

From: 5.1.2.e <5.1.2.e@fnv.nl>
Date: Monday, October 27, 2025, 9:47 PM
To: "postbus@eerstekamer.nl" <postbus@eerstekamer.nl>
CC: 5.1.2.e <5.1.2.e@fnv.nl>
5.1.2.e <5.1.2.e@fnv.nl>
Subject: Aan de leden van de commissie I&W

Attachments:

Provinciaal inbesteden vervoersconcessies - brief aan Eerste Kamer.pdf

U ontvangt niet vaak e-mail van 5.1.2.e @fnv.nl. [Ontdek waarom dit belangrijk is](#)

Geachte leden van de commissie I&W, geachte leden der Eerste Kamer der Staten Generaal,

Morgen, dinsdag 28 oktober, behandelt de Eerste Kamer het wetsvoorstel *Provinciaal inbesteden vervoerconcessies* (De Hoop/Van Dijk). Namens FNV, en daarmee namens zowel reizigers als werknemers in het openbaar vervoer, vraag ik u om dit voorstel te steunen.

Meer keuzevrijheid voor provincies en regio's

De kern van het voorstel is eenvoudig: decentrale overheden krijgen de vrijheid om, waar nodig, openbaar vervoer zelf in te besteden. Het is geen verplichting, maar een extra mogelijkheid. Precies deze keuzevrijheid past bij het vertrouwen dat wij hebben in provincies en vervoerregio's om te bepalen wat het beste is voor hun inwoners.

Waarom dit belangrijk is

De bereikbaarheid van stad en platteland staat de afgelopen jaren onder druk. Commerciële prikkels leiden te vaak tot verschrping van de dienstregeling, rituitval en onzekerheid voor reizigers. Inbesteding biedt provincies de mogelijkheid om in te grijpen waar marktwerking structureel tekortschiet en waar de kansengelijkheid tussen regio's in gevaar komt.

De voordelen op een rij

- Minder wisselingen van concessies, en daarmee minder kinderziektes zoals rituitval, vertraagde levering van bussen of personeelstekorten.
- Meer grip op betrouwbaarheid en kwaliteit van de dienstregeling, zodat reizigers kunnen rekenen op voorspelbaar vervoer.
- Duurzamere samenwerking tussen overheid en vervoerder, met ruimte voor langetermijninvesteringen en innovatie.
- Minder korte termijnrijdsdruk: geen race naar de bodem, maar focus op kwaliteit, duurzaamheid en bereikbaarheid.

Een toekomstbestendig OV-systeem

Dit wetsvoorstel dwingt niemand tot inbesteding, maar geeft provincies de mogelijkheid in te grijpen waar dat nodig is. Het is daarmee een noodzakelijk instrument om te kunnen blijven zorgen voor een betrouwbaar, toekomstbestendig openbaar vervoersysteem. Een voorziening die cruciaal is voor gelijke kansen, klimaatdoelen en de leefbaarheid van alle regio's.

Wij hopen daarom van harte op de steun van u en uw partij voor dit wetsvoorstel.

Bijgaand vindt u onze geactualiseerde steunbrief eerder verstuurd aan de Tweede Kamer,

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

BESTUURDER FNV STREEKVERVOER



Gotlandstraat 2a, Postbus 313 , 7400 AH Deventer

T 5.1.2.e

M 5.1.2.e



T.a.v. Leden van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Postbus 20018

2500 EA den Haag

Nederland

Zal per mail worden gestuurd naar: postbus@eerstekamer.nl

Datum

13 juni 2025

Ons kenmerk

20251028/MVDG

Betreft / Onderwerp

**Wetsvoorstel provinciaal inbesteden
vervoersconcessie**

Doorkiesnummer

Email contactpersoon

5.1.2.e

@fnv.nl

Geachte leden van de Eerste Kamer der Staten-Generaal,

In navolging van ons advies van 09-05 aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal, willen wij ook aan u onze steun kenbaar maken voor het wetsvoorstel provinciaal inbesteden van de heren Van Dijk en De Hoop.

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.

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

Prijsdruk en de negatieve 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 – gevolgen voor de bereikbaarheid

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.

De voorgestelde wetswijziging betekent geenszins zomaar een systeemwijziging van openbaar aanbesteden naar inbesteden. Het betreft alleen een stok achter de deur; indien de kwaliteit langdurig achterblijft, kan provinciaal inbesteden worden ingezet om verdere verslechtering te voorkomen en een minimaal bereikbaarheidsniveau aan te houden.

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 – indien noodzakelijk. Dit zou moeten bijdragen aan een toekomstbestendig en betrouwbaarder openbaar vervoerssysteem.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

BESTUURDER FNV STREEKVERVOER