken in welke gebieden marktwerking oude trajecten een nieuwe impuls kan geven en waar dit ook breed gedragen wordt door zowel politiek, vervoerder, maar zeer zeker ook de reiziger.

**De heer Laçin (SP):**

Goed om te horen dat ook de PVV vindt dat marktwerking niet ten koste moet gaan van bereikbaarheid, in ieder geval die van kernen en dorpen. Maar waar ik een vraag over wil stellen, is het feit dat die commerciële bedrijven waar ook de PVV het over heeft, helemaal geen commerciële bedrijven zijn. Het zijn allemaal staatsbedrijven. De heer Van Aalst noemde net bijvoorbeeld Arriva. Arriva is eigendom van Deutsche Bahn, dat is gewoon een Duits staatsbedrijf. Keolis is 70% eigendom van Frankrijk en 30% van Canada. Dus vindt u met mij dat het raar is dat wij Nederlands geld van een publieke voorziening uitgeven aan buitenlandse staatsbedrijven en daarmee buitenlandse staatskassen spekken? Moeten wij dat niet anders gaan doen?

**De heer Van Aalst (PVV):**

Dit is natuurlijk het duidelijke verhaal van marktwerking. Voor de PVV staat gewoon op één dat de reiziger er voordeel van moet hebben. En ja, of Arriva nou ... NS wordt gespekt door ons als overheid, dus in die zin is dat eenzelfde verhaal. We hebben de afgelopen tijd in die decentrale lijnen gezien dat de marktwerking juist heel veel heeft opgeleverd voor die reiziger. Dan vind ik het niet zo heel erg belangrijk wie dan die andere partij is. Het gaat mij er juist om dat we naast NS andere partijen hebben die NS scherp moeten houden. En ja, voor ons heeft NS heel vaak de voorkeur, met name op het hoofdrailnetwerk. Als dat anders kan, dan vind ik dat ook prima.

**De voorzitter:**

Dank u wel. De heer Laçin, een afrondende vraag.

**De heer Laçin (SP):**

Ik blijf toch even bij het streekvervoer, om niet alleen maar NS erbij te betrekken. Ik vind het opvallend om te horen dat de PVV het oké vindt dat ons Nederlandse geld naar buitenlandse staatskassen gaat. Maar de vervolgvraag is dan: zou het voor de PVV geen mogelijkheid zijn om onderhandse gunningen landelijk mogelijk te maken, en zelf met bijvoorbeeld provinciale vervoersbedrijven of met Nederlandse bedrijven het vervoer te gaan aanbieden? Ik noem RET, GVB en HTM.

**De heer Van Aalst (PVV):**

Dat zou kunnen. Ik vind dat we in die aanbesteding gewoon moeten kijken wat het beste voor de reiziger is. En u zegt dat wij Nederlands geld naar het buitenland brengen, maar volgens mij is de SP de partij die elk jaar handenvol geld naar ontwikkelingshulp brengt. Dus in dat opzicht zeg ik: verbeter de wereld en begin bij jezelf.

**De heer Laçin (SP):**

Dank voor het compliment.

**De heer Van Aalst (PVV):**

Goed voorzitter, ik ga verder. Een belangrijke voorwaarde is dat marktwerking in het streekvervoer niet ten koste mag gaan van de veiligheid in het openbaar vervoer. Die kan uit het oog verloren worden als bij nieuwe aanbestedingen niet voldoende wordt ingezet op een goed budget voor veiligheid. Deelt de staatssecretaris deze zorg van de PVV?

Voorzitter. De rode draad in onze visie is dat de reiziger centraal moet blijven staan. Als die reiziger op sommige trajecten van het streekvervoer beter gediend is bij een stimulans vanuit de markt, dan gooit de PVV niet bij voorbaat de deur dicht, maar kijken wij naar de kansen die dit met zich mee kan brengen.

Dank u wel.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Ik geef het woord aan de heer Schonis van D66.



