

Aan
de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
8 december 2003	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/MDV/U.03.04359	-
Onderwerp	
Reactie op vragen over openbaar vervoer in AO op 27 november 2003	

Geachte voorzitter,

In het algemeen overleg met de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat op 27 november 2003 is mij gevraagd om een schriftelijke reactie op de vragen uit de eerste termijn waarop ik vanwege de beperkte tijd geen antwoord meer heb kunnen geven.

1. Verdeelsystematiek rijksmiddelen OV (28 268, nr. 3)

Wordt bij grote infrastructuurprojecten ook de exploitatie geregeld ? (Hofstra)

Bij grote infrastructuurprojecten gaat het om projecten waarvoor reeds in de investeringsfase een aparte afweging nodig is. Voor projecten boven de 112,5 of 225 miljoen euro maakt het rijk een aparte afweging ten aanzien van het beschikbaar stellen van de benodigde middelen boven genoemde grenzen van de GDU+. Als onderdeel van de afweging inzake investeringsbeslissingen in nieuwe OV-infrastructuur die deze grenzen te boven gaan, zal ik bij de vaststelling van de investeringsbijdrage van het rijk bezien in hoeverre rekening moet worden gehouden met de exploitatieve gevolgen op het niveau van het totale netwerk van de betreffende regio.

Bij grote infrastructuurprojecten waarvan de investeringsbeslissing is genomen voordat sprake was van het mogelijk loslaten van de opbrengstsuppletie, ben ik bereid om rekening te houden met het exploitatieperspectief uit het verleden en eventuele afspraken daaromtrent. Hiervoor is echter geen apart budget beschikbaar. Als zo'n project dient voor de ontsluiting van nieuwe Vinex-locaties, wordt taakstellend via de uitbreidingscomponent van de verdeelsystematiek een bijdrage beschikbaar gesteld. In overige gevallen ben ik binnen de mogelijkheden van het uitbreidingsbudget bereid om in het overgangs- en implementatietraject rekening te houden met het exploitatieperspectief uit het verleden en eventuele afspraken daaromtrent.

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon +31 70 3516171
Fax +31 70 3517895

De mate waarin in enig jaar uitbreidingsbudget nodig is, is afhankelijk van het verloop van de aanleg van Vinex-locaties. Dit verloop is moeilijk te voorspellen en kent soms pieken en dalen. Bij de verdere uitwerking van de verdeelsystematiek is het uitgangspunt dat de beschikbare bedragen geheel ten goede blijven komen aan het OV-deel van de Brede Doeluitkering verkeer en vervoer.

Hoe wordt omgegaan met aanloopverliezen bij grootschalige investeringen in OV-infrastructuur, zoals de Noord/Zuid-lijn ? (Duivendak)

Zie het antwoord op bovenstaande vraag van het lid Hofstra.

Komt er na opening van een nieuwe lijn een andere verdeling ? (Hermans)

Als de lijn in een nieuwe Vinex-locatie komt te liggen, dan zorgt de uitbreidingscomponent voor extra middelen. In andere gevallen gaat het veelal om een eigen afweging van de regio; vaak zal een nieuwe lijn bestaand vervoer vervangen. Zie verder het antwoord op de vraag van het lid Hofstra hierboven over grootschalige nieuwe OV-infrastructuur.

Komen er garanties dat het uitbreidingsbudget door de regio's ook daadwerkelijk gebruikt wordt voor tijdige ontsluiting van nieuwe Vinex-locaties ? (Gerkens)

De regio krijgt één totaalbedrag en is zelf bevoegd om prioriteiten te stellen. Van 'oormerking' binnen de Brede Doeluitkering verkeer en vervoer kan dus geen sprake zijn. Het uitbreidingsbudget wordt niet volgens een vaste verdeling verdeeld over de regio's, maar naar rato van de aanleg van Vinex-locaties. De regio's hebben het probleem van de Vinex-ontsluiting jarenlang aangekaart, dus ik vertrouw erop dat zij een verstandige afweging zullen maken.

Komt er een nieuw schot tussen basis- en uitbreidingsbudget ? (Van Haersma Buma)

Zie het antwoord op bovenstaande vraag van het lid Gerkens.

