

## 9

### Inbesteding openbaar vervoer

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:  
- **het wetsvoorstel voorstel van wet van de leden Monasch, Bashir, Van Gent en Verhoeven tot wijziging van de Wet personenvervoer 2000 teneinde inbesteding van openbaar vervoer mogelijk te maken in een plusregio die de gemeente Amsterdam, 's-Gravenhage, Rotterdam of Utrecht omvat ( 32845 ).**

(Zie vergadering van 14 juni 2012.)

De algemene beraadslaging wordt hervat.

#### De voorzitter:

Ik heet de initiatiefnemers van harte welkom, evenals de minister als adviseur van de Kamer en de ondersteuning, mevrouw Cohen, mevrouw Van den Broek, de heer Wijnhoven en de heer Van der Sloot.

Vandaag is de voortzetting van het debat. Aan de orde is de eerste termijn van de initiatiefnemers. Ik heb begrepen dat de vier initiatiefnemers gaan antwoorden en geef als eerste het woord aan de heer Monasch.

□

#### De heer Monasch (PvdA):

Voorzitter. Er zijn veel vragen gesteld en suggesties gewekt waarom er zoveel druk was om dit vandaag te behandelen. Het goede antwoord is helaas niet gekomen. Ik zal dat bij dezen geven. Vandaag is de verjaardag van mede-indiener mevrouw Van Gent en dat leek ons een fantastische dag om dit voorstel te behandelen.

De indieners zijn vereerd dat zij hun wetsvoorstel hier mogen verdedigen. Wij danken de collega's in de Kamer voor hun inbreng in eerste termijn. Wij danken vooral de ondersteuning die wij van onze fracties hebben mogen ontvangen. Ook wil ik namens alle initiatiefnemers een woord van dank richten aan het uitstekende werk van Bureau Wetgeving, want zonder dat bureau zou zo'n initiatiefwet, ongeacht van welke partij, niet mogelijk zijn.

Wij hebben de beantwoording in vier delen opgesplitst. Ik licht de vier delen kort toe, zodat de collega's weten hoe ongeveer de inhoudelijke blokken zijn ingedeeld. Ik zal zelf ingaan op de meer algemene vragen, het doel van de wet, de procedure van dit wetsvoorstel in verhouding tot de eerdere wijziging Wp2000 en de relatie met de PSO-verordening. Ik zal daarbij het amendement van mevrouw Wiegman-van Meppelen Scheppink op stuk nr. 12 over benchmarking betrekken.

Mijn collega Verhoeven zal vervolgens ingaan op aanbesteding versus inbesteding en de markt. Daarbij komen vragen aan de orde over het meedingen naar aanbestedingen in en buiten de regio, waaronder het amendement van mevrouw Wiegman-van Meppelen Scheppink op stuk nr. 13. Daarna zal mevrouw Van Gent de vragen behandelen op het gebied van de keuze voor de G4 en niet in het hele land, zoals in het huidige initiatiefwetsvoorstel is vastgelegd. Bij dit onderwerp zal een reactie van de indieners gegeven worden op het amendement-Wiegman-van Meppelen Scheppink op stuk nr. 14. Tot slot zal de heer Bashir de vragen beantwoorden over de mogelijke omvorming naar Wgr-plusgebieden, klanttevredenheid en

het Altmanarrest. Ik hoop dat het voor de collega's duidelijk is waar de vragen en reacties op amendementen zitten in onze beantwoording.

De reiziger met de grote R is hier vaak aangehaald. Ook voor ons als indieners staat hij centraal. Ov in de grote steden wordt vooral gebruikt door inwoners van die grote steden en zij kunnen juist bij inbesteding via hun stemgedrag en vertegenwoordiging in besturen hun invloed uitoefenen op het geboden ov. Het is in onze ogen aan hen en niet aan ons om de keuze te maken of zij het ov willen gunnen aan hun eigen vervoersbedrijf dan wel om dit aan te besteden. Welke overwegingen deze regio's daarbij hebben, of die nu rationeel of emotioneel zijn, het zijn hun overwegingen. Wij willen daarin in deze initiatiefwet niet treden. De afweging tussen complexiteit van het openbaar vervoer in deze steden, metro, bus, rails en veerdiensten, en de onderlinge afstemming in het ov dat in die steden wordt aangeboden, zal ongetwijfeld een belangrijke rol spelen, maar dat is nogmaals de invulling en afweging van de stadsregio. Er zijn meer afwegingen te bedenken, maar daarin treden wij niet. Het doel van de wet is niet om overal te gaan inbesteden, maar om regio's zelf keuzevrijheid te geven.

De Kamerleden Aptroot en Grashoff lijken met elkaar van mening te verschillen over de vraag of dit een liberaal voorstel is. Het oordeel laat ik graag over aan mijn liberale collega hier achter de tafel, de heer Verhoeven. Ik kan zeggen dat het voorstel geheel overeenkomt met de wens van een aantal andere fracties in de Kamer om zaken op een zo laag mogelijk niveau te besluiten. Dit is een voorbeeld van subsidiariteit waartoe mevrouw Wiegman zich aangesproken voelt. Enigszins thuis in de christendemocratische leer kunnen wij ons voorstellen dat het leerstuk van de subsidiariteit ook de heer Haverkamp zeer zal aanspreken.

#### De voorzitter:

Ik zie de heer Aptroot bij de interruptiemicrofoon staan, maar het lijkt mij handig als dit blokje eerst wordt afgerond. Daarna geef ik ruimte voor interrupties.

#### De heer Monasch (PvdA):

Voorzitter. Mevrouw Wiegman sprak in haar inleiding over het gevaar van een jobotheid. Die kwalificatie zou dezer dagen op tal van andere onderwerpen in dit huis van toepassing kunnen zijn. Wij zien dat in deze initiatiefwet anders. Het is aan politieke partijen om op te komen voor keuzes die zij in partijprogramma's aan kiezers hebben voorgelegd, temeer ook omdat er andermaal op is gewezen dat voor het beleid van het demissionaire kabinet slechts zeer beperkte steun was in de Kamer. Oproepen van onze kant om daarom dit beleid niet door te drukken, werden helaas afgewimpeld. Het was immers ook de Kamer die in ruime meerderheid in 2007 de motie-Roefs aannam. Er was niets aan de hand geweest als dit, zoals grotendeels al was voorbereid, ook in de wet was voorgelegd. Het was echter het kabinet van CDA en VVD dat de slinger weer de andere kant op liet bewegen. Sterker: de gemeente Amsterdam moest haar vervoersafspraken voor de komende jaren, die zij reeds had gemaakt, van dit kabinet in de prullenbak gooien.

Met mevrouw Wiegman zijn wij van mening dat er voor eens en voor altijd duidelijkheid moet komen voor de grote steden; vandaar deze initiatiefwet waarin dat wordt geregeld. Wij hopen op een ruime meerderheid in deze Kamer die deze keuzevrijheid wil bieden aan de desbetref-

## Monasch

fende vervoersregio's, om zelf de keuze te maken voor het inbesteden dan wel aanbesteden van hun ov. Met het noemen van de naam Roefs wil ik onze oud-collega bedanken voor het werk en de naar haar vernoemde motie die deze initiatiefwet mogelijk maakt.

Verschillende collega's hebben ontstemd gereageerd op de late nota van wijziging. Wij hopen dat wij ze kunnen geruststellen en inmiddels hebben gerustgesteld dat er niet veel nieuws in staat. Het zijn grotendeels, zo niet allemaal, redactionele wijzigingen en letterlijke verwijzingen naar de PSO-verordening. Het was in de meeste gevallen juist op aanraden van juristen van het ministerie dat wij deze wijzigingen hebben doorgevoerd. Ik maak dan ook van de gelegenheid gebruik om de minister te bedanken voor haar assistentie. Ik vraag haar om die dank ook over te brengen aan de ambtenaren van haar departement.

Er blijken heel goede dingen te staan in de PSO-verordening. Zo is ook het mogen meedingen naar een aanbesteding vanaf twee jaar voorafgaand aan het moment waarop de inbestede dienst onomkeerbaar zou worden aanbesteed, direct overgenomen uit de PSO-verordening. Leden met vragen daarover kunnen wij dus direct doorverwijzen naar de PSO-verordening waarin dat is geregeld.

De heer **Aptroot** (VVD):

Ik wil best wachten tot het einde van het blokje, maar om te zeggen dat het volgens Europa kan en dat dit het argument is om het te doen, vind ik geen argumentatie. Dat er twee jaar vooraf maar overal kan worden meegedongen, moet wel behoorlijk worden beargumenteerd.

De **voorzitter**:

Mijnheer Aptroot, wij hebben net afgesproken om eerst dit blokje af te ronden.

De heer **Aptroot** (VVD):

Maar voorzitter, er wordt gezegd dat er gewoon geen antwoord wordt gegeven.

De **voorzitter**:

Ja, dat is goed.

De heer **Monasch** (PvdA):

Ik ben blij met de vraag van collega Aptroot, want volgens mij heeft hij het verkeerd verstaan. Wij verwijzen niet naar Europa. Wij zijn ook geen mensen die zich daarachter willen verschuilen. Wij verwijzen gewoon naar de letterlijke tekst van de PSO-verordening. Dit staat in die letterlijke tekst. Wij willen dus niet zozeer een andere kant op gaan; dit is geregeld in de PSO-verordening. Daar kan de heer Aptroot achteraf alles over denken, maar het is op dit moment gewoon staand beleid conform deze verordening.

Voorzitter. De heer Aptroot is niet tevreden met de beantwoording in de nota naar aanleiding van het nader verslag. Als voorbeeld verwijst hij naar een rapport van Twynstra Gudde, waarin hij leest dat de DRU-tarieven in de grote steden veel hoger zijn dan daarbuiten. Wij denken dat de heer Aptroot een selectief deel uit dat rapport citeert. De auteurs van het rapport concluderen namelijk iets anders. Ik citeer: "Uit een nadere analyse van de gegevens blijkt dat er geen eenduidig verband is tussen de absolute waarde van de kostendekkingsgraad en de wijze van aanbesteden (openbare aanbesteding of onderhandse gunning). De absolute waarde van de kostendekkingsgraad wordt vooral verklaard door specifieke gebiedsken-

merken, verschillen tussen modaliteiten – de kostendekkingsgraad is het hoogste voor de categorie G3 tram en G3 metro – en verschillen in de functie van het openbaar vervoer in een gebied." Het staat dus allemaal in het door hem aangehaalde rapport van Twynstra Gudde, maar de heer Aptroot las alleen tabel 3 uit de bijlage. Me dunkt dat wel degelijk antwoord is gegeven op zijn vraag in de nota naar aanleiding van het verslag. Het antwoord bevalt de VVD niet. Dat is natuurlijk het goed recht van iedere partij. Daarnaast wijzen wij erop dat het openbaar vervoer in de drie grote steden bij inbestedingen en bij het aanscherpen van de eisen al veel efficiënter is gaan werken. Die praktijk is staande bij heel veel lokale en regionale overheden omdat het gunning-na-gunningbeleid efficiënter kan. Wij hebben in onze eigen memorie van toelichting ook aangegeven dat er op het openbaar vervoer in die drie grote steden al 162 mln. structureel is bezuinigd. Privatiseren of niet kan gewoon binnen inbesteden. Het uitgangspunt is om kwaliteit, efficiency en optimale dienstverlening te leveren. Die kent meerdere mogelijkheden dan alleen privatiseren. Daar gaat deze wet om. Wij laten die keuzevrijheid aan de grote steden: wilt u inbesteden of wilt u privatiseren? Er is op dit moment geen eenduidig bewijs dat een van de vormen van aanbesteden of inbesteden superieur of dominant zou zijn.

De heer De Jong stelt dat het tot genoegen van Brussel is als alles wordt aanbesteed. Ik kan hem geruststellen. Dat is juist niet het geval. De PSO-verordening biedt de mogelijkheid om lokale overheden zelf te laten besluiten over de aanbesteding dan wel inbesteding aan een ov-bedrijf waarover zij zeggenschap hebben. De implementatie van deze verordening in de Nederlandse wet waarbij inbesteding wordt uitgesloten, is dus een nationale keuze. Er zijn partijen in de Kamer die daar in het algemeen zo snel mogelijk vanaf willen, maar de ruimte is aan de Kamer zelf.

De heer Haverkamp geeft aan dat er al keuzevrijheid is voor gemeenten. Zij kunnen immers in het bestek hun wensen aangeven.

De **voorzitter**:

Ik wil even weten hoelang het blokje duurt.

De heer **Monasch** (PvdA):

Het blokje duurt, uitgedrukt in pagina's met anderhalve regelafstand, nog drieënhalve pagina.

De **voorzitter**:

Dan denk ik dat het handig is om tussendoor interrupties toe te laten.

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

Ik hoor de heer Monasch zeggen dat het niet Europa is dat aanbesteding wil, in ieder geval dat het niet Europa is dat ons dit nu laat beslissen. De PSO-verordening is echter Europa. Ik heb het debat gevolgd en toen ik een keer Europa noemde, schoot de D66-fractie met een soort pavlo-vreactie omhoog en zei: maar wat we doen mag van Europa. Ik weet dat in eerdere vergaderingen in Europa is geregeld dat we er zelf over kunnen gaan. We moeten dat echter wel in Europa regelen. Is de heer Monasch het met mij eens dat Nederland er zelf over zou moeten gaan, of Europa dat nou wel of niet goedkeurt?

## Monasch

De heer **Monasch** (PvdA):

Met alle respect voor de bijdrage van collega De Jong, denk ik dat dit onderwerp uitstekend op een andere plek geagendeerd kan worden. De kwestie is nu: kunnen wij met elkaar het openbaar vervoer in- of aanbesteden naar de wens van de drie of vier grote steden van Nederland? Daarop is ons eenvoudige antwoord: dat kan. Wil je dat uitsluiten, dan is dat een nationale actie. Dat wilde het vorige kabinet. Als u zegt dat de gehele PSO-verordening van tafel moet, is dat een andere discussie. Daarvoor staan wij hier nu niet. Wij staan ervoor om het openbaar vervoer te kunnen aanbesteden op de manier zoals het lokaal bestuur die wenselijk acht.

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

Ik kom er zo in mijn eigen betoog nog even op terug, maar ik zeg eerst over dit initiatiefwetsvoorstel dat ik er inderdaad over heb nagedacht om het gehele PSO-verdrag door de shredder te halen. Het gaat mij om het punt dat Europa dat wel of niet moet toelaten.

De heer **Monasch** (PvdA):

Nog niet zo lang geleden was de heer De Jong onderdeel van een gedoogconstructie. Volgens mij heb ik in geen van de delen van het akkoord dat toen ondertekend is, kunnen lezen dat de PVV de hele PSO-verordening van tafel wilde hebben. Ik herhaal dat het zijn goed recht is om dat te bepleiten, maar wij staan vandaag voor een andere zaak en hopelijk vinden wij elkaar daarin vandaag. Het gaat erom de keuzevrijheid in de grote steden daar te leggen waar die hoort te liggen. Het andere debat zal ik graag met de heer De Jong aangaan, maar dat wil ik dan doen op de plek waar dat hoort. Laten we ons vandaag richten op de lokale keuzevrijheid.

De heer **Aptroot** (VVD):

Naar ik begrijp was een van de argumenten dat het zo'n liberaal voorstel is. Men wil de besluiten zo dicht mogelijk bij de mensen leggen die de besluiten ook betreffen, dus bij de gemeenteraden en bij het regiobestuur. Begrijp ik het goed van de heer Monasch dat dit het belangrijkste argument is?

De heer **Monasch** (PvdA):

Ik ben blij dat de heer Aptroot zich de portee en de kern van het wetsvoorstel zo eigen heeft gemaakt en zo kernachtig weet samen te vatten.

De heer **Aptroot** (VVD):

Vindt de heer Monasch dan ook dat je de bevoegdheid voor regionale treinen, voor bepaalde sprinters en dergelijke, eveneens bij de gemeenten en de regio's moet leggen? Vindt hij dan ook dat hij pas consequent zou zijn als hij het voorstel zou steunen dat deze minister doet in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, om veel bevoegdheden niet bij het Rijk te leggen, maar bij de gemeenten, en als dat niet kan, bij de provincies?

De heer **Monasch** (PvdA):

Kennelijk heeft de heer Aptroot het wetsvoorstel dan toch nog niet helemaal verinnerlijkt. De complexiteit van de verschillende vervoersstromen is juist de belangrijkste reden waarom we dit op dit moment willen regelen voor die G4. Hij wijkt daar ten eerste vanaf door een paar dingen erbij te halen. En ten tweede is het wel of niet aanbesteden van zo'n taak toch iets anders dan het organiseren

van ruimtelijk beleid. Het laatste is van zijn aard al veel meer een publieke taak in uitvoering.

De heer **Aptroot** (VVD):

Dit is geen antwoord. Regionale spoorlijnen moeten ook worden aanbesteed. Die zouden dus ook prima naar de gemeente- en regiobesturen kunnen, althans als de indieners consequent zijn en aan hun hoofdargument willen vasthouden, ook op andere terreinen en binnen het openbaar vervoer.

De heer **Monasch** (PvdA):

Ik vrees toch dat de heer Aptroot hier bewust of onbewust een verkeerde vergelijking maakt. De vergelijking die namelijk aan de orde is, is de vergelijking met het hoofdspoorlijnnet waar wij later over komen te spreken. Dat is namelijk waar wij met elkaar over gaan in deze Kamer. De mate waarin dat in één hand blijft of gedecentraliseerd wordt, is iets wat wij hier met elkaar bepalen. Waarom? Omdat daar dezelfde complexiteit geldt die wij ook in de G4 zien. Het is dus vrij netjes en consequent doorgedacht volgens ons. Bij de G4 komt dat samen. Waar het in het hele land samenkomen, is de Kamer verantwoordelijk voor de inrichting van het nationale spoor. Daar wordt verschilend over gedacht, zoals we weten. Dat zullen we over twee weken ook zien in deze Kamer, maar dat is wel de analogie die juist is.

De **voorzitter**:

Ik stel voor dat u verdergaat met uw betoog.

De heer **Monasch** (PvdA):

Voorzitter. De heer Haverkamp geeft aan dat er al keuzevrijheid is voor gemeenten. Zij kunnen immers in het bestek hun wensen aangeven. En het klopt dat er grote vrijheid is in de eisen die de vervoersregio's kunnen stellen in het eisenpakket. De vrijheid om het ov in te besteden aan een eigen vervoersbedrijf is echter niet gegeven. Uit de woorden van de heer Haverkamp begrijpen wij dat de wens om die vrijheid te geven, er nu juist was bij het CDA, ten tijde van de in zijn ogen haastige behandeling van de Wet personenvervoer 2000 twaalf jaar geleden. Wij zijn nog steeds benieuwd waarom de heer Haverkamp ons nu niet wil volgen. Wij zijn vanzelfsprekend bereid om naar al zijn argumenten te luisteren en aan te horen hoe wij een en ander nog kunnen verbeteren. Wij willen graag deelgenoot zijn en profiteren van de wijsheid van het CDA van twaalf jaar geleden.

Bij een volgende gunning in Rotterdam kan, als er voor inbesteding gekozen wordt, door het bestuur van de stadsregio een inbestedingsom worden vastgelegd. Sommige van de sprekers hebben daarnaar gevraagd. Het is dan aan de regio en het bedrijf om in onderhandeling tot een aanbod van het ov te komen dat de regio optimaal dient. Zo bleek bij de gunning in Rotterdam, dat een groter concessiegebied, het overnemen van bussen van de concurrent en hogere inkomsten door de ervaringen met de ov-chipkaart tot een lagere concessievergoeding leiden. Dat zijn zaken die bij inbesteding evenzeer tot besparingen hadden kunnen leiden.

De heer Haverkamp maakt een mooie verwijzing naar Asterix. Heel Nederland, zegt hij met een vraagteken, een glimlach, en enige ironie zoals wij die van hem kennen. Nee, zegt de heer Haverkamp, in een klein dorpje is dat overigens nog niet aanbesteed. Een mooie vergelijking, maar niet adequaat vrezend wij, niet geheel adequaat in dit geval.

## Monasch

Tram en metro zijn immers in de drie grote steden, voor zover aanwezig, nog niet aanbesteed. De bus kan in Rotterdam en in Den Haag worden inbesteed, als het lokaal bestuur dit wil. Het is dus nog net niet, ik zeg nogmaals nog net niet tegen de heer Haverkamp, te laat. Vooral voor Amsterdam hebben de indieners de minister gevraagd extra uitstel te verlenen zodat de dwang tot aanbesteding niet hoeft te gelden voor de busconcessie.

De heer Haverkamp vroeg naar de reden waarom dit voorstel niet eerder in stemming is gebracht. Dat is een mooie vraag die eenvoudig te beantwoorden is. De meerderheid die aanwezig was, was afgesloten of opgesloten in een gedoogconstructie. De Kamer moet het ons niet kwalijk nemen dat we even gewacht hebben met het indienen. Timing is alles, ook in de politiek, maar dat hoeft ik de heer Haverkamp niet te vertellen. Nu dit gedoogakkoord van tafel is, zijn wij blij dat wij alle voorbereidingen hadden getroffen zodat wij het nu aan de Kamer kunnen voorleggen. Dat de eerdere wijziging van de Wp2000 is verworpen, heeft geen invloed op de bruikbaarheid van dit initiatiefvoorstel. Alle benodigde artikelen uit de PSO-verordening zijn hierin opgenomen, waarmee dit initiatiefwetsvoorstel ook zonder het eerdere wetsvoorstel tot wijziging van Wp2000 zelfstandig kan bestaan.

Ik ben bijna klaar met de afronding van blok 1. Met de heer Paulus Jansen zijn de indieners van mening dat overbedrijven inderdaad grote maatschappelijke baten met zich meebrengen. Die zouden wij ook graag beter inzichtelijk willen hebben. Daarom steunen wij als indieners ook de inbreng van onder anderen de heer Jansen, alsmede ook naar voren gebracht in een amendement van de ChristenUnie op stuk nr. 12. De initiatiefnemers staan zeer positief tegenover dat amendement waarin wordt voorgesteld benchmarking een onderdeel te maken van de toetsing van het presteren van openbaarvervoerbedrijven.

Tot zover de beantwoording van de vragen over het doel van het wetsvoorstel en de procedure. Ik vraag de voorzitter na deze eerste termijn van mijn kant het woord te geven aan de heer Verhoeven die zal ingaan op de vragen op het gebied van de aanbesteding en de markt.

### Mevrouw Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie):

Ik begrijp dat het om amendement op stuk nr. 12 gaat. Ik dank de heer Monasch voor zijn vriendelijke woorden over dit amendement. Laat ik het duidelijk stellen, ik heb in mijn eerste termijn ook gezegd dat wij niet principieel geharnast zitten in een discussie over inbesteden en aanbesteden. Als de heer Monasch beweert dat hij nu heeft uitgelegd wat het doel van het wetsvoorstel is, vind ik de argumenten nog steeds niet echt overtuigend. De heer Monasch zegt dat reiziger met een hoofdletter wordt geschreven. Ik roep hem op dit te laten zien, want de argumenten die hij ervoor gebruikt, zou ik net zo goed voor aanbesteden kunnen gebruiken. Als de heer Monasch zegt dat het jobobeleid is, maar dat wij hier de hele week al niets anders doen dan jojoën met elkaar, dan vind ik dat ook geen sterk argument als je net een initiatief aan het presenteren bent. Ik vraag de heer Monasch beter te onderbouwen hoe met dit initiatiefwetsvoorstel reiziger met een hoofdletter wordt geschreven. Daarnaast vraag ik hem meer argumenten te geven dan dat wij gezellig mee jojoën en dat wij niet zoveel boodschap hebben aan een betrouwbare overheid.

