

Fusie Connexxion en Veolia

Aan de orde is het **spoeddebat** over de **voorgenomen fusie tussen Connexxion en Veolia**.

De **voorzitter**:

U weet dat er om 17.30 uur een algemeen overleg is gepland. Dat betekent dat wij dit debat rap gaan voeren en het kort en krachtig houden. Dat moet kunnen. Ik help u daarbij; u kent mij.

Ik heet de minister van harte welkom.

□

De heer **Bashir** (SP):

Voorzitter. De vervoersbedrijven Connexxion en Veolia mogen fuseren van de NMa. Dat is opmerkelijk, want de nieuwe Franse combinatie krijgt binnenkort zo'n 70% van het Nederlandse streekvervoer in handen. Binnenkort hebben wij naast deze nieuwe supergigant alleen nog maar Arriva, Qbuzz en Syntus. Het besluit van de NMa was zelfs voor Connexxion en Veolia een verrassing. Bij het Franse moederbedrijf van Veolia werd er namelijk rekening mee gehouden dat de nieuwe combinatie te groot voor de Nederlandse markt zou worden en dat het fusiebedrijf een aantal activiteiten in ons land zou moeten afstoten. Ik vraag de minister dan ook hoe zij dit nieuwe supermonopolie binnenkort wil aanduiden. Hoe kan zij nu verklaren dat de NMa deze fusie heeft goedgekeurd? Accepteert zij dit nieuwe "bijna-monopolie" door het nieuwe fusiebedrijf, een soort Microsoft voor het openbaar vervoer? Is dat haar ideaalbeeld van goed functionerende concurrentie? Met hoeveel bedrijven is er eigenlijk genoeg concurrentie? Bij vier busbedrijven? Drie? Of zelfs twee? Ik krijg graag opheldering.

Deze fusie is het zoveelste bewijs dat er een enorme verklontering plaatsvindt en er binnenkort nog maar twee of drie vervoersgiganten overblijven die de markt onderling verdelen. Ziet de minister dat als de toekomst voor zich? De SP-fractie is altijd tegen het vermarkten van het openbaar vervoer geweest. Mijn fractie wilde dan ook niet dat tweederde van de aandelen van Connexxion werd verkocht. Marktwerking zorgt namelijk niet voor meer efficiency, zo wees twee maanden geleden nog een rapport van Twynstra Gudde in opdracht van het kabinet uit. De SP stelt dan ook voor dat die tweederde van de aandelen van Connexxion worden teruggekocht. Als er zo meteen toch geen markt meer is, kan de overheid het net zo goed organiseren, toch? Ik krijg hierop graag een reactie van het kabinet.

Bij de verkoop van Connexxion heeft oud-minister Zalm aan de Kamer geschreven dat de regering filialisering wilde voorkomen. Daar neigt de situatie nu wel sterk naar. Connexxion wordt binnenkort niet alleen van Transdev, maar ook van Veolia. Of ziet de minister dat anders?

In een vorig spoeddebat met oud-minister Bos is gesproken over een aantal veto's dat de Staat heeft vastgelegd en kan uitoefenen, bijvoorbeeld als er grote investeringen worden gedaan. Toen had de minister in de verkoopcontracten uitgebreid aandacht besteed aan het feit dat de Nederlandse vervoersmarkt de kerntaak van Connexxion moest zijn. In hoeverre kan deze fusie als een nieuwe vooral naar het buitenland gerichte focus worden

gezien? Kan de Staat nu om deze of een andere reden de fusie met een veto blokkeren? Ik krijg hierover graag helderheid.

Wat ook vragen opwerpt, is dat in de overeenkomst die bij de verkoop is gesloten, afgesproken is dat Transdev alleen via Connexxion op aanbestedingen mag inschrijven. Dat zou betekenen dat Veolia binnenkort niet meer mee kan doen aan aanbestedingen. Klopt dit? Op deze manier zou Veolia middels een sterfhuisconstructie uit de markt verdwijnen, natuurlijk met gevolgen voor de werkgelegenheid. Van die werkgelegenheidsaspecten wil ik ook graag meer weten.

□

De heer **Verhoeven** (D66):

Voorzitter. Momenteel is er veel aandacht voor bedrijven in sectoren waar ooit een staatsmonopolie gold en die nu geregeld worden via een concessie, een aanbesteding of marktwerking. Zo ligt NS onder de loep, rept de Kamer over de postmarkt en is het ov in de grote steden punt van aandacht.

Steeds geeft de Kamer toe aan de reflex om in te grijpen, denkend dat zij de markt beter kent dan degenen die daarmee hun brood verdienen. Dat is niet verstandig. Vaak heeft de Kamer een eenzijdige blik. Meestal neemt de Kamer niet de nodige tijd. Soms verergeren problemen zelfs door overheidsbemoeienis. Ook hier en nu moeten wij ons afvragen wat onze rol is.

Er komt een fusie omdat twee mondiale spelers uit Frankrijk synergievoordelen zien. Dit betekent enerzijds dat mogelijk mensen op hoofdkantoren moeten verdwijnen, de door de SP zo geliefde managers. Anderzijds kan dit ook zorgen dat het ov goedkoper en efficiënter wordt, een door D66 nagestreefd doel, afgezien van het middel.

Want ook mijn fractie heeft zorgen. Immers, door de fusie vindt een forse marktconcentratie plaats. De nieuwe combinatie beslaat 50% tot 70% van de markt. Deze bandbreedte is verrassend. Mijn fractie wil graag weten wat het exacte percentage is.

Verder heb ik de volgende vragen. Wat zijn de gevolgen van de aanstaande marktconcentratie, in termen van werkgelegenheid, concurrentie en kwaliteit van het openbaar vervoer? Kan de minister de conclusie van de NMa toelichten en bevestigen dat zij gelooft dat er voldoende concurrentie overblijft? Eigenlijk zou ik rechtstreeks aan de minister willen vragen of zij wel of geen problemen heeft met de fusie.

Tot slot nog even iets over het openbaar vervoer in de G3. Mijn mondelinge vraag was niet doorgekomen, maar wel overgekomen. Ik mag er van de voorzitter nog een paar vragen over stellen. Graag een reactie van de minister op de uitlatingen van de Amsterdamse VVD-wethouder dat de bezuinigingen niet haalbaar zijn en dat aanbesteden onverstandig is. Klopt het dat de bezuiniging het schrappen van zes van de zestien tramlijnen betekent en 20 van de 44 buslijnen? Hoe reëel is het risico dat verplicht aanbesteden leidt tot oneerlijke concurrentie over de rug van het personeel en de reiziger?

Voordat wij de vervoersbedrijven de nek omdraaien vraag ik de minister om haar hoofd nog eens goed te breken en haar hersens te laten kraken. Over de zware bezuiniging, over het verplicht aanbesteden en over de lokale consequenties, voor reizigers en voor werknemers.

Verhoeven

De heer **Haverkamp** (CDA):

Met betrekking tot uw vraag aan de minister rondom het oordeel van de NMa heb ik een vraag. Bent u het met mijn fractie eens dat wij in principe een onafhankelijke scheidsrechter hebben ingesteld en dat wij ons moeten neerleggen bij het oordeel van die scheidsrechter? Zo nee, stel nu dat de minister zegt dat zij het eigenlijk niet eens is met de NMa. Vindt u dan dat wij tegen het oordeel van de NMa moeten handelen?

De heer **Verhoeven** (D66):

Bijna iedereen kijkt wel eens naar een voetbalwedstrijd. Iedereen weet dat daar ook een onafhankelijke scheidsrechter rondloopt. Iedereen weet hoezeer het oordeel van een onafhankelijke scheidsrechter soms in twijfel kan worden getrokken, soms terecht, soms niet terecht. Het zou niet goed zijn om altijd te zeggen dat het oordeel van de onafhankelijke scheidsrechter zonder meer goed is. In dit geval ben ik dus heel benieuwd naar de reactie van de minister. Mede op basis daarvan zullen wij kijken of wij de uitspraak van de NMa een goede uitspraak vinden.

De **voorzitter**:

Mijnheer Haverkamp, als neutraal voorzitter, wilt u nog iets zeggen?

De heer **Haverkamp** (CDA):

Het leuke van een scheidsrechter is natuurlijk, ongeacht wat u en ik van de wedstrijd vinden, dat het de mijnheer in het zwarte pak is die beslist of een doelpunt wel of niet wordt toegekend. Erkent u nog steeds dat de NMa onze scheidsrechter is?

De heer **Verhoeven** (D66):

Ja, de NMa is onze scheidsrechter, maar er zijn ook heel veel scheidsrechters die door de controleurs van de scheidsrechter op een gegeven moment op non-actief worden gesteld. Nu zeg ik niet dat de NMa op non-actief moet worden gesteld, maar elk oordeel van een scheidsrechter moet wij goed bekijken. Wij controleren in dat opzicht ook als Tweede Kamer het oordeel van de minister over de NMa.

De heer **Aptroot** (VVD):

Zal de heer Verhoeven dan voortaan als een Kamerlid of een fractie wat naders wil weten of twijfels heeft over de uitspraak van een gewone rechter niet meteen beginnen te roepen: dat mag niet? Zal D66 dan consequent zeggen dat je dit ook ter discussie kunt stellen?

De heer **Verhoeven** (D66):

Nu gaan wij weer rechters met toezichthouders vergelijken en door de overheid ingestelde controleorganen vergelijken met buiten de politiek staande juristen. Ik geloof niet dat dat een goede vergelijking is, mijnheer Aptroot. Aan uw glimlach zag ik dat u dat eigenlijk zelf ook wel wist.

