

5

Inbesteding openbaar vervoer

Aan de orde is de behandeling van:

- **het 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).**

De voorzitter:

De planning is dat wij vandaag de eerste termijn van de Kamer doen. Ik heet de initiatiefnemers van harte welkom. Mooi, zo'n grote combinatie. Een initiatief is ook altijd mooi. Ik heet de mensen die de initiatiefnemers ondersteunen eveneens van harte welkom. Dat zijn: mevrouw Cohen Jehoram, mevrouw Van den Broek, de heer Wijnhoven en de heer Van der Sloot. Fijn dat u de moeite genomen hebt om de leden te ondersteunen. De minister is vandaag natuurlijk ook aanwezig, in haar bijzondere rol van adviseur van de Kamer.

Het woord is aan de heer Haverkamp, die bij de interruptiemicrofoon staat.

De heer Haverkamp (CDA):

Voorzitter. De initiatiefnemers hebben hard gewerkt. Wij hebben gisteren nog een zeer uitgebreide nota van wijziging mogen ontvangen. Het heeft de voorkeur van mijn fractie dat wij daarover nog even schriftelijk corresponderen. Ik verzoek dan ook om het wetsvoorstel nu van de agenda af te halen en een schriftelijke ronde in te lassen.

De heer Paulus Jansen (SP):

Ik vind dit zo jammer, ik had mij zo verheugd op dit debat! Met alle respect voor mijn collega van het CDA, ik denk dat dit een beetje flauw is. Wij zijn al heel lang bezig met de schriftelijke voorbereiding. De Kamer heeft alle gelegenheid gehad om de puntjes op de i te zetten. Vandaag hebben wij het finale debat. De CDA-fractie weet net zo goed als de SP-fractie dat het reces eraan komt en dat wij dus een beetje tempo moeten maken. Ik wil de voorzitter niet in de problemen brengen. De SP-fractie wil het debat dan ook vandaag voeren.

Mevrouw Kuiken (PvdA):

Wij hebben weloverwogen met elkaar afgesproken dat wij vandaag de eerste termijn van de Kamer over dit wetsvoorstel houden, waarna volgende week de afronding volgt. Wij willen het debat op de agenda houden. Tegenover de mensen die vandaag speciaal voor dit debat hiernaartoe zijn gekomen, zou het niet kies zijn om het nu van de agenda af te voeren.

De heer Aptroot (VVD):

Het minst kies is het om een wetsvoorstel te behandelen als de Kamerleden die verantwoordelijk zijn voor de behandeling, niet kennis hebben kunnen nemen van alle stukken. We hebben gisteren een tweede nota van wijziging gekregen. Ik heb geen tijd gehad om deze uitvoerig te bestuderen, maar heb er wel even naar gekeken. Het is niet zo dat een artikelverwijzing niet klopt. De nota is echt inhoudelijk anders. Ik moet dat bestuderen. Ik wil mijn fractiemedewerkers ook nog even om advies vragen. Dat

is niet gebeurd. Het is onverantwoord om het wetsvoorstel nu te behandelen. Ik verzoek in navolging van de heer Haverkamp de Kamer dringend om ons in de gelegenheid te stellen om ons goed voor te bereiden naar aanleiding van deze tweede nota van wijziging, die wij gistermiddag hebben ontvangen.

Mevrouw Wiegman-van Meppelen Scheepink (ChristenUnie):

Ik vind dit heel lastig. Ik voel best wel wat voor de argumenten van de heer Haverkamp en de heer Aptroot. Ook ik heb een kritische bijdrage met heel veel vragen. We staan nu echter op het punt om met het debat te beginnen. Ik vind het wel heel wat om nu te besluiten om het debat niet te laten plaatsvinden. Ik denk dat het iets voor de initiatiefnemers is om zich ervan bewust te zijn dat hoe beter en hoe eerder zij de Kamer informeren, hoe beter ook de kwaliteit van de wet en het debat zal zijn. Ik zie wel dat dit vandaag problemen zal opleveren.