Wordt het probleem van de Vinex-locaties opgelost door alle regio's tezamen ? (Hofstra)

Van het totaal beschikbare OV-budget wordt een relatief gering deel gebruikt voor het verhogen van de budgetten van regio's met een nieuwe Vinex-locatie. Er is helaas geen extra budget beschikbaar.

Waarom wordt voorafgaand aan nieuw beleid al met geld geschoven ? (Duyvendak)

Voor de korte termijn is sprake van een grotendeels beleidsarme aanpassing van de verdeelsystematiek (bevrozing verdeling) met alleen de – financieel gezien relatief beperkte – uitbreidingscomponent ten behoeve van tijdige ontsluiting van nieuwe Vinex-locaties als nieuw beleid. Voor de lange termijn (vanaf uiterlijk 2010) wordt juist op basis van de Nota Mobiliteit een systematiek ontwikkeld met structuurkenmerken voor het totale verkeer en vervoer.

De beleidsarme aanpassing is nodig om zo snel mogelijk ervaring met de werking van een integraal budget op te doen, en om onzekerheden over de verdeling van het beschikbare budget weg te nemen.

Welke afspraken zijn gemaakt rond de opheffing van de VOC-status van 16 gemeenten zodat de invoering per 1 januari 2004 soepel kan plaatsvinden ? (Boelhouwer)

Zoals in het oorspronkelijke kabinetsstandpunt IBO OV van 20 maart 2002 reeds aan de Tweede Kamer is gemeld, wordt "Het aantal ontvangers van de OV-subsidie per 1 januari 2004 gelijkgesteld aan het aantal ontvangers van de GDU (de 12 provincies en 7 stedelijke regio's)."

In overleg met vertegenwoordigers van VOC/VNG en IPO is gekozen voor een uitwerking waarbij de volledige VOC-status in één keer wordt beëindigd op 1 januari 2004. In de rijksbijdrageregeling voor het jaar 2004 wordt een artikel opgenomen waarbij de rijksbijdrage voor de nog lopende VOC-concessies wordt geoormerkt. Dit betekent dat de provincies deze bedragen voor de lopende concessies integraal zullen doorsluizen naar de betreffende gemeenten. In de toelichting op het Ministeriële Besluit wordt opgenomen dat de bestaande verhoudingen tussen oude opdrachtgevers (gemeenten met doorlopende concessies na 1 januari 2004) en vervoerders niet wijzigen. Met deze afspraken wordt voorkomen dat verplichtingen tussen de betreffende gemeenten en vervoerders zonder overleg overgaan naar provincies.

Waarom worden niet alle geldstromen die met verkeer en vervoer samenhangen, in één keer bij elkaar worden gevoegd, bijvoorbeeld ook de Wvg-gelden voor gehandicaptenvervoer ? (Boelhouwer)

In het wetsontwerp Brede Doeluitkering verkeer en vervoer wordt al een grote slag gemaakt. De budgetten voor exploitatie openbaar vervoer, regionale en lokale infrastructuur, Duurzaam Veilig en mobiliteitsmanagement worden in de BDU samengevoegd. Het wetsontwerp voorziet in de mogelijkheid om meer budgetten samen te voegen dan nu voorzien. Ik zal nog inventariseren welke andere budgetten zich daarvoor lenen en op welk moment dat het beste kan gebeuren. Hierbij beperk ik mij tot budgetten op mijn begroting.

Het Wvg-budget komt naar mijn mening niet in aanmerking om in de BDU opgenomen te worden. Het Wvg-budget (onderdeel van het Gemeentefonds) is een budget dat niet primair met verkeer en vervoer te maken heeft, maar met beleid gericht op specifieke doelgroepen. Voordelen van integratie met budgetten van buiten mijn begroting zijn er ongetwijfeld, maar die voordelen moeten juist op regionaal niveau worden benut. Om op regionaal niveau tot integratie van budgetten te komen, is het niet noodzakelijk dat op rijksniveau budgetten worden samengevoegd. Mocht regelgeving rond verkeer en vervoer de integratie op regionaal niveau onbedoeld blokkeren, dan ben ik bereid die regelgeving aan te passen.

Heeft de minister zicht op de mate waarin CVV-systemen door gemeenten met Wvg-middelen worden gefinancierd ? (Hermans)

Daar heb ik geen zicht op; dat is een zaak van decentrale overheden.