De **voorzitter**:

De glimlach van de heer Aptroot ... Persoonlijk feit.

De heer **Aptroot** (VVD):

Ik glimlach altijd naar collega's, alle 149.

De heer **Verhoeven** (D66):

Dat is bekend, mijnheer Aptroot!

De heer **Aptroot** (VVD):

Ik vind het wel een goede vergelijking. Ook hierbij wordt namelijk een onafhankelijk oordeel gegeven. Ik vind dat D66 consequent moet zijn. In alle andere situaties roept D66 altijd dat de Kamer zich er niet mee mag bemoeien, maar nu mag een onafhankelijk oordeel – in dit geval is de NMa de rechter – opeens wel ter discussie worden gesteld. Ik vind dat prima, maar ik hoop dat de heer Verhoeven voortaan ook kritisch blijft.

De **voorzitter**:

Zullen we de discussie sluiten?

De heer **Verhoeven** (D66):

Contextueel wil ik er nog iets over zeggen, voorzitter. U zegt geen nee en daarom begin ik. Bij de behandeling van de begroting van ELI, bij het onderwerp Economische Zaken, hebben wij gesproken over de toezichthouders en over de mogelijkheid om toezichthouders, waaronder de NMa, te laten fuseren. Onaantastbaar is de NMa dus sowieso niet als het gaat om de organisatorische kant van de zaak. Dat betekent automatisch dat over de inhoudelijke uitspraken van de NMa ook gediscussieerd kan worden.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks):

Voorzitter. Met de dreigende fusie van de moederbedrijven van de twee grootste spelers in ons openbaar vervoer wordt deze niet of nauwelijks functionerende markt verder verzwakt. Het lijkt mij toch niet dat dit de bedoeling is van de minister. Ik wil niet op de stoel van de NMa gaan zitten – daarover werd zonet ook al even gesproken – maar ik heb mijn wenkbrauwen wel even fors gefronst bij de conclusie van de NMa dat er ondanks deze fusie voldoende concurrentie op de vervoersmarkt blijft. Het zal de NMa toch niet ontgaan zijn dat er al concessies op de markt zijn gezet waarop niemand bood. Dat lijkt mij niet echt een teken van een goed functionerende markt.

De NMa zegt dat een fusie niet verboden is; zij zegt niet dat het moet. Daar gaan wij namelijk zelf over. Bij de verkoop indertijd heeft de Nederlandse Staat in de aandeelhoudersovereenkomst namelijk een fusiebeding laten opnemen, zeg maar een vetorecht, om de zelfstandigheid van Connexxion te waarborgen. Toen minister Zalm in 2006 een meerderheid van onze aandelen Connexxion verkocht, had hij beslist geen fusie voor ogen, integendeel. Hij schreef de Kamer op 10 juli 2006 – ik heb de brief meegenomen – het volgende: "Een filialisering als gevolg van de verkoop past daar wat mij betreft niet in." Toch is dat precies wat er nu dreigt te gebeuren. Connexxion wordt onderdeel van een veel groter bedrijf; filialisering dus. Wie wordt daar beter van, is mijn eerste vraag aan de minister. Waarom wijkt de minister af van die lijn van oud-minister Zalm? Kan de huidige minister bevestigen dat een dergelijk vetorecht om een fusie te voorkomen bestaat?

In diezelfde aandeelhoudersovereenkomst is ook een anticoncurrentieclausule opgenomen. Die behelst dat Transdev, mocht deze onderneming op de Nederlandse markt willen uitbreiden, dat moet doen via Connexxion. Stel nu dat Transdev dadelijk fuseert met Veolia. Dat zou in feite betekenen dat het nieuwe Transdev/Veolia alleen via Connexxion zijn marktaandeel zal kunnen uitbreiden en niet via Veolia. Dat zou op den duur vrij dramatisch zijn

Van Gent

voor de positie van Veolia, lijkt mij. Ik vraag de minister of zij dat gevaar ook ziet.

Nog zo'n akkefietje. Als de fusie doorgaat is Veolia een zusje van Connexxion. Volgens de regels mogen die nooit allebei bieden op één concessie. Heeft de minister de consequenties daarvan onderzocht? De warme belangstelling van Franse en Duitse staatsbedrijven en voormalige staatsbedrijven voor de Nederlandse vervoersmarkt, baart mijn fractie des te meer zorgen met het oog op de aanstaande uitverkoop van het stadsvervoer in de grote steden. Kan de minister zich iets voorstellen bij mijn zorg dat deze bedrijven zich koste wat kost willen invechten in deze markten, waardoor relatief arme bedrijven als HTM, RET of GVB straks geen schijn van kans maken? VVD-wethouder Wiebes in Amsterdam zegt nu al dat dan tramlijnen eraan gaan.

De openbaarvervoersmarkt: een fopmarkt met veel te weinig spelers om tot fatsoenlijke marktwerking te komen. Dat gaan wij hier vandaag niet oplossen, maar door nog minder spelers op deze beroerd functionerende markt toe te laten, wordt het zeker niet beter.

Laat de minister daarom een stokje voor deze fusie steken en haar veto hierover uitspreken. Ik hoor graag van de minister wiens belang ermee gediend zou zijn om deze fusie wel toe te staan. Dit lijkt mij toch niet in het openbaar belang. Daarop zou ik graag een reactie willen.

□

De heer **De Jong** (PVV):

Voorzitter. Vandaag spreken we over de mogelijke fusie tussen Connexxion en Veolia. De NMa heeft inmiddels toestemming gegeven voor de fusie. Ik heb het NMa-rapport bekeken. Daarin valt mij een aantal zaken op. Het valt mij op dat de NMa ervan uitgaat dat zowel het marktaandeel qua omzet als het aantal concessies in 2011 en 2012 zal afnemen. Wat is de verklaring daarvoor? Verkrijgt het bedrijf door deze fusie niet juist een sterke machtspositie op de vervoersmarkt? Wat betekent dit voor de kansen van RET, HTM en GVB om de concessie te bemachtigen? Deze concessies zijn naar mijn weten niet meegenomen in de berekeningen van de NMa. Klopt dat? Zo ja, waarom is dat het geval? Dit zijn toch erg belangrijke concessies binnen de vervoersmarkt?

Ik maak mij ook zorgen over het personeel van de vervoersbedrijven. Het NMa-rapport geeft daar geen duidelijkheid over, maar het zou voor de medewerkers van Connexxion en Veolia wel erg prettig zijn als zij daarover vandaag van de minister uitsluitel krijgen. Wat is de impact van deze fusie voor de medewerkers?

Wat de PVV betreft, gaat het in de vervoersmarkt om het leveren van een dienst. Daarin draait het niet alleen om winstmaximalisatie, maar dient de reiziger voorop te staan. De vakbonden suggereren namelijk dat met name bij Veolia dit niet het geval is en dat zij zich primair op winst richten, wat zou kunnen leiden tot hogere tarieven en een slechtere kwaliteit voor bus-, trein- en taxivervoer. Hoe denkt de minister hierover? Wat zal de reiziger merken van deze fusie in positieve en in negatieve zin?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA):

Wat is de impact van deze ontwikkeling op het voorname van de PVV om marktwerking bij de G3 door te drammen?

De heer **De Jong** (PVV):

Ik heb zojuist allerlei kritische vragen gesteld. Er is over dit onderwerp geen brief naar de Kamer gestuurd. Daarom wacht ik het antwoord van de minister af alvorens ik met allerlei conclusies kom.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA):

Ik constateer dat de heer De Jong een beetje om de hete brij heen draait. Hij ziet dat de markt verslechtert, maar toch wil hij de grote drie steden marktwerking opleggen. Twijfelt hij inmiddels aan deze beslissing, nu hij deze ontwikkeling ziet?

De heer **De Jong** (PVV):

Wij zijn altijd kritisch geweest. Ook ten aanzien van dit onderwerp zijn wij in ieder geval oplettend en kritisch. Wij willen zien welke impact deze fusie zou kunnen hebben. Daarom heb ik zojuist allerlei vragen gesteld, waarop ik een antwoord van de minister wil hebben.

□

De heer **Haverkamp** (CDA):

Voorzitter. Wij spreken tijdens dit spoeddebat, op 1 februari 2011, over de fusie tussen Veolia en Connexxion, die aangekondigd werd op 25 juli 2009. Hiermee is het vooroordeel, dat de Tweede Kamer slechts reageert op de krant van gisteren, ontkracht. De vraag dringt zich wel op of het onderwerp dat wij vandaag bespreken zich leent voor een spoeddebat of dat we er beter op een andere manier aandacht aan hadden kunnen besteden. Ik kom hierop terug aan het eind van mijn betoog.

Ook bij mijn fractie werden de wenkbrouwen gefronst toen wij zagen dat er straks een partij actief is op de Nederlandse streekvervoersmarkt met een marktaandeel van 70%. Het verbaasde ons niets dat de NMa aankondigde een onderzoek te gaan doen. Voor zover er binnen mijn fractie weddenschappen afgesloten worden over uitspraken van de NMa, kan ik wel zeggen dat wij verrast waren over de constatering dat ondanks het marktaandeel van 70% er geen sprake zou zijn van marktdominantie en er nog voldoende concurrentie mogelijk was. Nadere bestudering van de uitspraak leerde dat de NMa mede tot deze conclusie is gekomen doordat het gaat om een aanbestedingsmarkt, waarin je alleen via zeer gedetailleerde concessies en openbare aanbestedingen een opdracht mag gunnen.