### De heer Monasch (PvdA):

Het is jammer dat de aardige woorden van mij tot wat harde woorden van de kant van mevrouw Wiegman leidden. Ik zal proberen daar toch weer met de meest vriendelijke woorden op te antwoorden. Ik begin met het punt over de argumentatie. Ik heb de argumentatie dat nogal wat zaken anders worden ingericht deze dagen zijdelings gebruikt. Dat zou natuurlijk volstrekt onvoldoende zijn voor de argumentatie van ons beleid. Wat wij hebben gezegd, is een consequente lijn te volgen sinds de aangenomen motie-Roefs. De uitvoering ervan was in voorbereiding, er lag een wetsvoorstel en alles was keurig voorbereid. Vanaf het moment dat het in het regeerakkoord van het huidige demissionaire kabinet was opgenomen, hebben wij ertegen geprotesteerd, zowel in dit huis als buiten dit huis. In het protesteren stond steeds een argument centraal. Er zijn meer argumenten, maar daarvoor verwijs ik naar de discussies die zullen plaatsvinden in de gemeenteraden. Wat ons bindt, is dat ene argument: het beantwoorden van de vraag wat het beste is voor de reiziger kan het beste worden overgelaten aan het lokale bestuur dat het dichtst bij die reiziger zit. Waar het nationale bestuur zijn verantwoordelijkheid neemt voor bijvoorbeeld het spoorwegennet in zijn volle omvang, is het het bestuur in die grote steden dat hier zijn verantwoordelijkheid moet nemen. Dat is voor ons het doorslaggevende argument. De reiziger met de grote R moet via de lokale democratie worden bediend. Ik geloof dat ik hiermee beide punten van mevrouw Wiegman, zowel de argumentatie als de consequentie ervan, vrij keurig bij elkaar heb gehouden. Ik hoop dat ik haar daarmee van dienst ben geweest en wellicht heb kunnen overtuigen.

### Mevrouw Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie):

Wat betreft die jojo, is het misschien iets duidelijker geworden. Laat ik ook heel vriendelijk zeggen dat de heer Monasch volgens mij geen gejojo kan worden verweten. Die lijn is inderdaad consequent. De vraag is wat dit betekent voor andere overheden waar het gaat om de betrouwbare overheid.

Ik heb dan toch een vraag over de reiziger met de grote R. Mij is nog steeds niet duidelijk waarom die reiziger met de grote R langs deze weg beter in beeld is dan langs de weg die nu ook via aanbesteden mogelijk is. De lokale of regionale overheid heeft nu immers ook een vinger in de pap bij het beschrijven van het bestek. Die kan daar allerlei kwaliteitseisen in opnemen en kan daar heel scherp in zijn. Ik ben er in mijn inbreng al op ingegaan. Er kan bijvoorbeeld gezegd worden dat de dienstregeling dan tussentijds aangepast kan worden. De heer Jansen noemde het voorbeeld dat tram 1 niet naar genoeg rijdt. Ook als je het hebt inbesteed, kun je de dienstregeling niet zomaar van de ene op de andere dag wijzigen. Ik krijg daar toch graag een nadere argumentatie bij.

### De heer Monasch (PvdA):

Daar heeft mevrouw Wiegman gelijk in. De heer Haverkamp heeft daar ook terecht op gewezen. Je moet als concessiegever alert zijn als de concessie verleend wordt. Dat geldt ook voor ons, als wij over de concessie voor NS spreken. Het is dan aan ons om ervoor te zorgen dat er voldoende tussenmomenten zijn waarop je kunt bijsturen als concessiegever. Daar heeft mevrouw Wiegman gelijk in. De complexiteit daarvan, zoals het bezit van de rails, is totaal anders dan die van een buslijn ergens. Het

## Monasch

is van belang dat een lokaal bestuur beziet wat het uit handen gaat geven en wat het zelf houdt. Wij denken dat die afweging, zoals die over het bezit van het spoor in die steden voor de tram en het onderhoud ervan, het beste kan worden gemaakt op lokaal niveau en dat daarmee de reiziger zo goed mogelijk wordt bediend. Mevrouw Wiegman heeft echter helemaal gelijk: ook als je inbesteedt, zul je als concessiegever heel duidelijk moeten formuleren wat je verwacht van het vervoerbedrijf.

### De voorzitter:

Is uw oordeel over het amendement positief, mijnheer Monasch?

De heer **Monasch** (PvdA):

Ja.

### De voorzitter:

Wat betekent dat? Neemt u het over of laat u het oordeel erover aan de Kamer?

De heer **Monasch** (PvdA):

Mevrouw Wiegman is de indiener. Het is niet aan mij om te besluiten of het in stemming moet worden gebracht. Wat mij betreft mag dat, overigens.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie):

Heel praktisch: als het overgenomen wordt, moet het wetsvoorstel nog worden gewijzigd. Omdat het op de stemmingslijst voor vanavond staat, lijkt het me praktisch om het in stemming te brengen zodat er Kamerbreed voorgestemd kan worden.

De heer **Monasch** (PvdA):

Dat lijkt mij uitstekend. Dan geef ik, via de voorzitter, het woord aan de heer Verhoeven, als mede-initiatiefnemer.

□

De heer **Verhoeven** (D66):

Voorzitter. Zoals mijn collega Monasch al zei, zal ik het blokje markt en aanbesteding voor mijn rekening nemen. Er is een aantal vragen gesteld door de verschillende fracties over inbesteden versus aanbesteden. Het lijkt me goed om te beginnen met te zeggen dat in dit initiatiefwetsvoorstel de vraag niet is of inbesteden beter is dan aanbesteden. De kern van dit wetsvoorstel – ik kan het niet vaak genoeg zeggen – is dat wij die keuze aan de steden laten, dat wij steden de mogelijkheid geven om een oplossing te kiezen die het beste past bij de situatie in het eigen gebied. In die zin hebben wij dus vertrouwen in de lokale democratie, in het lokale bestuur. Dat kent de situatie ter plekke het beste en kan daar dus ook het beste over besluiten. De heer Grashoff zei het in zijn inbreng heel mooi: deze wet verenigt voorstanders van zowel aanbesteden als inbesteden. Ik zal vanavond dus ook geen pleidooi houden voor inbesteden of voor aanbesteden, want beide kunnen zo hun voordeel hebben. Zo kan aanbesteden zorgen voor meer concurrentie en op die manier de vervoerders scherp houden, wat belangrijk is voor de reiziger met de hoofdletter R, zo zeg ik tegen mevrouw Wiegman. Inbesteden kan weer als voordeel hebben dat steden meer de regie hebben over het vervoersbedrijf, waardoor de samenhang tussen de verschillende modaliteiten in een klein, geconcentreerd gebied beter is.

Wij vinden dat de keuze voor aan- of inbesteden niet door ons moet worden gemaakt vanuit onze ivoren toren in Den Haag. De steden zelf moeten die keuze maken. Als een stadsregio vindt dat inbesteden of deels inbesteden beter is, dan kan men ook inbesteden. Als een stadsregio vindt dat aanbesteden beter is, dan kan dat. Dat is de kern van dit wetsvoorstel: keuzevrijheid. Ik zou bijna willen zeggen: hoe liberaal.

Tussendoor kan ik nog melden dat ik het amendement op stuk nr. 13 van mevrouw Wiegman niet zal behandelen, maar dat collega Bashir dat zal doen. Ik zeg dit om te voorkomen dat mevrouw Wiegman aan het eind van mijn betoog het gevoel heeft dat haar amendement niet door ons is gewogen.

### De voorzitter:

Het amendement op stuk nr. 13 is inmiddels vervangen door het amendement op stuk nr. 15.

De heer **Verhoeven** (D66):

Dat is correct, voorzitter.

De heer **Haverkamp** (CDA):

Als je inbesteedt, zou je meer grip kunnen hebben op bijvoorbeeld de dienstregeling. Kan de heer Verhoeven dat nader toelichten?

De heer **Verhoeven** (D66):

Dat is mogelijk het geval. Bij inbesteding kunnen de verschillende dienstregelingen van de onderscheiden modaliteiten gemakkelijker op elkaar worden afgestemd dan bij aanbesteding waarbij meerdere vervoerders een rol hebben in de stad of de regio. Het heeft te maken met de aansluiting van de verschillende modaliteiten die bij inbesteding mogelijk is – dat zeg ik weer – beter op elkaar kunnen worden afgestemd.

De heer **Haverkamp** (CDA):

Kun je als eigenaar van een bedrijf meer met de dienstregeling doen dan bij aanbesteding aan een andere partij? Volgens mij is dat uw betoog. Is dat correct, mijnheer Verhoeven?

De heer **Verhoeven** (D66):

Ik geloof niet dat dit mijn betoog is. Zaken zoals de dienstregeling worden geregeld in de overeenkomst die wordt gesloten bij aanbesteden of inbesteden. Ik zeg niet lang van tevoren dat het per definitie zo is. Eigenlijk is mijn betoog steeds samen te vatten in één zin: inbesteden is niet per definitie beter of slechter dan aanbesteden, want dat hangt van de situatie in de stad en dus van de keuze van het lokale bestuur af.

De heer **Haverkamp** (CDA):

De heer Verhoeven stelt terecht dat de dienstregeling geregeld wordt op het moment dat je het contract met de onderneming sluit, of dit nu de eigen onderneming is of een andere onderneming. De indieners geven echter aan dat het bijvoorbeeld bij Koninginnedag of bij Sail een voordeel is als je met het GVB te maken hebt omdat je dan kunt ingrijpen. Ik vroeg de heer Verhoeven om dat nader toe te lichten.

De heer **Verhoeven** (D66):

De heer Haverkamp heeft deze twee evenementen ook in zijn eerste termijn genoemd. Hij zei daarvan geksche-

## Verhoeven

rend, maar niet geheel onterecht: die evenementen zien wij toch tevoren aankomen en dat kun je dus ook bij een aanbesteding prima in de overeenkomst regelen. Daar heeft hij gelijk in. Ik kom daar straks heel concreet op terug. Als hij daarna nog vragen heeft, sta ik hem graag te woord.

De heer **Aptroot** (VVD):

Het ene voordeel van aanbesteden is al onderuitgehaald door de beantwoording van de heer Verhoeven zelf. Hij noemde nog een ander voordeel. Bij inbesteden kan je het met één bedrijf regelen en bij aanbesteding heb je met meerdere bedrijven te maken. Beseft de heer Verhoeven dat bijvoorbeeld op verzoek van Amsterdam is geregeld dat het busvervoer later kan worden aanbesteed omdat Amsterdam de mogelijkheid heeft om bus, tram en metro in een keer aan te besteden? Het is een voordeel als je alles in een keer op de markt kunt zetten. Dan heb je in feite ook met één bedrijf te maken.

De heer **Verhoeven** (D66):

Ook daarvoor geldt weer hetzelfde verhaal. Het is leuk dat de Kamerleden die twijfel hebben over dit initiatiefwetsvoorstel allerlei voorbeelden proberen te bedenken om zo de argumentatie onderuit te halen. Ik heb geen moment gezegd dat ik inbesteden beter vind dan aanbesteden of vice versa. Dat is namelijk niet de strekking van deze wet. Het gaat om een lokale keuze van een gemeenteraad in een van de vier steden waar dit wetsvoorstel over gaat. De gemeenteraden moeten in het voorbeeld van de heer Aptroot of in de andere 30 voorbeelden die nog te bedenken zijn, die afweging maken. Wij schetsen alleen een aantal scenario's en komen tot de conclusie dat het dus beter is om het lokaal te laten beslissen.

De heer **Aptroot** (VVD):

Ik constateer dat de heer Verhoeven namens de initiatiefnemers twee voordelen noemt van het inbesteden aan het eigen bedrijf. De ene is dat je het met Koninginnedag kan regelen, maar in de discussie met collega Haverkamp zegt hij dat dat ook kan met een extern bedrijf. De tweede is dat hij zegt dat je dan de verschillende modaliteiten, rails en bussen, met een bedrijf kan doen, maar dat kon Amsterdam ook al. Ik constateer alleen dat de initiatiefnemer twee argumenten neerlegt en ze naderhand allebei tegenspreekt. Dat laatste ben ik met hem eens: geen argumenten.

De heer **Verhoeven** (D66):

En ik constateer dat de heer Aptroot het dus met mij eens zal zijn dat als het een keuze is die je kunt uitleggen, de gemeente Amsterdam dan vast wel de verstandigste keuze zal maken en dat het vast wel eens zo zou kunnen zijn dat de gemeente Amsterdam dan aanbesteedt. Als de heer Aptroot denkt dat dat niet zo is, dan ben ik heel benieuwd hoe hij denkt dat de gemeente Amsterdam tot die afweging komen is. Die twee argumenten die hij net noemde, kunnen nou net argumenten zijn die daar totaal geen invloed op hebben. Dit is dus een cirkelredenering, waarbij de heer Aptroot als een soort slang in zijn eigen staart bijt.

Ik ga over tot de vragen die gesteld zijn door de leden. Mevrouw Wiegman heeft eigenlijk voortdurend haar eigen worsteling aan ons geëtaleerd. Zij heeft gezegd dat zij geen principiële mening heeft over de vraag of aanbesteden of inbesteden beter is. Zij worstelt als het ware met

een grote W, om in ChristenUniermen te spreken, want zij weet het zelf ook niet. Precies dat staat nu juist symbool voor de verstandigheid van deze wet. Wij zouden in zekere zin ook wel eens kunnen worstelen omdat wij het niet centraal willen regelen. Wij willen het nu juist overlaten aan de overheid die het dichtst staat bij de beslissing die genomen moet worden en het openbaar vervoer organiseren op het niveau waar die gemeenteraad of die stadsregio over gaat.

Mevrouw Wiegman stelt dat bij aanbesteding ook sturingsmogelijkheden zijn. Dat klopt, dat is inderdaad niet voorbehouden aan inbesteding alleen. Zij noemde daarbij als voorbeeld onder andere afspraken over extra inzet bij evenementen. Dat was ook een punt dat de heer Haverkamp heeft gemaakt. Ook de tussentijdse aanpassingen van dienstregelingen kwamen daarbij aan de orde. Ik geef mevrouw Wiegman daar graag gelijk in. Voor een deel zijn de mogelijkheden en onmogelijkheden die bij aanbesteden voorkomen ook bij inbesteding aanwezig en andersom. Daarom zeg ik opnieuw: maak de keuze dan lokaal, vertrouw op de lokale democratie. In die zin ben ik het dus eens met mevrouw Wiegman dat het een heel lastige keuze kan zijn en dat je er maar beter dichtbij kan staan om die keuze op een verstandige manier te maken.

De heer Haverkamp had het in zijn eerste termijn over Koninginnedag en Sail en zei dat je die kan voorspellen en vroeg waarom je dan niet gewoon een afspraak maakt met degene die het doet en dat kan bij aanbesteding net zo goed. Dat is volgens hem dus geen argument om in te besteden. Dat ben ik met hem eens. Maar wanneer krijgen wij bijvoorbeeld de kroning van een nieuwe koning? Wanneer is die en waar is die? En kun je die ook van tevoren in de inbesteding of aanbesteding zetten? Dat is natuurlijk niet het geval. Dus Sail is voorspelbaar, maar niet alle evenementen zijn even voorspelbaar. Maar ook daarvoor geldt dat de stad of de stadsregio de afweging zelf zou moeten maken.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie):

Ik vind het heel erg mooi en beeldend neergezet. Hoe gaan wij om met de grote W, de grote waaromvraag van de ChristenUnie? Laat ik een ding duidelijk stellen: met meer liberalisme valt de ChristenUnie niet te verleiden. Sorry, mijnheer Aptroot. Maar waar de ChristenUnie wel mee te verleiden valt, is met consistentie. Daarom vind ik het toch wel jammer dat de heer Verhoeven, die het gaat hebben over de markt, dan toch niet ingaat op mijn amendement op stuk nr. 15. Dat vind ik namelijk wel cruciaal. Als je kiest voor de argumenten van het initiatiefvoorstel, vind ik het belangrijk om, als het gaat om de markt, dan ook zorgvuldig met de consequenties om te gaan. Ik heb gevraagd wat dit uiteindelijk betekent voor de ov-markt – daar zou ik de heer Verhoeven dan wel op moeten kunnen aanspreken – als het gaat om een eventueel nieuwe toetreders. Gaan wij onze markt dan niet meer op slot zetten, ook voor de lange termijn? Heeft er eigenlijk een markttoets plaatsgevonden? Daar ben ik dan wel erg benieuwd naar. Als dat allemaal heel consistent en consequent is opgelost, dan ben ik nog wel te overtuigen.

De heer **Verhoeven** (D66):

Wij hebben een brede alliantie gevormd van vier partijen met elk een eigen specialisme voor de beantwoording. Wij hebben ervoor gekozen de SP-fractie de vragen over marktwerking te laten beantwoorden. Wij hebben het ge-

## Verhoeven

voel dat ook de heer Bashir, die hier mogelijkheden tot marktwerking lokaal toelaat, de kans moet krijgen deze vraag te beantwoorden. In de nota naar aanleiding van het nadere verslag hebben wij geschreven dat wij geen markttoets hebben uitgevoerd, omdat er naar onze mening geen sprake is van een grote marktverstoring. De NMa speelt daarin ook een rol. In principe blijft het mogelijk dat de markt door verschillende partijen wordt benaderd, mits er wordt gekozen voor aanbesteding.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie):

De ChristenUnie is niet echt te verleiden tot het liberalisme, maar ik maak me ook zorgen over de SP en marktwerking. Het is niet echt een ChristenUnieverhaal, maar ik laat me graag blij verrassen.

De heer **Verhoeven** (D66):

Ik heb tijdens andere debatten die zorg menigmaal geuit, maar in dit geval kan ik niet anders dan daar blind op vertrouwen.

De heer **Haverkamp** (CDA):

Het is goed dat ieder lid zijn eigen specialisme heeft gekozen. Dat de D66-fractie met het voorbeeld van het Koningshuis komt, spreekt mij zeer aan. Op dit punt ben ik zeker overtuigd.

De heer **Verhoeven** (D66):

Zo zien wij maar weer hoe gek de dingen soms kunnen lopen.

Ik kom terug op de kern van het initiatiefwetsvoorstel. De steden maken de keuze over de inrichting van hun openbaar vervoer. Het gaat dan om de inrichting van de concessie, het bestek, de dienstregelingen, de tarieven en de mogelijkheden tot tussentijdse sturing, ongeacht of de keuze op een interne of externe exploitant valt. De PvdA-fractie heeft gevraagd naar de voor- en nadelen die de indieners zien in het feit dat dit initiatiefwetsvoorstel gemeentebesturen regisseurs van hun eigen openbaar vervoer maakt. Het is een punt van discussie. Wij zien er voordelen in, maar bemerken tegelijkertijd dat andere partijen in de Kamer het jammer vinden dat zij hun aanbestedingsdoctrine niet op een centraal gestuurde wijze kunnen opdringen en aan alles en iedereen kunnen opleggen. Zij geloven meer in hun eigen wijsheid dan in die van de gemeenteraden en bestuurders in de regio. Dat vinden wij buitengewoon jammer; het is een lichte vorm van zelfoverschatting.

Wij zijn van mening dat grote steden prima in staat zijn zelf beslissingen te nemen over hun openbaar vervoer. Zij kennen hun stad het beste en weten aan welke uitdagingen zij de komende jaren het hoofd moeten bieden. Het is de beste plek om de beslissing over het openbaar neer te leggen. Bovendien gaan zij al over de besteding van de ov-budgetten.

De **voorzitter**:

Ik wil ook van de heer Verhoeven weten hoe lang hij nog nodig denkt te hebben.

De heer **Verhoeven** (D66):

Ik ben ongeveer over de helft. Als de gewaardeerde collega's mij niet lang ophouden, zullen wij er snel doorheen gaan.

De heer **Aptroot** (VVD):

Het houdt niet lang op als ik een kort en adequaat antwoord krijg op de vraag hoe dit initiatiefwetsvoorstel zich verhoudt tot de Wet Markt en Overheid. Gemeenten mogen niet met particuliere bedrijven concurreren. Het is wetgeving waar de D66-fractie zich altijd zeer sterk voor heeft gemaakt.

De heer **Verhoeven** (D66):

Wij hebben een rol weggelegd voor de NMa. Dat is in de huidige situatie zo en dat zal in de nieuwe situatie niet anders zijn. Het is een belangrijke waarborg om de verhouding tussen markt en overheid te toetsen. Ook daarvoor kunnen wij voor een deel terugverwijzen naar de PSO-verordening, waarin duidelijk wordt aangegeven in hoeverre het mogelijk is om een interne exploitant op een bepaald moment te laten meedingen naar aanbestedingen. Er zijn allerlei duidelijke afspraken, waarborgen en toetsen. Ik denk dat het allemaal goed is geregeld.

De heer **Aptroot** (VVD):

Dat is geen antwoord. De Wet Markt en Overheid wil het juist aan de markt overlaten. Dat is ook altijd het streven van de D66-fractie geweest. De overheid moet zich niet op het terrein van particuliere bedrijven begeven. De overheid hoeft niet zelf de plantsoenen te onderhouden als bedrijven dat ook kunnen. In het gemeentehuis moet de overheid niet zelf voor de catering zorgen, maar alleen strikt huwelijken voltrekken. Ik wil graag een antwoord op mijn vraag hoe een en ander zich verhoudt met deze lijn, die de fractie van D66 altijd heeft gevolgd. Nu is het huidige standpunt dat de gemeenten het zelf moeten doen met hun eigen bedrijfjes en dat alle andere Nederlandse bedrijven zich erbuiten moeten houden.

De heer **Verhoeven** (D66):

De denkfout die ik de afgelopen week al een paar maal heb gehoord van de heer Aptroot is dat hij denkt dat de gemeenten per definitie hun eigen bedrijfjes, zoals hij dat noemt, de openbaarvervoersopdracht gunnen. Binnen de Wet Markt en Overheid en de PSO-verordening is er heel veel ruimte voor een keuze. Die keuze kan zijn dat een gemeente de opdracht via een aanbesteding aan een andere partij gunt. Dat is heel goed mogelijk. De NMa toetst of dat binnen de Wet Markt en Overheid en andere wetten en verordeningen, ook die uit Europa, valt.

De heer **Aptroot** (VVD):

Dat is geen antwoord als je een en ander vergelijkt met de Wet Markt en Overheid. Volgens die wet moet de overheid juist zo min mogelijk doen. Verwacht de heer Verhoeven dat, als één van de grote steden met een eigen openbaarvervoersbedrijf de keuze heeft tussen inbesteden of uitbesteden, die gemeente het uitbesteden überhaupt serieus overweegt? Wij hebben de afgelopen jaren de geluiden gehoord.

De heer **Verhoeven** (D66):

Ik heb het gevoel dat de heer Aptroot elke keer als ik een antwoord geef dat hem niet bevalt, zegt dat het geen antwoord op zijn vraag is. Dan kan hij beter zeggen dat het niet het antwoord is waarop hij had gehoopt. Ik geef natuurlijk wel een keurig antwoord op de vragen.

Ja, ik denk dat het heel goed mogelijk is dat het scenario dat de heer Aptroot schetst, zich voordoet. Als er een "interne exploitant" is – zo moeten wij die noemen –

## Verhoeven

die niet naar tevredenheid functioneert, is het heel goed denkbaar dat een gemeenteraad zegt: dit gaat niet goed, laten we eens kijken of we niet kunnen aanbesteden. Daar geeft dit wetsvoorstel alle ruimte toe. Niks aan de hand.

De heer **Paulus Jansen** (SP):

De heer Verhoeven heeft een overtuigende argumentatie die verklaart waarom de vier grote stadsregio's prima in staat zijn om hun eigen openbaar vervoer te regelen en te kiezen tussen uitbesteding of inbesteding. Als ik de vier grote stadsregio's nou eens vervang door alle stadsregio's of alle gemeenten, wat verandert er dan aan het verhaal? Of verandert er dan niks?