De heer **Schonis** (D66):

Dank u, voorzitter. Over de vraag of de marktwerking in het openbaar vervoer nu wel of niet verbetering heeft gebracht, kun je van mening verschillen, en dat blijkt vanavond maar weer. Ik heb ook niet de illusie dat ik vandaag met mijn bijdrage alle partijen op één lijn zal krijgen op dit punt. Eigenlijk is het bij D66, net als bij de PVV, de reiziger die centraal moet staan in de discussie over de marktwerking in het openbaar vervoer. Want ja, zoals collega Kröger net zelf al aangaf: welk systeem van ordening je ook toepast, het gaat natuurlijk altijd om die reiziger die comfortabel en snel van A naar B moet kunnen reizen. Provincies en vervoersregio's zijn daarbij aan zet. Zij kiezen welke delen van het streekvervoer zij al dan niet aanbesteden en onder welke voorwaarden.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Laat ik de heer Schonis even meegeven dat ik zei dat het gaat om betrouwbaar ov voor iedereen. Daarbij ging het zowel om de passagiers als om de werknemers. Dat is natuurlijk de kern van de zaak. Misschien zijn sommige dingen er voor passagiers beter op geworden, maar de marktwerking zoals die nu is ingericht, met een keiharde concurrentie op arbeidsvoorwaarden, heeft gewoon ongelofelijk negatieve effecten voor werknemers. Dat is volgens mij precies waar we de staatssecretaris de hele tijd op bevragen.

De **voorzitter**:

Dit was volgens mij geen vraag, maar meer een verduidelijking van uw bijdrage.

De heer **Schonis** (D66):

Dank voor deze verduidelijking, mevrouw Kröger. Maar goed, feit blijft dat provincies en vervoersregio's aan zet zijn. Zij kiezen welke delen van het streekvervoer zij aanbesteden, en onder welke voorwaarden zij dat doen. Het gaat ons erom dat de reiziger comfortabel van A naar B moet kunnen reizen. Daarvoor moet je bij de aanbesteding goede en meetbare afspraken maken met de vervoerders. Die afspraken moet je ook op lange termijn kunnen garanderen, en ze moeten financieel uitvoerbaar zijn.

De zaken die provincies en vervoerders contractueel moeten regelen, zijn verankerd in de Wet personenvervoer. De heer Laçin refereerde daar net al aan. Twee zaken wil ik daarbij vanavond specifiek onder de aandacht brengen, namelijk de toegankelijkheid van het openbaar vervoer en de stap naar zero-emission, oftewel elektrische en schone bussen.

Dat stations, treinen, bushaltes en bussen goed toegankelijk moeten zijn voor iedereen, is wettelijk geregeld. Maar hoe checken we of bussen inderdaad standaard die lage instap hebben? Bijvoorbeeld een aantal stations van de Randstad lightrail zijn niet goed toegankelijk voor rolstoelen. Bij station Leidschendam-Voorburg heeft iemand die goed ter been is al een aardige "small step for mankind" te maken om in te kunnen stappen, laat staan dat een mindervalide persoon in staat is de lightrail op tijd te halen. Dus hoe gaan we de uitvoering van de wet op dit punt verbeteren?

De **voorzitter**:

Meneer Laçin, ik zie dat u wilt interrumperen, maar ik probeerde uit te stalen dat u al twee interrupties hebt gehad. Een korte vraag mag u nog even stellen, maar dat geldt dan meteen voor iedereen.

De heer **Laçin** (SP):

Ik wil daarvoor teruggaan naar het begin van het betoog van de heer Schonis.

De **voorzitter**:

Als u het maar wel kort wilt houden.

De heer **Laçin** (SP):

Heel kort, voorzitter. De SP vindt ook dat de reiziger centraal staat. Maar wat is dan de boodschap van de heer Schonis richting al die buschauffeurs die onder slechte arbeidsvoorwaarden werken? En wat is zijn boodschap richting Yvonne uit Callantsoog en Ineke van 65, die gewoon geen bus meer hebben omdat de nieuwe vervoerder het niet rendabel vond en zo iets had van: ja, dat gaan we niet meer doen?

De heer **Schonis** (D66):

Eerst even over die twee dames die u noemt, want ik vraag me af of de aanbieder het niet rendabel vond. Daar gaat namelijk een uitvraag vanuit de provincie aan vooraf. Als de provincie zegt "ik wil tegen zoveel kosten zoveel mensen vervoeren", dan gaat een aanbieder daarnaar kijken en zegt die "voor die twee mensen kan ik de bus niet laten rijden". Dat is een ander punt dan dat u steeds maakt, namelijk dat iedereen openbaar vervoer moet hebben, een soort recht op openbaar vervoer. Dat kun je ook op een andere manier regelen dan alleen met bussen. Mevrouw Kröger had het net bijvoorbeeld over Mobility as a Service, nieuwe applicaties. Daar kun je ook aan denken. Ik ben het wel met u eens — daar vinden wij elkaar denk ik best wel — dat wij de staatssecretaris best wat mogen uitdagen om te kijken hoe we Mobility as a Service als aanvulling op openbaar vervoer in Nederland uitrollen om de bereikbaarheid en toegankelijkheid van regio's te kunnen verbeteren.