Wij vragen ons oprecht af welke rol de Tweede Kamer vandaag heeft te spelen in het fusieproces tussen Connexxion en Veolia. In dit huis zijn met overgrote meerderheid de wetten vastgesteld waarlangs het openbaar vervoer in Nederland geregeld is. Ook hebben wij in gemeenschappelijkheid Europese richtlijnen geïmplementeerd, waarmee wij de spelregels hebben vastgesteld rondom marktwerking en marktordening. Namens ons ziet de NMa vervolgens toe op naleving van deze spelregels. Mochten er partijen zijn die met terugwerkende kracht spijt hebben van het vaststellen van die regels, dan had een initiatiefwetsvoorstel meer voor de hand gelegen dan het aanvragen van een spoeddebat.

Ten slotte moet mij van het hart dat mijn fractie er de voorkeur aan had gegeven dat deze zaak in bijvoorbeeld een algemeen overleg was besproken, zodat de plenaire zaal was ontlast voor wetgeving. Als Tweede Kamer zijn we immers ingehuurd om de regering te controleren en

Haverkamp

wetten goed dan wel af te keuren, niet om het werk van de NMa over te doen.

Mevrouw Van Gent (GroenLinks):

Dat is lekker makkelijk van de heer Haverkamp. Hij heeft heel veel vragen en vervolgens gaat hij duiken. Maar zo leer je natuurlijk niet zwemmen. Dan moet je ook doorpakken. Bij de verkoop van de aandelen van Connexxion is indertijd als fusiebeding een vetorecht opgenomen om de zelfstandigheid van Connexxion te waarborgen. Dat betekent ook dat de Kamer en het kabinet nog wel degelijk een vinger in de pap hebben. Ik heb zelfs uit een brief van oud-minister Zalm geciteerd. Ik ben wel benieuwd naar de visie van de heer Haverkamp daarop.

De heer Haverkamp (CDA):

Wij staan hier in de plenaire zaal te spreken met de minister van I en M. In de afgelopen week was er in de Kamer ook een debat over staatsdeelname. Uitgebreid is in de vaste commissie voor Financiën gesproken over de vraag of het verstandig is om Connexxion te verkopen, en over de bonussen van bepaalde bestuurders die vervolgens hun eigen busmaatschappij beginnen. Dat is allemaal uitgebreid gewisseld. Daarover heeft de Kamer steeds in meerderheid gezegd: ja, wij vinden dat verstandig. De vraag die nu wat mij betreft voorligt, is: is met de voorgenomen fusie de marktwerking op de streekvervoersmarkt, waarvoor indirect deze minister voor verantwoordelijk is, verstoord? Ik zeg in alle eerlijkheid dat de CDA-fractie niet de kennis heeft om die vraag volledig te doorgronden. Daarvoor hebben wij ook de NMa ingehuurd. Net als mijn collega van de PVV heb ik het NMa-rapport bestudeerd. De vraagtekens die ik in eerste instantie had en heb geuit – 70% is wel heel veel – zijn weggenomen door de zorgvuldige analyse van de NMa. Wij hadden dus onze vragen, maar wij zijn niet gaan duiken. Wij zijn gaan lezen en na het lezen kwamen wij tot een duidelijke conclusie.

Mevrouw Van Gent (GroenLinks):

Ik vind politiek altijd heel interessant. Natuurlijk moet je vragen stellen, maar het is handig als er dan ook antwoorden komen. Die heb ik nog niet gehoord. De NMa zegt dat een fusie niet verboden is, maar zij zegt ook niet dat het moet. Vervolgens heeft de heer Haverkamp grote twijfels over het feit dat het concern 70% in handen krijgt in Nederland – dat heeft hij zelf gezegd – en is er een fusiebeding opgenomen bij de verkoop van Connexxion. Wij gaan er dus wel degelijk over, vandaar mijn vraag aan de heer Haverkamp: heeft hij alleen procedurele vragen of heeft het CDA ook een mening over deze kwestie? Geldt het indertijd opgenomen fusiebeding in de brief uit 2006 van de toenmalige minister Zalm nog steeds voor de CDA-fractie, of is dat in het ronde archief verdwenen?

De heer Haverkamp (CDA):

Het fusiebeding geldt wat ons betreft nog steeds, maar wij vinden niet dat het op dit moment ingeroepen moet worden. En met betrekking tot de marktwerking heb ik gezegd dat wij vragen hadden. Vervolgens is de NMa aan het werk gegaan. De NMa heeft een rapport afgeleverd, waaruit blijkt dat van marktverstoring geen sprake is. Wij zijn dat rapport nog eens gaan lezen omdat wij in eerste instantie vragen hadden bij die 70%. Nu blijkt dat het om een aanbestedingsmacht gaat. Mevrouw Van Gent zei het al: men hoeft niet te fuseren. Dat geldt voor een ge-

middelde provincie ook. Zij hoeft niet te aan te besteden. De provincie schrijft de specificaties op waarvan zij vindt dat een eventuele dienstverlener eraan moet voldoen, en daar kan iemand op bieden. Het wordt niemand verboden om erop te bieden. Wat dat betreft hebben wij dus vrouwen in het oordeel van de NMa.

□

Mevrouw Dijkma (PvdA):

Voorzitter. Mijn fractie heeft grote zorgen over de huidige ontwikkelingen op de openbaarvervoersmarkt. Marktwerking zou ervoor moeten zorgen dat het vervoer goedkoper wordt, dat de kwaliteit verbetert en dat er meer te kiezen valt. In de praktijk zien we helaas een omgekeerde beweging, zoals onlangs nog in Noord-Holland. Daar was maar één inschrijver op een bieding. Die heeft voor 25% meer kosten uiteindelijk minder uren aangeboden. Dat is natuurlijk geen ontwikkeling die wij toejuichen. Wij hebben dan ook grote twijfels, zo niet sterke aarzelingen, over de voorgenomen fusie. Wij zijn er eigenlijk gewoon tegen, om het maar duidelijk te zeggen.

Wij hebben ook de NMa-beoordeling gelezen en wij komen tot wat andere vragen. Waarop is de veronderstelling gebaseerd dat een net nieuwe toetredster een groot concurrentievermogen heeft? Waarop is de verwachting gebaseerd dat er nog meer nieuwe toetreders komen? Wat betekent die fusie voor de banen van de chauffeurs die bij Veolia en Connexxion werken? Mijn fractie concludeert dat de marktwerking op deze manier ernstig verzwakt raakt, terwijl de regering ondertussen gewoon doorgaat met doordrammen over marktwerking in de G3 en zware bezuinigingen aankondigt op het openbaar vervoer. Helaas moeten we vaststellen dat de uitgestoken hand waarmee de regering graag schermt, voor het openbaar vervoer, de chauffeurs en de reizigers eerder een klap in het gezicht is.

Daarom wil mijn fractie vandaag van de minister horen dat zij haar positie gebruikt om die fusie tegen te gaan. Ik wil ook graag weten welke rol de minister als aandeelhouder van Connexxion gespeeld heeft. Een derde van de aandelen is immers in handen van de staat, dus zij zal erbij betrokken zijn geweest. Ik wil weten welke positie zij in die discussie heeft ingenomen. Ik wil graag vandaag horen dat de minister deze fusie een heel slecht idee vindt.

De heer Verhoeven (D66):

Mevrouw Dijkma zei dat de marktwerking verzwakt wordt. Dat bracht me een beetje in verwarring. Het eerste deel van haar betoog leek erop uit te draaien dat zij helemaal geen marktwerking wilde, maar later sprak zij over verzwakte marktwerking. Kan zij verduidelijken wat zij precies wil op deze openbaarvervoersmarkt? Zij lijkt nu een beetje op twee benen te hinken, en dat is geen hinken, maar lopen.

Mevrouw Dijkma (PvdA):

Het is glashelder. Marktwerking is voor ons geen geloofsartikel. Wij zijn er echter ook niet op voorhand op tegen. Als het kan leiden tot lagere kosten voor de overheid en de reiziger en tot betere kwaliteit en meer keuze – dat was in de regio in het verleden noodzakelijk – dan zijn we voor. Om andere redenen zijn we al jarenlang een verklaard en fel tegenstander van het doordrammen van marktwerking in de G3. Daar is de zaak namelijk veel complexer omdat je niet alleen bussen, maar ook rail

Dijksma

hebt. Wij vinden dat dat eigendom van de overheid moet blijven. Het wordt een puinhoop als je dat doorzet. Bovendien is er in de grote drie steden inmiddels marktconform gewerkt. Dat is eigenlijk het belangrijkste punt. Met de bezuinigingen die nu op de bedrijven zullen afkomen, wordt verondersteld dat er nog heel veel te halen is. De realiteit is echter dat dit niet het geval zal zijn. Dit kabinet gaat ervoor zorgen dat er lijnen worden geschrapt en er minder bussen gaan rijden. Daar zijn wij tegen.

De heer **Verhoeven** (D66):

Dus mevrouw Dijksma kijkt er niet dogmatisch maar praktisch naar. Per geval bekijkt zij hoe het uitpakt. In dit geval is er dus twijfel bij de PvdA-fractie over de gevolgen van deze vorm van marktwerking.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA):

Ja. Onze fractie is tegen deze fusie omdat wij op dit moment al zien dat de marktwerking in de regio's moeizamer verloopt. Ik noemde het voorbeeld van Noord-Holland. Als je merkt dat er steeds minder aanbieders komen en de prijs daardoor wordt opgedreven en de geboden kwaliteit naar beneden gaat, dan ben je stom bezig. Daar moeten we mee stoppen.