De heer **Verhoeven** (D66):

Dan verandert er een heleboel aan het verhaal, want dan hebben wij het in plaats van over vier stadsregio's met de vier grote steden als centrumgemeenten, ineens over heel Nederland. In die zin verandert er dan dus wat, want dan is de wet van een totaal andere orde. Deze wet gaat over de vier grote steden. De vier grote steden verkeren in een bijzondere situatie want zij kennen een bijzondere verknoping van bijvoorbeeld de netten van de tram, bus en metro. Naar ik meen, zal mijn collega Van Gent daar straks wat uitgebreider op ingaan. Verder vloeit dit voort uit de ontstaansgeschiedenis. Daar heeft de heer Monasch in zijn inbreng al op gewezen. Naar onze mening maakt dat dus wat uit.

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Eerlijk gezegd, dacht ik dat het bijzondere van het regionale vervoer is dat er samenhang is tussen alle voorzieningen in het gebied, of het daarbij nu gaat om bussen, trams of metro's. In Nederland heb je toch meer bijzondere vervoersvormen. In Eindhoven gaat er een speciale bus naar het vliegveld daar. Dat is ook iets heel specifiek. De indieners hameren op het subsidiariteitsbeginsel: gemeenten hebben het recht om hun eigen boontjes te doppen, tenzij er heel goede redenen zijn om iets door een hogere overheid te laten doen. Het is de SP-fractie nog niet duidelijk waarom het voorrecht dat de initiatiefnemers aan de vier grote steden en hun randgemeenten willen geven, niet gegund moet worden aan de andere gemeenten. Zij hebben er toch ook recht op om hun eigen vervoer al dan niet gezamenlijk te regelen?

De heer **Verhoeven** (D66):

Er is een duidelijk verschil tussen de grote vier steden en de andere steden in Nederland. Dit wetsvoorstel heeft betrekking op de vier grote steden. Het vloeit voort uit de motie-Roefs die over deze vier grote steden ging. Het is gebaseerd op het idee dat daar de grote verknoping zit. Wij hebben er daarom voor gekozen om het op deze manier te benaderen. De heer Jansen vindt het misschien beter om dat voor heel Nederland te laten gelden, maar wij beperken ons tot de vier grote steden omdat zich daar een bijzondere situatie voordoet, namelijk een verknoping van de complexe vervoerssystemen van tram, bus en metro.

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Ik wil de heer Verhoeven een laatste keer uitnodigen om eens duidelijk te maken wat dan het verschil is met de gemeente Eindhoven, waar toch ook heel veel vervoersstromen zijn, en de gemeente Utrecht. De schaal is nauwelijks anders. Utrecht heeft maar één tramlijntje, maar dat wor-

den er binnenkort misschien twee. Is dat naar de mening van de heer Verhoeven nou de essentie van het verschil met een gemeente zoals Utrecht of Eindhoven?

De heer **Verhoeven** (D66):

Ik vind een totaalnetwerk van metro en tram iets anders dan één buslijntje naar een vliegveld. Ik vind dat je echt wel kunt spreken van een duidelijk verschil. Daarom maken wij dat onderscheid ook.

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

Ik begrijp dat er een duidelijk verschil is. Dat maakt de heer Verhoeven ook duidelijk. Als ik de stukken goed heb gelezen, staat dit wetsvoorstel niets in de weg om het aan te passen als blijkt dat het ergens in de regio beter zou zijn om toch de keuzevrijheid te geven. Of zegt de heer Verhoeven dat de indieners er nog eens goed naar hebben gekeken, maar zo veel verschillen zien dat zij dat liever niet hebben? Ik zou daar toch wat meer duidelijkheid over willen hebben. Dan kunnen we zo meteen ook overwegen wat wij daaraan moeten doen.

De heer **Verhoeven** (D66):

Het is niet dat ik dit niet wil beantwoorden, maar de vier collega's hebben een taakverdeling afgesproken. Mevrouw Van Gent zal na mijn blokje uitgebreid ingaan op dit punt. Zij fluisterde mij zojuist al in dat zij dit graag en vol enthousiasme zal doen. Ik stel voor dat de heer De Jong zijn vraag straks nog een keer aan mevrouw Van Gent stelt, want zij heeft hier de woordvoering over.

De heer **Aptroot** (VVD):

Voorzitter ...

De **voorzitter**:

Mijnheer Aptroot, u bent net geweest.

De heer **Aptroot** (VVD):

Dat weet ik ook wel, voorzitter. Het gaat niet zo slecht met mij dat ik mij dat niet meer herinner. Ook mijn kortetermijngeheugen werkt nog steeds goed; ik dank u voor uw bezorgdheid!

Ik hoor steeds zeggen dat de gemeenteraad beslist, maar het is natuurlijk de stadsregio die beslist. Bijvoorbeeld de gemeenteraad van Purmerend zal straks beslissen over de metro in Amsterdam. Vindt de heer Verhoeven dat wenselijk?

De heer **Verhoeven** (D66):

Die vraag hoort thuis in het blokje van mijn collega Bashir, die bijna is afgestudeerd op de verhouding tussen gemeenten en de Wgr-plusregio's. Als de heer Aptroot dat goed vindt, zal de heer Bashir daarop ingaan.

Over de efficiency zijn de nodige vragen gesteld. Men vreest dat het openbaar vervoer minder efficiënt zal gaan werken als men de grote steden de verantwoordelijkheid geeft voor het al dan niet aanbesteden. Het lijkt op die manier net alsof de steden compleet andere belangen hebben dan de rest van Nederland, alsof steden het liefst inefficiënt, duur en klantvriendelijk openbaar vervoer willen. Daar is natuurlijk geen sprake van. Ook steden willen het beste voor de Reiziger – met een hoofdletter "R" – voor de laagste prijs. Wij willen het aan de steden laten op welke wijze zij dit willen inrichten, gebaseerd op, en uitgaande van de lokale en regionale situatie.



## Verhoeven

De heer Aptroot stelt in zijn inbreng in eerste termijn dat aanbesteden volgens de indieners geen voordelen heeft. Dat is niet het geval. Ik heb zojuist al duidelijk gemaakt dat aanbesteden wel degelijk voordelen heeft. Ook inbesteden heeft soms wel degelijk voordelen. Het is aan de steden zelf om op dit punt een lokaalspecifieke of regionaalspecifieke afweging te maken. Ik zou willen zeggen: kiezen voor slim maatwerk in plaats van kiezen voor blinde marktwerking.

De heer Aptroot vreest dat met deze wet het GVB, de HTM en de RET geen prikkel meer hebben om het goed te doen. Daar geloven wij niet in. Deze vervoerders moeten verantwoording afleggen aan de stadsregio, waarmee zij afspraken hebben gemaakt over de te leveren prestaties. Daarnaast weten GVB, HTM en RET ook dat als zij er een zootje van maken, zij sancties opgelegd zullen krijgen en de desbetreffende stadsregio de volgende keer minder moeite zal hebben met de keuze voor aanbesteden. Die stok achter de deur is er gewoon en die blijft ook aanwezig.

Mevrouw Wiegman vraagt om een analyse van de voor- en nadelen van de marktwerking in het regionaal openbaar vervoer. Dit wetsvoorstel is niet bedoeld als een analyse van marktwerking, maar juist als een manier – ik kan dat niet vaak genoeg zeggen – om de lokale autonomie van de grote steden te vergroten. Wij verwachten dat de grote steden zelf nagaan welke mate en vorm van marktwerking het beste zal werken binnen hun eigen openbaarvervoersysteem.

Enkele keren is opgemerkt dat deze wet de Nederlandse openbaarvervoermarkt minder aantrekkelijk zal maken voor nieuwe toetreders. Daar zijn wij het niet mee eens. Als commerciële vervoerders een aantrekkelijk aanbod kunnen leveren, wordt het ook voor steden aantrekkelijker om aan te besteden. In die zin is er dus wel degelijk sprake van een open marktwerking.

De heer Aptroot is bang voor schadeclaims. Wij zijn daar niet bang voor. Er is immers nooit zekerheid gegeven aan de commerciële vervoerders dat de wet nooit veranderd zou kunnen worden. Wij zien geen grond op basis waarvan de commerciële vervoerders rechten zouden kunnen opeisen. De aanbestedingsprocedures voor bijvoorbeeld tram en metro zijn immers nog niet in gang gezet. De wetgeving die wij voorstellen voldoet ook aan de Europese regels. Dat is een belangrijk argument. Wij zijn het helemaal eens met de heer Aptroot dat het goed is als er vanuit Den Haag eindelijk duidelijkheid komt over de openbaarvervoeregels, in de vorm van deze wet, waarin wordt bepaald dat de grote vier steden zelf kunnen beslissen over hun openbaar vervoer.

Mevrouw Wiegman stelde een vraag over de Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland. Wij hebben alle inbreng van zowel de stadsregio's als de vervoerders altijd serieus genomen en meegewogen. Mij is overigens niet bekend dat de FMN met ons zou willen praten, of dat wij niet naar haar zouden hebben willen luisteren. Ik kan mij het standpunt van de FMN overigens voorstellen. Vanuit hun standpunt is dat gewoon terecht, maar ook hier geldt dat er een lokale keuze gemaakt kan worden, zodat het zeker mogelijk is voor zo'n organisatie om haar belang neer te leggen bij de grote steden, die vervolgens de beslissing zullen nemen. Politiek bedrijven is afwegingen maken. Onze politieke afweging is dat de afweging op lokaal niveau gemaakt moet worden.

De heer Aptroot heeft gevraagd naar de rol van de NMa. De NMa heeft al een rol bij de inbestedingsconces-

sies in de grote steden en deze blijft in ons wetsvoorstel overeind. De vervoersbedrijven in Amsterdam, Rotterdam en Den Haag moeten jaarlijks een verklaring afgeven waaruit blijkt dat zij inkomsten zoals subsidies voor het uitvoeren van het openbaar vervoer niet inzetten om commerciële activiteiten te ontwikkelen.

De heer Aptroot heeft ook een vraag gesteld over de regeling dat een bedrijf dat met een aanbesteding rijdt, mag meedingen bij een openbare aanbesteding elders. Dat mag alleen als duidelijk is dat de inbestede concessie binnen twee jaar zal worden aanbesteed. Dit om vervoerbedrijven de kans te bieden om mee te dingen bij deze aanbesteding, maar ook om een toekomst elders mogelijk te maken. Uiteraard moet dit strikt gescheiden zijn van de diensten die op dat moment nog worden geleverd in het kader van de inbestede concessie. Er moet dus een duidelijke scheiding zijn. Ook hier heeft de NMa een belangrijke rol en kijkt mee.

Dit lijkt de heer Aptroot geen goed idee, maar volgens de indieners biedt dit juist de mogelijkheid om meer toetreders op de markt te krijgen. Dit idee hebben wij niet eens zelf verzonnen. Het staat namelijk letterlijk in de PSO-verordening van de Europese Unie. Artikel 5, lid 2, onderdeel c luidt: "niettegenstaande punt b, (waarin staat dat een bedrijf niet mag meedoen aan openbare aanbestedingen buiten de eigen regio) mag een interne exploitant vanaf twee jaar voordat zijn onderhands gegunde contract afloopt, meedoen aan eerlijke openbare aanbestedingen op voorwaarde dat onherroepelijk is besloten tot een eerlijke openbare aanbesteding van de openbare personenvervoerdiensten die onder het contract van de interne exploitant vallen, en dat de interne exploitant geen andere onderhands gegunde openbaardienstcontracten heeft gesloten." Als dit geen duidelijke taal is, dan weet ik het niet meer.

Ik kom tot een afronding. Ik zeg het nog een keer: laat de G4 zelf beslissen over hun openbaar vervoer, geloof in de lokale autonomie en vertrouw op de lokale democratie. Is dat liberaal? Ja, dat is zo liberaal als het maar zijn kan.



**Mevrouw Van Gent** (GroenLinks):

Voorzitter. Het is altijd een voorrecht om als Kamerlid in vak-K te staan om een initiatiefwetsvoorstel te verdedigen. Het is natuurlijk helemaal prachtig om dat met sociaaldemocraten, liberalen, socialisten en groenen te mogen doen. Het is prachtig dat we elkaar zo breed kunnen vinden op een wetsvoorstel. Dat is weleens anders in de Nederlandse politiek. Ik vind het toch wel hoopgevend dat het mogelijk is om zulke afstanden te overbruggen en elkaar op deze zaken te vinden.

Het is ook mooi om hier te staan samen met onze medewerkers, die altijd heel veel werk voor ons verrichten. Ik kan het niet laten om als scheidend Kamerlid speciaal mijn eigen medewerker Joris Wijnhoven te bedanken voor de prachtige samenwerking in de afgelopen jaren, zowel op dit beleidsterrein als op een heleboel andere beleidsterreinen. Zo vaak zitten wij niet samen in vak-K, dus dat doe ik graag.

Het is mooi dat ik met de deur in huis kan vallen bij de beantwoording van de vragen, waar de heer Verhoeven het in zijn flamboyante bijdrage ook over had. Diverse leden hebben de indieners gevraagd waarom wij ons in ons initiatiefwetsvoorstel hebben beperkt tot de zogenaamde

## Van Gent

plusregio's, waar de vier grote steden deel van uitmaken. Bij de interrupties kwam net ook de vraag naar voren of het geen goed idee zou zijn om deze kans te bieden aan alle concessiegebieden in Nederland. Dat had natuurlijk best gekund, om deze vraag heel pragmatisch te beantwoorden, maar daar hebben wij als indieners niet voor gekozen. Wij hebben een andere afweging gemaakt, zo simpel is het.

Wij hebben daar de volgende argumenten voor. De heer Verhoeven heeft al enkele goede voorzetten gegeven en ik zal er een aantal aan toevoegen. In de eerste plaats hebben wij een inhoudelijke reden. De grote steden met hun zeer complexe vervoerssystemen, met combinaties van rail en busvervoer, zijn qua reizigersomvang en complexiteit eigenlijk niet te vergelijken met welk ander concessiegebied dan ook. Dat was indertijd ook de reden voor mevrouw Roefs om juist deze vier concessiegebieden uit te zonderen van de aanbestedingsplicht. Zij is hier al eerder gememoreerd door de heer Monasch. Dat is zeer terecht, want het is allemaal begonnen met een motie van mevrouw Roefs en anderen. Dat argument staat wat ons betreft nog steeds overeind. In de Kamer is altijd een manifeste dan wel latente meerderheid voor de centrale gedachte uit de motie van mevrouw Roefs geweest. In dat politiek perspectief is het logisch dat die meerderheid daar nu uiting aan lijkt te gaan geven door steun aan onze initiatiefwet.

De heer Haverkamp heeft gesteld dat het in de geest van de motie van mevrouw Roefs zou zijn geweest om heel Nederland de keuze te geven om aan dan wel in te besteden. Die bewering is tamelijk kras, maar zo kennen we de heer Haverkamp. Ik houd ook van heldere taal in de Kamer, dus ik weet dat ook echt te waarderen. Maar die bewering is wel tamelijk kras als je de motie van mevrouw Roefs erbij pakt. Ik zie in de tekst echt geen enkel aanknopingspunt op basis waarvan je zou kunnen constateren dat mevrouw Roefs meer wilde regelen dan het bieden van keuzevrijheid aan de G4. Met geen woord rept mevrouw Roefs over andere steden. Ik dacht "check, check, dubbelcheck, dat is altijd belangrijk" en heb voor de zekerheid mevrouw Roefs ook nog maar even benaderd. Zij bevestigt dat zij zich heel bewust alleen gericht heeft op de G4, omdat alleen daar nog sprake was van gemeentelijke vervoersbedrijven en er dus niets teruggedraaid hoefde te worden.

Zoals degenen die ons hebben gevraagd waarom wij in deze wet niet hebben geregeld dat ook andere concessiegebieden hun openbaar vervoer zouden mogen inbesteden, weten, wordt buiten de grote steden inmiddels overal met aanbestedingen gewerkt. De indieners van deze initiatiefwet waarderen die ervaringen enigszins verschillend, maar feit is en blijft dat de gemeentelijke vervoersbedrijven overal verkocht dan wel opgeheven zijn. Wij kennen natuurlijk ook de werkelijkheid van buiten de Tweede Kamer. Dit zeg ik speciaal tegen de heer Aptroot. Alhoewel je nooit "nooit" moet zeggen, ook niet in de politiek, bereiken ons uit andere concessiegebieden geen pleidooien om hen de mogelijkheid te bieden weer gemeentelijke vervoersbedrijven op te richten teneinde het openbaar vervoer weer te kunnen inbesteden. Niet dat iedereen blij is dat men gedwongen is om die vervoersbedrijven op te heffen, maar dat is nog iets anders dan ervoor te pleiten deze weer op te richten.

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Ik zou me zomaar kunnen voorstellen dat ze in de Achterhoek na de ontwikkeling met Syntus onderhand wel hun buik vol hebben van aanbesteden. Ik heb een vraag over de stelling van mevrouw Van Gent dat de overige gemeenten niet te vergelijken zijn met de G4. Is het niet merkwaardig dat het Europees Parlement bij het vaststellen van de PSO-verordening heeft gezegd dat het dit gewoon voor alle gemeenten mogelijk wil maken? Mevrouw Van Gent leunt in heel hoge mate op die PSO-verordening. Dan zou ik zeggen: wees dan consequent! Een behoorlijk aantal fracties in de Kamer zegt: geen kop op Europese regelgeving. Wat zij dus nu in feite doet, is een kop op Europese regelgeving zetten en daarmee de keuzevrijheid van de gemeenten beperken. Leg dat eens uit!

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks):

Ik zal het later in mijn betoog nog uitgebreid nader onderbouwen, maar ik wil nu het volgende zeggen. Wij hebben als initiatiefnemers daar een keuze in gemaakt. Ik heb ook aangegeven dat het maar helemaal de vraag is of andere steden op dit moment überhaupt zitten te wachten op meer keuzevrijheid, omdat de situatie gewoon anders is dan bij de G4. Daar zal ik straks ook nog een heleboel argumenten voor noemen. Daar komt ook nog eens het volgende bij. Ik zou me nog wel kunnen voorstellen dat je zegt: misschien moet je nog eens nader gaan onderzoeken of er ook bij andere belangstelling is voor deze constructie. Ik kan daar mee leven. Ik gaf net ook al aan dat er wat verschillend over wordt gedacht. Wij hebben elkaar hier nu op gevonden. Dat lijkt me, eerlijk gezegd, ook heel reëel op dit moment. Maar ja, dat zou kunnen, maar wij hebben er niet voor gekozen.

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Ik wil de parallel trekken met de zorgsector, die mevrouw Van Gent ook goed kent. Wij hebben de thuiszorg aan de tucht van de markt onderworpen en vervolgens is het initiatief-Kant, ook een initiatief van de Kamer, aangenomen. Gemeenten kunnen nu de thuiszorg weer gaan inbesteden. Je ziet dat gemeenten, ook kleine gemeenten, dat een prima idee vinden, omdat zij in hun gebied heel ontevreden zijn over de marktpartijen. Wat is het verschil in beoordeling van de thuiszorg en het openbaar vervoer?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks):

Ik sta hier ook namens drie andere partijen. Het initiatief-Kant heeft de GroenLinksfractie altijd gesteund. Die keuze is toen gemaakt. Bij de keuze die wij nu hebben gemaakt, blijft het wat ons betreft. Wij hebben elkaar daarop gevonden. Ik heb al gezegd dat je ook een andere keuze kunt maken, maar dat hebben wij niet gedaan. Ik heb daarvoor een aantal praktische argumenten genoemd. De G4 zitten in een wat andere positie en in veel andere gebieden zijn er al andere keuzes gemaakt. Die waren niet altijd naar tevredenheid, maar ik heb ook geen protesten gehoord dat men het anders wil regelen. Het staat de heer Jansen natuurlijk vrij om er zelf iets mee te doen. De initiatiefnemers hebben daarvoor niet gekozen.

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Het gaat in eerste instantie om de argumentatie. Ik neem aan dat de indieners zien dat er met enige regelmaat bedrijven omvallen na aanbestedingen. Dat zie je bijvoorbeeld ook bij het doelgroepenvervoer. Daar gebeurt het nog in sterkere mate. Dat leidt vaak tot voortschrijdend in-

## Van Gent

zicht bij de concessieverlener over de vraag of men de afgelopen jaren wel goed bezig is geweest. Is dat niet een argument om toch de deur open te zetten? Dan hebben gemeenten met voortschrijdend inzicht de mogelijkheid om daaraan een consequentie te verbinden.

**Mevrouw Van Gent (GroenLinks):**

De initiatiefnemers zetten die deur op dit moment niet open. Ik heb al gezegd: zeg nooit "nooit". Dat is onze positie nu.

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

De PVV-fractie heeft regelmatig gezegd dat wij de minister meer invloed willen laten hebben op het openbaar vervoer, meer controlemechanisme en meer regie. Ik kan mij ook voorstellen dat de initiatiefnemers met het vraagstuk of de keuzevrijheid over het hele land moet worden verspreid de consequenties daarvan voor het Rijk hebben meegenomen. Kan mevrouw Van Gent zeggen of die keuze consequenties heeft voor het Rijk, budgettair of op andere wijze?

**Mevrouw Van Gent (GroenLinks):**

Dat kan ik niet zeggen. Ik zal er niet omheen draaien en niet met een ingewikkelde uiteenzetting komen die niet klopt. Wij hebben de keuze gemaakt om vanuit de motie-Roefs consequent doorredenerend met dit initiatiefwetsvoorstel te komen, dat zich beperkt tot de grote steden. Er kunnen zich allerlei situaties voordoen – dat bleek wel uit het debat tussen de heer Jansen en mij – waarin de omstandigheden wijzigen of waarin er lokaal andere initiatieven komen. Dat is een beetje kijken in een glazen bol. Ik kan daarover nu geen uitspraken doen. Misschien kan de heer De Jong deze vraag aan de minister stellen. Ik heb die cijfers niet paraat.

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

Ik dank mevrouw Van Gent voor haar eerlijke antwoord. Als de keuzevrijheid effect zou hebben op de kwaliteit van het openbaar vervoer, moet je dat natuurlijk niet willen als het op plekken goed gaat. Ik zal mijn vraag bewaren voor de minister.

**Mevrouw Van Gent (GroenLinks):**

Daarbij komt nog dat het een theoretische vraag is. Ik vind die altijd heel goed, maar het is dan heel moeilijk om precies de cijfers aan te geven. Wij hebben immers niet de precieze omstandigheden voor ogen. Dat is dus vrij lastig. Je zult het per keer moeten bekijken als het zich voordoet. Ik stel vast dat er geen verzoeken binnenkomen om de situatie te wijzigen. Wij hebben zelf wat gebeld naar een aantal steden. Zij willen niet per se onder deze initiatiefwet vallen. Het lijkt mij dus dat wij voor nu een juiste keuze hebben gemaakt. Wat er in de toekomst gaat gebeuren? Misschien weet de heer De Jong het, maar ik weet het niet.

Voorzitter. De heer Aptroot heeft namens de VVD-fractie gevraagd waarom Utrecht in het wetsvoorstel is meegenomen. Hij noemt dat willekeurig. Het is in Nederland niet ongebruikelijk, te spreken over de G4. Deze vier grote steden onderscheiden zich simpelweg door hun inwonertal van andere steden in Nederland. Utrecht is met 317.000 inwoners weliswaar de kleinste van de G4, maar telt nog altijd 100.000 inwoners meer dan Eindhoven, de vijfde stad van het land. Daarbij komt dat de steden alle vier een complex vervoerssysteem hebben met zowel railvervoer

als busvervoer. Dat is voor de indieners de reden geweest om ook Utrecht de mogelijkheid te bieden, zijn openbaar vervoer ooit weer te gaan inbesteden, mocht er een coalitie van partijen komen die daarvan om welke reden dan ook het voordeel inziet. Of dat ook echt gebeurt, zouden de indieners niet weten. Zoals ik net al memoreerde, beschikken zij niet over een glazen bol waarin zij toekomstige politici kunnen zien opereren. Wij bieden die politici graag de mogelijkheid.