De heer Grashoff (GroenLinks):

Ik kan mij haast niet voorstellen dat deze beperkte nota van wijziging tot een fundamenteel ander inzicht van de CDA-fractie zal leiden. Daarom hangt om het verzoek toch een beetje de sfeer van het willen uitstellen van het debat. Daar ben ik niet voor. Mocht tijdens het debat blijken dat er zo technische vragen ontstaan dat die absoluut niet te beantwoorden zijn, dan kunnen wij altijd nog met elkaar naar bevind van zaken handelen. Er is nu geen enkele aanleiding om het debat niet te beginnen.

De heer De Jong (PVV):

Wij willen geen uitstel van het debat. Wij willen gewoon dat het wetsvoorstel vandaag wordt behandeld. Het is van groot belang dat dit wetsvoorstel wordt behandeld, ook door de Eerste Kamer. Wij hebben gezien dat de nota van wijziging is gestuurd. Wij hebben die vannacht kunnen bestuderen. Wij vinden dat we gewoon moeten doorgaan met dit debat.

De heer Haverkamp (CDA):

Ik mag toch reageren op wat in mijn richting is gezegd? Ik mag niet reageren. Prima. U bepaalt de orde.

De voorzitter:

U mag best reageren.

De heer Haverkamp (CDA):

Ik reageer op wat mevrouw Wiegman zei. Zo gauw de nota van wijziging bij ons binnenkwam, hebben wij gevraagd om een extra regeling. Wij realiseerden ons namelijk dat mensen hierheen komen voor het debat. Wij hadden hier gisteren graag even over gediscussieerd, zodat er duidelijkheid zou zijn. Dat is ons niet gegund door de voorzitter.

Dit wetsvoorstel kent een enorm lange geschiedenis, die begonnen is in 2000. In 2000 is dezelfde tactiek toegepast. Vlak voor de behandeling zijn allerlei wijzigingen ingediend. Toen heeft mijn fractie ook tegen moeten stemmen. Wij konden het wetsvoorstel namelijk niet goed beoordelen. Ik had het idee dat wij twaalf jaar later iets zorgvuldiger met elkaar zouden omgaan in dit huis.

De voorzitter:

Ik begrijp dat de heer Aptroot ook nog een toevoeging wil maken?

De heer **Aptroot** (VVD):

Nog altijd beslist de meerderheid. Ik leg mij daarbij neer. Ik zal niet ingaan op de tweede nota van wijziging. Ik had gisteren een druk programma. Ik heb in de paar uur die overbleven, geen kennis kunnen nemen van de tweede nota van wijziging. Dit betekent dat ik in de tweede termijn en wellicht in de derde termijn, een extra vragenronde, hierop nader zal ingaan. Ik heb er geen kennis van kunnen nemen. Ik doe dus niet mee aan het debat over dat deel van het wetsvoorstel. Ik denk dat de initiatiefnemers het niet zouden moeten willen dat er wordt gesproken terwijl de Kamerleden het volledige wetsvoorstel nog niet hebben kunnen bestuderen. Ik vind dat de initiatiefnemers nu het initiatief zouden moeten nemen om uitstel te vragen. Vanaf dinsdag kan het wetsvoorstel behandeld worden.

De **voorzitter**:

Ik geef even een toelichting op onze werkwijze, ook voor de mensen die hierin niet zo ingevoerd zijn en er misschien vragen bij hebben. Het is in dit huis mogelijk om tot het moment van stemming over een wetsvoorstel een amendement of een nota van wijziging in te dienen. Dat is niets nieuws. Dat gebeurt heel regelmatig. Een regeling van werkzaamheden houden wij altijd bij de aanvang van de middagvergadering. Of wij houden die als een meerderheid van de leden dat tussendoor wil. Als een meerderheid van de leden geen behoefte heeft aan een regeling, betekent dit vaak dat een voorstel niet op een meerderheid kan rekenen. Dan moet je soms verstandig zijn en ervoor zorgen dat je de agenda niet onnodig in de war stuurt. Alles wat gebeurt, kan en als het niet kan, zou het ook niet gebeuren.

We hebben er genoeg over gesproken. We gaan het debat beginnen met de bijdrage van de heer Grashoff van GroenLinks.

De algemene beraadslaging wordt geopend.