□

De heer **Aptroot** (VVD):

Voorzitter. De VVD is voor marktwerking. We zijn blij dat er in een groot deel van het land marktwerking is. Dat heeft veel voordelen gebracht. Als je de fusie tussen Connexxion en Veolia aangekondigd ziet, is dat toch wel even schrikken. Dan staat er wel een bedrijf met een heel groot marktaandeel. Wij vinden dat we toch op het oordeel van de NMa moeten afgaan. Zij zegt dat dit kan. Wat ons betreft kan het des te meer omdat de markt groter wordt en het aantal aanbieders zal toenemen. Op enkele plaatsen in Nederland hebben we nog geen marktwerking. Daar hebben we die enge monopolistische bedrijven. De NS gaat over het hoofdspoor, de High Speed Alliance gaat over de hogesnelheidstreinen – dat gaat allemaal niet zo geweldig – en dan heb je nog de drie gemeentelijke vervoersbedrijven.

Hoe staat het met de voorbereidingen om af te dwingen dat de markt groter wordt en we er tenminste drie aanbieders bij krijgen, GVB, HTM en RET, doordat de drie grote steden moeten aanbesteden? Dat staat overigens al lang in de wet. Gaat de minister de NMa vragen om deze markt in de toekomst te volgen, zoals we heel veel markten moeten volgen? In de detailhandel zijn namelijk ook branches met bedrijven met een marktaandeel van 50% tot 60%.

De heer **Bashir** (SP):

Ik ben ontzettend verbaasd, want ik weet niet wat ik hoor. De VVD, de partij voor marktwerking, vindt het blijkbaar goed dat er straks maar één partij in de markt komt die 70% daarvan in handen krijgt. Is dat nu het model waar de VVD voor staat?

De heer **Aptroot** (VVD):

Nee. Ik begrijp dat u verbaasd bent. U weet niet wat u hoort. Ik ga het u nog een keer proberen uit te leggen, zodat u het wel weet. Wij zeggen dat de markt veel groter wordt omdat de drie grote steden – dat is een heel aanzienlijk deel van de markt – erbij komen, waardoor er bij

na een verdubbeling van de markt komt. Bovendien komen er drie aanbieders bij. Het aardige is dat straks het GVB niet alleen kan gaan voor de concessie in Amsterdam, maar ook voor die in Rotterdam, Utrecht of waar dan ook. We krijgen dus een veel grotere markt, waardoor het aandeel van Connexxion/Veolia enorm daalt. Bovendien krijgen we drie stevige aanbieders die op alle concessies kunnen inschrijven. Wat wij willen, en wat u toch ook zou moeten willen, is dat er gevochten wordt om de klant en dat we zo goed en zo veel mogelijk openbaar vervoer voor een scherpe prijs krijgen.

De heer **Bashir** (SP):

De SP-fractie is tegen marktwerking, maar waar zij helemaal tegen is, is dat er een monopolist binnen de marktwerking ontstaat. Dat is nu het geval. Nu gaat er namelijk één partij voor 70% de markt beheersen. Denkt de heer Aptroot dat als straks de drie grote steden moeten aanbesteden, die partijen in staat zijn om elders te gaan winnen? Volgens mij kunnen juist de bedrijven die nu de markt beheersen de aanbestedingen winnen, omdat ze juist zo laag onder de marktprijs inschrijven omdat ze zo'n groot bedrijf achter zich hebben. Dat is niet het geval bij de drie grote steden. Ik snap helemaal niet hoe de VVD dit allemaal goed kan vinden.

De heer **Aptroot** (VVD):

Ik geloof helemaal niet wat de SP nu beweert, dat een groot bedrijf per definitie gunstiger kan zijn in de aanbesteding. Maar ik kom dan ook uit het midden- en kleinbedrijf. Juist de kleine bedrijven, met innovatie en dergelijke, winnen vaak de strijd. Die kunnen dat beter. Ik ben het wel met de heer Bashir eens dat het heel gevaarlijk is als je een monopolie krijgt, zoals de NS op het spoor of de drie gemeentebedrijven in de grote steden.

□

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Voorzitter. Toen ik naar de Kamer geroepen werd, moest ik even nadenken over de vraag wat mijn rol zou zijn in dit onderwerp. Enerzijds gaat het immers over de NMa en anderzijds over de aandelenverkoop Connexxion. Maar het is goed om hier te zijn om nogmaals aan te geven wat wat mij betreft de positie van de verschillende partijen in de markt is.

Een vraag die bij veel Kamerleden terugkomt, is hoe het precies met de markt zit. Door diverse partijen is gekeken of deze fusie markttechnisch kan. In eerste instantie doet de Europese Commissie dat. Zij kijkt of dit tot de mogelijkheden behoort. Ook de NMa vroeg zich af of dit kan. Zij heeft er daarom specifiek onderzoek naar laten doen. Zij heeft, zoals de Kamerleden hebben kunnen lezen, uiteindelijk geconcludeerd dat er voldoende markt is overgebleven. Naast Connexxion en Veolia zijn er nog Qbuzz en Syntus en de drie stadsvervoersbedrijven, die de markt op komen. Je ziet ook bij aanbestedingen steeds meer nieuwe spelers op de markt, zoals T-Systems Australia en Egged Israel. Er komen diverse partijen die het interessant vinden om die markt op te gaan. Wat dat betreft, heb ik er vertrouwen in dat er nog markt is en dat geen sprake is van een monopoliepositie. De NMa heeft ook geconstateerd dat er geen sprake is van een monopoliepositie. Bij elke aanbesteding zie je dat de markt openstaat. Je ziet ook dat bijvoorbeeld jaarlijks 7 van de 30 concessies wisselen. Er gebeurt dus echt wat in die markt. Straks komen

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

de G3 nog op de markt. De PVV stelde hier onder andere een vraag naar. Nu is dit nog niet meegenomen door de NMa, maar uiteindelijk wordt de markt daarmee nog wat groter.

Er was twijfel of er voldoende geboden werd op de concessies. Bij bijna alle concessie-inschrijvingen zijn er echter twee of meer aanbieders. Het klopt dat er een keer geen aanbieder was, namelijk bij de Waddeneilanden. In tweede instantie was die er echter wel, maar bij de Waddeneilanden betreft het dan ook een heel specifieke aanbesteding. In het merendeel van de gevallen zijn er echter twee of meer biedingen bij zo'n concessie-inschrijving.

Mevrouw Dijkema (PvdA):

Hier wreekt zich dat ik daar een ander beeld van heb. Bij de twaalf concessies die sinds 2009 zijn verleend, heeft zich, zoals ik heb begrepen, in vier gevallen maar één bedrijf ingeschreven en in nog drie gevallen waren er maar twee inschrijvers. Is de minister bereid om deze feiten aan de Kamer te laten weten? Ik wil namelijk precies weten hoe dit in de laatste jaren, vanaf 2008, gegaan is.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Dat is prima. Mijn informatie is namelijk dat het er altijd twee of meer geweest zijn. Als wij daarover van mening verschillen, lijkt het mij het goed om de feiten op tafel te krijgen.

Een aantal Kamerleden heeft gevraagd wat dit uiteindelijk voor de medewerkers van die bedrijven betekent. Wij hebben er al een discussie gevoerd over wel of geen markt en wel of geen monopolie. Stel dat dit wel goed zou zijn, wat betekent dit dan voor de medewerkers? Direct bij de concessie betrokken personeel geniet rechtsbescherming. Wat dat betreft, is er dus gewoon zekerheid. Dat staat in het Burgerlijk Wetboek, maar voor de overgang bij concessieverlening wordt ov-betrokken personeel beschermd in de Wet personenvervoer. Er bestaat dus gewoon rechtsbescherming voor de direct bij de concessie betrokken personeelsleden.

Natuurlijk is het altijd spannend om een andere baas te hebben en een andere titel of naam te dragen. Wij weten echter nog niet of er uiteindelijk gekozen wordt voor één bedrijf of dat de bedrijven wel fuseren maar als verschillende bedrijven blijven voortbestaan onder verschillende namen. Dit is ook van belang voor de discussie over de financiën. Ik neem even de stukken erbij. Er zijn in dit verband namelijk een paar vragen aan mij gesteld die eigenlijk op het terrein van de minister van Financiën liggen. Ik zal proberen om die zo goed mogelijk voor hem te beantwoorden. In die gevallen waarin mij dit niet lukt, zorg ik ervoor dat hij die via mij zal beantwoorden. Er is een paar keer gevraagd naar de rol die het Rijk speelde bij de verkoop van Connexxion in het verleden, maar ook nu bij het veto op de fusie. Allereerst werd gevraagd of de Staat Connexxion terug kan kopen. In de overeenkomst over de verkoop van Connexxion zijn voor de Staat geen opties opgenomen om de verkochte aandelen Transdev BNG weer terug te kopen. Dat is ook niet in lijn met het besluit van destijds om Connexxion te privatiseren. De Kamer is daar in de brief van 24 mei 2006 over geïnformeerd. In 2007 heeft de Kamer ook ingestemd met de privatisering van Connexxion. Ik heb van de minister van Financiën nog niet begrepen dat hij iets anders zou willen. Hij zal nog een standpunt innemen over een derde deel van de aandelen dat nog over is. Ik kan daar geen uitspraken over doen. In ieder geval heeft het voor het ministe-

rie van Financiën bij de fusie tussen Veolia en Transdev geen rol gespeeld dat het nog een derde van de aandelen in bezit heeft.

Mevrouw Van Gent refereert aan de fusie van Connexxion en vraagt wat die betekent voor Veolia en Transdev. Kan Veolia zelf ook meedoen aan de aanbestedingen? De heer Bashir vroeg ook daarnaar. Zoals ik het begrepen heb, hangt het er heel erg vanaf hoe het bedrijf zich zal profileren, dus of het één bedrijf wordt of meerdere aparte bedrijven. Ik begrijp dat Veolia gewoon kan meedoen aan aanbestedingen. Het gaat om een fusie tussen Veolia en Transdev. Connexxion is als dochter van Transdev geen specifieke speler in de fusie tussen Veolia en Transdev. Dat wilde ik opmerken op het terrein van mijn collega. Als daar nog meer vragen over zijn, bekijk ik of ik die kan doorgeleiden.