Ik kom op het gewijzigd amendement-Wiegman-van Meppelen Scheppink op stuk nr. 16, voorheen stuk nr. 14. De verandering die is aangebracht, betreft het feit dat het railvervoer nu is uitgesplitst naar metro en tram enerzijds en trein anderzijds. Dat maakt mijn reactie eigenlijk niet heel veel anders. Wel maakt het de inzet van de ChristenUnie naar ons idee nog ingewikkelder. Met haar amendement beoogt mevrouw Wiegman een meer toekomstvast definitie van het toepassingsgebied van dit wetsvoorstel te geven. Zij wil het recht op inbesteding niet geografisch bepalen maar aan de hand van het soort vervoer; ik zei net al hoe het amendement is gewijzigd. Het railgebonden vervoer is volgens haar technisch complex en kenmerkt zich door lange afschrijvingstermijnen.

Wij hebben dit amendement op stuk nr. 16 heel goed en uitgebreid bekeken met elkaar. Wij vragen ons af of de situatie door de voorgestelde wijziging niet nodeloos wordt gecompliceerd. Om te beginnen wijzen wij erop dat vanuit steden zoals Nijmegen, Maastricht, Zwolle en Groningen, voor zover de indieners bekend, nooit geluiden zijn gekomen dat de aanleg en exploitatie van een tram of lightrail zou kunnen worden gehinderd door het feit dat deze gemeenten geen gemeentelijke vervoersbedrijven meer kennen. Bij de grote steden is dat anders. Die hebben altijd laten weten een belangrijke meerwaarde te zien in inbesteding voor het goed kunnen integreren van de verschillende vervoersmodaliteiten. Misschien heeft mevrouw Wiegman andere geluiden gehoord. Ons hebben die niet bereikt, terwijl ook de indieners van dit wetsvoorstel goede contacten hebben in het lokale bestuur in de steden waarover het nu gaat.

**Mevrouw Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie):**

Was mevrouw Van Gent al klaar met haar reactie op mijn amendement?

**Mevrouw Van Gent (GroenLinks):**

Nee, nog niet.

**Mevrouw Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie):**

Dan wacht ik daar nog eventjes op.

**Mevrouw Van Gent (GroenLinks):**

De indieners denken ook, met alle respect, dat de complexiteit van de vervoerssystemen in steden zoals Amsterdam en Rotterdam niet is te vergelijken met die in steden zoals Groningen en Nijmegen, ook als daar wellicht in de toekomst trams gaan rijden. Dat zou ik wel mooi vinden. De grote steden lijken dus niet alleen op elkaar omdat er complexe vervoerssystemen zijn, maar ook omdat het aantal reizigers er van een andere orde is dan in provinciesteden. In de stadsregio waaronder Amsterdam valt, stappen dagelijks 800.000 mensen in bus, tram en trein, terwijl dat in de stad Groningen – mij welbekend – 25.000 zijn; 32 keer zo weinig. Met Drenthe meegerekend zijn dat

## Van Gent

er nog maar 50.000. Dat maakt echt een groot verschil, zo zeg ik tot mevrouw Wiegman, zowel wat de omvang als de complexiteit van de dienstregeling betreft. De indieners denken dat wij dan appels met peren gaan vergelijken en dat is nooit goed. De steden lijken echt meer op elkaar dan dat ze gemeen hebben met Zwolle of Groningen louter omdat daar straks wellicht ook spoorvervoer is.

De indieners hebben nog een ander belangrijk bezwaar tegen het amendement van mevrouw Wiegman-van Meppelen Scheppink. Het amendement schrijft namelijk voor dat busvervoer wel moet worden aanbesteed. Daarmee ondergraaft het amendement een van de hoofddoelen van de initiatiefwet, namelijk het bieden van de keuze – de heer Verhoeven is vast blij dat ik het nog een keer herhaal – om openbaar vervoer en complexe vervoerssystemen in een hand te houden en de keuze voor inbesteden of aanbesteden bij de steden te laten. Het gaat ons er niet zozeer om dat spoorwegvervoer zoveel complexer zou zijn dan busvervoer. Het gaat er juist om dat je je kunt voorstellen dat de combinatie van verschillende vervoersmodaliteiten makkelijker gaat als ze in een hand blijven. De keuze laten wij graag aan de steden zelf.

Mevrouw Wiegman zegt van ons geen argumenten te horen voor de voordelen van het in een hand houden van de vervoersmodaliteiten. Die argumenten moet mevrouw Wiegman primair van de grote steden zelf horen, want wij laten het verder aan hen om voor die optie te kiezen of niet. Natuurlijk geloven de indieners dat die voordelen er zijn, anders hadden wij ons de moeite van het wetsvoorstel kunnen besparen. Ik heb het dan uiteraard over synergievoordelen, maar ook het feit dat een bedrijf bij het maken van een dienstregeling er als van nature voor zal zorgen dat de modaliteiten goed op elkaar aansluiten. Dat moet je bij verschillende bedrijven nog maar afwachten. Laat staan dat er concurrentie om de reizigers zou kunnen ontstaan tussen tram en bus als die in handen zijn van verschillende vervoerders. Al met al betwisten de indieners de claim van mevrouw Wiegman dat haar amendement de uniformiteit dient. Wij zien geen heil in de nieuwe knip die zij voorstelt en moeten het amendement ont-raden.

### Mevrouw Wiegman-van Meppelen Scheppink

(ChristenUnie):

Ik hoor verschillende argumenten en loop een paar dingen langs.

#### De voorzitter:

Niet alles, mevrouw Wiegman.

### Mevrouw Wiegman-van Meppelen Scheppink

(ChristenUnie):

Het gaat inderdaad om het leggen van een knip en de argumenten daarvoor. Het zou mevrouw Van Gent moeten aanspreken dat de ChristenUnie duidelijk kiest voor inbesteden van het railgebonden vervoer. Dat is complex en het gaat ook om veel langere afschrijvingstermijnen. Het is eigenlijk jammer dat wij die argumentatie niet delen, daarvoor zou alle reden zijn. Het gaat mij vooral om de toekomstbestendigheid. Er wordt duidelijk gekozen voor de vier grote steden, maar wie zegt dat in de toekomst op deze manier over diezelfde G4, de stadsregio's en noem maar op, wordt gesproken? Zou je op inhoudelijke gronden niet beter een keuze kunnen maken voor inhoudelijke argumenten dan voor geografische?

### Mevrouw Van Gent (GroenLinks):

De toekomst is altijd onzeker. Daar moeten wij nou eenmaal mee leven en dat lukt over het algemeen ook heel goed, althans als ik voor mijzelf spreek. Wij hebben ervoor gekozen om met dit initiatiefwetsvoorstel te komen. Wij hebben elkaar gevonden op de nadere uitwerking van de motie-Roefs die eerder door de Kamer is aangenomen en die beperkt tot de G4. Ik moet in alle nuchterheid vaststellen dat het niet mooier is dan dat. De indieners delen inderdaad een deel van de argumentatie van mevrouw Wiegman niet. Daarom ontraad ik namens allen achter de tafel het amendement. Het is nooit leuk als dat moet, maar het is wel zo. In de toekomst kan heel veel veranderen. Politiek kan het veranderen, bedrijven kunnen failliet gaan, Nederland kan anders ingedeeld worden et cetera. Een filosofisch debat vind ik interessant, maar ik houd het graag praktisch en concreet als het gaat om onze initiatiefwet.

### Mevrouw Wiegman-van Meppelen Scheppink

(ChristenUnie):

Mijn amendement was eigenlijk ook heel praktisch en concreet en gaat niet zozeer om het geografische, maar meer om het technische, de kenmerken van gebonden vervoer. Ik besef dat ik Zwollenaar ben en Zwolle is geen Amsterdam, maar ik ben heel erg trots op ons Kamperlijntje en wat daar in de toekomst misschien nog een mee gaat gebeuren.

### Mevrouw Van Gent (GroenLinks):

Ik kom ook niet uit de G4. Ik kom uit Groningen. Daarom heb ik Groningen ook al twee keer genoemd. Er kan van alles gebeuren. Ook in Groningen zijn er plannen om met een tram te komen. Dingen gaan voort. Leven is voortgaan. Wij hebben er nu voor gekozen om dit te regelen. Hopelijk krijgen wij er een meerderheid voor. Er kunnen altijd andere dingen gebeuren. Wie weet wat er na 12 september gebeurt? Ik heb geen glazen bol en als ik die al zou hebben, ben ik er helemaal niet handig mee.

### De heer Paulus Jansen (SP):

Op zich deel ik het oordeel van mevrouw Van Gent dat het niet handig is om in een bepaald gebied een knip te maken tussen enerzijds de metro en de tram en anderzijds de bus. Dan vervang je de ene knip met de andere. Ik begrijp echter wel de gedachtegang van mevrouw Wiegman. Ze probeert om tot meer universele en objectieve criteria te komen om onderscheid te maken tussen gemeenten die eventueel wel mogen inbesteden en gemeenten die dat niet mogen.

#### De voorzitter:

Kort graag, mijnheer Jansen.

### De heer Paulus Jansen (SP):

Stel dat de gemeente Eindhoven een groeitaakstelling krijgt en in tien jaar uitgroeit tot 350.000 inwoners. Is er dan een nieuw stukje gelegenhedswetgeving nodig? Of zien de indieners toch nog een mogelijkheid om nu al een zodanige formulering te kiezen dat ook dat soort situaties onder dit wetsvoorstel kunnen vallen?

### Mevrouw Van Gent (GroenLinks):

Die mogelijkheid zie ik niet. Wij hebben gekozen voor deze constructie. Ik heb deze discussie net ook al gevoerd met de heer Jansen. Ik ga hem graag nog een keer aan.

## Van Gent

Wij hebben hiervoor gekozen. Daar hebben we onze argumenten voor gegeven. Het staat partijen vrij om daar anders tegenaan te kijken. Misschien kan nader onderzocht worden of er wensen daarover leven, maar wij gaan zo'n onderzoek niet initiëren.

De heer **Haverkamp** (CDA):

Ik dank mevrouw Van Gent voor haar openhartigheid, ook over de spanningen die bij de indieners leven.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks):

Het is heel erg spannend.

De heer **Haverkamp** (CDA):

Heb ik goed begrepen dat mevrouw Van Gent zegt dat het juist de complexiteit in de grote steden is die de indieners ertoe heeft gebracht zich te beperken tot de grote steden, en dat die complexiteit bestaat uit de combinatie rail en busvervoer?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks):

Dat is een van de argumenten. En ik kan de heer Haverkamp geruststellen, want er is geen sprake van spanningen onder de indieners.

De heer **Haverkamp** (CDA):

In uw reactie op het amendement van de collega van de ChristenUnie zei u: we hebben het erover gehad, maar de verhoudingen zijn zo dat ik het niet mooier kan maken dan het is. Of heb ik dat verkeerd beluisterd?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks):

Dit initiatiefwetsvoorstel is beperkt maar toch heel belangrijk. Wat in de toekomst kan gebeuren, zullen we zien.

De **voorzitter**:

Mevrouw Van Gent, hoeveel tijd denkt u nog nodig te hebben?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks):

Voorzitter, ik zal u gelukkig maken. Ik ben gekomen aan het einde van mijn inbreng. Ik zie dat u helemaal opleeft. Dat is dan wel weer een kleine teleurstelling.

De heer Bashir zal nu spreken over het stad- en streekvervoer, de toekomst van Wgr-plus en nog wat andere zaken.

Voorzitter, ik wil ook u bedanken. Het is een extra genoegen om onder uw leiding dit initiatiefwetsvoorstel te verdedigen. Dank u wel!

De **voorzitter**:

Dank u wel.

Dan geef ik nu het woord aan de heer Bashir.

□

De heer **Bashir** (SP):

Voorzitter. Het is heel bijzonder om voor het eerst vanaf deze plek het woord te mogen voeren. Het is extra bijzonder omdat wij met het voorliggende initiatiefwetsvoorstel een historische stap kunnen zetten. We maken daarmee ook eerder ingezette processen af. Zo is bijvoorbeeld in 2002 een resolutie van de voormalige SP-Europarlementariër Erik Meijer in het Europees Parlement aangenomen waardoor het mogelijk wordt dat openbaar vervoer niet verplicht aanbesteed hoeft te worden. Daarna is natuur-

lijk in 2007 de beroemde motie-Roefs aangenomen, wat eigenlijk een vervolg is op die resolutie. Met dit wetsvoorstel proberen wij voor nu dat proces af te maken.

Ik wil net als de andere drie initiatiefnemers de Kamerleden danken voor de gestelde vragen. Wij zijn vereerd de door de Kamer gestelde vragen te mogen beantwoorden. De heer Aptroot heeft meerdere keren gesproken over het rapport van Twynstra Gudde en heeft de indieners gevraagd op de conclusies van dit rapport te reageren. Voor dat ik op dit rapport inga, wil ik gezegd hebben dat de publieke vervoerders een grote efficiëntieslag gemaakt hebben. In de evaluatie van Wp2000 staat dat een grote efficiëntieslag gemaakt kan worden. Die evaluatie dateert uit 2004 en de vervoerders hebben sindsdien een heel grote efficiëntieslag gemaakt. Zij hebben grote besparingen behaald en tegelijkertijd zijn meetbare kwaliteitsverbeteringen doorgevoerd. De resultaten die daarmee zijn behaald, zijn zelfs groter dan in het rapport uit 2004 werd beoogd. Daarmee kom ik bij het rapport van Twynstra Gudde uit 2010, waarin ondermeer staat dat het vervoersaanbod in de G3 en omstreken, gemeten over de periode 2006–2008 is gestegen. Verder staat in het rapport dat voor de efficiëntie geen verschil meer bestaat tussen openbare aanbesteding en onderhandse gunning. Het dienstregelinguren-tarief is in de periode 2005–2009 in de G3 en omstreken over de gehele linie tussen 20% en 30% gedaald. Dit is allemaal bereikt zonder openbare aanbesteding.

Zoals ook de andere initiatiefnemers al hebben gezegd, wij maken met dit wetsvoorstel geen keuze voor het wel of niet aanbesteden. Wij geven de stadsregio's de keuzevrijheid en het zijn de stadsregio's die de keuze zullen maken voor het wel of niet aanbesteden.

De heer Aptroot heeft gevraagd waarom private bedrijven het streekvervoer voor minder geld kunnen verzorgen dan de stadsvervoerders die in publieke handen zijn. De initiatiefnemers vinden dat deze vergelijking niet kan worden gemaakt, omdat de situatie in de steden anders is. Het vervoer is een stuk complexer, omdat het drukker is, de reistijden langer zijn en daarmee ook de kosten hoger. Daarnaast kunnen politieke keuzen ten grondslag liggen aan de reden van het kostenverschil. In de stadsregio kan bijvoorbeeld zijn gekozen minder rendabele lijnen in stand te houden, terwijl bij de private bedrijven wel is gekozen te snijden in de onrendabele lijnen. Dat is een politieke afweging die door de bestuurders van de stadsregio's wordt gemaakt.

De heer Aptroot vraagt terecht aandacht voor de klanttevredenheid. Dit wetsvoorstel staat niet in de weg hierop te sturen. Ook wanneer een stad kiest voor inbesteden, kunnen nog steeds in het bestek klanttevredenheidsafspraken en prestatieafspraken worden opgenomen. Eventueel kan hieraan ook een boetebeding worden toegevoegd bij een grote klanttevredenheid. Een verplichte benchmark kan hierbij ook behulpzaam zijn. Daarom ook raden wij het amendement op stuk nr. 12 van de ChristenUnie aan.

De heer Aptroot wekt de indruk een totaal ander wetsvoorstel te hebben gelezen.

De heer **Aptroot** (VVD):

Voordat we het over een ander wetsvoorstel gaan hebben, ik ben het met de heer Bashir eens dat het goed mogelijk is klanttevredenheid op te nemen in een aanbesteding. Mijn vraag was echter hoe het kan dat de overheidsbedrijven die een monopolie hebben, zoals NS, GVB, RET en HTM, qua klanttevredenheid helemaal onderaan het

## Bashir

lijstje staan en de private vervoerders allemaal beter scoren. Daar wil ik gewoon een antwoord op hebben. Hoe kan het nu dat in de praktijk de private bedrijven het beter doen dan de overheidsbedrijven?

De heer **Bashir** (SP):

Dat kan aan die bedrijven liggen, maar het kan ook aan de situatie liggen. Klanttevredenheid is een subjectief gegeven. Als een bus in de stad op een bepaald traject iedere keer in de file staat waardoor het heel lang duurt voordat die aan de andere kant van de stad komt, kan dat ertoe leiden dat mensen het vervoer als minder goed ervaren en dus een lager klanttevredenheidscijfer geven. Iemand die zo'n rit maakt met een bus over een snelweg, kan dat ervaren als een heel goede rit. Zo'n lange rit over de snelweg wordt op dit moment vaak door een privaat bedrijf uitgevoerd, terwijl het openbaar vervoer in de grote steden vaak door publieke bedrijven wordt uitgevoerd.

De heer **Aptroot** (VVD):

Wat betreft het subjectieve: het is gewoon aan de klanten gevraagd, dus het is zo objectief als wat. Erkent de heer Bashir dat daar waar private bedrijven in de steden rijden, bijvoorbeeld in steden als Arnhem en Nijmegen, de klanttevredenheid kennelijk beter is dan in steden waar overheidsbedrijven rijden?

De heer **Bashir** (SP):

De kern van dit wetsvoorstel is dat uiteindelijk het besluit over al dan niet aanbesteden overgelaten wordt aan de stadsregio's. Wij spreken dan voornamelijk over Amsterdam, Rotterdam, Utrecht en Den Haag. Als de stadsregio's vinden dat de klanttevredenheid beter moet, kunnen zij daar prestatieafspraken over opnemen.

De heer **Haverkamp** (CDA):

De behandeling van dit wetsvoorstel maakt een heel verrassende wending. Aan de ene kant wordt het amendement van mevrouw Wiegman-van Meppelen Scheppink inzake benchmarks overgenomen, terwijl aan de andere kant wordt gezegd dat het eigenlijk bijna onmogelijk is om een benchmark te maken omdat een reiziger in de stad niet kan worden vergeleken met een reiziger op het platteland. Wat zegt zo'n OV-Klantenbarometer dan nog, in de ogen van de indieners? Zij zeggen dat een reiziger in de stad last kan hebben van oponthoud. Een reiziger op het platteland kan zeggen: ik zie die koe al voor de derde keer, ik ben niet meer tevreden over de bus.

De heer **Bashir** (SP):

Zo'n benchmark kan nog steeds toegevoegde waarde hebben. Je kunt immers bijvoorbeeld Amsterdam en Rotterdam met elkaar vergelijken. Uiteindelijk is de vergelijking die je maakt ook subjectief. Wat vergelijk je met elkaar? Het CDA kan bijvoorbeeld een bus die op het platteland rijdt graag willen vergelijken met een bus die in Amsterdam rijdt. Ik vind dat geen goede vergelijking. Ik vind dat je vergelijkbare zaken met elkaar moet vergelijken en niet onvergelijkbare zaken.

De heer **Haverkamp** (CDA):

Toch hebben wij met elkaar gekozen voor een OV-Klantenbarometer over heel Nederland. Nemen de indieners van dit wetsvoorstel daar nu afscheid van, nu zij zeggen dat het onvergelijkbare grootheden zijn? Ook tussen Amster-

dam en Rotterdam bestaat immers verschil. Wat dat betreft kun je dus stoppen met vergelijken in dit land.

De heer **Bashir** (SP):

Nee, wij nemen daar geen afstand van. Sterker nog, juist doordat wij het amendement op stuk nr. 12 van de ChristenUnie overnemen, voegen wij dat toe aan ons wetsvoorstel. Daardoor kunnen ook de grote steden onderling of met andere steden worden vergeleken.

De heer **Haverkamp** (CDA):

De heer Bashir zegt aan de ene kant dat het argument van de heer Aptroot niet valide is, omdat je dingen niet met elkaar kunt vergelijken. Aan de andere kant zegt hij dat de indieners juist voor vergelijken zijn. Wat is het nu?

De heer **Bashir** (SP):

Volgens mij ben ik duidelijk geweest. Ik vind dat je Amsterdam en Rotterdam best met elkaar kunt vergelijken. In vind echter dat je een bus die op het platteland in Friesland rijdt niet kunt vergelijken met een bus die in een drukke stad als Amsterdam of Rotterdam rijdt.

De heer **Paulus Jansen** (SP):

De heer Aptroot en de heer Haverkamp hebben over de ov-benchmark. Ik meen mij te herinneren dat wij in het spoorvervoer recent nog hebben geconstateerd dat in de huidige benchmark de prestatieafspraken voor het spoor vrij vaag zijn, dat zij in elk geval geen goede indicatie zijn van de door de reiziger ervaren kwaliteit. Hoe zien de indieners de mogelijkheden om op een betere manier in kaart te brengen wat de kwaliteit is van het openbaar vervoer in vergelijkbare plaatsen in Nederland en misschien ook in het buitenland, zodat wij geen appels met peren vergelijken en wij er hier in de Kamer ook wat aan hebben?

De heer **Bashir** (SP):

Voordat dit debat een heel andere wending neemt, wijs ik erop dat hetgeen in een benchmark voor het openbaar vervoer in een stadsregio opgenomen moet worden, vooral een zaak is voor de stadsregio zelf. Wij kunnen het nu ook over de benchmark voor de NS hebben, maar daar zijn echt andere debatten voor.

De heer Aptroot wekt verder de indruk, een totaal ander wetsvoorstel te hebben gelezen dan nu voorligt. Dit wetsvoorstel maakt geen keuze voor het inbesteden in plaats van aanbesteden van het stadsvervoer in de vier grote steden. Dit laten wij aan de gemeenten zelf over. Het is aan hen om die keuze te maken. De discussie over het al dan niet aanbesteden die de heer Aptroot wil voeren, hoort thuis in de gemeenteraden en de stadsregio's. De besturen van de vervoersregio's en de gemeenteraden zullen in de toekomst een zorgvuldige afweging moeten maken ten aanzien van de vraag wat in hun stad de beste oplossing is om een goed openbaar vervoer in de stad te organiseren. Het zijn uitgerekend wethouders van VVD-huize geweest die de Kamer hebben gevraagd om zelf een keuze te mogen maken tussen aan- of inbesteden. Het is de indieners dan ook totaal een raadsel waarom de heer Aptroot zo hard ingaat tegen deze keuzevrijheid waar wethouders van VVD-huize voor hebben gepleit. Ik zou zeggen: mijnheer Aptroot, geef de burgemeester en de wethouders een beetje meer vertrouwen.

Mevrouw Wiegman heeft aangegeven, er grote moeite mee te hebben dat een interne exploitant mag meedin-

## Bashir

gen naar een concessie in een gebied waarin wel wordt aanbesteed, zoals omschreven in artikel 62, lid 3. De fractie van de ChristenUnie is van mening dat in dit geval een staatsbedrijf met de markt gaat concurreren. Zij heeft op dit punt ook een amendement ingediend.

### De voorzitter:

U bedoelt het amendement op stuk nr. 15?

### De heer Bashir (SP):

Ja. Het gaat ons om aanbestedingen in dezelfde regio. Buiten de eigen regio's is meedingen met aanbestedingen uitgesloten tot twee jaar voor afloop van de laatste inbestede concessie. De overwegingen van de indieners om hier een kanbepaling op te nemen, is ingegeven door de wens om gemeenten de mogelijkheid te geven, het eigen openbaar vervoer uit te sluiten van meedingen. Binnen de eigen regio zijn strikte kaders in van de PSO-verordening geformuleerd. Omdat vervoer in de grote steden per modaliteit wordt aanbesteed en de processen niet gelijktijdig verlopen, is het van belang dat de houder van de tramconcessie ook kan meedingen als de vervoerregio besluit om het busvervoer aan te besteden. Concreter: zou er geen kanbepaling zijn opgenomen, dan kan bijvoorbeeld de HTM niet meedoen aan de aanbesteding van het busvervoer in Den Haag en de RET niet aan de aanbesteding van het busvervoer in Rotterdam. Zonder de kanbepaling waren er in Den Haag en Rotterdam minder partijen geïnteresseerd in de busconcessie. Geen optimale marktwerking dus, zou je zeggen.