Veel CVV-systemen zijn opgezet in een samenwerkingsverband tussen een OV-autoriteit en inliggende gemeenten. Het belang van de gemeenten is dat zij in het kader van hun zorgplicht voor het Wvg-vervoer verzekerd zijn van de instandhouding van een collectief vervoerssysteem waar gehandicapten gemakkelijk gebruik van kunnen maken. Bij deze CVV-systemen wordt het exploitatietekort gefinancierd uit zowel OV-middelen als Wvg-middelen. Ik beschik niet over concrete en recente gegevens over de mate waarin Wvg-middelen worden ingezet. Uit de evaluatie die in 2001 door Berenschot is uitgevoerd (u aangeboden bij brief van 17 december 2001, en toegelicht in het beleidskader CVV van 30 oktober 2002) bleek dat ongeveer 24% van de CVV-gebruikers niet-Wvg'er was, terwijl het exploitatietekort van CVV-systemen over het algemeen voor meer dan de helft werd gefinancierd uit OV-middelen (het aandeel niet-Wvg'ers was in veel systemen overigens stijgend).

Is bij CVV sprake van 'dubbele subsidiëring' en zo ja, hoe wordt hier mee omgegaan bij de bepaling van de 'ijkperiode' ten behoeve van de bevrozing van de procentuele verdeling ? (Hermans)

Voor mij is relevant dat CVV voor een ieder openstaand vervoer is; een vorm van OV dus. Er is geen grond om bij de bepaling van de hoogte van de OV-subsidie onderscheid te maken tussen vervoeropbrengsten van Wvg'ers en opbrengsten van niet-Wvg'ers. Tijdens de experimenteerperiode (1998-2003) is niet gekozen voor het aanbrengen van een juridische grondslag voor zo'n onderscheid. Ten eerste omdat zo'n onderscheid bijzonder moeilijk te maken is. Ten tweede omdat daarmee het CVV in veel gevallen nauwelijks een kans zou hebben gekregen om zich te ontwikkelen. Bij de bepaling van de ijkperiode wordt recht gedaan aan de toezegging eind 2002 dat "de hoogte van de CVV-opbrengsten in het jaar 2003 zal worden betrokken bij de bepaling van de hoogte van de subsidie in latere jaren" vanwege het feit dat 2003 het laatste jaar is van de experimenteerperiode voor CVV. Uiteraard wordt ook aandacht geschonken aan het gevaar dat mogelijk versturende incidentele effecten in beton worden gegoten.

In hoeverre is sprake van 'weglek-effecten' van OV-middelen naar Wvg-vervoer ? (Hofstra)

Zie hiervoor de antwoorden op de twee voorgaande vragen van het lid Hermans.

Is de ijkperiode al vastgesteld ? (Van Haersma Buma, Hofstra en Slob)

Dat is nog niet gebeurd. Ik zal de ijkperiode in het voorjaar van 2004 vaststellen na overleg met de decentrale overheden. Dit komt aan de orde bij de uitwerking van het wetsontwerp Brede Doeluitkering verkeer en vervoer in een algemene maatregel van bestuur.

Hoe kan een prikkel tot het vervoeren van meer reizigers vorm krijgen in de relatie tussen decentrale overheden en vervoerders ? (Gerkens en Van Haersma Buma)

Het is aan de decentrale overheden om hier invulling aan te geven. Er zijn meerdere mogelijkheden denkbaar. Het Centrum Vernieuwing Openbaar Vervoer (CVOV) adviseert de decentrale overheden hierin. Een mogelijkheid is een bonus/malus-regeling waarbij de vervoerder wordt afgerekend op bijvoorbeeld de hoeveelheid reizigers, of op kwaliteitsaspecten zoals klanttevredenheid en punctualiteit.