De heer Bashir (SP):

Toen twee derde deel van de aandelen van Connexxion werd verkocht, is er ook een overeenkomst gesloten tussen de Nederlandse Staat en Transdev, de nieuwe eigenaar van Connexxion. Daarin zijn een aantal afspraken gemaakt, bijvoorbeeld over filialisering en het veto dat de Nederlandse Staat kan uitspreken over investeringen in het buitenland en andere zaken. Mijn puur technische vraag luidt daarom als volgt. Kunnen wij een van die mogelijkheden aanwenden om de fusie te voorkomen?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Dat kunnen wij volgens mij niet, omdat er geen sprake is van een vraagstuk op dat terrein. Er is ook afgesproken dat in 2012 wordt gesproken over de rest van de aandelen, het derde deel dat nog in bezit is. Volgens mij is er geen sprake van filialisering bij Connexxion, maar is het een volwaardige dochter van de partijen die nu fuseren. Connexxion heeft ook een eigen presentatie en een Franse aandeelhouder. Het is dus niet aan de orde. Als minister moet ik alleen maar ingrijpen als ik problemen zie in het reizigersvervoer. Daar kom ik nu op.

Is de reiziger slechter af door een markt met een aantal grote partijen? Diezelfde zorg bestaat bij verzekeraars in de zorgsector. Er is geen enkel bewijs dat de reiziger hierdoor slechter af zou zijn. Het rapport van Twynstra Gudde werd even door de heer Bashir aangehaald. Daarin is aangegeven dat de aanbestedingen en de markt de afgelopen periode juist hebben geleid tot meer efficiency en meer kwaliteit. Hij gebruikte het rapport precies andersom, maar als hij het goed leest, weet hij dat er door de aanbestedingen meer efficiency en meer kwaliteit zijn gekomen. Het hebben van een markt werkt volgens mij dus goed uit voor de reiziger. Deze specifieke fusie moet in principe geen effect hebben op de reiziger, want het gaat gewoon om een fusie. Wat een bedrijf daarna doet, kan echter positief uitwerken voor de reiziger als de dingen slimmer worden aangepakt en slimmer worden georganiseerd.

De heer Bashir (SP):

De minister heeft het over de reiziger. Ik wil het over de reiziger én het personeel hebben, ook op de lange termijn en niet alleen nu bij de overgang. Bij het veto dat de Nederlandse Staat kan uitoefenen, moeten wij het niet hebben over "volgens mij wel" of "volgens mij niet". Ik wil puur feitelijk het volgende weten. Kan de Nederlandse Staat een veto uitspreken, omdat er sprake is van filialisering, het verschuiven van de focus naar het buitenland of

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

iets anders, om te voorkomen dat de fusie zal plaatsvinden?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:
Volgens mij is er geen sprake van filialisering. Dat zei ik net ook al. De NMa geeft aan of er een markt is. Zij geeft onomwonden aan dat de markt niet geschaad wordt door de fusie. Wij zouden een veto kunnen uitspreken over majeure investeringen, een wijziging van de statuten of een wijziging van het beloningsbeleid, maar niet over deze fusie.

Mevrouw Van Gent (GroenLinks):
De minister begint over de "Reizigers", met hoofdletter R. Dat vind ik ook van groot belang, maar ik wil eerst nog iets anders met haar doornemen. Het betreft de familie-verhoudingen: de dochters, de zusters en dergelijke. Het gaat mij om de fusie. Ik wil van de minister het volgende weten over de brief van 10 juli 2006. Daarin staan behartigenswaardige woorden van toenmalig minister Zalm over de aandelenverkoop van Connexxion. Mag ik aannemen dat de inhoud van die brief nog steeds geldig is? Het betrof namelijk de voorwaarden voor de aandelenverkoop. Mag ik aannemen dat die in 2011 niet opeens totaal zijn veranderd?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:
Die brief ligt hier voor me. Er staat: een filialisering als gevolg van de verkoop past daar niet in. U hebt dat ook voorgelezen. Ik geef aan dat er geen sprake is van filialisering. Connexxion had een Franse meerderheidsaandeelhouder en heeft die nog steeds.

Mevrouw Van Gent (GroenLinks):
Dan blijft dat Connexxion een onderdeel wordt van een veel groter bedrijf. Daarop wil ik graag een reactie. Verder wil ik, wellicht via de minister van Financiën, schriftelijk inzicht krijgen hoe het precies zit. Ik vind namelijk het antwoord van de minister nog niet heel duidelijk. Ik neem haar dat nu nog niet kwalijk, maar ik wil graag schriftelijk nader worden geïnformeerd hoe het precies zit, ook met die interessante familierelaties en dergelijke. Ik ben namelijk nog niet overtuigd. Kan de minister mij dat toezeggen?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:
Ik kan altijd toezeggen dat u zaken op schrift krijgt. Ik hoopte heel duidelijk tegenover u te zijn, maar ik wil ervoor zorgen dat wat betreft hetgeen toen is afgesproken en de voorliggende fusie in een brief een link wordt gelegd waarom wij van mening zijn dat er in dit geval geen sprake is van filialisering en wij dus geen reden zien om een veto over deze fusie uit te spreken.

Mevrouw Van Gent (GroenLinks):
Volgende week moeten wij waarschijnlijk stemmen over deze kwestie. Ik heb zo'n vermoeden dat er moties worden ingediend. Kan ik voor de stemming deze informatie krijgen?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:
Dat lijkt mij geen probleem.
Voorzitter. Ik ben ingegaan op de markt, waarvan ik denk dat er gewoon een markt is. Ik ben ingegaan op de medewerkers en hun rechtspositie. Ik ben ingegaan op de reizigers en het feit dat de fusie in principe voor de reizi-

gers niets zou moeten veranderen. Als laatste wil ik de G3 bespreken.

De heer Verhoeven (D66):
De minister noemt een aantal cijfers en een wat abstracte theorie over de ov-markt. Ik hoorde dat de heer Aprotroot ook al doen. Tegenover die abstracte theorie staan natuurlijk de lokale praktijk en de situatie op de werkvloer. Het gaat over het personeel en de reizigers. Hoe ver gaat de rechtsbescherming waarover de minister net sprak, voor het personeel van een eventueel overgenomen bedrijf? Hoe is dat na afloop van een bepaalde periode, van een bepaalde concessietijd? Hoe staat het met de arbeidsvoorwaarden? Het is misschien wel geregeld dat het personeel in dienst kan blijven, maar dat wil nog niet zeggen dat er niet, zoals bijvoorbeeld op de postmarkt is gebeurd, over de rug van het personeel bepaalde dingen veranderen om te kunnen concurreren.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:
Zoals dat altijd zo is bij fusies tussen bedrijven. De rechtspositie van de medewerker is geregeld in het Burgerlijk Wetboek. Hoe ver dat precies gaat, kan ik niet uit mijn hoofd zeggen. Het is echter voor iedereen in te zien. Voor een overgang, bijvoorbeeld bij een concessie of aanbesteding die naar een ander gaat, is ook in de Wet Personenvervoer 2000 een en ander geregeld. Daarin is geregeld de rechtszekerheid voor de personen die bij die concessie behoren en overgaan naar een ander bedrijf. Zij kunnen wel een andere type functie of een andere rol binnen dat bedrijf krijgen. De zaken zijn niet één op één. Dat geldt echter voor alles in de markt, dat geldt voor alle bedrijven. Dat geldt overigens ook voor overheden, want bij de fusie tussen het ministerie van Verkeer en Waterstaat en het ministerie van VROM gebeurt eigenlijk hetzelfde. Mensen moeten uiteindelijk opnieuw bekijken wat hun positie gaat worden in de nieuwe organisatie. Zij behouden hun rechten, maar vervolgens moeten zij wel opnieuw solliciteren. Bij dit soort bedrijven zal dit ongetwijfeld ook het geval zijn. De mensen zijn echter niet onbeschermd en kunnen niet als een speelbal worden gebruikt in de fusie.

De heer Verhoeven (D66):
Of de kwaliteit van de overheid door de fusies van de verschillende departementen beter of slechter wordt en hoe het met het personeel gaat, is iets waarover wij over een jaar of twee nog wel spreken.

Nog even over de uitspraak van de heer Wiebes, uw partijgenoot. Hij staat aan de kant van de lokale werkvloer en niet aan de theoriekant. Hij zegt dat wij dit niet moeten doen, dat een aantal dingen verkeerd gaan. Ik denk dan ook aan het schrappen van lijnen, waarover ik een vraag heb gesteld. Wat vindt de minister van die uitspraken van de heer Wiebes en van het verschil in opvatting, blijkbaar, op het schaalniveau in Den Haag en het schaalniveau in de stad waar het echt gebeurt?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:
Ik wilde net beginnen over de G3-uitlatingen naar aanleiding van de vragen van de heer Verhoeven. Het is niet een verschil tussen theorie en praktijk, maar wel een verschil hoe je het moet doen en langs welke weg je het gaat doen. Ik geloof dat aanbesteding uiteindelijk positief uitwerkt. In de stad Utrecht is het al eerder gebeurd en daar heeft het positief uitgewerkt. Tegelijkertijd snap ik dat het

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

best complex is, omdat de steden in de afgelopen jaren met een andere politieke wind een tijd gedacht hebben dat de zaken anders zouden gaan lopen, dat ze niet zouden hoeven aanbesteden, dat ze zouden gaan inbesteden. De steden hebben zich daar eventjes niet op geconcentreerd. Voor mij is het reden geweest om de steden de ruimte te geven om die aanbesteding goed te doen. Ik geef ze een jaar extra ruimte om dat te kunnen gaan doen. Voor Rotterdam kon het direct en voor Amsterdam en Den Haag zal het via AMvB geregeld worden. Men moet goed in gesprek kunnen gaan met potentiële vervoerders: wat heeft u onze reiziger te bieden, wat kunt u aan materieel inbrengen, hoe kunt u zo goed mogelijk openbaar vervoer regelen? Tot zover de aanbestedingskant.