De **voorzitter**:

De heer Laçin, kort.

De heer **Laçin** (SP):

Kort nog. Mevrouw Kröger noemde Mobility as a Service ook nog een theoretisch iets.

De **voorzitter**:

U heeft het allemaal wel vaak over mevrouw Kröger, valt mij op.

De heer **Laçin** (SP):

Dat is een compliment richting mevrouw Kröger. Maar dan wil ik toch nog iets vragen over marktwerking. Vinden D66 en de heer Schonis dat provincies, net als de grote steden, de mogelijkheid moeten hebben om onderhands te gunnen

en hun eigen vervoer zelf te regelen, zonder per se openbaar te moeten aanbesteden? Is dat een optie voor D66?

De heer **Schonis** (D66):

Op die vraag kan ik zonder meer ja zeggen. Ik heb het van het begin af aan gezegd, bij die hele discussie rondom de regionalisatie van bepaalde spoorlijnen uit het hoofdspoor-net. Daarbij werd steeds gezegd: we kunnen veel meer stukken van het spoor regionaliseren. Daarbij heb ik altijd als voorwaarde gesteld: de reiziger moet daar beter van worden, uiteraard, provincies moeten dat zelf kunnen — iemand refereerde er al aan dat niet iedere provincie zo'n aanbesteding even zelf kan organiseren — en je moet daar ook langetermijnsafspraken over maken, ook financieel. Limburg vind ik daarvan een heel goed voorbeeld. Limburg heeft zo'n openbare aanbesteding voor een deel van het spoor en de bus gedaan. De concessie loopt tot 2030, maar de afspraken zijn financieel tot 2023 geborgd. Ik vind die laatste zeven jaar daarin heel spannend. Dan denk ik: als we dat aan de voorkant niet voldoende kunnen afhechten, dan moeten we inderdaad misschien ook kijken naar onderhandse aanbestedingen, waarin provincies hun beperkte financiële middelen op een goede manier kunnen inzetten.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Mevrouw Kröger.

De heer **Schonis** (D66):

Daar komt de ster van de avond.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik dacht: ik luister nog even om te kijken of het nog komt. Maar ik mis in het verhaal van de heer Schonis het feit dat er door marktwerking toch gedrukt wordt op arbeidsvoorwaarden en de positie van werknemers. Waar blijft dat in het verhaal van D66 of past dat niet in het liberale plaatje van de heer Schonis?

De heer **Schonis** (D66):

Sociaalliberale plaatje, om precies te zijn. Past dat niet? Ik denk dat dat wel past. De voorbeelden die de heer Laçin en mevrouw Kröger noemen, zijn individuele gevallen van buschauffeurs. Er zullen ongetwijfeld mensen zijn die vinden dat ze een ongelukkig rooster hebben of die andere problemen met hun werkgever hebben, maar het is primair de verantwoordelijkheid van de vervoerders, van de werkgevers, om goede afspraken te maken met hun werknemers. Daar hebben we een prima stelsel voor in Nederland. Ik zal een voorbeeld geven van een werkbezoek dat ikzelf heb gemaakt in Badhoevedorp. Daar kom ik zo meteen bij mijn tweede punt ook nog op. Dat ging over elektrische bussen. Ze hebben daar een heel stelsel van elektrische bussen ingevoerd en hebben moeten leren hoe je die bussen oplaadt en hoe je je schema — je "tramboekje" wou ik zeggen, maar het is bij een bus wat anders — en vertrektijden daarop afstemt, maar ook de pauzes van je werknemers bijvoorbeeld. Daar kun je gewoon prima afspraken over maken. Ik zie niet dat marktwerking er automatisch voor zorgt dat de arbeidsvoorwaarden onder druk komen te staan.

De **voorzitter**:

Dank u wel. U vervolgt uw betoog.

De heer **Schonis** (D66):

Ja, merci. Dat brengt mij bij het volgende punt: zero emission van het openbaar vervoer. De doelstelling van het kabinet is om al het openbaar vervoer, al het busvervoer, in 2030 zero emission te laten zijn. Dat is wat ons betreft een prima doelstelling. We willen immers het klimaatakkoord halen. Wat ons betreft is het dan ook logisch dat we het gebruik van zero-emissionbussen gaan voorschrijven. Is de staatssecretaris dat met ons eens en ziet zij mogelijkheden om wellicht een soort extra voorwaarde of anderszins toe te voegen aan de Wet personenvervoer 2000 op dat punt?