Over de verhouding tussen de subsidie die de regio's van het rijk krijgen en het bedrag dat zij aan de vervoerders betalen; betreft het verschil de kosten van inhuur en decentrale ambtenaren ? (Hofstra)

De regio's voeren hun eigen beleid. Zij mogen middelen reserveren om in latere jaren in te zetten: sparen voor investeringen in zaken als wachtruimtes en informatiesystemen bijvoorbeeld. De regio's worden dus niet gedwongen jaarlijks het hele budget op te maken. Uit hun verantwoording moet uiteindelijk wel blijken dat alle middelen aan verkeer en vervoer zijn besteed. Het verschil betreft dus méér dan de kosten bedoeld in de vraag. *Worden verliezende regio's, die geen deel van het uitbreidingsbudget ontvangen, gecompenseerd ? (Slob)*

Het gaat bij het uitbreidingsbudget maar om een relatief gering deel van het totaal beschikbare budget. Het overige wordt zonder herverdeeffecten over alle regio's verdeeld. De gekozen variant waarbij de procentuele verdeling van het overgrote deel

van het budget wordt 'bevroren' heeft juist de instemming van alle koepelorganisaties van decentrale overheden.

Of er in het kader van het uitbreidingsbudget verliezende regio's zijn, hangt mede af van de omvang van het totaal beschikbare budget. Zónder uitbreidingscomponent in de verdeelsystematiek zouden de regio's met nieuwe Vinex-locaties 'dubbel' worden 'aangeslagen' door de bezuinigingen op het totaal beschikbare budget. Deze regio's zouden dan gedwongen zijn om hun Vinex-locaties te ontsluiten ten koste van een extra aanslag op hun bestaande netwerk.

2. Reactie op NEA-rapport (23 645, nr. 59)

Wat is de reactie van de minister op de brief van Milieudefensie van 26 november 2003 met een lijst van bedreigde buslijnen ? (Duyvendak)

Het uitvoerige overzicht van de (mogelijke) consequenties per provincie wekt wellicht de indruk dat een grote hoeveelheid buslijnen helemaal wordt opgeheven. Maar vaak gaat het alleen om het vervallen van één of enkele ritten, of om het samenvoegen van (delen van) buslijnen. Aan deze beslissingen zijn vaak discussies op regionaal niveau voorafgegaan. En de regio is het juiste niveau om dergelijke afwegingen te maken met alle betrokkenen. Ik neem aan – evenals de leden Van Haersma Buma en Van der Ham in hun eerste termijn – dat de busritten die geschrapt worden, niet de meest druk bezette ritten zijn.

CVV is geen serieuze optie voor woon/werk- en scholierenvervoer. Ruimere aanmeldmogelijkheden vormen misschien een oplossing ? (Slob)

CVV is naar zijn aard geen serieuze optie voor woon/werk- en scholierenvervoer. Deze vormen van vervoer kenmerken zich namelijk door een nog redelijk gebundelde vraag die structureel aanwezig is op veelal dezelfde voorspelbare tijden in de spits. Daarvoor is vervoer volgens een dienstregeling – met een grote of een kleine (buurt)bus – een meer geëigende vorm. Dit betekent niet dat die (buurt)bus dan automatisch de hele dag moet blijven rijden. In de daluren is CVV zeker een efficiënte vorm van vervoer voor de incidentele onvoorspelbare vraag naar vervoer. Of ruimere aanmeldmogelijkheden soelaas kunnen bieden, is de vraag. Dat laat onverlet dat het een goed streven is om de reserveringstijd vooraf van alle CVV-systemen te verkorten naar minder dan een uur (tegen de twee uur reservering die er thans soms voor staat). Hier zijn echter de decentrale overheden aan zet. Gezien het feit dat de huidige vertrek- of aankomstgaranties en de ophaalmarges nogal variëren, is ook hier zeker winst te boeken door de decentrale overheden die verantwoordelijk zijn voor de CVV-systemen.

Voert de minister nog overleg met de regio's over de tarieven ? (Slob)

Het beleidsveld is gedecentraliseerd, en de regio's willen graag ook het tariefinstrument kunnen inzetten. Als rijk hechten we nog wel aan kaartintegratie. Zolang de chipkaart nog niet is ingevoerd, zorgen de vervoerbewijzen die in het hele land geldig zijn – zoals de strippenkaart – voor kaartintegratie. De tarieven van deze nationale vervoerbewijzen worden door mij vastgesteld, en fungeren feitelijk als plafond voor de tarieven die de regio's zelf kunnen vaststellen. De komende tijd wil ik nagaan hoe tegemoet kan worden gekomen aan de wens van de regio's om meer ruimte voor het tariefinstrument.