In de discussie wordt hieraan vaak de bezuiniging vastgeplakt. De wethouder met wie ik morgen bestuurlijk overleg voer – ik wil dan nog wel eens horen of het werkelijk zo gezegd is – heeft het volgens een krantenartikel heel erg complex genoemd. Hij zou hebben gezegd dat hij dan allerlei lijnen moet gaan schrappen. Wat mij betreft hoeft dit helemaal niet per se langs deze weg te worden ingevuld. Er moet gewoon een bedrag van 120 mln. worden gerealiseerd door de drie grote steden. Dat kan langs allerlei wegen gebeuren. Je kunt de mooiste lijnen pakken en het dreigement uiten dat die komen te vervallen en dat er kaalslag in het hele openbaar vervoer plaatsvindt. Dat is een insteek, maar die wethouder kan ook kijken naar betere samenwerking, bijvoorbeeld in de aanbesteding met de andere ov-bedrijven. Hij kan kijken naar de bedrijfsvoering, hij kan kijken naar gezamenlijk beheer en onderhoud en inkoop, hij kan kijken naar de hoeveelheid gedraaide uren, hij kan kijken naar schaalvergroting, noem maar op. Er zijn meerdere manieren om te besparen. Een heel zichtbare – als ik wethouder was zou ik die misschien ook wel inzetten – is het schrappen in de lijnen. Wat mij betreft is dat niet noodzakelijk.

Mevrouw Dijkma (PvdA):

Wat de minister betreft is het niet noodzakelijk, maar het is wel het gevolg van haar beleid. De wethouder geeft glashelder aan dat de bedrijven waarover de minister spreekt, allang marktconform werken. In die bedrijfsvoering en in die samenwerking zal heus nog wel wat te vinden zijn, maar bij die drie steden niet de 120 mln. die de minister eruit gaat trekken. Accepteert de minister dat de consequentie van haar voorstellen zal zijn dat het er voor de reiziger minder op wordt en dat het er in ieder geval voor de chauffeurs minder op wordt, want zij hebben ook de problemen die de aanbesteding met zich meebrengt?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik denk dat er verschillende mogelijkheden en manieren zijn om uiteindelijk aan die 120 mln. te komen. Dat zal niet gemakkelijk zijn, omdat de bedrijven de afgelopen jaren niet stilgestaan hebben. Dat besef ik. Dat is ook de reden waarom ik de drie wethouders gevraagd heb om samen te kijken hoe wij dat zo goed mogelijk kunnen vormgeven. Wat ik hier betoog, is dat dat niet automatisch betekent dat er lijnen geschrapt moeten worden. Er zal wat mij betreft best een keer een lijn geschrapt kunnen worden, maar dan denk ik veel meer aan lijnen waar niet veel gebruik van gemaakt wordt en waar een alternatief als taxi-voervoer tegenover kan worden gezet. Dat geven de wethouders zelf ook aan: dat er best nog mogelijkheden op dat gebied zijn. Dat geven ook de verschillende vervoers-

bedrijven aan. Ik vind het veel te gemakkelijk: wij zijn één keer efficiënter gaan werken en dat is het dan ook, er zijn verder geen mogelijkheden meer bij ons. Wij zien zelf dat de arbeidsproductiviteit in de aanbestede bedrijven veel hoger ligt dan die in de gemeentelijke vervoerbedrijven. Natuurlijk is dat een lastige discussie, want dan gaat het ook om cao's, maar het is van de gekke dat wij hier met elkaar constateren dat wij de reiziger goed vervoer willen geven voor een beperkt bedrag en dat er bij sommige organisaties minder arbeidsproductiviteit tegenover staat dan bij andere organisaties. Ook dat soort dingen moet bespreekbaar zijn. Daarom geef ik aan dat het palet van potentiële bezuinigingen veel groter is dan in het krantenartikel staat. Ik hoor graag van de wethouder zelf wat hij werkelijk heeft gezegd.

Mevrouw Dijkma (PvdA):

De bedrijven werken op dit moment gewoon marktconform. Als u nu hier vertelt dat het allemaal fantastisch gaat in het openbaar vervoer, dat de reiziger zich geen zorgen hoeft te maken en dat de chauffeurs wat dat betreft ook rustig kunnen gaan slapen, dan weet u toch dat, als u 120 mln. bij de drie grote steden wilt weghalen, dit gewoon niet waar is? Waarom bent u dan niet eerlijk hier en zegt u niet: ja, er worden lijnen geschrapt, wij gaan de arbeidsvoorwaarden voor de chauffeurs veranderen? Dan weten wij tenminste allemaal waar wij het over hebben en dan houdt u een verhaal dat is gebaseerd op de realiteit.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Volgens mij hebt u mij ook net horen zeggen dat wat mij betreft alle varianten besproken moeten worden maar dat ik er niet in geloof dat de enige manier is om de lijnen te schrappen. Wat mij betreft is dat een gemakkelijke manier om de weerstand tegen de bezuinigingen te realiseren. Mijn doel is ook kwalitatief goed openbaar vervoer. Daar zal ik als eerste naar gaan kijken. Ik geloof ook echt dat je met elkaar heel ver moet kunnen komen wat betreft die bezuinigingsdoelstelling. Daar wil ik samen met de wethouders naar kijken. Ik wil gewoon niet op dit moment zeggen dat het niet gaat, omdat ik niet geloof dat het niet uiteindelijk gaat lukken.

De heer Bashir (SP):

De minister nam zo-even twee keer het woord geloof in de mond. Volgens mij moeten wij het niet over geloof hebben maar over de feiten. Er is in opdracht van het ministerie van Infrastructuur een rapport verschenen van de hand van Twijnstra Gudde, waaruit blijkt dat op de plekken waar aanbesteed wordt bijna even efficiënt wordt gewerkt als op de plekken waar niet aanbesteed wordt. Heeft deze VVD-wethouder, deze ex-topambtenaar Marktwerving van het ministerie van Economische Zaken dan ongelijk als hij zegt dat er straks tot 40% bezuinigd moet worden en er lijnen geschrapt moeten worden? Liegt hij dan?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Dat soort termen zal u nooit uit mijn mond horen. Ik heb al eerder gezegd dat ik alleen maar kan zien wat er in de krant staat. Ik spreek hem overigens morgen zelf, dus dan hoor ik wel of hij werkelijk heeft aangegeven dat er geen andere mogelijkheden zijn. Dat het voor de steden een zware en grote opgave is, heb ik nooit onder stoelen of banken gestoken. Het is ook iets waar we met elkaar heel

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

intensief naar moeten gaan kijken, maar dat het niet mogelijk is, daar geloof ik niet in. Dat is wat ik steeds aangeef. Dat het schrappen van lijnen de enige weg is, daar geloof ik ook niet in. Er zijn ook andere mogelijkheden om de bestedingen met elkaar omlaag te brengen. Dat is waar ik keer op keer op terugkom.

De heer **Bashir** (SP):

Ik verbaas mij toch wel een beetje, want deze minister heeft alles tegen; haar eigen wethouders in de drie grote steden zijn tegen die aanbesteding omdat die niet realiseerbaar is. Tegelijkertijd heeft zij in een vorig debat nog toegegeven dat de 120 mln. waaraan zij steeds refereert, gebaseerd is op oude feiten en oude rapporten. Toch blijft zij gewoon volhouden. Ik vind dat onbegrijpelijk. Ik zou zeggen: laten we elkaar niet meer voor de gek houden en laat de minister toegeven dat dit oude cijfers zijn en dat wat zij wil niet realiseerbaar is.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Volgens mij ben ik daar in het verleden heel helder over geweest. Dat het gebaseerd was op een rapport uit 2004, is iets waar ik geen doekjes om gewonden heb. Dat er in de tussentijd heel veel gebeurd is in de steden en dat ook de vervoersbedrijven veel efficiënter zijn geworden, heb ik hier altijd aangegeven. Betekent dit nu dat er niets meer kan gebeuren? Nee, dat is waar ik het nu met u over heb, namelijk dat er nog steeds mogelijkheden zijn om efficiënter te werken en het beter te doen. De vervoersbedrijven kunnen misschien één vervoersbedrijf gaan worden. Er zijn nog heel veel andersoortige mogelijkheden om geld te gaan maken in die markt. Wat mij betreft moeten wij eerst alle mogelijkheden daarvan verkennen voordat wij ooit zouden zeggen dat het niet mogelijk is. Dus ik ben er gewoon helemaal niet aan toe. Dat heb ik u al meerdere keren gezegd. Ik vind het een gemakkelijke weg om te gaan snijden in de lijnen. Ik vind dat je eerst moet gaan kijken naar bijvoorbeeld gezamenlijke inkoop of gezamenlijk beheer en onderhoud, naar zaken die op dat vlak mogelijk zijn en daar opties kunnen bieden om met elkaar bezuinigingen mogelijk te maken. Die bezuinigingen doen wij niet alleen maar omdat we vinden dat aanbesteding dit bedrag zou moeten opbrengen. Die bezuinigingen maken deel uit van de veel grotere operatie van 18 mld. Iedereen in dit land moet daar gewoon een stukje aan bijdragen. Dat stukje moet ook gevonden worden bij het regionale en lokale openbaar vervoer en op een heleboel andere terreinen. Dit is gewoon een van de bezuinigingen die zijn ingeboekt. Wij zullen er dus voor moeten zorgen dat wij dat op de een of andere manier gaan realiseren.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks):