De PSO-verordening biedt expliciet de mogelijkheid om een eigen vervoerbedrijf mee te laten dingen naar in- en uitgaande lijnen in de eigen regio. In ons initiatiefvoorstel geven wij de overheid die zeggenschap heeft de mogelijkheid om deze optie te verbieden. Ook dit is in overeenstemming met overweging 18 van de PSO-verordening waarin wordt gesteld: "De instantie die zeggenschap over de interne exploitant uitoefent, moet deze ook kunnen verbieden deel te nemen aan op haar grondgebied georganiseerde openbare aanbestedingsprocedures." Wij ontraden dan ook het gewijzigde amendement van de ChristenUnie op stuk nr. 15.

### Mevrouw Wiegman-van Meppelen Scheppink

(ChristenUnie):

De heer Bashir verwijst naar de PSO-verordening. Die moet ik er nog even goed op naslaan. Ik ben heel erg benieuwd naar de reactie van de minister op de argumenten die nu worden aangevoerd. Dit amendement is wel cruciaal voor de fractie van de ChristenUnie. Het gaat om een gelijk speelveld. Maar buiten het concessiegebied lijken mij dan toch heel ongelijke en daarmee ook ongewenste situaties te kunnen gaan ontstaan. Dat lijkt mij niet de bedoeling en dat lijkt mij niet eerlijk. Er zal duidelijk gekozen moeten worden. Voor deze consequentie zal een oplossing bedacht moeten worden.

### De heer Bashir (SP):

In het wetsvoorstel is heel duidelijk opgenomen onder welke voorwaarden partijen mogen meedingen aan een aanbesteding. Op het moment dat het door middel van aparte boekhoudingen geregeld wordt, zie ik niet in waarom dat problemen zou opleveren. In de huidige situatie in Rotterdam en Den Haag zou je zonder die kanbepaling juist obstructies opwerpen, waardoor de stadsregio bijvoorbeeld verplicht wordt om helemaal te kiezen voor in-

besteden of helemaal voor aanbesteden. De twee concessies die lopen, voor tram en bus, hebben verder niet dezelfde tijdspanne. De een loopt veel eerder af dan de ander.

### Mevrouw Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie):

Het is mij iets te gemakkelijk om te zeggen: je maakt maar even verschillende boekhoudingen. Dit gaat namelijk wel dieper. Dit gaat ook om bepaalde synergievoordelen die een bedrijf uiteindelijk kan behalen. Volgens mij brengt dat het gelijke speelveld in gevaar. Wat dat betreft zou de markttoets op dit onderdeel misschien juist wel wenselijk zijn geweest. Ik ben wel benieuwd of dit standhoudt en of dit kan met het ook op het gelijke speelveld en ik ben ook erg benieuwd hoe de NMa deze situatie zal beoordelen.

### De heer Bashir (SP):

De NMa kan altijd kijken en situaties beoordelen. Op het moment dat er dingen gebeuren die niet kunnen, zal de NMa ingrijpen. De wijze waarop wij het in het wetsvoorstel hebben geregeld, is heel bewust gebeurd en met een goede afweging van alle belangen. Dit ook om te voorkomen dat kruissubsidies ontstaan, waar mevrouw Wiegman het over heeft gehad. Daarom zijn er ook voorwaarden opgenomen, zoals het voeren van aparte boekhoudingen. Dit ook met het oog op de wijze waarop het nu geregeld is in de steden. Zou je die kanbepaling eruit laten, dan zou dat ook problemen opleveren.

### De heer Grashoff (GroenLinks):

Op het gevaar af dat het wat ingewikkeld is, maar als ik de thematiek van het gelijke speelveld probeer te begrijpen, dan ontlokt mij dat de volgende vraag en die wil ik graag aan de heer Bashir voorleggen. Stel dat het gelijke speelveld geschaad zou zijn in een concessiegebied waarin inbesteed is en dat dat niet zou mogen betekenen dat je in een aangrenzend gebied mee zou mogen doen aan een aanbesteding. Zou dan niet hetzelfde ongelijke speelveld ook ontstaan op het moment dat in het centrale gebied er zou zijn aanbesteed en de partij die de aanbesteding gewonnen had ook zou meedoen aan een aanbesteding in een aangrenzend gebied? Dus als de redenering van mevrouw Wiegman waar zou zijn, zou omgekeerd evenzogoed een ongelijk speelveld ontstaan, waardoor überhaupt het aanbesteden in aangrenzende gebieden zou moeten worden uitgesloten. Is dat dan nog wel in lijn met het Europees mededingingsrecht?

### De voorzitter:

Als de interrupties zo lang blijven, ga ik echt ingrijpen.

### De heer Bashir (SP):

Op de eerste vraag die de heer Grashoff heeft gesteld, kan ik een bevestigend antwoord geven. De tweede vraag is natuurlijk een vraagstuk voor de mededingingsautoriteiten om dat goed te beoordelen.

### De heer Aptroot (VVD):

Het voorstel van mevrouw Wiegman en de discussie over de vraag of er een eerlijk speelveld is, zijn ingewikkeld. Zou het ook niet verstandig zijn om als dit debat afgerond is, en voordat wij gaan stemmen, snel een advies te vragen aan de NMa? Ik denk namelijk dat het essentieel is dat het wetsvoorstel in de praktijk houdbaar is.

## Bashir

De heer **Bashir** (SP):

Dat lijkt mij niet aan de orde. Wij gaan niet nog eens advies vragen aan wie ik wie allemaal. Ik heb hier naar voren gebracht dat wij die kanbepaling voor een groot deel exact hebben overgenomen uit de PSO-verordening. De heer Aptroot weet dat Europese verordeningen een rechtstreekse werking hebben. Op het moment dat het initiatiefwetsvoorstel in strijd is met de PSO-verordening, is het niet houdbaar. Wij hebben het initiatiefwetsvoorstel in overeenstemming gebracht met de Europese regels.

De heer **Aptroot** (VVD):

Ja maar, voorzitter ...

De **voorzitter**:

Vanavond wordt over het wetsvoorstel gestemd. Ik weet niet wat u precies wilt.

De heer **Aptroot** (VVD):

U herinnert mij steeds aan dingen die ik al weet. Ik weet dat wij hierover straks gaan stemmen. Ik dank u voor het feit dat u mij dat vertelt. Ik krijg net te horen dat het oordeel van de NMa heel belangrijk is. De PSO-verordening gaat van een eenduidige situatie uit. De gemeenten of regio worden vrijgelaten in hun aanbesteding. Hier wordt voor vier gemeenten een uitzondering gemaakt, waarbij zij wel bij een ander kunnen aanbesteden, maar andersom niet. Ik vind het een lastig vraagstuk. Ik ben hier op attent gemaakt door het amendement en de redentie van mevrouw Wiegman. Wat is er nu op tegen om even een brief te sturen en maandag of dinsdag een reactie van de NMa te krijgen?

De **voorzitter**:

Helder. Ik vraag de heer Bashir om een korte reactie.

De heer **Bashir** (SP):

De heer Aptroot zegt dat andere partijen binnen de stadsregio niet mogen meedoen, omdat er alleen maar inbesteed zou worden. Ik heb al gereageerd. Dit initiatiefwetsvoorstel regelt juist de keuzevrijheid. Het gaat niet om wel of niet aanbesteden. De keuzevrijheid wordt juist overgeheveld naar de stadsregio's.

De heer **Haverkamp** (CDA):

Het is heel bijzonder om collega's in vak K te zien, maar het is ook bijzonder dat zij met vier monden spreken. Ik proef toch verschil tussen de uitleg van de heer Monasch en die van de heer Bashir. De heer Monasch zegt dat de nota naar aanleiding van het verslag en de nadere wijziging conform de PSO-verordening zijn gemaakt. De heer Bashir zegt dat dit grotendeels is gebeurd. Soms zit het cruciale verschil in de details. Waar wijkt dit initiatiefwetsvoorstel af van de PSO-verordening? Kunnen wij problemen krijgen met de NMa?

De heer **Bashir** (SP):

Wij hebben de kanbepaling in ons initiatiefwetsvoorstel exact overgenomen uit de PSO-verordening.

De heer **Haverkamp** (CDA):

Dat is bekend. De heer Monasch heeft dat al aangegeven. De heer Bashir gaf in zijn termijn echter ook aan dat er op andere momenten is afgeweken van de PSO-verordening. Wij hebben al terecht gesteld dat wij niet voldoende tijd hebben gehad alles te bestuderen. Daarom vraag ik de

heer Bashir nu waar dit initiatiefwetsvoorstel afwijkt van de PSO-verordening.

De heer **Bashir** (SP):

Het wijkt nergens af. Ik heb niet gezegd dat het initiatiefwetsvoorstel op dit punt afwijkt van de PSO-verordening.

De heer **Haverkamp** (CDA):

De heer Bashir zegt twee dingen. Hij zegt nu dat het initiatiefwetsvoorstel nergens afwijkt. Mag ik ervan uitgaan dat dit initiatiefwetsvoorstel nergens afwijkt van de PSO-verordening?

De heer **Bashir** (SP):

Dat klopt.

De **voorzitter**:

Ook aan de heer Bashir vraag ik hoe lang hij nodig heeft.

De heer **Bashir** (SP):

Ik heb niet gezegd dat dit initiatiefwetsvoorstel afwijkt van de PSO-verordening. Sterker nog, ik heb juist gezegd dat verordeningen van de Europese Commissie een rechtstreekse werking hebben. Wij moeten wel ons wetsvoorstel daarop aanpassen.

De **voorzitter**:

Ook aan u de vraag hoe lang u nodig denkt te hebben.

De heer **Bashir** (SP):

Niet zo lang. Het hangt ook van de interrupties af. Ik denk dat ik binnen tien minuten klaar kan zijn.

Ik kom op de vragen over de eventuele afschaffing van de Wgr-plusregio's. Het is niet zeker of ze daadwerkelijk worden afgeschaft. Mocht dit gebeuren, dan is het natuurlijk logisch dat de wettelijke opvolger van de Wgr-plusregio's dezelfde keuzevrijheid krijgt die de stadsregio's Amsterdam, Den Haag, Rotterdam en Utrecht krijgen. Wij moeten te zijner tijd natuurlijk wel kijken hoe wij dat vorm gaan geven. Ik wil niet vooruitlopen op zaken die nu niet aan de orde zijn.

Ik kom op de overgebleven vragen van de CDA-fractie. De heer Haverkamp vraagt of de aandelen in handen moeten zijn van de overheid die de concessie mogelijk gunt. Dat is niet strikt noodzakelijk. De beantwoording van deze vraag is ook afhankelijk van de vraag of er überhaupt aandelen zijn uitgegeven. De definitie van interne exploitanten, zoals gebruikt in de PSO-verordening, luidt: "Een juridisch onafhankelijke entiteit waarover de bevoegde plaatselijke overheid of ingeval van een groepering van overheden ten minste een bevoegde plaatselijke overheid net als over haar eigen diensten zeggenschap uitoefent." In ons wetsvoorstel sluiten wij hierbij aan en gebruiken wij de term "ov-bedrijf waarover de overheid zeggenschap uitoefent".

Wij zien verder geen conflict tussen dit wetsvoorstel en het Altmarkarrest. Het Altmarkarrest verplicht niet tot het aanbesteden van bus-, tram- of treinvervoer. Wel is het van belang dat de ov-autoriteit de spelregels uit de PSO-verordening goed naleeft, maar dit geldt ook voor de ov-bedrijven die zijn aanbesteed. Zoals de heer Haverkamp weet, hebben Europese verordeningen een rechtstreekse werking. Het is dus logisch dat overheden zich daaraan moeten houden.

De heer Haverkamp heeft gevraagd hoe in dit wetsvoorstel wordt omgegaan met een verbeterde connectivi-



## Bashir

teit tussen bus, trein, metro en tram, zoals omschreven in de plannen voor het openbaar vervoer in Amsterdam. De uitvoering hiervan zal natuurlijk ook afhangen van de beslissingen die worden genomen in de stadsregio Amsterdam. In dit wetsvoorstel wordt de vrijheid geboden om dit op een juiste manier te doen, opdat er een optimale connectiviteit is. Juist met dit wetsvoorstel krijgt de stad Amsterdam optimaal de ruimte om de juiste keuzes te maken, of het nu gaat om het inbesteden of om het aanbesteden van het vervoer in de stadsregio Amsterdam.

Mijns inziens heb ik alle vragen beantwoord op het terrein dat ik mijzelf had toegeëigend. Mochten nog vragen zijn blijven liggen, dan verzoek ik de leden deze in tweede termijn te stellen.

### De voorzitter:

Volgens mij ben ik de voorzitter van deze vergadering.

### De heer Bashir (SP):

Ja, voorzitter.

Rest mij nog om mijn mede-initiatiefnemers en de medewerkers die ons zeer hebben ondersteund, te bedanken voor de goede samenwerking. Ik wil een speciaal woord van dank uitbrengen aan mijn eigen medewerkers, Jurgen van der Sloot en Robin van der Velden, die heel veel werk hebben verzet. We hebben samen hard moeten werken en dat hebben we mijns inziens erg zorgvuldig gedaan. Wat mij betreft, is de samenwerking in deze coalitie iets om voort te zetten.

### De voorzitter:

Dank u wel. Voordat ik de minister het woord geef, schors ik de vergadering enkele ogenblikken.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.



### Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Voorzitter. Ik zal antwoorden in drie blokjes, waarin ik inga op het kabinetsbeleid, de kwaliteit van de wetgeving en enkele wetstechnische punten.

De positie van het kabinet ten aanzien van het aanbesteden van het openbaar vervoer in de G3 is bekend. Wij zeggen dat de overheid niet zelf moet doen wat de markt ook of beter kan doen. Binnen de sector van het openbaar vervoer zijn professionele en commerciële bedrijven actief. De openbare aanbesteding van het openbaar vervoer leidt tot scherpere prijzen en biedt ondernemers een eerlijke kans om opdrachten te verwerven. De NMa heeft vastgesteld dat de biedersmarkt in Nederland goed functioneert. Inmiddels zijn de effecten van de uitvoering van dat kabinetsbeleid zichtbaar, omdat overal in Nederland het busvervoer is aanbesteed, met uitzondering van het stadsvervoer in Amsterdam. In Rotterdam en Den Haag is het busvervoer in de stad recentelijk gegund aan RET en HTM Bus. Nu kan men de vraag stellen wat het verschil is met inbesteden als het busvervoer aan RET en HTM Bus is gegund. Het verschil zit in de druk van het marktconform opereren. In Rotterdam bijvoorbeeld is zelfs een efficiencywinst geboekt van circa 38%. Generiek zijn de efficiencywinsten die behaald worden met aanbesteding gemiddeld 10 tot 15%.

In het licht van het voorgaande is de Wp2000 gebaseerd op decentralisatie, beleidsbepaling door de decentrale overheid en verplichte openbare aanbesteding,

wat leidt tot een efficiënte uitvoering door marktpartijen. We hebben al even de discussie gevoerd over de abrupte breuk met het jarenlang bestaande beleid. Kabinetten van verschillende politieke signatuur – ik heb weer iets geleerd van de heer Haverkamp, die de geschiedenis nog eens ingedoken is – hebben het beleid in de Wp2000 in de afgelopen jaren uitgevoerd. Een breuk met het beleid van de afgelopen jaren vind ik dan ook onverstandig. Ik gebruik in feite hetzelfde argument dat ook gebruikt wordt door de indieners van het initiatiefwetsvoorstel, namelijk dat het een jojo-effect geeft en zorgt voor onduidelijkheid en onzekerheid voor zowel de decentrale overheden als de bestaande en toekomstige vervoerders en hun personeel. Ik wil het wat de algemene opmerkingen betreft hierbij laten, omdat het kabinet pas zal reageren nadat het voorstel door de Kamers is behandeld. Wel wil ik nog ingaan op de kwaliteit van de wetgeving – ik sta hier als adviseur van de Kamer – en enkele wetstechnische opmerkingen maken.

Inzommend op de kwaliteit van het voorliggende voorstel, wil ik de initiatiefnemers op een aantal zaken attenderen. Ik begin met de effecten op de ov-markt, oftewel de markteffecttoets. Zoals wellicht bekend, moeten de wetgevingsvoorstellen van de regering gepaard gaan met een markteffecttoets. Ik ben daar in het verleden door de heer Monasch meer dan eens nadrukkelijk op gewezen in het debat over de bezuinigingen op het openbaar vervoer en tot twee keer toe ook in schriftelijke vragen. Ik leid hieruit af dat de heer Monasch hecht aan een goed uitgevoerde markteffecttoets. Dat is terecht, want als een wetsvoorstel grote gevolgen heeft voor de markt, moeten wij ons goed van de effecten daarvan vergewissen.

Bij een initiatiefwetsvoorstel is de uitvoering van een markteffecttoets niet verplicht. Het voorliggende wetsvoorstel is echter niet zonder gevolgen voor de ov-markt. Vanuit mijn verantwoordelijkheid voor het openbaar vervoer in zijn geheel wil ik er daarom toch een paar opmerkingen over maken.

De gevolgen voor de ov-markt zijn terug te voeren op de afbakening van de keuzevrijheid voor inbesteden of aanbesteden. In het initiatiefwetsvoorstel gaat het om de geografische begrenzing van de plusregio's, waarin één van de vier grote steden valt. Zoals al naar voren kwam, is de discussie over de Wgr-plusregio's nog niet beslecht. Bovendien gaat het hier om een ruimere geografische begrenzing dan die waarbinnen de aanbestedingsplicht momenteel geldt. De stadsregio's hebben de mogelijkheid om na aanbesteding weer over te gaan op inbesteden en vice versa. Dit betekent dat het openbaar vervoer dat nu is aanbesteed, na afloop van de concessie weer inbesteed mag worden. Kortom, er kan zich een jojo-effect voordoen ten aanzien van de omvang van de ov-markt – die kan uitbreiden of inkrimpen – waardoor de aantrekkelijkheid van de ov-markt voor de aanbieders afneemt en het aantal spelers mogelijk terugloopt. Dit kan consequenties hebben voor de regio's die er wel voor kiezen om hun openbaar vervoer aan te besteden, want op een gegeven moment is er een veel kleinere markt, waardoor de spoeling steeds dunner wordt. Aanbesteden kan daardoor een wassen neus worden, waarbij ook de keuze tussen inbesteden en aanbesteden moeilijker wordt. Dit probleem wordt alleen maar groter als je dit voor een groter gebied gaat doen, maar ik geloof niet dat de indieners daar uiteindelijk hun handtekening onder willen zetten.

Gezien de nadruk die de heer Monasch in het verleden heeft gelegd op een goede uitvoering van een marktfe-

## Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

fecttoets alvorens verdere stappen te nemen, ga ik er ook vanuit dat hij het met mij eens is dat we dergelijke markt-effecten goed in beeld moeten hebben, om te voorkomen dat we het kind met het badwater weggoien. Volgens mij kan dat ook tussen de behandeling in beide Kamers door. Ik begreep net dat de SP niet zal filibusteren naar aanleiding van de NMa-vraag van de heer Aptroot, dus dit kan tussendoor worden uitgezocht en daar hoeft men niet op te wachten.

Als ik kijk naar het amendement op stuk nr. 16 deelt mevrouw Wiegman ook mijn zorg over dat gejojo. In dat amendement doet zij een alternatief voorstel, namelijk om het af te bakenen naar modaliteit en om de keuzevrijheid te beperken tot het railgebonden personenvervoer, niet zijnde treinen.

De heer **Haverkamp** (CDA):

Door wie moet het initiatief tot een markteffecttoets worden genomen?

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

Ik zou denken: door de indieners zelf.

De heer **Haverkamp** (CDA):

Is er in dit kader geen bevoegdheid voor de regering?

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

Aangezien dit niet mijn wetsvoorstel is, maar een wetsvoorstel dat op initiatief van Kamerleden wordt ingediend, ligt dat nu niet op het pad van de regering. Ik zou mij erin moeten verdiepen of het wellicht zo is na de behandeling door beide Kamers, wanneer het initiatiefwetsvoorstel terugkomt naar het kabinet en wij daar een contraseign op moeten geven. Dan zou het nog best tot onze rol kunnen behoren, maar volgens mij is het slimmer om het nu meteen goed te doen.

Ik zei al dat mevrouw Wiegman mijn zorg over dit jojo-effect deelt, gezien haar amendement op stuk nr. 16, waarin zij een alternatief voorstel doet, voor afbakening naar modaliteit. Men weet hoe ik tegen dit wetsvoorstel aankijk, maar wanneer mij wordt gevraagd om te kiezen tussen twee kwaden, namelijk het initiatiefwetsvoorstel zonder het amendement-Wiegman of met het amendement-Wiegman, dan opteer ik voor het laatste, zoals men zal begrijpen, zodat de voorgestelde uitbreiding tot alle concessieverleners in Nederland zich nadrukkelijk beperkt tot de modaliteiten tram en metro. Een voordeel is dat je dan toekomstige ontwikkelingen kunt accommoderen. Bijvoorbeeld het kleiner of groter worden van bestuursentiteiten in de toekomst kan dan makkelijker worden opgevangen zonder dat je daarvoor iedere keer een wetswijziging nodig hebt. Daarmee is het een stabielere en zorgvuldigere wet geworden.

Het is gebruikelijk voor het kabinet om in het belang van zorgvuldige uitvoering en handhaving van wetgeving een uitvoeringstoets uit te voeren. Ik weet dat deze evenmin verplicht is voor een initiatiefwetsvoorstel, maar ik weet ook dat de initiatiefnemers hechten aan het in kaart brengen van de effecten voor regelgeving, regel-druk, handhaving, toezicht en kosten. Dit initiatiefwetsvoorstel leidt mogelijk tot uitbreiding naar gebieden waar investering mogelijk is en dat heeft ook weer gevolgen voor de werklust van de NMa. In het kader van de kwaliteit van de wetgeving wil ik daarop wijzen.

Het amendement-Wiegman op stuk nr. 12 heeft ook betrekking op de uitvoering. Ik denk dat het inderdaad goed

is om zo'n benchmark in te voeren, waarbij je uiteindelijk nog wel moet bekijken of een frequentie van drie jaar niet tot heel veel uitvoeringslasten zal leiden. Het inzichtelijk maken of je marktconform werkt, is natuurlijk een heel belangrijk instrument om transparant te zijn in de markt.

Dan kom ik bij het derde blokje, met twee wetstechnische opmerkingen. De eerste heeft betrekking op het meedingen van inbestedingsvervoerders met openbare aanbestedingen. Daarover is net een heel debat geweest in de Kamer. Men moet zich voorstellen dat bijvoorbeeld in het gebied van het Gemeentelijk Vervoerbedrijf van Amsterdam uiteindelijk voor investering wordt gekozen en er dus geen markt ontstaat, maar dat het gemeentelijk vervoerbedrijf vervolgens wel een aanbesteding mag gaan doen in de regio Twente of Eindhoven of noem maar op. Dat mag niet, want dat betekent eigenlijk dat je je eigen markt afschermt, maar tegelijkertijd wel jouw organisatie toelaat om andere markten te betreden. Op grond van de PSO-verordening mag een investeder/vervoerder in principe niet meedingen met openbare aanbestedingen binnen en buiten het grondgebied van zijn concessieverlener. Er werd net gevraagd of zo'n vervoersbedrijf ook niet moet kunnen meedingen voor de buslijn die al is aanbesteed. De PSO-verordening is daar heel duidelijk over: dat kan alleen maar indien de concessieverlener onherroepelijk heeft besloten dat het investeringsmodel wordt beëindigd. We nemen weer even het voorbeeld van Amsterdam. Stel dat de stadsregio Amsterdam zou zeggen dat er voortaan toch wordt aanbesteed in die regio, dan is het voor het GVB uiteindelijk mogelijk om op andere plekken maar ook nog verder in de eigen regio mee te bieden. Ik zou hier eigenlijk beter niet Den Haag of Rotterdam kunnen gebruiken, want die hebben hun busvervoer al aanbesteed. Een tweede voorwaarde is dat de investeder/vervoerder verder geen andere onderhands verleende concessies uitvoert. Aan deze twee voorwaarden moet twee jaar voor de afloop van de investeerde concessie zijn voldaan, wil een investeder/vervoerder, een GVB, meedingen met de openbare aanbesteding binnen of buiten het grondgebied van de concessieverlener.