3. Invoering chipkaart OV (29 200 XII, nr. 20)

Hoe zijn de beschikbare financiën nu eigenlijk ? (Hofstra en anderen)

In lopende prijzen vertegenwoordigt het pakket een waarde van € 160 mln met de volgende samenstelling:

- € 16 mln voor pilots (deze gelden zijn vanaf 2004 beschikbaar);
- € 90 mln voor invoering op nationale schaal;
- € 20 mln vrijval uit WROOV (€ 2 mln per jaar vanaf 2007);
- € 70 mln uit FENS, waarvan de helft ten goede komt aan het stads- en streekvervoer (deze gelden zijn vanaf 2004 beschikbaar).

Het kasritme voor de € 90 mln van VenW is:

2006	€ 35 mln
2007	€ 35 mln
2008	€ 20 mln

Bedrijven die snel besluiten, en dus investeren, moeten meer geld krijgen; eventueel ten koste van langzame bedrijven. (Boelhouwer)

Dit staat op gespannen voet met het gelijkheidsbeginsel bij het verdelen van de rijksbijdrage over provincies en kaderwetgebieden. Het tempo is ook afhankelijk van het tijdstip van de eerstvolgende aanbesteding van een concessie.

De oplossing zou kunnen zijn dat TLS de eerste klanten een lager tarief in rekening brengt.

Wij zullen deze problematiek tegen de tijd dat die actueel wordt met de branche bespreken.

Zijn pilots wel nodig ? (Boelhouwer)

Het systeem moet zich in de praktijk nog bewijzen. Vandaar dat pilots van belang zijn. Om meer dan € 100 mln uit te geven, zonder een beeld van de tevredenheid van de reizigers, is niet verantwoord.

Kan de migratieperiode (gegeven het grote financiële beslag) worden bekort ? (Van der Ham)

Het zijn de bedrijven zelf die de planning van de invoering hebben opgesteld. De mogelijkheid van een Big Bang wordt door MOBIS onderzocht. Zodra de uitkomsten daarvan bekend zijn, zal ik u daarover informeren.

Kan de reizigersbijdrage voor de kaart niet vervallen, en wie stelt die bijdrage vast ? (Boelhouwer, Duyvendak, Gerkens en Slob)

De kaart is niet alleen vervoerbewijs, maar ook betaalmiddel en toegangssleutel tot de afgesloten trein- en metroperrons. Zowel in ons land als in het buitenland moet overal voor het gebruik van betaalkaarten door de consument worden betaald. Ook het feit dat in meer gevallen dan nu restitutie van waarde bij verlies mogelijk is, vergroot de waarde van de kaart voor reizigers.

Het gratis maken van de kaart kost de eerste twee jaar ongeveer € 60 mln. Dat geld heb ik niet, en ik ben ook niet bereid de exploitatiesubsidie van het OV daar voor aan te spreken.

Over de mogelijkheden van een aanschafkorting voor de eerste kaarten wordt nog nagedacht. De financiering daarvan is nog niet geregeld.

Ik vind dat de reizigersbijdrage voor de kaart door de vervoerders moet worden vastgesteld; het is hun kaart, hun systeem en het zijn hun reizigers.

De centrale diensten laten een negatief saldo zien in de kosten–baten analyse (Slob)

Die constatering is correct, dat komt omdat het FENS (Fonds eenmalige bijdrage NS) alleen maar bijdragen geeft, dus alleen maar lasten heeft en geen baten.

4. Aanbestedingen stads- en streekvervoer en decentralisatie regionaal spoorvervoer (23 645, nr. 60)

Hoe kijkt de minister naar de resultaten van de aanbestedingen ? (Gerkens, Van Haersma Buma e.a.)

De evaluatie van de effecten van aanbesteding is in 2002 gestart. Op 15 augustus 2003 heb ik u een brief met de eerste ervaringen alsmede een tussenrapportage van het onderzoek gezonden. In grote lijnen komen de bevindingen er op neer dat er meer waar wordt geboden voor hetzelfde geld en dat geleidelijk aan meer aandacht wordt besteed aan kwaliteitsaspecten. Hierbij gaat het om toegankelijke en schone bussen, reisinformatiesystemen, extra spitslijnen en nieuw materieel.