Ik ben toch heel benieuwd hoe dat gaat in de liberale familie. Ergens ben ik blij dat er nu ook liberale wethouders in de grote steden zitten. De vraag is of wij hierbij te maken hebben met de liberalen uit de praktijk en of wij naar hen gaan luisteren dan wel of wij hier te maken hebben met de liberalen van de tekentafel. De minister zou ik tot de laatsten willen rekenen. Wethouder Wiebes in Amsterdam zegt dat er van de 44 buslijnen 20 moeten verdwijnen en dat er van de 16 tramlijnen 6 moeten verdwijnen. Wethouder Baljeu uit Rotterdam, ook van de VVD, zegt in het OV-magazine over de verplichte aanbestedingen "Met deze plannen wordt het ov een stuk slechter." Kletsen de-

ze mensen zomaar wat ins Blaue hinein, is dat niet gebaseerd op de realiteit?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Ik heb het volgens mij linksom en rechtsom al meer keren gezegd: als je bij het realiseren van de bezuinigingen alleen maar kijkt naar het schrappen van lijnen, dan tast je de kwaliteit van het openbaar vervoer snel aan. Ik zeg steeds dat er meer mogelijkheden zijn dan alleen maar het schrappen van de lijnen. Daar wil ik het met de wethouders uit de grote steden over hebben. Je kunt veel creatiever zijn en beter op zoek gaan naar die bezuinigingen dan de eerste de beste en de dikste lijnen te schrappen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks):

Dat klinkt toch wat ontwijkend. Ik wil het volgende heel duidelijk van de minister weten. Deze twee VVD-wethouders kennen de praktijk van alle dag. Zij stellen drastische maatregelen voor de reiziger voor. Een bedrag van 120 mln. moet worden bezuinigd. Men heeft al heel veel gedaan om de budgetten goed te hanteren. Ik wil dan toch een preciezere opmerking van de minister. Is dat nou flauwekul of is dat op de realiteit gebaseerd? In tegenstelling tot de minister, neem ik deze VVD-wethouders namelijk wel serieus. Meent de minister nou werkelijk dat de taxi een alternatief is als er wel lijnen worden geschrapt, of moeten buschauffeurs onder slechtere arbeidsvoorwaarden gaan werken? Het is misschien een verrassing voor deze minister, maar er zijn ook mensen die geen taxi kunnen betalen en blij zijn dat zij nog met de ov-chipkaart of strippenkaart gebruik kunnen maken van openbaar vervoer. Ik vind dat eigenlijk niet kunnen voor een minister die hiervoor verantwoordelijk is. Ik hoor daar toch graag nog even haar mening over.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Even over het laatste onderwerp. Je kunt je voorstellen dat er buslijnen zijn waar nog maar heel weinig mensen gebruik van maken, bijvoorbeeld naar een wat verder weg gelegen bejaardenhuis. Zo'n lijn is dan altijd in stand gehouden omdat het heel belangrijk is dat dit bejaardenhuis goed toegankelijk is. Met gemeentelijke taxi's – ik heb het dus niet over reguliere taxi's – met gemeentelijk autovervoer of met kleinere busjes zou je daar prima iets voor kunnen regelen. Je hoeft dus niet altijd de standaardbus in stand te houden. Soms kun je ook een alternatief regelen. Misschien is dat alternatief nog wel beter toegespitst op de wensen van de mensen die het moeten gebruiken dan een reguliere busdienst. Er zijn alternatieven mogelijk en dat is wat ik heb geprobeerd te zeggen.

Dan de uitspraak van mijn collega's. Ik heb het een heleboel keren gezegd. Ik spreek hen morgen zelf. Voorlopig hebben wij nog de tijd om te bekijken hoe wij de besparingen met elkaar kunnen realiseren. Ik zal met hen het gesprek aangaan en dan hoor ik wel welke kansen zij nog meer zien. Ik zal hen ook helpen om nog een aantal kansen te zien die zij nu misschien niet hebben gezien.

De heer **Verhoeven** (D66):

Dit debat is een doorkijkje naar de wijze van bezuinigen van dit kabinet. De minister zegt dat wij 18 mld. moeten bezuinigen en dat iedereen een steentje moet bijdragen. In de grote steden moet 120 mln. worden bezuinigd. Er wordt echter niet bij gezegd of dit met de kaaschaaf gaat, of met het vleesmes of met de hakbijl. Dat is

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

totaal niet duidelijk. De minister zegt wel dat waarschijnlijk geen belangrijke lijnen worden geschrapt, maar ik zie dan het gevaar opdoemen dat wij gaan bezuinigen door aan te besteden. Dat is in feite wat er gebeurt. En wie gaat bezuinigen door aan te besteden, gebruikt aanbesteden als middel om geld te besparen, terwijl aanbesteden een middel moet zijn om een betere kwaliteit te bereiken. Hierop wil ik graag een reactie van de minister. Dit is namelijk het zorglijke kernpunt van dit debat.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Wij gaan ook bezuinigen door aan te besteden. Dat staat in het regeerakkoord, namelijk dat als gevolg van aanbesteding 120 mln. wordt bezuinigd. Ik heb daarover gezegd dat ik mij kan voorstellen dat het lastig is om die bezuiniging per direct te realiseren. Wat mij betreft kan dus ook breder gekeken worden. Daarom ben ik juist de discussie met de steden aangegaan. Ik kan ook zeggen: dit is het, er is gewoon 120 mln. minder BDU-geld en zoek het maar uit. Ik heb juist aangeboden om mee te denken over potentiële oplossingen en het zo wat gemakkelijker te maken voor de steden. Ik vind echter wel dat de steden het zich niet te gemakkelijk moeten maken door te zeggen dat het alleen maar kan door te schrappen in het openbaar vervoer zelf. Men kan ook, bijvoorbeeld, gezamenlijk inkoop realiseren of gezamenlijk beheer en onderhoud. In het verleden is bij andere organisaties aangetoond dat het uiteindelijk geld oplevert, wat vervolgens in bijvoorbeeld de kwaliteit van het ov gestopt is. In dit geval denk ik dat er ook meer mogelijkheden zijn.

De heer Verhoeven (D66):

De minister is daarvan blijkbaar overtuigd. Ik vraag haar om die overtuiging met ons te delen. De minister gaat een gesprek aan om alle mogelijkheden te bekijken. Ik hoor van de minister steeds het voorbeeld van de gezamenlijke inkoop. Dat stelt mij een beetje teleur. Alsof je met gezamenlijk inkopen 120 mln. bezuinigt! Als dat al lukt, is dat door bulkcontracten in de markt te zetten waar alleen grote bedrijven op kunnen reageren. Dan gaat het hele mkb kapot. Dat is niet wat het kabinet in het regeerakkoord schrijft. Kan de minister toezeggen om in een soort tussenrapportage aan de Kamer te schrijven welke bezuinigingen er na de gesprekken aan de horizon opdoemen? Het is immers goed dat de Kamer de vinger aan de pols houdt.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik wil de broedende kip niet storen. Wij zijn gezamenlijk bezig om te bekijken hoe een en ander te realiseren is. Ik noem nu ook een aantal punten die veel verder gaan dan alleen de inkoop. Dat punt blijft misschien het meeste hangen bij de heer Verhoeven. Ik heb ook over schaalvergroting gesproken en samenwerking in de aanbesteding. Er zijn dus ook andere keuzes mogelijk. Ik kan de Kamer tussendoor een brief sturen. De precieze invulling moet ik samen met de steden doen. Die heb ik niet na woensdag op een rijtje voor de heer Verhoeven. Het is maar wat hij wil. Als hij nu een brief wil, wordt dat een heel algemene. Ik stel dus voor dat ik bij de Kamer terug kom als wij hiermee een slag verder zijn. De Kamer behoudt het budgetrecht en kan mij dus te allen tijde vragen of ik de bezuiniging van 120 mln. nog ga realiseren. Ik kan de Kamer niet na morgen al vertellen op welke velden wij gaan bezuinigen.

De heer Verhoeven (D66):

Ik neem daar voor dit moment genoeg mee. Het adagium van de broedende kip telt ook voor mij. Ik denk echter ook aan de gouden eieren, als de staatssecretaris weet wat ik bedoel.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik wou dat ik ze had!

De voorzitter:

Ik zie dat er behoefte is aan een tweede termijn. In die tweede termijn geldt per woordvoerder één minuut spreektijd, inclusief eventueel in te dienen moties. Wie een motie heeft, kan dus het beste beginnen met het indienen daarvan.



De heer Bashir (SP):

Voorzitter. De minister begeeft zich op drijfzand. Als een partij 70% van de markt in handen heeft, betekent dit dat het helemaal misgaat. Zelfs Bill Gates moet dat toegeven. Volgens de minister is er niks aan de hand. Zij zegt: wij gaan door. Ik vind dat echt onbegrijpelijk.

Dan de bewering van VVD-woordvoerder Aptroot en van dit kabinet. Die zeggen dat verplicht aanbesteden zorgt voor meer marktpartijen. Zij noemen RET, GVB en HTM als voorbeelden. Dat kan de heer Aptroot niet menen. De RET is voor 100% eigendom van de gemeente Rotterdam en dus eigendom van de Rotterdamse burgers. Die kan niet inschrijven in Oost-Groningen. Die kan immers niet onder de marktprijs gaan.