Ik heb de indieners net horen zeggen dat zij PSO-proof willen zijn. Ik geef aan dat dit ook bijna helemaal gelukt is, op een enkel punt na. Ik wil dus de indieners vragen om daar nog even zorgvuldig naar te kijken, omdat ik vaststel dat de redactie van het voorgestelde artikel 62 voor meerdere uitleg vatbaar is en dat dit artikel ook verschillend wordt uitgelegd in Kamerstukken. Ik hecht eraan, te benadrukken dat het belang is dat ook het derde lid van artikel 62 over het meedingen van de investeder/vervoerder binnen het grondgebied in overeenstemming wordt gebracht met artikel 5 van de PSO-verordening.

De heer **Haverkamp** (CDA):

Ik heb de heer Bashir gevraagd of het voorliggende voorstel geheel in lijn is met de PSO-verordening. Daarop is bevestigend geantwoord door de heer Bashir. Nu zegt de minister dat dit niet het geval is. Is het nu wel of niet geheel in lijn met de PSO-verordening?

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

Ik ben daar heel duidelijk over. Volgens mij is het niet geheel in lijn met de PSO-verordening. Ik heb net ook gezegd: ik hoor de indieners zeggen dat het hun streven is om geheel in lijn te zijn met de PSO-verordening; in mijn interpretatie is dat niet het geval en zou het derde lid van artikel 62 in overeenstemming moeten worden gebracht

## Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

met artikel 5 van de PSO-verordening. Aangezien het gaat om een vrij technische aanpassing, vraag ik de indieners om daar nog eens naar te kijken. Het is misschien onbewust niet overgenomen.

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

Hierbij wederom de bevestiging: PSO, PSO, PSO! Wat is PSO? Dat is Europa, dus dit heeft wel degelijk met Europa te maken. Het wordt de hele tijd ontkend, maar dit is gewoon wederom een bevestiging.

Daar gaat mijn vraag echter niet over. De minister gaf zojuist aan dat er een onderzoek naar de precieze effecten nodig is voordat kan worden beslist of we de keuzevrijheid van de vier grote steden nu ook verspreiden over de rest van het land. Wat zouden de effecten kunnen zijn voor het Rijk, ook in financieel overzicht? Waar kan men tegenaan lopen als het gaat om de kwaliteit van het openbaar vervoer of als het gaat om de positie van het Rijk?

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

Ik had dit onderwerp bewaard voor een later moment in mijn betoog, maar ik zal de vraag beantwoorden. De heer De Jong zegt dat ik vraag om een toets naar de markteffecten voor het geval dat het een groter gebied wordt dan de G4. Dat heb ik niet gezegd. Op het moment dat je de open markt die er nu is conform het wetsvoorstel gaat afsluiten doordat je bepaalde gebieden de mogelijkheid geeft om in te besteden, zou je een toets naar de markteffecten moeten doen. Dat zou dus moeten gebeuren als je de G3 of de G4 het recht zou geven.

De heer De Jong vraagt of de keuzemogelijkheid voor investering gevolgen voor de rijksbegroting heeft. Het heeft een effect op de rijksbegroting. De BDU loopt immers via de rijksbegroting. Het is daarmee een wat meer indirect effect, omdat de BDU een vastgesteld bedrag betreft, maar het heeft effect. Ik heb aan het begin van mijn betoog al aangegeven dat aanbesteden, wat mij betreft, ook bewezen efficiencywinst geeft. Dus uiteindelijk zou je kunnen zeggen dat je bij investering dat voordeel laat liggen en dat je dus minder kunt doen voor het BDU-budget dan wanneer je ook zou aanbesteden.

De heer **Paulus Jansen** (SP):

De minister zegt dat haar opmerkingen over het volgen van de PSO-verordening technisch van aard zijn. Ik wil even checken of ik het goed begrijp. Volgens mij zijn er drie situaties. Een gemeente kan ervoor kiezen om alles aan te besteden, een gemeente kan ervoor kiezen om alles in te besteden en een gemeente kan ervoor kiezen om een deel in te besteden, bijvoorbeeld tram plus metro, en de bus aan te besteden. De discussie ging over de vraag of in de derde situatie het bedrijf dat de investeerde concessie van tram en metro heeft, mag meedoen met de busconcessie.

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

Een investeerde vervoerder, bijvoorbeeld HTM tram, mag alleen met aanbesteding van de bus meedoen als hij voldoet aan de voorwaarden van de PSO-verordening. De HTM-markt voor de tram moet dan binnen twee jaar worden opengesteld voor competitie, dus volledige aanbesteding, en HTM tram mag geen onderhandse gunningen bezitten. HTM tram heeft conform investering zijn tramdiensten verworven en mag dus volgens de PSO-verordening niet meedingen bij de busconcessie.

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Ik begrijp dat wel investeerde mag worden. Met andere woorden: dan zou Den Haag ervoor moeten kiezen om alles in te besteden. Ik ben benieuwd naar de interpretatie. Misschien kan de heer Bashir daarop reageren. Vanuit de redenering van Europa met argumenten als een level playing field zou ik zeggen dat de variant deels investeerde deels aanbesteden liberaler is dan de variant alles investeerde. Alles investeerde mag wel volgens de PSO-verordening en een deel aanbesteden en een deel investeerde mag niet, althans niet met de partij die ook de tram en metro exploiteert.

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

In Europa zijn de spelregels lange tijd geleden opgesteld. Ik ga ervan uit dat daar dezelfde argumenten achter zitten als die ik net noemde bij het aanbesteden buiten het eigen gebied. Je schermt je eigen markt af en als er nog ergens markt is, zet je daar je eigen vervoersbedrijf op in. Jij laat niemand toe, maar vervolgens mag jouw vervoersbedrijf wel meedingen op andere terreinen. Dat maakt dat er geen gelijk speelveld is.

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Maakt het dan niet uit dat het dezelfde concessiehouder is? Het is immers een beetje een vestzak-broekzakdiscussie als ik de redenering van de minister volg. Voor de besteding van het belastinggeld maakt het helemaal niets uit.

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

Het maakt wel uit voor de markt. Een partij als Veolia of Arriva kan in zo'n gebied dat investeerde is, niet meedoen. In het andere gebied, waar aanbestedingsmogelijkheden zijn, zou het GVB wel mogen meedoen. De ene partij schermt haar markt af en diezelfde partij mag wel meedingen in de markt van anderen. Dat vindt Europa geen gelijk speelveld. Daar zit een probleem en daarom ondersteun ik het amendement op stuk nr. 15, omdat dat ziet op dit punt. Het is een technische exercitie. Uit het oogpunt van kwaliteit van wetgeving adviseer ik de Kamer om het amendement over te nemen. Ik vraag de indieners om er nog een keer goed naar te kijken, omdat er een risico is als het niet wordt aangepast.

De heer **Aptroot** (VVD):

Ik begrijp de redenering over het amendement op stuk nr. 15. Als het amendement niet wordt aangenomen en het wetsvoorstel wel, wordt het wetsvoorstel dan straks onderuit gehaald als blijkt dat het in strijd is met Europese wetgeving en er een procedure begint?

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

Het is mijn overtuiging dat het allereerst een lastige hobbel zou zijn bij de Eerste Kamer, omdat die altijd heel wetstechnisch naar alles kijkt. Ten tweede verwacht ik inderdaad dat een marktpartij die het niet pikt omdat het in strijd is met de PSO-verordening, in haar recht staat.

Voorzitter. Ten aanzien van wetstechnische opmerkingen valt het mij op dat in de Kamer wisselend wordt gesproken over de gemeenten en de plusregio's als de instanties die bevoegd zijn om te besluiten over aanbesteding dan wel investering en concessieverlening. Omdat dit heel belangrijk is binnen het stelsel van Wp2000, hecht ik eraan om te benadrukken dat niet de gemeente

## Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

het concessieverlenend orgaan is, maar de plusregio. Het lijkt mij goed om dat ook consistent te hanteren.

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

Het gaat om het principe dat gemeenten zelf mogen bepalen of ze willen aanbesteden. Nu hoor ik de minister wederom zeggen dat dit initiatiefvoorstel in strijd is met datgene wat Europa aan spelregels heeft bepaald. Verderom: Europa. Dit is de Nederlandse minister, de minister van Nederland. Dit initiatief, dat door een meerderheid der Kamer zal worden gesteund, zorgt ervoor dat er keuzevrijheid is in de vier grote steden. Wat kan de minister dan zelf doen om dit voor elkaar te boksen? Even niet PSO, even niet Europa, gewoon: wat kan deze Nederlandse minister zelf doen?

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

Dit is wel heel bijzonder. De heer De Jong wil het hiermee bij de gemeenten neerleggen maar vraagt mij wat mijn rol daarin dan nog is. Die wordt dan een stuk beperkter. Toch wil ik de heer De Jong wel antwoord geven. Ik ken zijn betoog over de rol van Europa, maar dit staat nu eenmaal in een Europese verordening. Als land hebben wij daar onze handtekening onder gezet. Dat betekent dat wij ook moeten voldoen aan de voorwaarden. Die voorwaarden zijn allemaal helder vastgelegd in de PSO. Je kunt altijd kiezen voor afwijkingen daarvan in je wet- en regelgeving – je kunt als Nederlandse minister dus alles opschrijven wat je wilt – maar dan loop je wel het risico dat je vervolgens Europees wordt teruggefloten. De heer Aptroot heeft in dit kader gevraagd of het dan wel standhoudt. Er zijn nog wel mogelijkheden met Chinese Wall-constructies, die bijvoorbeeld bij HTM worden toegepast. Het is echter wel een gevaarlijke constructie met veel juridische consequenties.

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

Nu zegt de minister dat het nu eenmaal in de Europese regelgeving staat en dat zij daarvan wel kan afwijken, maar dat zij dan misschien wordt teruggefloten door Europa. Wat kan het de minister nu schelen dat zij wordt teruggefloten door Europa? Voer het gewoon uit! Wat zijn eigenlijk de risico's die de minister loopt? Dit is een Nederlandse minister met daadkracht; dat zou zij althans moeten willen uitstralen. Zeg gewoon tegen Europa: krijg het heen-en-weer, dit is wat ik wil en dat gaan wij dus ook gewoon regelen.

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

Ik denk dat de heer De Jong het idee heeft dat wij al uit de Europese Unie zijn gestapt. Dat is echter nog niet het geval en zal, denk ik, voorlopig ook niet het geval zijn. Dat betekent dus dat wij onderdeel uitmaken van een groter conglomeraat en dat wij voor sommige zaken de uiterste bevoegdheden bij Europa hebben neergelegd, terwijl sommige andere zaken nationaal beleid zijn. Wij hebben conform de PSO de mogelijkheid om te beslissen of wij aanbesteden of inbesteden. Dat behoort tot de nationale bevoegdheid. Europa heeft wel de laatste zeggenschap over het level playing field, dus het marktspel. Ik heb gezegd dat je risico loopt als je dat deel van de PSO niet goed overneemt. Daarom adviseer ik de indieners ook om nog eens goed naar het amendement van mevrouw Wiegman te kijken.

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

Ik concludeer dan maar gewoon – en dat stelt mij uiterst teleur – dat ook deze minister met hangende pootjes naar Europa en naar de Brusselse bureaucraten luistert. Daar komt het gewoon op neer en dat spijt me enorm. Mijn fractie zal het initiatiefwetsvoorstel in ieder geval steunen, zodat ze het in de grote steden voor zichzelf kunnen bepalen. Dat Europa hier weer om de hoek komt kijken, is uiterst teleurstellend.

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

Ik reageer daar graag op, ook al was het geen vraag, omdat ik het beeld van de hangende pootjes graag wil weghalen. Ik geloof dat wij er op een heel aantal vlakken heel goed aan doen om onze bevoegdheden aan Europa over te dragen, omdat er zaken zijn die je nu eenmaal in een breder verband wilt regelen. Heel veel zaken rondom een level playing field en een open marktwerking hebben daarmee te maken. Daar hebben wij als land heel veel baat bij. Er zijn ook punten waarop ik dat niet wil; daar ben ik ook altijd helder in. Er is dus zeker geen sprake van hangende pootjes. Er is gewoon een duidelijke overeenkomst waaraan wij moeten voldoen. Ik vind dat level playing field ook van belang voor de Nederlandse markt.

De heer **Haverkamp** (CDA):

Het is terecht dat de minister het onderscheid maakt tussen de gemeente en de plusregio die de aanbesteding doet. De kern van dit wetsvoorstel is echter het inbesteden aan een eigen bedrijf. Als wij de definitie eigen bedrijf van de minister volgen, moeten de aandelen dan in handen van de gemeente of in handen van de plusregio zijn?

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

Dat is een terecht vraag. U hebt in uw eerste termijn ook gevraagd hoe je die rollen van de opdrachtgever en de aandeelhouder voldoende gescheiden kunt houden. In de uitvoering is dat natuurlijk ontzettend ingewikkeld. Als de decentrale overheid de ene keer als opdrachtgever van een commerciële vervoerder moet opereren en de andere keer als aandeelhouder van bijvoorbeeld het gvb, is dat heel erg complex. Afhankelijk van de keuzes die je maakt, kan dat betekenen dat steeds het eigendom tussen de infra-beheerder en de exploitant ontvlochten moet worden. Dat is hetzelfde als wanneer ik NS en ProRail samen moet voegen bij inbesteding en vervolgens weer moet ontvlochten bij aanbesteding. Het op een zorgvuldige manier ontvlochten dan wel naar je toehalen van een vervoerder is complex en zorgt ervoor dat het personeel van een dergelijk bedrijf in een onduidelijke situatie zit. Het heeft ook gevolgen voor de taaklast van het toezicht door de NMa. Het is gewoon een complexe aangelegenheid.

De heer **Grashoff** (GroenLinks):

Naar aanleiding van het buitengewoon complexe antwoord van de minister, dat volgens mij geen antwoord geeft op de vraag van de heer Haverkamp, vraag ik de minister of ik hieruit mag opmaken dat het gehele verhaal over het aandeelhouderschap totaal losstaat van inbesteden of aanbesteden?

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

Nee, want het maakt uit of je aandeelhouder bent en wilt aanbesteden. Bij inbesteden maakt dat niet uit en bij aanbesteden wel. Dus afhankelijk of een plusregio ervoor

## Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

kiest om aan te besteden of in te besteden, maakt dit wel degelijk uit.

De heer **Grashoff** (GroenLinks):

De vraag van de heer Haverkamp over het eigendom van de aandelen doet dus niet ter zake?

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

Dan moet de heer Haverkamp zijn vraag nog even herhalen, want ik heb misschien zijn vraag niet goed begrepen. Ik zag hem ja knikken toen ik antwoord gaf.

De heer **Haverkamp** (CDA):

De minister geeft aan dat het voor inbesteden noodzakelijk is dat de aandelen in handen zijn van de inbestedende partij. Zo heb ik het antwoord van de minister beluisterd. In het geval van de stadsregio moeten de aandelen in handen van de stadsregio zijn. Dus niet van de stad Amsterdam, maar van de Wgr-plusregio.

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

Nee, want uiteindelijk heeft de stad Amsterdam bij de inbesteding de aandelen. Ik heb inderdaad uw vraag niet begrepen, want ik gaf als antwoord dat als je wilt aanbesteden, je niet zowel aandeelhouder als concessieverlener kunt zijn. Je moet dan splitsen. Als je de volgende keer weer wilt inbesteden, ga je dat weer naar je toehalen. Je krijgt iedere keer weer een andere constructie.

De **voorzitter**:

Ik laat geen interrupties meer toe, want anders komen de indieners niet meer aan het woord. Ik stel voor dat de minister haar betoog vervolgt.

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

Ik heb nog een vraag van de heer Haverkamp uit de eerste termijn. Hij vraagt of het wetsvoorstel ook ruimte laat voor een grotere vervoersautoriteit voor de connectiviteit van mensen die buiten de directe regio van Amsterdam naar de stad reizen. Het wetsvoorstel laat mijns inziens de ruimte, maar daar zit ook de crux. Zoals men weet is de discussie over de Wgr-plusregio's nog niet beslecht. Dat betekent dat de geografische afbakening van de wet nog niet vaststaat en er onzekerheid kan bestaan voor commerciële vervoerders die nu op de markt zijn of zich daarop gaan begeven.

Ik wil hiermee eindigen, want ik ben hier in de rol als adviseur van de Kamer. Het kabinet zal pas een standpunt innemen na behandeling in beide Kamers als het gevraagd wordt om al dan niet een contraseign te geven. Wat mij betreft is dit het voor vanavond.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan komen wij nu toe aan de tweede termijn. Iedereen heeft spreektijden ingevuld en men heeft ongeveer drie minuten.

□

De heer **Grashoff** (GroenLinks):

Voorzitter. Volgens mij hebben wij van de zijde van de indieners heel heldere en duidelijke antwoorden gehad op de vele vragen die over dit wetsvoorstel zijn gesteld. Ik kan niet anders dan vaststellen dat de antwoorden op heel veel van die vragen uiteindelijk erop neerkomen dat de essentie van het voorstel wellicht niet helemaal goed

begrepen was. Wellicht wilde een aantal vraagstellers die essentie ook niet helemaal goed begrijpen. Het gaat, zo begrijp ik, om het scheppen van een vrijheid op lokaal of regionaal niveau om over te gaan tot aanbesteden of inbesteden. Een groot deel van deze discussie heeft toch een zwaar verpolitiseerd karakter. Als ik het mag toespitsen op de bijdrage van de heer Aptroot: het is een bloot feit dat er een schier eindeloos geloof is in marktwerking en dat gaat zo ver dat het op een hoger plan wordt gezet dan het huis van Thorbecke met zijn verschillende bestuurslagen en bevoegdheden, met ieder een eigen en autonome democratische legitimatie. Dat dit de insteek is van de VVD in dit debat, heeft mij van begin tot eind buitengewoon verbaasd.

Als er evident een onomstotelijk en algemeen erkend voordeel zou zijn van aanbesteding te allen tijde en overal, zou dat een valide argument kunnen zijn. Van die universaliteit is echter geen sprake. Onderzoeken tonen dat in allerlei kwesties aan, maar ervaringen ook. Laat ik nog eens een eigen lokale ervaring noemen. Ik heb ooit een keer mee mogen doen aan de aanbesteding van regiotaxi. We moesten constateren dat er binnen een jaar eindeloos geld bij moest, om de eenvoudige reden dat de betrokken aanbieder zo ongeveer de enige was, die zo laag had ingeschreven dat hij gewoon failliet ging, waarop de hele publieke dienstverlening in het water dreigde te vallen. Er zijn dus tal van argumenten waarop ten minste een afwijzing zou kunnen en mogen worden gemaakt die ook anders kan uitvallen dan aanbesteden. Omgekeerd, want zo fair ben ik ook wel, is aanbesteden en de dreiging met de mogelijkheid van aanbesteden een belangrijke stok achter de deur. Ik denk dat van de totale constellatie van het wetsvoorstel dat hier voorligt, een positieve werking uitgaat, ook als een lokale of regionale overheid niet kiest voor aanbesteden.

Tot slot. Over de klanttevredenheid zegt bureau Twynstra Gudde dat er geen eenduidig verband bestaat tussen de klanttevredenheid en de wijze waarop het vervoer is aanbesteed dan wel inbesteed. Ik acht de materie-deskundigheid van Twynstra Gudde op dit punt toch groter dan de deskundigheid van bureau Aptroot.

□

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Voorzitter. Om te beginnen wil ik de indieners van dit wetsvoorstel, de heer Monasch, de heer Bashir, mevrouw Van Gent en de heer Verhoeven, hartelijk bedanken dat zij de moeite hebben genomen om dit initiatiefwetsvoorstel naar de Tweede Kamer te brengen. Ik vond het ook een genoegen om zo tegen het einde van de vergaderperiode voor het reces in ieder geval mevrouw Van Gent nog een keer in vak-K te zien zitten.

De Partij van de Arbeid zal – dat kan ik nu al aankondigen – instemmen met dit wetsvoorstel. Wat ons betreft, kan er vanavond over gestemd worden. Dan zullen wij daar akkoord mee gaan. Wij gunnen grote gemeenten de vrijheid om zelf te bepalen of zij wel willen aanbesteden of dat zij dat niet willen doen. Wij houden de HTM Haags en de RET Rotterdams als zij daar zelf voor kiezen, en die vrijheid gunnen wij andere gemeenten ook. Dat is de reden waarom de heer Paulus Jansen van de SP straks ook namens mij een motie zal indienen waarin wij het kabinet verzoeken om te onderzoeken welke belemmeringen en mogelijkheden er zijn om ook andere gemeenten deze vrijheid te gunnen.



Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink**  
(ChristenUnie):

Voorzitter. Ik dank de vier indieners voor de beantwoording. Daarnaast dank ik de minister voor haar reactie en advies. Laat ik nog eens vooropstellen dat marktwerking en aanbesteden voor de ChristenUnie geen heilig moeten is. De ChristenUnie is het met de indieners eens dat besluiten over wel of niet aanbesteden prima ook lokaal kunnen worden genomen. Wij hebben vertrouwen in de lokale democratie en autonomie. De indieners moeten echter wel duidelijk kiezen. Ik vind niet dat een beschermd overheidsbedrijf als het gvb mag meedoen aan de aanbesteding van een andere concessie, vandaar mijn amendement op stuk nr. 15. Voor de ChristenUnie is dat amendement, ongeacht of het wordt aangenomen, heel cruciaal voor ons besluit voor of tegen dit wetsvoorstel te stemmen. Het gaat hier om de waarde van een gelijk speelveld. Het is ook bijna een gemiste kans om een advies van de NMa als een goedkope verdragstechniek af te doen. Ik denk dat we ons tekort doen als we ons niet laten leiden door goede adviezen.

De ChristenUnie houdt niet van het afschermen van markten. Dat heeft niets te maken met Europa of geen Europa. Wij willen het ook niet als het gaat om Nederlandse melk, kaas en komkommers. Het meest lastig vindt mijn fractie het feit dat we in de discussie over inbesteding versus aanbesteding niet vertrekken vanuit een blanco situatie. Inbesteding kan prima werken, maar de ChristenUnie gaat ook uit van het principe van een betrouwbare overheid. In dit debat hebben wij het al een paar keer gehad over het jobbeleid rond dit dossier en het feit dat een groot deel van de ov-markt al is aanbesteed. Partijen in het aanbestede deel van de markt kunnen schaalvoordelen verliezen als voor heel Nederland inbesteding een optie zou worden, zoals sommige sprekers tijdens dit debat ook voorstelden. Als in dat geval meerdere gebieden voor inbesteding kiezen, dan kan het zijn dat Nederland voor deze partijen niet meer aantrekkelijk is. Dit effect doet zich mogelijk voor als het wetsvoorstel ongewijzigd wordt aangenomen, want in het verleden zijn al verwachtingen gewekt over het op de markt komen van de vier grote steden. Het niet uitvoeren van een markttoets vind ik een gemiste kans, net zoals het niet horen van de Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland.