Hoe komt het dat regio's de aanbestedingen en concessieverlening op zulke verschillende manieren doen ? (Van Haersma Buma)

Dit is het gevolg van de decentralisatie. In de Wet personenvervoer 2000 is – bewust – geen blauwdruk gegeven om de concessieverlening en aanbesteding en daarmee de rol als opdrachtgever voor het openbaar vervoer invulling te geven. Voor deze overheden is de rol nog wel relatief nieuw. Kennisontwikkeling en –uitwisseling is daarom van belang. Mijn ministerie is continu bezig met monitoren om knelpunten in kaart te brengen en samen met het CVOV de kennisontwikkeling van de decentrale overheden te verbeteren. Men kan dan van elkaars ervaringen leren.

Uit de tussenevaluatie blijkt dat er nog veel aanbestedingen moeten plaatsvinden in de komende jaren. Hoe kunnen we een circus van aanbestedingen beperken ? (Van Haersma Buma)

De komende twee jaar zijn er inderdaad nog veel concessies aan te besteden. Aan de hand van een ministeriële uitvraag naar de plannings van de overheden heb ik de situatie nader in kaart gebracht. Het wordt een drukke periode, maar het is niet onoverkomelijk. Ik wil de druk er dan ook nu op houden. Kennisuitwisseling tussen overheden en vervoerbedrijven is belangrijk om het gestelde doel te halen. Daarmee kunnen processen versoepeld worden. Het CVOV speelt daarin een belangrijke rol.

Er zijn in de tussenevaluatie al veel vragen beantwoord, maar er is nog geen goed beeld van de effecten voor de reiziger. Wanneer komt de minister daar op terug ? (Hofstra)

Het heeft te maken met de fase waarin de evaluatie zich bevindt dat ten aanzien van de effecten nog niet alle vragen beantwoord konden worden. Eind 2004 (conform de wet moet dat uiterlijk 1 december 2004 zijn) biedt ik de eindrapportage van de evaluatiestudie aan de Tweede Kamer aan. Daarin zullen alle vragen zijn beantwoord.

Hoe staat het op dit moment met de evaluatie ? (Gerkens en Slob)

De laatste signalen wijken niet af van de lijn die in de brief van 15 augustus 2003 is weergegeven. De indruk bestaat zelfs dat de decentrale overheden van de gebieden waar is aanbesteed een kwaliteitsverbetering zien. Medio 2004 wordt het onderzoek afgerond en eind volgend jaar zal ik u de evaluatie doen toekomen.

In de regio Groningen stad, Groningen provincie en Drenthe (GGD) wordt een ontwikkelbureau opgezet. Dit is niet gewenst en ook strijdig met de wet. Wat vindt de minister van deze ontwikkeling ? (Hofstra)

Het opzetten van een ontwikkelbureau, dat de opzet van het openbaar vervoer in de regio gedetailleerd uitwerkt en vervolgens dat netwerk aanbesteedt, is niet in lijn met de geest van de wet. De memorie van toelichting op de Wp2000 geeft aan dat het de bedoeling is dat vervoerders de ruimte krijgen om het openbaar vervoer vorm te geven. Dit vanuit de gedachte dat de vervoerder de klant het beste kent. Het opzetten van een dergelijk ontwikkelbureau is echter niet in strijd met de wet. Ik zal de betreffende ontwikkeling nauwlettend volgen.

In de wet zijn waarborgen voor het personeel opgenomen. Bent u bereid om met het personeel in gesprek te gaan om deze waarborgen te evalueren ? (Gerkens)

De gevolgen van de aanbestedingen voor het personeel zijn ook onderdeel van de evaluatiestudie. Bij de evaluatie worden de onderzoeksrapporten en (tussen)resultaten besproken in een klankbordgroep waarin CNV en FNV zitting hebben. Ook voer ik regelmatig gesprekken met de vakbonden.

Er zijn weinig aanbieders. Kan de minister kijken hoe dit komt ? (Hofstra)

Onlangs heb ik een studie laten verrichten door onderzoeksbureau Ecorys, met medewerking van de Vervoerkamer van de NMa. Deze studie geeft aan dat marktwerking niet wordt belemmerd door het aantal partijen. Wel is het van belang toe- en uittredingsdrempels te slechten.