De voorzitter:

Hebt u een motie, mijnheer Bashir?

De heer Bashir (SP):

Ja.

De voorzitter:

Eén?

De heer Bashir (SP):

Eentje.

De voorzitter:

En die is kort?

De heer Bashir (SP):

Die is kort.

De voorzitter:

Dan heeft u nog tijd voor één zin.

De heer Bashir (SP):

De minister heeft al vijf keer toegegeven dat het getal van 120 mln. nergens op gebaseerd is. Inmiddels is al meer dan 160 mln. bezuinigd in de drie grote steden. Volgens mij is er een fout gemaakt. Mijn oproep is dan ook om die fout te herstellen en dus geen 120 mln. te bezuinigen.

Ik dien de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

Bashir

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het onwenselijk is wanneer één marktpartij een ruime meerderheid van de vervoersmarkt in handen krijgt;

constaterende dat door de fusie tussen de vervoersbedrijven Transdev en Veolia één bedrijf een Nederlands markt-aandeel krijgt van rond de 70%;

verzoekt de regering om alles binnen haar mogelijkheden te doen om deze fusie te blokkeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Bashir, Van Gent en Dijkma. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 407 (23645).



De heer Verhoeven (D66):

Voorzitter. In mijn nog kortstondige carrière als Kamerlid ben ik wel eens geruster deze zaal uitgelopen dan ik volgens mij straks ga doen. De minister zei eigenlijk dat de kip eerst even mag broeden, maar ze heeft niet gezegd of ze de kip met de gouden eieren gaat slachten. En als ze die gaat slachten, weten we niet of ze haar de nek om gaat draaien en of ze dat met de kaasschaaf gaat doen, met het vleesmes of met de hakbijl. Kortom, wij maken ons echt zorgen over de manier waarop een bezuiniging tot stand wordt gebracht in het openbaar vervoer in de grote steden, en over de gevolgen daarvan voor reizigers en personeel. Ik druk de minister nog één keer op het hart om ons mee te nemen in de mogelijkheden die worden gevonden. Ik hoef geen algemene brieven; een tijdige rapportage als we weer een debat moeten voeren, lijkt me echt het allerminste. We hopen dat er op een verstandige manier wordt gekeken naar de markt, en daarmee bedoel ik de lokale kant, op de werkvloer, in de steden, en niet met allerlei mooie theorieën over de marktwerking. Die theorieën heeft D66 namelijk in het verleden ook wel eens gelezen, maar wij kijken steeds meer naar de gevolgen in de praktijk.



Mevrouw Van Gent (GroenLinks):

Voorzitter. De NMa zegt dat het wel losloopt met deze fusie, maar volgens mij gaat het vastlopen; vandaar dat ik die motie heb medeondertekend. Ik vind de argumentatie van de minister nog niet sterk, maar we krijgen nog een reactie van de minister van Financiën op de – om hem zo maar te noemen – "Zalmbrief" en we krijgen het door mevrouw Dijkma gevraagde overzicht van de aanbestedingen vanaf 2008.

Tot slot de 120 mln. efficiency voor het stads- en streekvervoer. Ik vind dat de minister een karikatuur maakt van het openbaar vervoer. Alleen al in Amsterdam zijn er 900.000 reizigers per dag. In de G3 gaat het natuurlijk niet alleen maar om een lijntje waar nauwelijks iemand in zit, maar om druk bezette lijnen. Als de minister dat allemaal met de taxi wil oplossen, getuigt dat totaal niet van realiteitszin. Ik hoor daarop graag een reactie van de minister.

Ik wil de twee wethouders in Amsterdam en Rotterdam, Wiebes en Baljeu, nog een woord van aanmoediging meegeven. Ik hoop dat er een cameraatje bij zal zijn, zodat wij kunnen genieten van dit liberale gesprek. Ik denk dat de minister nog wel voeding uit de praktijk nodig heeft, omdat zij nu te veel vanaf de tekentafel met haar voorstellen komt.



Mevrouw Dijkma (PvdA):

Voorzitter. Wel jammer dat de coalitiepartijen alle drie, ook de PVV, niet vertellen wat hun opinie is; ik denk namelijk dat al die buschauffeurs daar wel op zitten te wachten. Maar graag geef ik u mijn conclusie: de minister heeft wel een heel ambivalente houding ten opzichte van het openbaar vervoer. Aan de ene kant zegt ze dat ze eigenlijk niks kan doen. Waar dat niet uitkomt, bijvoorbeeld een fusie tegengaan die echt heel slechte gevolgen heeft voor de marktwerking, daar wil ze helemaal niet bij zijn; dat komt volgens haar allemaal wel goed. De cijfers kwamen overigens uit het NMa-rapport en volgens mij heeft het departement die al erkend. Ik verbaas me daarom over de roze bril die de minister opheeft als zij de marktwerking en de ontwikkelingen schetst; de NMa laat namelijk op dat terrein wel degelijk een ander beeld zien.

Aan de andere kant blijkt de minister zich wel te willen bemoeien met de discussie, tot in de haarvaten ervan zelfs, over de 120 mln. en hoe die in de drie grote steden moet worden gevonden. Daarbij is een activistische houding kennelijk wel mogelijk. Zij zorgt er zo voor dat bij de steden het water tot aan de lippen stijgt. Wij staan aan de vooravond van een enorme kaalslag in het openbaar vervoer, die de reizigers en de chauffeurs zullen voelen, omdat hun lijnen en banen op het spel staan. Spijt mij zeer.



Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Voorzitter. Op de ingediende motie kan ik direct reageren. Er zijn geen vragen meer gesteld, maar nog wel opmerkingen gemaakt.

Mevrouw Van Gent probeerde het beeld neer te zetten dat ik elke bus door een taxi zou willen vervangen. Dat heb ik natuurlijk nooit gezegd, maar dat zal zij ook begrijpen. Mevrouw Dijkma gaf aan dat ik me tot in de haarvaten wil bemoeien met de 120 mln. Het zou ook als korting op de BDU's kunnen worden uitgevoerd. Juist omdat het een complexe opgave is, heb ik gezegd: ik wil met u meekijken. Daarmee neem ik wel verantwoordelijkheid, maar is er geen bemoeienis. Op vraag of de enige mogelijk is om te snoeien in de lijnen, zeg ik: nee, dat is niet de enige mogelijkheid.

Mevrouw Van Gent (GroenLinks):

Ik heb echt niet gezegd – ik maak er bezwaar tegen dat de minister dit suggereert – dat de minister voorstelt om elke bus door een taxi te vervangen

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik hoorde mevrouw Van Gent dat zeggen.

Mevrouw Van Gent (GroenLinks):

Ik heb een serieuze vraag gesteld. In een stad als Amsterdam zijn er 900.000 reizigers per dag. Ook Rotterdam en Den Haag zijn grote steden met een groot aanbod van rei-

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

zigers. Welke lijnen kunnen in die steden dan worden vervangen door taxi's? De minister is daar zelf over begonnen; het is niet mijn idee. Ik wil graag weten hoe dat dan zit.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

De ideeën waarover ik ben begonnen, heb ik van de wethouders zelf gehoord. In de uiteinden van het netwerk zijn er soms lijntjes waar bijna niemand op zit. Nu wordt daar nog een grote bus ingezet. Je zou kunnen bekijken of je die kunt vervangen door taxivervoer of een kleiner busje. Dit is precies het voorbeeld dat ik heb genoemd. In dit soort gevallen is zo'n lijn technisch gezien niet goed te handhaven. Dat heeft dus niks te maken met die grote, dik beladen lijnen. Ik snap heel goed dat daar geen alternatief voor is.

Mevrouw Dijkema (PvdA):

Ik stel er dan prijs op om inzicht te krijgen in de lijnen in de G3 waar het om gaat. Eerlijk gezegd geloof ik er geen bal van dat dit in de G3 speelt. Ik vraag de minister om met dat overzicht te komen.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik wil het andersom doen. De G3 zullen op een gegeven moment zelf komen met de wijze waarop zij de bezuiniging gaan invullen; ik ga dat niet voor hen doen. Zij zullen zelf moeten aangeven welke acties zij gaan ondernemen om die bezuiniging waar te maken. Dit soort dingen hebben zij wel eens als voorbeeld genoemd. Zij moeten echter zelf bepalen of zij dit gaan doen.

Ik kom bij de motie van de heer Bashir, mevrouw Van Gent en mevrouw Dijkema over de fusie tussen Transdev en Veolia. Daarin staat dat het gaat om een marktaandeel van rond de 70%. Ik heb altijd meegekregen dat het ongeveer 53% is, maximaal 60%. Los daarvan ontraad ik het aannemen van deze motie. De NMa heeft meerdere keren aangegeven dat er geen monopoliepositie is en dat de markt goed functioneert. Er hoeft wat mij betreft dus geen fusie te worden geblokkeerd.

Mevrouw Dijkema (PvdA):

Weet de minister of de NMa heeft meegewogen dat rond 2005 Veolia en Arriva pogingen hebben gedaan om een kartel te vormen?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Dat weet ik niet.

Mevrouw Dijkema (PvdA):

Wil de minister dit nagaan en de uitkomst ons schriftelijk doen toekomen voor de stemming?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik kan het navragen bij de NMa, maar ik weet niet of men daarover informatie wil geven.

De beraadslaging wordt gesloten.

De vergadering wordt van 17.06 uur tot 17.21 uur geschorst.