Tot zover mijn bijdrage, mevrouw de voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Daarmee zijn wij aan het einde gekomen van de eerste termijn. De staatssecretaris heeft aangegeven dat ze vijf minuutjes nodig heeft om zich voor te bereiden.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De **voorzitter**:

De staatssecretaris is zover dat ze alle vragen kan beantwoorden. Het woord is aan de staatssecretaris.



Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Dank u wel, voorzitter. Voor mij geldt, en dat heb ik in het AO toen we hierover spraken ook gezegd: ik ben niet voor of tegen marktwerking, ik ben voor de reiziger. Ik denk ook dat dat datgene is wat de reiziger in Nederland mag verwachten, dat we niet het dogma vooropzetten, maar de reiziger. Laat ik ook zeggen dat ik heel erg veel waardering heb — dat hoor ik ook terug in de bijdrages en in de zorgen van sommige Kamerleden — voor het werk wat al die mensen in het openbaar vervoer uitvoeren. Laat mij dat ook gezegd hebben aan het begin.

Deze discussie lijkt te worden aangevlogen vanuit de vraag wie wat moet doen, wie waarvoor moet zorgen en wat marktwerking nou wel of niet doet. De provincies gaan over het wat. De provincies en de regio's bepalen hoeveel buslijnen er zijn, waar de haltes staan en ook hoeveel geld zij daarvoor beschikbaar stellen. Tegen de leden die zeggen dat we het moeten nationaliseren of dat het via staatsbedrijven moet, zeg ik: ook staatsbedrijven rijden niet gratis. Steeds zal het budget bepalend zijn voor hoeveel je kunt rijden en waar je die euro's zo effectief mogelijk inzet. Ook als je dat doet, is er een grens. Je kunt niet in elke straat een bus laten rijden, tenzij je daarvoor heel veel geld beschikbaar stelt. Het budget zal dus ook altijd onderdeel zijn van hoeveel bushaltes je hebt en waar. Ook een staatsbedrijf rijdt niet gratis.

We hebben ook bij de gedecentraliseerde lijnen gezien dat de vervoerders op die plekken een verbetering voor de reiziger hebben weten te realiseren. Ook is het niet zo dat het bij aanbesteding altijd alleen maar gaat om buitenlandse

bedrijven. Ook de NS of bedrijven die gelieerd zijn aan de NS kunnen gewoon deelnemen aan de aanbesteding. Aanbesteden of niet is dus niet hetzelfde als binnenlands of buitenlands bedrijf. We hebben ook al met elkaar gedeeld dat we het belangrijk vinden dat er niet geconcurrereerd wordt op arbeidsvoorwaarden of sociale veiligheid.

Zijn er dan helemaal geen vragen te stellen? Jawel, die zijn er en daarom hebben we die ook met elkaar in een algemeen overleg geïnventariseerd. Ik heb een onderzoek naar een aantal vragen toegezegd. Ik vind het gewoon belangrijk om, voordat we naar de volgende concessieronde gaan, dit soort punten helder in beeld te hebben, dat we leren van wat we tot nu toe hebben gedaan — vanuit de resultaten en niet vanuit een theoretische benadering. Samen met de Kamer hebben we dat onderzoek opgezet. Ik heb de Kamer de onderzoeksopzet gestuurd. Vervolgens zijn er nog een aantal dingen door de Kamer aan toegevoegd. Dat onderzoek loopt nu en dat wacht ik af.

Dat onderzoek, zeg ik tegen de heer Laçin, en andere onderzoeken die er zijn geweest — hij refereerde nog aan een paar andere onderzoeken — willen we natuurlijk allemaal kunnen betrekken bij de integrale besluitvorming over al dan niet verdere decentralisatie, zoals de lijnen die zijn genoemd in het regeerakkoord. Dus alle plannings zijn erop gericht om al die informatie tegelijkertijd te hebben, zodat we de feitenbasis met elkaar op orde hebben. Begin 2020 gaan we een besluit nemen, dus dan moet het er allemaal zijn.