De ChristenUnie heeft ook moeite met het feit dat dit wetsvoorstel specifiek voor vier steden geldt. Dit feit is ontstaan doordat dit de enige gebieden zijn die nog aanbesteed moesten worden. Zelfs de begrenzing van deze gebieden is nog onduidelijk, omdat de stadsregio's zullen verdwijnen of zullen worden omgezet in grotere vervoersregio's. Daarom heb ik amendement op stuk nr. 16 ingediend, waarvan de charme is dat het voor heel Nederland toepasbaar is. De uitvoering van het amendement is niet gebonden aan de indeling plusregio's of vervoersregio's en is helder afgebakend: railgebonden regionaal ov mag worden inbesteed, busvervoer moet worden aanbesteed. Ik heb zo'n inhoudelijke afweging ook zojuist in de beantwoording door mevrouw Van Gent gemist. Als die afweging er niet is, had dat ook eerlijk gezegd mogen worden. Dat is nu eenmaal de politieke realiteit.

Ik herhaal dat het aannemen van de amendementen voor de ChristenUnie cruciaal is. Ik doe tot slot een dringend appél op de indieners die amendementen serieus te

nemen, met nogmaals dank voor het positief oordeel over het amendement op stuk nr. 12.



De heer **Aptroot** (VVD):

Voorzitter. Om te beginnen een reactie op de opmerking van de heer Grashoff over klanttevredenheid en de resultaten van bureau Aptroot. De heer Grashoff heeft kennelijk slecht geluisterd. Toen ik sprak over klanttevredenheid, heb ik geciteerd uit het onderzoek van het OV-magazine. Tijdens dit onderzoek is tienduizenden reizigers naar de klanttevredenheid gevraagd. Hieruit is duidelijk, en niemand kan dat ontkennen, dat van de overheidsbedrijven NS en de gemeentelijke vervoerbedrijven de klanttevredenheid aanmerkelijk lager is dan dat van de andere private bedrijven. Dat is gewoon een feit. Als de heer Grashoff de feiten ontkent, dan mag hij dat doen, maar deze feiten komen niet uit mijn onderzoek.

Ik dank de initiatiefnemers voor de beantwoording, hoewel ik haar gedeeltelijk onvoldoende vond. Ik zie dat met deze combinatie van links en de PVV een meerderheid aanwezig is. Ik heb nog een paar vragen en een motie die ik wil indienen. Ik wil toch nog een keer horen, ook nu wij de minister hebben gehoord, waarom er niet nog advies aan de NMa wordt gevraagd. Dat zou er toch binnen een paar dagen kunnen zijn? Waarom zit er geen markteffecttoets bij dit wetsvoorstel dat mede is ingediend door de heer Monasch, terwijl hij daar zelf altijd op aandringt? Waarom is er geen uitvoeringstoets?

Er werd net over het aandeelhouderschap gesproken. Is het niet zo dat je mag inbesteden – volgens de geweldige Europese verordening, zo zeg ik tegen de PVV – als je zeggenschap hebt? Volgens mij is het aandeelhouderschap dan wel van belang. Ik vind ook de vraag van de CDA-fractie heel interessant: als de plusregio gaat inbesteden, moet het aandeelhouderschap daar dan niet zijn belegd?

Het zal duidelijk zijn dat ik het gek vind dat gewoon wordt ontkend dat door het aanbesteden de kwaliteit niet alleen beter is geworden, maar dat ook door de bank genomen de voordelen toch 10% tot 25% bedroegen. In Rotterdam was er een gigantisch aanbestedingsvoordeel, namelijk 17 mln. Het aardige is natuurlijk wel dat daar de RET de aanbesteding heeft gewonnen. Ik heb ze toen meteen gefeliciteerd. Dat soort resultaten krijg je alleen als er concurrentie is.

Wij geloven dus wel in concurrentie. Wij zijn ook blij dat in Nederland ook op politiek gebied concurrentie bestaat. Als je de redenatie van de heer Grashoff volgt, moet je weer naar een eenpartijsysteem zoals dat in het Oostblok bestond voordat het IJzeren Gordijn viel. Daar was geen concurrentie. Hij vindt dat goed. Wij vinden het goed dat er concurrentie is, of dat nu op het terrein van politiek bestuur is, van openbaar vervoer, van de supermarkt of van het kledingwinkeltje. Het is goed dat je elke keer met de hoed in de hand aan de consument of de kiezer moet vragen wat hij ervan vindt. Wij zijn dus voor concurrentie. Het mooiste is inderdaad de politieke concurrentie, maar dat wordt dus door bijvoorbeeld GroenLinks ontkend. Die hebben liever één iemand die almachtig is. Nou, het zal je gebeuren.

Ik heb tot slot nog één motie.

## Aptroot

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de plusregio's die de gemeenten Amsterdam, 's-Gravenhage, Rotterdam of Utrecht omvatten de mogelijkheid krijgen een eigen openbaarvervoerbedrijf in stand te houden of op te richten en dat deze bedrijven zonder openbare aanbesteding en dus zonder concurrentie het exclusieve recht kunnen krijgen voor het rijden van tram, bus en metro;

overwegende dat hierdoor plusregio's het risico kunnen nemen op verliezen van deze bedrijven en het mislopen van aanbestedingsvoordeel;

spreekt als haar mening uit dat plusregio's die het openbaar vervoer door een eigen vervoersbedrijf laten uitvoeren op geen enkele manier door het Rijk gecompenseerd mogen worden voor verliezen van hun vervoersbedrijf of niet behaalde aanbestedingsvoordelen door het achterwege laten van openbare aanbesteding en concurrentie, dat dit ook niet mag via het gemeentefonds, de BDU-uitkering of anderszins omdat dan andere regio's en gemeenten voor deze verliezen of misgelopen voordelen moeten opdraaien,

en gaat over tot de orde van de dag.

#### De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Aptroot. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 17 (32845).

#### De heer Aptroot (VVD):

Dit was ook mijn niet bepaald juichende oordeel over dit initiatiefwetsvoorstel.

#### De heer Paulus Jansen (SP):

Voorzitter. Ik dank de indieners en de minister voor de beantwoording in eerste termijn. Het viel mij op dat de minister haar adviserende rol maximaal geprofileerd heeft weten in te vullen. Dat is toch een prestatie. Mijn complimenten daarvoor. Ik heb daar overigens zo nog een vraag over.

Het zal geen verrassing zijn dat de SP-fractie de indieners van het wetsvoorstel steunt in hun streven om de lokale overheden in de vier stadsregio's meer ruimte te geven om hun eigen openbaar vervoer in te richten, door aan te besteden of in te besteden. De SP-fractie denkt overigens ook dat inbesteding ten aanzien van de kwaliteit voor de klant meerwaarde kan hebben, met name vanuit het oogpunt van het beter bewaken van de samenhang en het garanderen van de continuïteit. Continuïteit in het openbaar vervoer is ook heel erg belangrijk, want de mens is een gewoontedier.

Het is bij inbesteding wel erg belangrijk, overigens net als bij aanbesteding, om goed zicht te houden op de kwaliteit. Daarom steunt de SP-fractie het amendement van

mevrouw Wiegman om die beter te verankeren. Wij denken overigens dat de criteria waarop je toetst beter moeten worden afgestemd op de specifieke overeenkomsten en verschillen in de regio's. Het verschil tussen grotere en kleinere steden is wezenlijk gelet op de mogelijkheden en beperkingen.

Blijft de discussie over de kwestie waarover mevrouw Wiegman op stuk nr. 15 een amendement heeft ingediend. Een tram- en metroconcessie is inbesteed, bijvoorbeeld bij de RET, terwijl vervolgens de busconcessie wordt aanbesteed. Ik ben geen wetgevingsjurist en ik ben geen specialist op het gebied van de Europese concurrentierichtlijn, maar mijn gezonde verstand zegt dat de redenering van de minister niet echt logisch klinkt. Als het alternatief voor het niet mogen meedoen met een aanbesteding is dat de concessie volledig wordt inbesteed, dan is dat een stap achteruit vanuit de neoliberale gedachtegang. Als Europa ons op dit punt iets wil voorschrijven, dan zou het ons dit eerder volledig verbieden. Ik heb nu van de minister begrepen dat volledig inbesteden wel mag. Het lijkt mij merkwaardig dat in één concessiegebied met één concessiehouder deels aanbesteden met dezelfde partij niet mogelijk is.

Dan het punt van de gelijke monniken gelijke kappen. De fractie van de SP, en ik kreeg hierbij ook steun van andere woordvoerders, is van mening dat het goed is om te kijken of de voordelen die worden toegekend aan de vier grote stadsregio's ook voor andere regio's interessant kunnen zijn. Om die reden dien ik de volgende motie in.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het wetsvoorstel de vrijheid van keuze voor aan- of inbesteden in de vier grootste gemeenten regelt;

overwegende dat de keuzevrijheid om op al dan niet aan te besteden mogelijkwijze ook opportuun kan zijn voor andere gemeenten;

verzoekt de regering om de mogelijkheden en belemmeringen van het verruimen van de keuzevrijheid tot alle gemeenten in kaart te brengen,

en gaat over tot de orde van de dag.

#### De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Paulus Jansen, Kuiken, Grashoff en Van der Ham. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 18 (32845).

Mijnheer Haverkamp, ik sta geen interrupties meer toe.

#### De heer Paulus Jansen (SP):

Dat is spijtig. Dan ben ik aan het eind van mijn termijn gekomen.

## Paulus Jansen

De heer **Aptroot** (VVD):  
Voorzitter. Ik heb een punt van orde. Dit is wetgeving. Ik heb het zojuist ook heel kort gehouden, maar als iemand echt nog een vraag heeft, dan zou dat moeten kunnen.

**De voorzitter:**  
Er is al heel veel geïnterrumpeerd. Uiteindelijk gaat de voorzitter over de interrupties.

De heer **Aptroot** (VVD):  
Voorzitter. Dit is wetgeving. Ik maak hier ernstig bezwaar tegen. Zo veel heeft de heer Haverkamp ook niet geïnterrumpeerd. Zelfs al was dat wel zo, hij hoort een interruptie te kunnen plegen.

**De voorzitter:**  
Niet alleen de heer Haverkamp, maar ook anderen wilden in tweede termijn interrumpen en ook dat heb ik niet toegelaten. Ik maak geen uitzondering voor de heer Haverkamp.

De heer **Aptroot** (VVD):  
Als er geen tijd meer is, stel ik voor om de beraadslaging te schorsen en volgende week te vervolgen.

**De voorzitter:**  
Het woord is aan de heer De Jong.



De heer **De Jong** (PVV):  
Voorzitter. Ik dank de initiatiefnemers hartelijk voor dit voorstel dat mede door de steun van de PVV ervoor zal zorgen dat de gemeenten Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht weer zelf kunnen beslissen of ze willen aan- of inbesteden. Tijdens de eerste termijn viel het al op dat alle partijen met grote opluchting aangaven dat hetgeen met dit initiatiefvoorstel wordt beoogd, mag van Europa. Het mag van Europa dit en het mag van Europa dat, zo klonk het tijdens het debat. Zelden heb ik zo veel Kamerleden zien bevestigen hoezeer partijen in de Kamer rekening houden met de Brusselse bureaucraten. Zelfs de minister gaf aan dat dit alles via Europese regelgeving is vastgelegd, dat de manier waarop wij met aanbestedingen omgaan door Europa wordt bepaald. Wij moeten rekening houden met hetgeen Europa ons wel en niet toestaat. Het was pijnlijk om te zien hoezeer de verschillende partijen in de Kamer zich slaafs hebben overgeleverd aan Brussel.

De PVV moet niets hebben van Europese bemoeienis. Wij willen niet dat Europa bijvoorbeeld via de liberaliseringsrichtlijn bepaalt hoe ons ov geregeld moet worden. Dat maken wij hier zelf wel uit!

Zoals wij in de eerste termijn al hebben aangegeven, is de verplichte aanbesteding tijdens de gedoogperiode een zeer bittere pil voor ons geweest, maar ook tijdens de gedoogconstructie – dat heb ik ook al aangegeven in eerste termijn – hebben wij ons ingezet voor de belangen van de buschauffeurs door de minister te wijzen op haar verantwoordelijkheid om de chauffeurs middels de Wet personenvervoer 2000 te beschermen bij eventuele aanbesteding. Ook de veiligheid van reizigers en medewerkers in het ov hebben wij altijd hoog op de agenda gezet. Daardoor is middels een aangenomen amendement nu bijvoorbeeld een landelijk op te leggen ov-verbod moge-

lijk voor tuig dat medewerkers en reizigers bedreigt of in elkaar schopt of mishandelt. Dat is een goed begin.

Nu de landelijke PVV-fractie. Wij zullen steun uitspreken voor dit initiatiefwetsvoorstel. Dat heb ik ook al eerder aangegeven. Maar buiten dat moet ik concluderen dat het schokkend is dat het bij deze minister, maar ook bij de Kamer constant PSO en constant Europa, Europa, Europa was. Dat was eigenlijk het hoofdelement tijdens dit debat. Desalniettemin zullen wij dit initiatiefwetsvoorstel steunen. Maar ik doe toch een oproep richting deze minister: laat Europa het heen en weer krijgen en zorg ervoor dat u zelf de regie heeft over het openbaar vervoer. Wij zouden er zelf over moeten gaan. Dat is ons signaal.



De heer **Haverkamp** (CDA):  
Voorzitter. Allereerst namens mijn fractie de hartelijke felicitaties aan mevrouw Van Gent. Ik denk dat u zelden een mooier verjaardagscadeau heeft mogen ontvangen in uw leven, mevrouw Van Gent, maar ik zal u niet uitlokken om al uw verjaardagscadeaus uit uw nog korte leven met ons te memoreren. Wij wensen u nog een lang leven toe. Ook felicitaties aan haar collega-indieners en de staf. Er is veel werk verricht achter de schermen. Ik maak ook even van de gelegenheid gebruik om mijn eigen medewerker, mevrouw Rodenburg, hartelijk te danken voor onze inbreng. Daarnaast ook voor mevrouw Roefs de hartelijke felicitaties.

Het is interessant dat de heer Bashir aangaf dat dit wat hem betreft een gelegenheidscoalitie is die smaakt naar meer. Ik constateer ook dat de heer Monasch een nieuwe gedoogconstructie had opgetuigd. Ik ben heel benieuwd waartoe dit gaat leiden na 12 september.

Als wij nu kijken naar waar wij nu staan, is even de vraag of wij uiteindelijk ook de reiziger en de belastingbetaler mogen feliciteren met hetgeen hier vandaag besproken wordt. Dat waagt mijn fractie echter te betwijfelen. De marktconformiteitstoets is niet uitgevoerd. Zijn de indieners bereid om die alsnog te doen? De ov-barometer rondom klanttevredenheid laat duidelijk zien dat het lastig is om dit wetsvoorstel daar tegenaan te leggen.

De kern van dit wetsvoorstel is keuzevrijheid voor de steden. Voor en door de inwoners van de grote steden, dat is het argument van de heer Monasch. Als wij echter kijken wie gebruikmaken van het openbaar vervoer in de grote steden, zijn dat volgens mijn fractie juist mensen van buiten de regio. Dat is ook de kern van het plan dat de stad Amsterdam heeft ingebracht. 69% van de reizigers komt van buiten die stad. Als wij dan de redeneerlijn van deze indieners volgen, hebben die dus niets meer te zeggen over hetgeen in die steden wordt gebruikt. Wij denken dat dat onjuist is.

Er is al een aantal citaten uit de literatuur aangehaald, zoals het beroemde uit Asterix en Obelix: Heel Nederland? Nee, één stad. De heer Monasch refereerde daaraan. Ik wil het even scherp stellen. Het busvervoer in Rotterdam en in Den Haag is al aanbesteed. Daar heeft men laten zien dat de oorspronkelijke gemeentelijke vervoersbedrijven het gered hebben. De CDA-fractie heeft er altijd voor geknokt dat de HTM ook een eerlijke kans kreeg, juist om de NMa te laten bepalen dat de HTM mee moest kunnen doen. Als ik dan doorredeneer, kom ik eerder uit bij het citaat van Animal Farm: iedereen is gelijk. Nee niet iedereen is gelijk, je hebt een aantal uitzonderingen. Die uitzondering is de stad Amsterdam. Wat dat betreft, ver-



## Haverkamp

baast het mij wel dat ik nu een motie van collega Jansen voor mij zie, waarin eraan wordt gerefereerd dat de uitzondering die wordt gemaakt in dit wetsvoorstel voor de grote steden, voor heel Nederland zou moeten gaan gelden.

De indieners komen uit dezelfde fracties. Zij betogen dat het een bewuste keuze is geweest om het alleen te laten gelden voor de grote steden. Hier zit toch enige spanning in en ik hoor daar graag de reacties van de indieners op. Mevrouw Van Gent heeft al gezegd dat die spanning ook al bij de indieners voelbaar was.

Het tweede argument gaat over de complexiteit. Het is interessant om waar te nemen dat een aantal fracties op het moment dat iets complex is, zegt dat de overheid het maar moet oplossen. Ja, wij hebben echt wel gezien dat als iets echt complex is in dit land de overheid altijd de juiste oplossingen heeft. Ik heb mevrouw Van Gent gevraagd wat die complexiteit is. Het blijkt de aansluiting trein-bus te zijn. Wij zullen dat argument straks ook zien bij de aanbesteding van het hoofdrailnet, waar een aantal regio's juist het visgraatmodel railbus wil doorvoeren.

Het derde argument is de dienstregeling. Het is terecht dat de heer Verhoeven dat heeft gememoreerd. De dienstregeling behoort vooraf te worden geregeld, ongeacht of er wordt aanbesteed of inbesteed. Deze drie argumenten zijn door de indieners zelf onderuit gehaald.

Mijn fractie heeft in eerste termijn het punt trein-tram ingebracht. Het is de kern van het punt van Amsterdam. Men zegt dat 69% van de reizigers met de NS reist. De NS zal ongetwijfeld rekening houden met een eventuele korting en de aansluiting met de tram mis ik in dit initiatiefwetsvoorstel.

Vanwege de zorgvuldigheid is het voor mijn fractie buitengewoon lastig de weging te maken rond de PSO-verordening. Misschien dat die onduidelijkheid in tweede termijn weggehaald kan worden.

Een ander argument dat wel in de schriftelijke behandeling naar voren is gekomen, maar dat ik nu heb gemist, ook in de eerste termijn van de indieners, is de sociale veiligheid. Dat blijft voor mijn fractie overeind staan. De heer De Jong heeft daar terecht aan gerefereerd. Uiteindelijk moet het ons ook gaan om de veiligheid van de mensen op de bus en op de tram. Voor de CDA-fractie is dat niet een exclusiviteit voor de grote steden. Ik dien dan ook de volgende motie in.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in de motivatie rondom het wetsvoorstel "inbesteding" de sociale veiligheid als een belangrijk argument is ingebracht;

constaterende dat in Gouda een pilotproject "verbeterd toezicht" loopt naar vernieuwingen in service- en veiligheidstoezicht en dat dit project geleid heeft tot een verlaging van zware incidenten;

overwegende dat verbetering van sociale veiligheid van grote waarde is voor medewerkers en reizigers in het betrokken openbaar vervoer;

overwegende dat deze pilot bovendien een groot draagvlak kent bij participerende overheden en vakbonden;

roept de regering op om in samenwerking met de decentrale overheden, deze pilot voort te zetten en uit te rollen naar alle hiertoe relevante regio's, en de Kamer over de voortgang hiervan ieder halfjaar te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

### De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 19 (32845).

Wij zijn hiermee aan het eind gekomen van de tweede termijn van de kant van de Kamer.

De vergadering wordt van 20.34 uur tot 20.58 uur geschorst.



De heer **Monasch** (PvdA):

Voorzitter. Het was een korte schorsing, waarin we ook nog iets naar binnen moesten werken. Ik zal proberen om in blokken per partij te antwoorden. Is het duidelijk dat een vraag al in een ander blok is beantwoord, dan zal ik die overslaan.

Laat ik beginnen met een van de belangrijkste punten die in de tweede termijn van de Kamer naar voren zijn gekomen, namelijk de discussie rondom het amendement op stuk nr. 15 en het level playing field. Deze discussie vindt bijna bij elke concessieverlening plaats. Op dit moment zijn er bijna geen concessies in Nederland waarbij niet een van de verliezende partijen of een van de partijen die aan het begin van het concessieproces staan, naar de rechter gaat omdat zij het anders interpreteert. In haar advies zegt de minister zelf dat het een interpretatiekwestie is. Wij danken de minister overigens voor de adviezen die zij heeft gegeven. Ik zal daar straks namens ons vieren nog op terugkomen. Als er geen interpretatiekwesties waren, hadden wij geen rechters en advocaten nodig. Wij denken dat de strekking en de doelstelling duidelijk zijn. Ook hier geldt dat op lokaal niveau door verstandige mensen verstandige besluiten zullen worden genomen. Ik zeg nogmaals dat wij tevoren veel hebben proberen te regelen in allerlei concessies. In Rotterdam, in Den Haag en eerder ook in Utrecht vonden partijen het toch nodig om naar de rechter te stappen om allerlei zaken aan te vechten. Helaas zullen we dat nooit helemaal kunnen vermijden.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie):

Dit is eigenlijk wel jammer. De initiatiefnemers zouden het fijn vinden als er een breed draagvlak is in de Kamer. De ChristenUnie en de minister zeggen beiden niet: streep door deze wet. Als wij deze wet echt PSO-proof willen hebben, kan dit amendement nog net dat laatste dingetje repareren. Waarom zijn de initiatiefnemers daar dan niet toe bereid?

De heer **Monasch** (PvdA):

Wij hebben dat vanzelfsprekend gewogen. Wij hebben de ingediende tekst getoetst aan de PSO-verordening.

## Monasch

Wij vonden zelf dat er op deze manier voldoende level playing field is en dat wij daarmee duidelijk aansluiten op zowel de letter als de geest van de wet. De inrichting daarvan zal vervolgens een zaak van lokaal niveau zijn. Vandaar dat wij uiteindelijk deze afweging hebben gemaakt, hoezeer wij ook hopen op de steun van de ChristenUnie bij de uiteindelijke oordeelsvorming over deze wet.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie):  
Concluderend: jammer.

De heer **Monasch** (PvdA):

De vertegenwoordiger van de ChristenUnie heeft ook gevraagd of de andere regio's er wel of niet bij betrokken worden. Ik kom daar bij de behandeling van de ingediende moties op terug.

Door de ChristenUnie maar ook door de VVD is andermaal gewezen op de tevredenheid van klanten over het openbaar vervoer. De vervoersbedrijven in de grote steden zouden daarbij minder scoren dan de vervoersbedrijven daarbuiten. Ik heb in Amsterdam gewoond en ik woon nu in Sneek. Mijn ontevredenheid als automobilist over het vervoer in Amsterdam is vele male groter dan mijn ontevredenheid over het vervoer in Sneek, totdat de brug opengaat, wat in Sneek nogal eens gebeurt, zeker in deze tijden. Dan begint bij mij de stressfactor enorm toe te nemen. Wat ik wil zeggen, is dat de aard en de complexiteit van het vervoer in een grote stad nu eenmaal van een totaal andere orde zijn dan in de gebieden waarin andere vervoersbedrijven opereren. Ik gebruik vaak het voorbeeld van de schitterende lijn die Ariva exploiteert tussen Stavoren en Leeuwarden. Daar gebeurt bijna niks. Alhoewel, nu ik mij heb gelinkt aan de Twitter van Ariva zie ik dat ook daar regelmatig treintjes uitvallen. Maar los daarvan, het is vrij stressloos. Het is geen Utrecht dat men tegenkomt. Het is van A naar B en terug. Willen wij dit soort door het bureau-Aptroot uitgevoerde of aangehaalde testen echt op zijn waarde schatten, dan moeten duidelijk appels met appels worden vergeleken. Wij hebben sterk de indruk dat dit niet gebeurt. De PVV heeft haar opmerkingen gemaakt over de Europese bemoeienis. Ik denk dat wij elkaar in elk geval kunnen vinden op één punt: laten wij het zelf doen. Dat is precies wat deze wet beoogt: laat de grote vier het zelf doen. Er is door een aantal collega's uit de Kamer zelfs een onderzoek aangekondigd om dat verder te onderzoeken.