Het is zaak zo snel mogelijk Connexxion te verkopen en in private handen te brengen. Wat is op dit punt de mening van de minister ? (Hofstra)

De minister van Financiën is hierbij primair aan zet, aangezien de aandelen van Connexxion sinds 1 januari 2003 voor 100% in handen zijn van het Ministerie van Financiën. De Kamer heeft overigens bij de behandeling van de Wp2000 de motie Hindriks, die werd voorgesteld op 12 april 2000, aangenomen. Deze motie stelt dat geen onomkeerbare stappen tot privatisering van Connexxion mogen worden genomen tot de evaluatie van de Wp2000.

Wat is de stand van zaken van de aanbesteding van regionale treindiensten en wat zijn de financiële consequenties ? (Hofstra)

Sinds 1998 zijn de volgende diensten gedecentraliseerd:

- Almelo-Mariënberg
- Leeuwarden-Harlingen
- Leeuwarden-Stavoren
- Winterswijk-Doetinchem
- Winterswijk-Zutphen
- Arnhem-Doetinchem
- Groningen-Roodeschool
- Groningen-Delfzijl
- Groningen-Nieuweschans

Twee treindiensten staan op de rol om formeel gedecentraliseerd te worden. Beide zijn reeds openbaar aanbesteed. Per 14 december 2003 wordt Zutphen-Oldenzaal formeel gedecentraliseerd. Dankzij de gehouden aanbesteding wordt er vanaf die datum door Syntus aanzienlijk meer openbaar vervoer aangeboden voor het beschikbare budget, onder andere een uitbreiding naar een halfuursfrequentie op de treindienst Zutphen-Oldenzaal van maandag tot en met zaterdag. En per 12 december 2004 wordt Apeldoorn-Zutphen formeel gedecentraliseerd. Deze treindienst wordt vanaf die datum dankzij de aanbesteding voor een aanmerkelijk lagere vergoeding aangeboden door NS. De decentrale overheden die in aanmerking komen voor decentralisatie van regionale treindiensten zijn inmiddels schriftelijk door mijn ministerie uitgenodigd voor overleg. Het is mijn streven op korte termijn tot afspraken met de decentrale overheden te komen over het wel of niet decentraliseren en aanbesteden van deze 14 diensten, en zo ja, per wanneer dat zal plaatsvinden. In dat proces zullen afspraken worden gemaakt over mee te decentraliseren budgetten en overige randvoorwaarden.

Wat is de stand van zaken rondom de verzelfstandiging en aanbesteding van de gemeentelijk vervoerbedrijven ? (Van Haersma Buma)

In de wet is een regime neergelegd. De opdracht voor de gemeenten is dat uiterlijk 1 januari 2007 het vervoer van de GVB'en moet zijn aanbesteed. Ik maak me zorgen over de voortgang van de processen tot verzelfstandiging en aanbesteding. Ik heb daarover daarom gesprekken met de betreffende overheden. Op basis van de evaluatie wordt definitief besloten hoe het regime voor de GVB'en eruit zal zien.

Lid Van Haersma Buma plaatst vraagtekens bij het opknippen van bus versus tram en metro bij de gemeentelijk vervoerbedrijven.

Mijn voorkeur gaat uit naar een aanbesteding van het totaal van het Gemeentelijke Vervoerbedrijf. Indien echter de wettelijke termijnen niet gehaald kunnen worden, is het noodzakelijk een opsplitsing te maken. Het opknippen betekent natuurlijk een ingreep. Een goede coördinatie is dan ook van belang. Uit een recent door NEA afgeronde studie naar buitenlandse voorbeelden blijkt dat opsplitsing tot een grotere efficiëncy kan leiden en niet schadelijk is voor de kwaliteit van de dienstverlening. Het vergt wel een actieve houding van de regievoerende overheid, zonder dat zij op de stoel van de vervoerder gaat zitten.

Wat is de positie van de GVB'en in relatie tot buitenlandse aanbieders ? (Van Haersma Buma)

De GVB'en moeten zich gereed maken voor concurrentie, ook van buitenlandse aanbieders. Dat betekent verzelfstandiging en marktconform opereren. Anderzijds zal ik ook proberen in Europees verband een meer open markt te realiseren, zodat Nederlandse vervoerbedrijven in het buitenland aan de slag kunnen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs