



Tweede Kamer der Staten-Generaal
T.a.v. Leden van de Tweede Kamer der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA den Haag
Nederland

Zal per mail worden gestuurd naar: cie.iw@tweedekamer.nl

Datum
13 juni 2025

Ons kenmerk
20250613/MVDG/PVG

Betreft / Onderwerp
Wetsvoorstel provinciaal inbesteden vervoersconcessie

Doorkiesnummer

Email contactpersoon
Marijn.vandergaag@fnv.nl

Bijlage(n)
-

Geachte leden van de Tweede Kamer der Staten-Generaal,

In vervolg op ons advies van 17 januari 2024 inzake de internetconsultatie over het initiatiefwetsvoorstel provinciaal inbesteden van vervoerconcessies, willen wij opnieuw onze steun uitspreken voor dit voorstel.

De Wet Personenvervoer 2000 (Wp2000) legt de verantwoordelijkheid voor concessiebeheer en -verlening bij de decentrale ov-autoriteiten. Buiten de vier grote steden hebben zij echter enkel de mogelijkheid om openbaar aan te besteden. Het initiatiefwetsvoorstel van de Kamerleden De Hoop en Van Dijk biedt een aanvullende mogelijkheid: het inbesteden van openbaar vervoer door decentrale ov-autoriteiten.

Met deze brief willen wij de noodzaak verder onderbouwen om provinciaal inbesteden mogelijk te maken voor de decentrale ov-autoriteiten.

Prijsdruk en de gevolgen voor kwaliteit

Het huidige aanbestedingssysteem, ooit bedoeld om efficiëntie en innovatie te stimuleren, leidt in de praktijk tot prijsdruk die vaak ten koste gaat van de kwaliteit en de bereikbaarheid van het openbaar vervoer. Vervoerders schrijven te goedkoop in en zijn vervolgens gedwongen te bezuinigen: lijnen verdwijnen, haltes worden geschrapt en (visgraatmodel) routes worden vereenvoudigd (gestrekt) naar lange, rechte lijnen met minder overstapmogelijkheden (hubs). Dit zou reizigers sneller naar hun bestemming moeten brengen via overstappunten, maar in veel regio's is deze overstapstructuur nooit goed doorontwikkeld. Wat resteert is een uitgehold netwerk, vooral in de streekgebieden.

Dit heeft een negatief effect op de bereikbaarheid, met als gevolg een vicieuze cirkel: bezuinigingen leiden tot minder aanbod, wat leidt tot minder reizigers en nieuwe bezuinigingen. Onderzoeken van KRO Pointer en de NOS (2023) tonen aan dat inmiddels zo'n 1500 bushaltes zijn verdwenen. In krimpregio's is de bus vaak de enige manier om van A naar B te komen, en als deze verdwijnt, is de bereikbaarheid verloren.

Het is van groot belang de negatieve effecten van prijsdruk te verminderen. Provinciaal inbesteden biedt de mogelijkheid om door middel van langere contracten de risico's beter te spreiden en de focus meer op kwaliteit dan op prijs te leggen. Daarnaast heb je ook niet meer te maken met de marges van een commercieel ov-bedrijf.

Te weinig regie bij decentrale overheden

De decentrale overheden hebben onvoldoende regie in het huidige aanbestedingssysteem. Prestatieafspraken worden vaak niet nageleefd, en boetes worden nauwelijks opgelegd uit angst voor verdere verschraving van het aanbod. Zonder effectieve handhaving zijn afspraken over bereikbaarheid weinig waard. Goed openbaar vervoer vereist regie en de bereidheid om in te grijpen. Provinciaal inbesteden zou decentrale ov-autoriteiten een sterkere onderhandelingspositie kunnen geven.

Problemen bij concessieovergangen

Elke concessieovergang brengt onzekerheid met zich mee. Er zijn meer dan 30 concessies die op verschillende momenten worden aanbesteed. Zelfs bij lange concessies van tien jaar of meer zorgen wisselingen voor vertragingen, rituitval en ontevredenheid bij reizigers en personeel.

In 2023 lukte het de Provincie Zeeland niet een vervoerder te vinden voor de aanbesteding van het busvervoer (i.v.m. een te hoge prijs), wat leidde tot een noodgedwongen verlenging van het contract met Connexxion tot eind 2026 – tegen hogere kosten voor de provincie en met minder aanbod.

Dan nog een ander voorbeeld: in de openbaar vervoerconcessie Zuid-Holland Noord, leidde de overgang van Arriva naar Qbuzz in 2024 tot chaos: vertragingen bij de levering van bussen, personeelstekorten en slechte reisinformatie. Dit resulteerde in massale rituitval en grote frustratie bij reizigers. Dergelijke problemen hebben niet alleen invloed op de korte termijn, maar ook op de lange termijn.

Zo zijn er nog een aantal voorbeelden te noemen van concessieovergangen (o.a. Twente, IJssel-Vecht en Friesland) waarbij het bereikbaarheidsniveau ernstig onder druk heeft gestaan voor langere periodes. Elke overgang legt in meer of mindere mate druk op het bereikbaarheidsniveau in de regio. Het is essentieel om dat zoveel mogelijk te beperken.

Conclusie

Deze voorbeelden en de eerder vermelde nadelige effecten van de huidige openbare aanbestedingssystematiek laten zien dat een succesvol aanbestedingsproces niet zomaar gegarandeerd is en dat provinciaal inbesteden, als extra instrument essentieel is voor decentrale ov-autoriteiten om de kwaliteit en stabiliteit van het openbaar vervoer te kunnen blijven waarborgen.

Wij steunen dan ook het initiatiefwetsvoorstel van Kamerleden De Hoop en Van Dijk, dat decentrale ov-autoriteiten de mogelijkheid biedt om een eigen ov-bedrijf op te richten en zo meer regie en stabiliteit te realiseren. Dit zou bijdragen aan een toekomstbestendig en betrouwbaarder openbaar vervoerssysteem.

Met vriendelijke groet,

Marijn van der Gaag
BESTUURDER FNV STREEKVERVOER