Ik merk voorts op – dit is puur een feitelijke toelichting op het wetsvoorstel – dat niet gedaan moet worden of een busconcessie alleen maar aanbesteed of inbesteed kan worden. Er zijn wereldwijd voldoende andere vormen van busconcessies. Er is ook een model, dat door de directeur van de RET wordt aangehangen, op basis waarvan een grote busconcessie voor een deel wordt aanbesteed en voor een deel wordt inbesteed. Laten wij ons dus niet helemaal blind staren op aanbesteden of inbesteden. Er zijn ook andere modellen, die ook buiten ons land beproefd worden en veel mogelijkheden bieden aan de lokale autoriteit om zo goed mogelijk te bekijken welke aanbieder de beste kwaliteit tegen de beste prijs levert.

Ik dank de minister voor haar adviezen. Ook dank ik de ambtelijke ondersteuning. Wij konden ons niet aan de indruk onttrekken dat de minister even de ruimte nam om ons niet alleen technisch en wetstechnisch te adviseren, maar ook haar politieke mening heel duidelijk naar voren

te brengen. Die mening komt er kort gezegd op neer dat de markt het beter maakt. Als dat echter zo is, waar komt dan haar zorg vandaan? Er zijn VVD-wethouders met de portefeuille verkeer en vervoer in Amsterdam, Rotterdam en Den Haag. Die gaan echt niet € 2 aan iets uitgeven als zij het ook voor € 1 kunnen kopen. Vanwaar dus de zorg van de minister? Als de markt het beter kan en als dat aantoonbaar is, kan men gerust zijn gang gaan.

Er wordt wel heel makkelijk voorbijgegaan aan de prestaties die geleverd zijn bij inbestedingen. Dat hebben wij ook in onze memorie van toelichting aangegeven. Er is in de afgelopen tijd meer dan 100 mln. bezuinigd via inbestedingen. Ook overheden kunnen gewoon verplichtingen opzeggen om efficiencykortingen af te dwingen. Een aantal feiten wordt dus overgeslagen, waaronder het feit dat bezuinigingen gerealiseerd zijn zonder dat daar een aanbesteding aan te pas kwam. Uit het rapport van Twynstra Gudde wordt nogal willekeurig geshopt, al naar gelang de politieke achtergrond, zo is onze indruk.

Er zijn opmerkingen gemaakt over de markteffecttoets. Keer op keer hebben wij – verschillende van mijn collega's, mijzelf inclusief, in onze rol van woordvoerders op dit terrein – gewaarschuwd voor het gebrek aan marktwerking in het openbaar vervoer. Uit de stukken van de minister blijkt dat in zeven van de twaalf laatste aanbestedingen slechts één of twee marktpartijen hebben meegedaan. Wij hebben ervoor gewaarschuwd dat op die manier geen marktwerking meer kan plaatsvinden, sterker nog, dat het gevaar dreigt van duopoly of het maken van afspraken. Men moet ons dan nu niet opeens verwijten dat wij geen markteffecttoets hebben doorgevoerd. Ik vind dat een zwaktebod.

Ik heb vanavond geprobeerd tegen iedereen zo vriendelijk mogelijk te zijn, ook tegen de woordvoerder van de ChristenUnie, die vraagt of er een level playing field is, maar ook vraagt naar de markteffecttoets. Het gekke is dat de Kamer zich veel zorgen maakt als het gaat om de grote buitenlandse staatsbedrijven die hier concurrerend bezig zijn. Het zou de Kamer sieren als zij dezelfde opstelling zou innemen ten aanzien van lokale ondernemers. De Kamer zou zich moeten afvragen waarom lokale ondernemers niet kunnen meedoen aan die concessies. Waarom worden die zo vaak uitgesloten? Waarom kunnen wij er niet voor zorgen dat de lokale busmaatschappijen ook een kans krijgen op de markt? Het zou mooi zijn als wij elkaar daarop kunnen vinden, maar het valt mij op dat erg wordt gekeken naar de paar groten uit het buitenland, terwijl lokale ondernemers, die graag willen meedoen, vaak geen kans krijgen. Er zijn ook weinig initiatieven geweest van de partijen die ons nu vragen om een markteffecttoets.

**De voorzitter:**

Hoeveel tijd denkt u nog nodig te hebben?

De heer **Monasch** (PvdA):

Ik ben er bijna doorheen. Vindt u dat het goed gaat? U hoeft er geen inhoudelijk oordeel over te hebben, maar gaat het snel genoeg? Zit het tempo er goed in?

**De voorzitter:**

Ja, het tempo is heel goed.

De heer **Monasch** (PvdA):

Goed.

## Monasch

Voorzitter. We kunnen ons haast niet voorstellen dat de NMa hier een probleem mee heeft. Alles is in nauw overleg met mijn collega, de heer Verhoeven, maar dit zeker. Dit hele model gaat uit van keuzevrijheid, dus ik zou zeggen: als de NMa er later vragen bij heeft, dan merken we het wel. Dit model is zodanig gebaseerd op keuzevrijheid dat een extra toets ons op dit moment, vanavond, wat overbodig lijkt.

Ik geloof dat ik alle punten die in tweede termijn door de Kamer naar voren zijn gebracht, heb beantwoord. Ons resten nog drie moties, waarop ik ook zal reageren. Wij vinden dat de motie-Aptroot op stuk nr. 17 helemaal doorschiet, omdat er wordt uitgegaan van het idee dat het geldverslindende machines zouden zijn. Dat wantrouwen begrijpen wij niet, dus het mag duidelijk zijn dat wij deze motie ontraden.

Verder is er een motie ingediend op stuk nr. 18 door de heer Paulus Jansen c.s. om te onderzoeken of er eventueel andere gemeenten zijn die hieraan behoefte hebben. Wie zijn wij om hun dat onderzoek te onthouden en om dat niet aan andere gemeenten te vragen? Wij hebben er bewust voor gekozen om dat niet in dit initiatiefwetsvoorstel mee te nemen, maar het staat elke partij vrij, zeker aan de hand van dit onderzoek, om te kijken naar een verruiming van dat gebied. Nogmaals, dat is een andere afweging, die wij in dit wetsvoorstel niet maken, maar als initiatiefnemers laten we dat oordeel graag over aan degenen die de motie hebben ingediend.

Wat betreft de motie-Haverkamp op stuk nr. 19 hadden wij het gevoel dat het wellicht verstandig is om gebruik te maken van de aanwezigheid van de minister om haar oordeel daarover te vragen, gelet op de aard van die motie. Dat was onze beantwoording in tweede termijn.

**Mevrouw Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie):

De heer Monasch verwijt de ChristenUnie dat zij kritisch zou zijn op de staatsbedrijven en niet zozeer oog heeft voor de lokale ondernemers, maar dat is toch echt niet terecht. Wij hebben deze week een debat gevoerd over energie en over de plek die de grote energiereuzen innemen ten opzichte van de kleinere ondernemers. Dat is helemaal in vertrouwde handen bij de ChristenUnie en dan gaat het ook om de positie van het mkb. Dat wilde ik even rechtzetten.

De minister heeft zojuist geadviseerd tot een toets of een advies van de NMa. Zijn de initiatiefnemers nog van plan om dat in te winnen, voordat het wetsvoorstel in de Eerste Kamer wordt behandeld of tijdens dat proces?

**De heer Monasch** (PvdA):

Ik heb dat eerste punt opgepakt, omdat u met die vraag kwam en die heb ik verder verbreed. Ik zie dat de woordvoerders van de ChristenUnie in algemene overleggen vaak gezamenlijk met ons optrekken om te kijken of de belangen van lokale of regionale ondernemers, niet zijnde die grote buitenlandse staatsbedrijven, ook behartigd kunnen worden. Als daarover een misverstand is ontstaan, heb ik dat bij dezen rechtgezet.

Wij zijn vrij duidelijk over de NMa. De kern van dit wetsvoorstel is om keuzevrijheid neer te leggen waar deze hoort, dus wij zullen zelf geen initiatief nemen om nader advies van de NMa in te winnen.

**Mevrouw Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie):

Zijn de initiatiefnemers dan van plan of bereid om het risico te nemen dat dezelfde verwarring ontstaat als recent is gebeurd bij het initiatiefwetsvoorstel rond de Wmo? Daarbij had ik ook het idee dat er naar elkaar werd gekeken of werd gewacht en dat je dan op een gegeven moment zegt dat het jammer is, of een gemiste kans, dat bepaalde waardevolle adviezen niet tijdens de wetsbehandeling zijn ingewonnen.

**De heer Monasch** (PvdA):

Doelt u nu op het NMa-gedeelte of op uw amendement op stuk nr. 15?

**Mevrouw Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie):

Het gaat mij ten diepste om het amendement op stuk nr. 15, zeker weten, maar daar is zojuist hartgrondig een negatief advies over gegeven, maar ik blijf hopen. Het gaat mij vooral om de zorg die uit dat amendement spreekt, en die ook wordt bevestigd door de minister en door meerdere vragenstellers in deze Kamer, om nog even advies in te winnen of dit echt PSO-proof is. Ik denk dat het gewoon heel verstandig is om dat advies wel in te gaan winnen. Ik ben erg benieuwd of de initiatiefnemers dat ook van plan zijn.

**De heer Monasch** (PvdA):

Op dit moment zien wij daar geen reden toe, omdat het een interpretatiekwestie is. Dat heeft de minister ook aangegeven. Wat ons betreft, zijn de lijn en de denkrichting van deze wet zeer duidelijk. Ik heb al gezegd dat wij geen reden zien om advies aan de NMa te vragen, gelet op de kern van deze wet: de keuzevrijheid op lokaal niveau en kijken welke partijen eraan mee kunnen doen. Wij hebben het amendement niet hartgrondig terzijde gezet. We hebben er echt goed naar gekeken, maar wij vinden dat als het alleen puur om de interpretatiekwestie gaat, de wet duidelijk is.

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

Voorzitter. Ik dank de indieners van het initiatiefwetsvoorstel voor hun complimenten in onze richting voor de beantwoording van de vragen. De heer Monasch gaf nog even aan dat hij het gevoel had dat ik de ruimte nam om er ook politiek wat van te vinden. Ik vond het zelf juist ontzettend beperkt. Na alle felle debatten die wij in het verleden gevoerd hebben, had ik daar natuurlijk graag nog wat meer over willen zeggen. Ik heb echter geprobeerd om me te beperken tot mijn rol als adviseur.

Nu de heer Monasch er een paar opmerkingen over gemaakt heeft, geeft dat mij de ruimte om te reageren. Hij gaf aan dat ik het geloof heb dat de markt het beter maakt en dat ik toch meer moest geloven in de lokale democratie. Hij haalde ook weer even de VVD-wethouders aan. Ik denk altijd maar: dat geldt voor alle democratieën. Net zoals de PVV zich in de vorige constellatie in een compromissituatie bevond, zoals de heer De Jong heeft aangegeven, zitten die VVD'ers natuurlijk ook in colleges met mensen van verschillende kleuren. Als ergens een VVD'er zit, dan betekent dit dus niet altijd dat je daarmee ook het pure liberale geluid te horen krijgt. Ik wil dit toch nog een keer gezegd hebben.

## Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Wat mij betreft, is het niet de markt die het beter maakt, maar de marktdruk, zoals nu ook bijvoorbeeld bij de aanbesteding in Rotterdam en Den Haag, waar door de gemeentelijke vervoersbedrijven is gewonnen, maar wel onder marktdruk. Daarmee is ook een betere prestatie ontstaan. De heer Monasch vraagt of ik voorbij ben gegaan aan de prestaties van de inbestedingen. Ik denk dat die prestaties bij de inbesteding in het verleden ook ontstaan zijn onder de marktdruk, omdat ook toen al werd gezegd: als er niet een grote verbetering gaat plaatsvinden, dan gaan we over tot aanbesteding. Ik denk dat dat toen en nu geholpen heeft bij de aanbestedingen. Daar geloof ik dus zeer in.

De heer Monasch noemde ten slotte de opmerking over de markteffectentoets een zwakgebod. Ik wil hem eraan herinneren dat wij het juist wel gedaan hebben bij de wet. Wij hebben een markteffectentoets gemaakt en hebben daar ook meerdere malen op gewezen. De NMa heeft geconstateerd dat er voldoende markt is. Het is inderdaad een kleine markt met één, twee partijen. Het is mijn zorg dat het met dit wetsvoorstel juist minder gaat worden. Daarom zou ik denken dat het goed is om ook hier een markteffectentoets te doen. Ik zal hier nog op terugkomen bij de motie-Kuiken.

Voordat ik overga tot behandeling van de moties, beantwoord ik nog een vraag van de SP. De heer Jansen vroeg of het geen vreemde interpretatie van mij is, of volledig inbesteden wel van Europa mag. Ja, Europa laat volledige inbesteding in een stadsregio nu al toe. De heer Jansen zei: dat is dan toch gek. Als een gemeentelijk vervoersbedrijf niet mag meedoen aan een aanbesteding in de eigen regio, dan zal zo'n stadsregio toch wel sneller voor volledige inbesteding kiezen. Er is een andere mogelijkheid. Die heb ik overigens ook al in eerste termijn genoemd. Het gemeentelijke vervoersbedrijf kan gesplitst worden, zodat daaronder verschillende nv's ontstaan. Dat is die Chinese Wall-constructie. Er moet dan wel sprake zijn van een volledige splitsing om dat ook juridisch houdbaar te maken.

In de motie-Aptroot op stuk nr. 17 staat dat het Rijk geen enkele compensatie mag leveren voor de verliezen van vervoersbedrijven. De heer Aptroot wil dus niet dat er geld bijgepast wordt. Ik denk dat het een terecht punt is van de heer Aptroot, maar het Rijk heeft op dit moment niet de bevoegdheid om dit soort eisen te stellen. Dergelijke eisen zijn niet gesteld aan de besteding van de gelden uit het gemeentefonds of de BDU. Dan zou je de Wet op het gemeentefonds of de Wet op de BDU daarop moeten aanpassen. Ik zie dat de heer Aptroot in de motie zijn mening uitsprekt. Ik dank hem daarvoor, maar ik denk dat dit soort zaken op een andere plek moet worden geregeld.

Dan kom ik bij de motie van de leden Jansen, Kuiken, Grashoff en Van der Ham op stuk nr. 18. Daarin wordt gezocht om de mogelijkheden en belemmeringen van het verruimen van de keuzevrijheid voor alle gemeenten in kaart te brengen. Ik interpreteer dit als een markteffectentoets voor een verdere verbreding van de inbestedingsmogelijkheid. Ik ben daartoe bereid, maar dan lijkt mij dat ik het onderzoek breder moet maken, zodat ik ook meteen de omissie van de ontbrekende markteffectentoets en de uitvoeringstoets invoer. Ik zal dat doen vanuit mijn systeemverantwoordelijkheid voor het hele ov. Ik zal een toets op het wetsvoorstel en de eventuele uitbreiding daarvan laten uitvoeren en het resultaat daarvan aan de

Kamer doen toekomen. Daarmee hebben wij het oordeel van de NMa te pakken.

### De voorzitter:

Gaat de opmerking van de heer Grashoff over deze motie?

De heer **Grashoff** (GroenLinks):

Ik maak uit de woorden van de minister op dat zij een motie van de Kamer oppakt om zelf op een initiatiefvoorstel iets te gaan doen wat in de motie niet wordt gevraagd. Ik heb het gevoel dat er een stevige spanning bestaat tussen het initiatiefrecht van de Kamer en wat de minister nu zegt.

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

In de motie wordt gevraagd of ik de mogelijkheden en belemmeringen van het verruimen van de keuzevrijheid voor alle gemeenten in kaart wil brengen. Ik interpreteer dat als de markteffectentoets. Ik zou niet weten wat je anders kunt uitzoeken. Ik ben bereid om dat te doen.

De heer **Grashoff** (GroenLinks):

Volgens mij is de interpretatie van de minister breder en voor een deel kwalitatief anders dan die is bedoeld en dan zoals ik de motie lees.

De voorzitter:

Alleen de indiener kan zeggen wat er wordt bedoeld.

De heer **Paulus Jansen** (SP):

De indieners hadden het idee dat de minister nagaat wat in specifiek juridische gevallen de verschillen zouden kunnen zijn tussen andere gemeenten en de G4. Dat is relevant. Ook moet worden bekeken of er financiële verschillen zijn wat de bekostiging betreft. Kortom: die praktische verschillen kunnen leiden tot de conclusie dat kleine gemeenten in een andere situatie zitten dan grote.

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

Juridisch geldt voor kleine gemeenten hetzelfde kader als voor plusregio's, zoals die in het wetsvoorstel staan. Datzelfde geldt de financiële kant. Vandaar mijn interpretatie dat dan de vraag overblijft wat het voor de markt betekent. Ik begrijp dat de motie wordt beperkt tot het juridische en financiële deel. Ik hoef daarnaar geen onderzoek te doen. Ik kan daarover vrij snel een brief sturen. Ik begrijp dat de Kamer het marktoordeel niet wil horen.

De voorzitter:

Wat is het oordeel van de minister over de motie?

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

Ik ben bereid om een brief te sturen om de verruiming voor alle gemeenten in kaart te brengen. Dat kan volgens mij vrij snel. Dat heeft echter heel veel effect op de markt. Ik zal daarover als minister ook iets moeten zeggen.

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Dat is iets anders dan wat wij willen. De minister heeft ook al in haar reactie op het markteffect binnen de G4 een specifieke aanvliegroute gekozen. Die is vrij opmerkelijk in relatie tot de bedoeling van de initiatiefnemers. De Kamer wil graag weten of er in juridisch en subsidie-technisch opzicht verschillen zijn tussen de G4 en de rest. Als dat niet zo is, kan in principe het initiatiefwetsvoor-

## Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

stel worden verbreed naar andere gemeenten. Er staat dan geen enkel verschil meer in de weg. Als wij het voor de G4 doen, kunnen wij het voor andere gemeenten ook doen.

### Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik heb net gezegd dat ik bereid ben om het beperkter op te pakken maar dat het naar mijn interpretatie ook effect heeft op de markt. Als de indieners van de motie echter zeggen dat zij dat deel niet in beeld willen hebben, is dat helder.

### De heer Aptroot (VVD):

Ik vind het breder kijken naar het effect op de hele markt wel heel belangrijk.

### Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Dan zal een meerderheid van de Kamer zich toch moeten uitspreken over het een of het ander. Ik bood aan om het meteen te doen zodat wij niet aan het einde van het proces, op het moment dat de regering aan de beurt is, nog een dergelijk effect krijgen maar dat het meteen plaatsvindt. Dat lijkt mij alleen maar goed, maar een meerderheid van de Kamer zal zich daarover moeten uitspreken. Daar kan ik nu geen reactie op geven.

### De heer Haverkamp (CDA):

Ik heb het gevoel dat wij nu staatsrecht aan het schrijven zijn. De Kamer vraagt de minister om iets te doen. De minister zegt dat zij, als de Kamer dat vraagt, het op deze manier doet. Er is volgens mij geen Kamermeerderheid die de minister dat verbiedt, want ik zie dat nergens in een motie vastliggen. Ik ga er dus van uit dat de minister de motie uitvoert op de manier waarvan zij denkt dat deze het beste kan worden uitgevoerd.

### De voorzitter:

Het is aan de indiener van de motie om er een interpretatie aan te geven.

### Mevrouw Kuiken (PvdA):

Gelukkig ben ik een van die indieners. Ik wil vanavond stemmen over het voorliggende wetsvoorstel. Daarna zijn er verkiezingen. De minister gaat voorlopig nog door als demissionair minister. Ik vraag haar om uit te zoeken of er, nu het wetsvoorstel wordt aangenomen, ook kansen zijn voor andere gemeenten om te kiezen of ze openbaar aanbesteden of inbesteden; niet meer en niet minder. Dat is de geest van de motie en daarop krijg ik graag een reactie van de minister.

### Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Die reactie heb ik net gegeven. De indiener, de heer Jansen, heeft aangegeven dat hij de beperkte interpretatie ervan wil. Dat inzicht kan ik geven. Er kan ook gewoon vanavond over worden gestemd. Het kijken naar markteffecten heeft helemaal geen invloed op de vraag of de Kamer er vanavond wel of niet over stemt. Ik ben het eens met de heer Haverkamp dat het aan het kabinet is om in brede zin informatie te geven aan de Kamer. Dat kan zij mij niet verbieden. Ik denk ook dat het belangrijk is om dat te doen. Dat verandert niets aan het wetsvoorstel, noch brengt het de stemming in gevaar. De Kamer is zoals altijd geheel vrij om er al dan niet iets mee te doen.

### Mevrouw Kuiken (PvdA):

De minister maakt er een leuk woordspelletje van. Ik concludeer echter dat het wetsvoorstel staat en dat wij er vanavond over stemmen. Het enige wat wij haar hebben gevraagd, is om sec te kijken of andere gemeenten ook deze mogelijkheden kunnen krijgen en welke belemmeringen daaraan vastzitten. Dat heeft eerder te maken met hoe ze de boel nu georganiseerd hebben dan met markteffecten.

### Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Voor de derde keer: ik begrijp dat die interpretatie achter de motie zit. Ik heb ook gezegd dat ik bereid ben, daarin inzicht te geven. Ik zal de motie dan ook uitvoeren.

Voorzitter. Ik kom te spreken over de motie-Haverkamp op stuk nr. 19 over de sociale veiligheid. Ik sta niet onsympathiek tegenover deze motie. De pilots rondom sociale veiligheid liggen echter bij mijn collega van BZK. Ik zal dus toch even contact met haar moeten opnemen. Wellicht kan dit punt weer aan de orde komen bij het algemeen overleg over openbaar vervoer dat wij binnenkort hebben.

### De heer Haverkamp (CDA):

Dan stel ik voor om de motie aan te houden. Ik verzoek de minister dan wel om ons het resultaat van dat overleg met haar collega van BZK voorafgaand aan dat AO te doen toekomen.

### Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Dat is goed.

### De voorzitter:

Op verzoek van de heer Haverkamp stel ik voor, zijn motie (32845, nr. 19) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.



### Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Voorzitter. Hiermee constateer ik dat ik heb gereageerd op de drie moties en op de laatste vragen die mij nog zijn gesteld.

### De voorzitter:

Er is onduidelijkheid over de motie op stuk nr. 17. Wat is uw oordeel daarover?

### Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik heb aangegeven dat deze motie in de huidige situatie niet kan. Ook staat er in de motie "spreekt als haar mening uit". Ik heb daarvan gezegd: ik zie dat u uw mening uitspreekt en daar dank ik u voor. Het oordeel is aan de Kamer.

### De heer Paulus Jansen (SP):

Naar aanleiding van de beantwoording van de minister houd ik de tweede motie aan om te bekijken of we nog iets aan de tekst gaan doen.

### De voorzitter:

Op verzoek van de heer Paulus Jansen stel ik voor, zijn motie (32845, nr. 18) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

## **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

### **De voorzitter:**

Ik wil voor ik de vergadering schors de initiatiefnemers van harte feliciteren met hun initiatiefwetsvoorstel. Mevrouw Van Gent heeft bij haar beantwoording van de vragen gezegd dat het een voorrecht is als een Kamerlid een initiatiefwetsvoorstel in vak-K mag verdedigen. Ik weet als Kamerlid wat het betekent om een initiatiefwetsvoorstel voor te bereiden naast het dagelijkse werk. Dat kan natuurlijk niet zonder de ondersteuning van de beleidsmedewerkers. Dus bij dezen ook dank aan mevrouw Cohen, mevrouw Van den Broek, de heer Wijnhoven en de heer Van der Sloot. Over het ingediende wetsvoorstel en een aantal moties zal straks worden gestemd.

De vergadering wordt van 21.30 uur tot 21.50 uur geschorst.

### **Voorzitter: Bosma**

### **De voorzitter:**

Wij gaan stemmen. Ik neem aan dat iedereen de presentielijst heeft getekend. Wij hadden gevraagd om één iemand van het kabinet en we hebben twee ministers en een staatssecretaris gekregen. Het is de langste dag van het jaar en we proberen het kort te houden.