Waar gaan we in het onderzoek allemaal op in? Even ter herinnering, al weten de Kamerleden het allemaal. Het gaat over ervaringen met en effecten van marktwerking en openbaar aanbesteden in het verleden en het heden. We willen ook antwoord krijgen op de vraag in welke situatie je welke basisvoorwaarden aan openbaar vervoer wilt stellen en waar ik als stelselverantwoordelijke op moet sturen. We gaan kijken naar de uitwerking in de praktijk. In het onderzoek moet de nadruk worden gelegd op het uitwerken van casussen. Zo kunnen we de effecten van de openbare aanbesteding in de praktijk goed inzichtelijk maken.

Op verzoek van SP en CDA wordt het onderzoek uitgebreid met een kwalitatief onderzoek onder medewerkers van het ov om ook hun ervaringen met marktwerking op te halen. Op verzoek van onder andere 50PLUS neem ik ook toegankelijkheid mee. Op verzoek van de PvdA en een aantal andere partijen neem ik ook sociale veiligheid mee. Begin 2020 ontvangt u de resultaten, zodat we die kunnen betrekken bij het debat over de marktordening. Ik neem ook het onderwerp arbeidsvoorwaarden en arbeidsomstandigheden mee.

Dan sociale veiligheid. Daar vroeg de PVV nog in het bijzonder naar. De afspraak is dat er niet geconcurrereerd wordt op sociale veiligheid. Dat hebben we ook met elkaar afgesproken in een convenant over sociale veiligheid. De decentrale overheden kunnen er via hun concessievoorwaarden voor zorgen dat er niet op sociale veiligheid geconcurrereerd wordt. Maar nogmaals, ook in die onderzoeksopzet wordt daarnaar gekeken.

D66 vroeg naar de toegankelijkheid. De decentrale overheden zijn verplicht om te voldoen aan de eisen van het Besluit en de Regeling toegankelijkheid van het open-

baar vervoer. In dat besluit wordt gedetailleerd beschreven waaraan de voertuigen en de infrastructuur moeten voldoen om toegankelijk te zijn voor mensen met een beperking. Decentrale overheden zijn met elkaar in gesprek over de verdere ontwikkeling van richtlijnen om de toegankelijkheidseisen zo veel mogelijk uniform te maken. Over de fasering van het toepassen van de eisen in de aanbesteding ben ik in overleg met het samenwerkingsverband DOVA. Verder neem ik toegankelijkheid ook mee in het onderzoek naar de effecten van het openbaar aanbesteden in het ov, zoals ik net heb gezegd.

Dan een laatste punt van D66, het voorschrijven van zero-emissiebusvervoer. Dat is aan provincies. Zij nemen het vaak al mee. Het is op dit moment wel onderwerp van het gesprek met hen, in de context van het klimaatakkoord. Daarom werd het ook genoemd in het ontwerpklimaatakkoord. Ik wil dus niet vooruitlopen op een verplichting, aangezien we nu nog met hen afspraken aan het maken zijn.

Het lijkt misschien kort, maar ik denk dat ik daarmee wel de inhoudelijke vragen heb kunnen beantwoorden. Heel veel vragen komen immers terug in het onderzoek.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Er is een vraag van de heer Laçin.

**De heer Laçin (SP):**

Dank voor de beantwoording. Ik wil nogmaals benadrukken dat ook de SP heel erg blij is dat dat onderzoek wordt uitgevoerd. De opzet hebben we gekregen, en ook onze punten, arbeidsvoorwaarden, toegankelijkheid en dergelijke, worden allemaal meegenomen. Daar zijn we heel blij mee. Ik wil teruggaan naar de eerste zin van de staatssecretaris, namelijk dat het uiteindelijk gaat om de reiziger. De staatssecretaris zegt dat de vraag of er dan wel of niet sprake is van marktwerking er dan eigenlijk niet zo heel veel toe doet. Maar dan wil ik toch het voorbeeld noemen van de vier grote steden, die een uitzonderingspositie hebben. Staat de staatssecretaris ervoor open om dat onderhands gunnen ook mogelijk te maken voor bijvoorbeeld alle provincies, zodat zij zelf die keuze kunnen maken en wellicht ook kunnen werken met een provinciaal vervoersbedrijf, met een vorm van een RET of HTM? Dan kunnen zij alsnog die keuze maken. Kunnen wij als rijksoverheid dat vanuit de Wet personenvervoer 2000 mogelijk maken voor de provincies?

**Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:**

De vraag is dan altijd: mag het volgens Europese regelgeving? Uit de PSO-verordening komt voort dat dat onder bepaalde voorwaarden mag, als dat in de nationale wetgeving is voorzien. Er zou dus wel een wetwijziging voor nodig zijn, maar technisch gezien zou het mogelijk zijn om in Nederland zo iets toe te staan. Of het ook wenselijk is, kan ik nu nog niet beoordelen, want daarvoor doen we nou juist eerst dat onderzoek. Ik wil daar niet op vooruitlopen. Op basis van de aandachtspunten die uit het onderzoek naar de effecten van het openbaar aanbesteden komen, kun je misschien beoordelen of het voorstel van de heer Laçin iets is wat ons zou helpen om die aandachtspunten te adresseren of niet. En dan kun je uiteindelijk nog naar de wenselijkheid van de verschillende oplossingen gaan kijken. Technisch gezien kan het dus. De heer Laçin heeft

gelijk dat dat dan een wijziging in onze nationale wetgeving vereist, maar dat de Europese verordening daar niet per se aan in de weg staat. Ik ga alleen nog niet vooruitlopen op de wenselijkheid.

De heer **Laçin** (SP):

Ik denk dat de beoordeling van de wenselijkheid van mogelijk onderhands gunnen ook niet per se bij de staatssecretaris ligt. Ik denk dat de provincies daar op dit moment veel meer over te zeggen hebben. Zij moeten nu immers aanbesteden, omdat de Wet personenvervoer 2000 dat eigenlijk verplicht. Dat geldt alleen niet voor de vier grote steden. Volgens mij zou het daarom verstandig zijn als wij ze nu die mogelijkheid geven. Dan kunnen ze alsnog zelf beslissen of ze dat wel of niet doen. Waarom zouden wij hier de wenselijkheid moeten gaan bediscussiëren, terwijl een provincie in dit geval, ook een publiek orgaan, zelf die keuze zou moeten kunnen maken?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Omdat deze Kamer mij ook regelmatig aanspreekt op mijn stelselverantwoordelijkheid en omdat ik op voorhand niet kan beoordelen of ik dit een nuttige toevoeging aan de invulling van die stelselverantwoordelijkheid vind of niet. Daarvoor wil ik eerst dat onderzoek afwachten. Daarom loop ik daar niet op vooruit.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

De staatssecretaris stelde aan het begin van haar betoog dat het concurreren op sociale veiligheid of arbeidsvoorwaarden niet wenselijk is. Dan is mijn vraag eigenlijk: is de staatssecretaris van mening dat dat op dit moment wel het geval is?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Dit zijn nou precies de punten waarvan wij hebben gezegd dat zij eens onderzocht moeten worden. Mevrouw Kröger is van mening — en dat hoor ik ook een beetje in haar vraagstelling doorklinken — dat het zo is. Ik heb gezegd: laten we eens onderzoeken of dat zo is. Er zijn afspraken over gemaakt tussen partijen, dus daarom kijken we ook naar deze punten. Dat is precies waarom we eerst dat onderzoek gaan uitvoeren.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Er is een convenant over sociale veiligheid, om daar niet op te concurreren, maar over arbeidsvoorwaarden ... Is het niet zo dat in een concessie bijna alles vastligt en dat arbeidsvoorwaarden eigenlijk het enige zijn waarop geconcurrereerd kan worden? Dat onderzoek is er volgens mij niet om aan te tonen of dat het geval is, want dat is hetgene waarop men kan concurreren.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

In Nederland hebben we de Arbeidsomstandighedenwet. Dat is overigens het terrein van de staatssecretaris van SZW. Zij heeft u daarover een brief gestuurd op 24 januari. In die Arbeidsomstandighedenwet is geregeld dat de primaire verantwoordelijkheid van de wetgever is om voor goede arbeidsomstandigheden te zorgen. Die is verantwoor-

delijk voor het inrichten van de werkzaamheden op een wijze waarop bijvoorbeeld chauffeurs fit blijven achter het stuur. Die legt vast hoelang werknemers mogen werken en wanneer iemand recht heeft op een pauze en rusttijden. In cao's, ook niet mijn werkerrein, kunnen werknemers en werkgevers daarover nader afspraken maken. De Inspectie SZW kan bij niet-naleving van de arbeidsregels ook ingrijpen. Dus de wettelijke basis is gewoon geborgd via de SZW-regelgeving. De provincies kunnen in aanbestedingsprocedures sociale aspecten nog verder meewegen in een aanbesteding, maar vervoerders moeten zich te allen tijde houden aan de geldende wettelijke kaders en de cao-afspraken.

Ik neem het onderwerp arbeidsvoorwaarden en arbeidsomstandigheden wel mee in het onderzoek. In het openbaar vervoer gelden verschillende cao's. Ik wil inzicht krijgen in de verschillen tussen deze cao's en hoe deze zich verhouden tot cao's van vergelijkbare beroepstakken. Dat is zoals we het met elkaar hebben afgesproken voor dat onderzoek.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Daarmee zijn we aan het einde gekomen van de eerste termijn. Ik kijk even of er bij de Kamerleden behoefte is aan een tweede termijn. Ik zie dat de heer Laçin daar behoefte aan heeft, net als mevrouw Kröger, dus dan hebben we twee mensen voor de tweede termijn. Ik geef het woord aan de heer Laçin van de SP.

De heer **Laçin** (SP):

Dank, voorzitter. Ik proef over de voorstellen van de SP toch wel wat ruimte bij de staatssecretaris, bijvoorbeeld om het onderhands gunnen mogelijk te maken. Zij vraagt zich af of dat nu nog wenselijk is. Wij vinden dat de concurrentie op arbeidsvoorwaarden en het verdwijnen van openbaarvervoermogelijkheden voor veel mensen die wij hebben gesproken, toch reden genoeg zijn om de volgende motie in te dienen, om onze voorstellen kracht bij te zetten.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Wet personenvervoer 2000 uitgaat van concessies na openbaar aanbesteden voor het streekvervoer;

constaterende dat er voor de vier grote steden een uitzondering bestaat die onderhands gunnen van concessies mogelijk maakt;

overwegende dat het openbaar vervoer in drie grote steden wordt uitgevoerd door Nederlandse vervoersbedrijven (RET, HTM, GVB);

overwegende dat het streekvervoer momenteel voornamelijk uitgevoerd wordt door buitenlandse staatsbedrijven;

van mening dat het openbaar vervoer een belangrijke publieke voorziening is en de uitvoering daarom ook publiek en nationaal belegd zou moeten worden;

verzoekt de regering om de Wet personenvervoer 2000 zo aan te passen dat onderhands gunnen van concessies in het streekvervoer door het hele land mogelijk wordt gemaakt;

verzoekt de regering tevens om met provincies in gesprek te gaan over het oprichten van provinciale vervoersbedrijven die het streekvervoer kunnen uitvoeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

**De voorzitter:**

Deze motie is voorgesteld door het lid Laçin. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 703 (23645).

**De heer Laçin (SP):**

Dank u wel. Nog een slotopmerking. De staatssecretaris zei net dat Europa op dit moment geen belemmering is om onderhands te gunnen. Als we nog even wachten, gaat het derde mobiliteitspakket erdoorheen en dan kunnen ook vervoersbedrijven uit het buitenland zonder concessie binnenlands busvervoer gaan aanbieden. Dat moeten we echt niet willen. Ik wil graag van de staatssecretaris weten of zij dat met mij eens is.

Dank u wel, voorzitter, en dank u wel, collega's.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Dan geef ik het woord aan mevrouw Kröger voor haar tweede termijn.

□

**Mevrouw Kröger (GroenLinks):**

Voorzitter, dank u wel. Van mijn hand geen motie, maar ik heb wel twee opmerkingen. De eerste opmerking is dat de staatssecretaris in deze debatten vaak zegt dat de reiziger op één staat. Dat is eigenlijk een soort mantra. Daar beginnen we bijna elk debat mee. Ik merk dat ik gewoon mis dat het personeel eigenlijk toch net zo goed op één moet staan. Dat is een bredere zorg die ook geldt voor andere publieke sectoren. De reiziger staat op één. De reiziger wordt een soort consument en het personeel moet leveren. In de praktijk wordt wel degelijk gedrukt op arbeidsvoorwaarden. Dat is natuurlijk waar we het net over hadden. Geven de minimale bepalingen die wettelijk vastliggen, genoeg ruimte voor vervoersaanbieders om te kunnen concurreren? Want dat is het enige waarop geconcurrereerd kan worden.

Dat is eigenlijk meteen mijn tweede punt. De staatssecretaris zei: we zouden geen concurrentie op sociale veiligheid en arbeidsvoorwaarden moeten hebben. Ik vond die opmerking van de staatssecretaris bemoedigend. Ik neem dat even als een doel, als de beleidsinzet die de staatssecretaris ook echt heeft. Ik hoop dat we die kunnen vertalen in concrete stappen. Daar hoeven we volgens mij dat onderzoek niet helemaal voor af te wachten.

Dank u wel, voorzitter.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Volgens mij kan de staatssecretaris meteen een appreciatie geven van de ene motie die is ingediend. Er zijn ook nog een aantal vragen gesteld. De staatssecretaris.

□

**Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:**

Voorzitter. Ik heb de motie op stuk nr. 703 eigenlijk al van een appreciatie voorzien voordat zij werd ingediend door aan te geven dat ik hier niet op vooruit zal lopen. Ik ontraad die motie dus. Ik wil eerst het onderzoek afwachten.

Dan ...

**De voorzitter:**

Een moment. De heer Laçin heeft daar een vraag over.

**De heer Laçin (SP):**

In de motie wordt gevraagd om onderhands gunnen mogelijk te maken en om met provincies in gesprek te gaan over het wel of niet oprichten van bijvoorbeeld een provinciaal vervoersbedrijf. Ik vind het dan eigenlijk heel voorbarig dat de staatssecretaris hier meteen zegt: dat ga ik niet doen. Ik verwacht op z'n minst van de staatssecretaris dat zij het gesprek aangaat met die provincies en gaat kijken wat zij willen. Want zij zorgen op dit moment uiteindelijk voor het streekvervoer. Waarom zouden wij dat hier gaan beslissen en niet met hen in gesprek gaan over de wenselijkheid van onderhands gunnen en een provinciaal vervoersbedrijf?

**De voorzitter:**

Dank u wel. De staatssecretaris.

**Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:**

Voorzitter. Ik spreek heel regelmatig met de provincies, over allerlei zaken, ook over decentralisaties. Daar is de motie dus niet voor nodig. De motie vraagt mij om vooruit te lopen op een analyse die nog wordt gemaakt en waarbij ik mijn verantwoordelijkheid als stelselverantwoordelijke moet nemen. Daartoe ben ik niet toe bereid, dus ik blijf bij mijn oordeel over de motie.

**De voorzitter:**

De motie op stuk nr. 703 wordt ontraden.

**Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:**

Voorzitter. Dan het punt van de liberalisering. In de Europese regelgeving over liberalisering, bijvoorbeeld van de treindiensten, is steeds als onderdeel van de liberalisering een toets van het economisch evenwicht opgenomen. Die waarborgt dat afgegeven concessies in de kern beschermd worden. Dat is een belangrijke randvoorwaarde daarvoor.

Dan zei mevrouw Kröger dat de reiziger op één staat. Ja, inderdaad. Ik ben blij dat dit zo goed is doorgedrongen dat het nu zelfs soms frappez toujours is. En als we dat nou echt allemaal vinden, laten we dat dan ook vooropzetten in de discussie die we hier hebben, in plaats van de midde-



len. Zet het doel voorop; zet de reiziger voorop. Het effect op de reiziger: dat moet vooropstaan in plaats van een specifiek middel.

De tweede opmerking die ik in dit debat heb gemaakt, ging over het personeel. Ik hoop dat mevrouw Kröger zich daarin gesteund voelt. Ik heb mijn waardering uitgesproken voor dat personeel. Daarom heb ik aangegeven dat de arbeidsvoorwaarden en de sociale veiligheid ook worden meegenomen in dat onderzoek. We hebben een wettelijk minimum, maar we maken ons zorgen over de vraag of dat inderdaad het enige is waarop men kan concurreren en of dat effecten heeft die je echt niet zou moeten willen. Dat gaan we nou juist in kaart brengen. Want als we het niet zouden moeten willen, dan moeten we het ook niet doen. Daar is dat onderzoek voor.

Hetzelfde geldt voor sociale veiligheid. Daar is een convenant over afgesloten, omdat we met elkaar vinden dat sociale veiligheid gewoon belangrijk is. Daarom spreken wij er vaak over in de Kamer. Ook mevrouw Kröger ondersteunt dat altijd van harte. Dat wil ik ook graag onderstrepen zo laat op de avond. Daar werken we denk ik in gezamenlijkheid aan.

Voorzitter. Hiermee heb ik de vragen van de leden beantwoord.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Daarmee zijn we aan het einde gekomen van deze beraadslaging.

De beraadslaging wordt gesloten.

**De voorzitter:**

De stemming over de ene motie vindt plaats op 14 mei.

Ik dank de staatssecretaris. Ik dank de Tweede Kamerleden, de persoon op de publieke tribune, de kijkers thuis en natuurlijk iedereen die in deze Kamer aanwezig is. Ik wens u allen een heel fijn reces.