De heer **Grashoff** (GroenLinks):

Voorzitter. Naar het oordeel van de GroenLinks-fractie ligt hier een mooi, goed en ook heel eenvoudig initiatiefwetsvoorstel voor. Het doet recht aan de beleidsvrijheid van onze grote steden om naar eigen inzicht te kunnen beslissen en beschikken over hun eigen openbaar vervoer, zoals ze dat al jaar en dag doen. Daar hoort de beslissing bij om al dan niet aan te besteden of in te besteden aan het eigen openbaarvervoerbedrijf. Die steden, die hun eigen democratische controle daarop hebben georganiseerd middels de gemeenteraad, zijn daar prima toe in staat. Ook de stadsregio's zijn prima in staat om daartoe te beslissen in de bestuursstructuur van de Wgr-plus zoals die op dit moment bestaat, of in een ander samenwerkingsverband dat daarvoor in de plek zou komen. Daar is dus eenvoudigweg geen rijksdwang bij nodig.

De GroenLinks-fractie is er niet op tegen dat steden aanbesteden als zij daar goede redenen voor hebben. Zij is er ook erg voor dat die mogelijkheid tot aanbesteding er is en blijft voor die steden. Dat zeg ik om het misverstand weg te nemen dat zij per definitie pleitbezorger zou zijn van het in stand houden van bestaande instituties. Misschien is het hebben van de mogelijkheid tot aanbesteden een uitstekend middel voor stads- en regiobesturen om druk op de ketel te houden, zodat de efficiency

bij de eigen openbaarvervoerbedrijven in orde blijft. Het is een stok achter de deur, in die zin dat een gemeente kan zeggen: wij hebben het met u over efficiency in de bedrijfsvoering en als wij daar geen vertrouwen in hebben, hebben wij altijd de mogelijkheid om aan te besteden.

In twee steden is er net zo'n aanbesteding geweest. Je kunt het verrassend noemen of niet, maar daar is de aanbesteding gewonnen door het eigen vervoerbedrijf. Dat is om twee redenen een mooi bewijs van het feit dat die bevoegdheid uitstekend kan liggen bij die steden. Zij zullen er in sommige gevallen voor kiezen om aan te besteden. In sommige gevallen leidt dat tot een verbetering van de efficiency. Als ze het op een andere wijze hadden aangepakt, had dat misschien geleid tot dezelfde efficiency. Maar de keuzevrijheid van regio's en steden is daarbij van groot belang.

De heer **Aptroot** (VVD):

Kan collega Grashoff aangeven wat het gevolg was van het openbaar aanbesteden in Rotterdam en Den Haag? Dat was beter openbaar vervoer tegen lage kosten. Hoe beoordeelt hij dat?

De heer **Grashoff** (GroenLinks):

Dat beoordeel ik als een prima resultaat. In dit geval konden beide vervoersbedrijven dat dus leveren. In die zin is een aanbesteding op zichzelf dus een prima middel. Zij kan ook een stok achter de deur zijn bij onderhandelingen, maar hoeft geen verplichting te zijn. Dat blijkt daar in het geheel niet uit. Er is ook geen omgekeerd bewijs dat er bij onderhandse onderhandelingen met bijvoorbeeld RET of HTM ook niet een dergelijke efficiencywinst uit zou zijn gekomen.

De heer **Aptroot** (VVD):

Ik neem aan dat de heer Grashoff weet dat de bedrijven RET en HTM van tevoren hebben gezegd dat ze superefficiënt werken en dat besparingen niet mogelijk zijn. Nu moeten ze in concurrentie meedingen en zijn er wel forse besparingen. In Rotterdam gaat het zelfs om 38% overheidssubsidie. Is dat het gevolg van het feit dat er concurrentie was? Of is dat een cadeautje van bijvoorbeeld de RET, omdat die vervoerder beseft dat hij jarenlang te duur is geweest en zich daarvoor schaamt?

De heer **Grashoff** (GroenLinks):

Het aardige van de opmerking van de heer Aptroot is dat die precies in lijn ligt met het eerste deel van mijn betoog, namelijk: het is goed dat er een mogelijkheid tot aanbesteding is, maar die hoeft niet door de minister te worden afgedwongen. De hele redenering van de heer Aptroot over de mogelijke voordelen van marktwerking, raken echter niet aan de essentie van dit voorstel, namelijk dat steden daar zelf zeggenschap over hebben.

Voorzitter. Waarom was de minister van plan om die dwang op te leggen? Dat blijft ons verbazen. Je zou kunnen zeggen dat openbaar vervoer juist een van de speerpunten is in de constellatie en visie van de minister en van de onlangs gestrande coalitie. Op het gebied van openbaar vervoer heeft het Rijk zich verder teruggetrokken, behalve bij de nationale spoorwegen. Vanuit dat perspectief was het logisch om niet voor te stellen om de dwang tot aanbesteden te hebben. Of was het de bezuinigingsdrift? Dat zou kunnen. Je kunt met elkaar van mening verschillen over de vraag of je wel of niet moet bezuinigen op openbaar vervoer, maar het kan in allebei de

Grashoff

gevallen evengoed. De minister is prima in staat om te zeggen, met steun van de Kamer, dat er op enig moment andere budgettaire randvoorwaarden komen. Dat raakt helemaal niet aan het feit dat dit per se via dwang door aanbesteding zou moeten gebeuren.

Eigenlijk komt het hierop neer: er is een politiek ideaal van de vrije marktwerking. Als die niet goedschiks tot stand komt, dan maar kwaadschiks via de macht van het Rijk. Daar dringt zich een bijzondere situatie op. De afgelopen jaren is er achter elkaar voor gepleit om nationale koppen op Europese regelgeving te snellen, maar hier werd ineens een vette kop op het Europese mededingingsbeleid gezet. Onze fractie is deze nationale kop veel liever kwijt dan rijk. Dit toont ook maar weer eens aan dat het onze rechts-liberale coalitie blijkbaar helemaal niet ging om het snellen van nationale koppen. Zij snelt alleen de nationale koppen als het haar goed uitkomt. Het mag gewoon van Europa op deze manier. Dat is aangehouden. Daar is verder ook geen discussie meer over mogelijk. Dat betekent dat wij ervoor kiezen om ten minste de grote steden, waar een zeer fijnmazig en gedifferentieerd openbaarvervoernetwerk is, die mogelijkheid te geven. Wij gunnen het die gemeenten om daarin een eigen afweging te maken. We zien dat zij dat uitstekend kunnen.

Uit allerlei onderzoek is gebleken dat gemeentelijke vervoerbedrijven in de regel niet minder efficiënt zijn dan andere. Er komen gekke situaties voor bij openbaarvervoerbedrijven. Als ik het niet zelf zeg, zal de heer Aptroot erover beginnen, dus ik noem de kwestie bij het Gemeentelijk Vervoer Bedrijf in Amsterdam. Helaas, dat soort situaties zijn niet voorbehouden aan staatsbedrijven. Volgens mij hebben we ook enkele corporatiedirecteuren zien vertrekken nadat onder aanvoering van de VVD daar een halve privatisering had plaatsgevonden.

De heer **Aptroot** (VVD):

De vergelijking met de corporaties vind ik een goede, want dat zijn ook overheidsinstellingen zonder private aandeelhouders en echte commissarissen die uit het bedrijfsleven komen. Ik wil even ingaan op de situatie bij het GVB, zo'n bedrijf dat door GroenLinks geknuffeld en gekoesterd wordt. Waar komt dit soort ellende nog meer voor? Soms zie je het bij ziekenhuizen als die nog semioverheid zijn. In de overheids sfeer komt het veel voor, maar in het particulier bedrijfsleven wordt toch korte metten gemaakt met een directie die niet functioneert of met praktijken die niet kunnen?

De heer **Grashoff** (GroenLinks):

Dat is een beleving van de werkelijkheid die ik bij liberale partijen wel vaker tegenkom. Zij denken dat dit soort zaken in de private sfeer niet voorkomen. We hebben net een parlementaire enquête achter de rug – daar moeten we in de Kamer nog over spreken – waarin het onder andere ging over het vertrek van directeuren van ING op basis van niet al te best beleid en een organisatie die sterk in de problemen geraakt was; om maar eens een helemal private te noemen. De voorbeelden komen dus aan allebei de kanten voor. Ze zijn kwalijk en het is heel goed dat er bij het GVB hard wordt ingegrepen. Ik zie het Amsterdamse stadsbestuur buitengewoon adequaat optreden. Die zaken moeten aangepakt worden, maar zijn geen reden om dit soort voorstellen van wet anders te beoordelen.

De heer **Aptroot** (VVD):

Er komen overal slechte dingen voor, ook in politieke partijen. Op een gegeven moment worden er maatregelen genomen. Hoe kan het dat het juist in de overheids sfeer en de semipublieke sfeer – bij ziekenhuizen, onderwijsinstellingen en vervoersbedrijven – veel langer duurt voordat signalen van misstanden worden opgepakt, terwijl dat bij private bedrijven, die elke dag moeten concurreren en waar de klant ook naar een ander kan lopen, veel sneller wordt opgepakt?

De heer **Grashoff** (GroenLinks):

Dat is een stelling die ik simpelweg niet deel. Er is wel een verschil. Bij semipublieke instellingen komen die zaken eerder op zo'n manier op tafel dat ze ook echt in de publieke discussie worden betrokken. Ik ben het met de heer Aptroot eens dat het op verschillende vlakken voorkomt. Ik kan een uitgebreide discussie voeren over hoe dat precies komt, maar dat is wat buiten de orde van de vergadering. Ik denk dat er zeker vormen van halve privatisering zijn die soms erger zijn dan hele privatisering. Daarover wil ik best nog eens een mooie boom opzetten met de heer Aptroot. Laten wij voor dit debat vaststellen dat dit niet relevant is voor de beoordeling van het voorliggende voorstel.

Daarmee ben ik aan het einde van mijn korte inbreng in eerste termijn gekomen. Er ligt een goed voorstel voor en ik verwacht dat straks de hele Kamer met dit voorstel zal kunnen instemmen, want wat is er liberaler dan stadsbesturen de vrijheid gunnen om hun eigen werk goed te doen?

□

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Voorzitter. Onder het motto "Houd HTM Haags en de RET Rotterdams als zij dat zelf willen" zijn wij zeer voor het wetsvoorstel dat nu voorligt. Grote steden en stadsregio's moeten niet worden gedwongen om openbaar aan te besteden, maar zelf de keuze hebben om dat wel of niet te doen. Aanbesteden is nu vaak een synoniem met plat bezuinigen, waardoor de kwaliteit, de veiligheid en de arbeidsvoorwaarden voor werknemers onder druk komen te staan. Openbaar aanbesteden heeft dan ook alleen zin als er voldoende concurrentie is en als die belangrijke waarden die ik zojuist noemde, gewaarborgd zijn.

Door het voorliggende wetsvoorstel krijgen stadsregio's en grote steden zelf de vrijheid om te kiezen of zij wel of niet openbaar willen aanbesteden. Dit voorstel vloeit rechtstreeks voort uit de motie-Roefs die de PvdA ooit heeft ingediend. Het heeft dus al een langere ontstaansgeschiedenis. De PvdA complimenteert en bedankt de initiatiefnemers dan ook. Zij hebben het initiatief genomen om dit wetsvoorstel weer op te pakken en af te maken, waar het kabinet het heeft laten liggen. Hiermee kunnen steden zelf kiezen en ik denk ook dat zij in staat zijn om dat te doen. Om dit nog meer inzichtelijk te krijgen, heb ik de volgende vragen.

Welke voordelen zien de initiatiefnemers in het feit dat je gemeentebesturen eigenlijk de regisseurs maakt van het openbaar vervoer door hen zelf te laten bepalen of zij aanbesteden en op welke manier zij dat doen? Welke mogelijke nadelen zitten hieraan? Grote steden kampen vaak met opgebroken wegen en andere zaken waardoor het openbaar vervoer potentieel plat komt te liggen. Biedt het kiezen voor inbesteden in plaats van openbaar aanbesteden

Kuiken

den in dezen ook voordelen, omdat de stadsregio of het gemeentebestuur een relatie heeft met het openbaar vervoer en de partij waarin dit is aanbesteed? Verder wil ik graag weten waarom ervoor gekozen is om het voorstel te beperken tot de vier grote steden. Waarom wordt deze mogelijkheid niet aan andere steden geboden? Het is immers een keuzemiddel. Het is straks niet verplicht om openbaar aan te besteden. Stadsregio's krijgen zelf de vrijheid om ervoor te kiezen of zij wel of niet willen aanbesteden. Dat maakt dit voorstel zo goed.

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

Mag ik uit de vraag van mevrouw Kuiken opmaken dat de PvdA-fractie geneigd is om te zeggen dat het best verstandig zou zijn om ook andere steden dan de vier grote steden die mogelijkheid te bieden?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

De fractie van de Partij van de Arbeid is daar inderdaad niet op tegen. Daarom wil zij ook graag van de initiatiefnemers weten waarom zij het nu hebben beperkt tot de vier grote steden en of een uitbreiding zinvol en wenselijk is.

Ik rond af. Wij zien de afronding van dit wetsvoorstel volgende week met vreugde tegemoet. Het is een goede zaak om steden de vrijheid te geven om voor de reiziger het beste neer te zetten, namelijk een openbaar vervoer dat betrouwbaar en veilig is, dat als een soort netwerk in de stadsregio is georganiseerd en waarover je zelf zeggenschap hebt.



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

Voorzitter. Los van de inhoud is een compliment voor de indieners van dit initiatiefwetsvoorstel op zijn plaats vanwege de ongelooflijke snelheid waarmee zij het vandaag kunnen bespreken in de Kamer. In twee weken tijd zijn twee keer een hele lijst met vragen beantwoord van verschillende fracties.

Dan kom ik nu op de inhoud. Het wetsvoorstel lijkt simpel: ben je voor of tegen het niet langer verplichten van aanbesteding in de vier grote steden? Achter deze vraag over marktwerking schuilt echter een wereld aan discussies over bezuinigingen, arbeidsvoorwaarden en het gevecht van vervoerders om meer marktaandeel. Helaas worden de discussies nogal eens met elkaar vermengd, zelfs tot aan stakingen of dreigende stakingen toe. Helaas zie ik de indieners ook argumenten gebruiken voor inbesteding die net zo goed gelden voor aanbesteding.

Zo zou bij inbesteding de extra inzet bij grote publieksevenementen makkelijker zijn. Dat klopt niet, want hierover maak je gewoon afspraken in een concessie. In de nota naar aanleiding van het nader verslag erkennen de indieners ook dat er bij aanbesteding goede afspraken over inzet bij evenementen te maken zijn, maar zij wijzen nog wel op de goede ervaringen in de grote steden omdat daar meer evenementen zijn. Dat lijkt mij echter geen argument, zeker omdat de werknemers met deze ervaring bij aanbesteding overgaan naar de nieuwe vervoerders.

Hetzelfde geldt voor tussentijdse aanpassingen van de dienstregeling. Ook bij inbesteding moet marktconform worden gewerkt en is er bij tussentijdse aanpassingen niet zo'n groot verschil als de indieners suggereren.

Een derde voorbeeld is de discussie over toiletten in de treinen. De indieners vonden mijn vraag hierover niet relevant, omdat er geen toiletten zijn in bussen, trams en metro's. Mijn vraag ging daar echter helemaal niet over. Het ging erom dat wij in de Kamer wilden regelen dat er in NS-sprinters alsnog toiletten kwamen. Dat bleek echter niet te regelen, tenzij wij met een grote zak geld zouden komen. De NS-concessie is niet aanbesteed. Een tussentijdse wijziging als het inbouwen van toiletten is bij een inbestede concessie echt niet zoveel makkelijker dan bij een aanbestede concessie.

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

Voor mevrouw Wiegman verdergaat, is het misschien goed als zij iets duidelijker maakt hoe de fractie van de ChristenUnie ten principale staat tegenover de vraag of er moet worden aanbesteed of inbesteed, tegenover het zelf doen of het uitbesteden dus. Ik bespeur nu namelijk een beetje dat de fractie van de ChristenUnie vindt dat je het eigenlijk altijd moet doen bij alle publieke diensten. Ik woon in Utrecht. Daar heb je bijvoorbeeld de reinigingsdienst. Dat is een gemeentelijke dienst, die bij mij het vuilnis komt ophalen. Moet dat van de ChristenUnie ook worden uitbestede?

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

Ik zal daar zo in mijn betoog nog wat dieper op ingaan. Ik heb daarin ook wat opmerkingen staan over marktwerking. Laat ik maar even duidelijk stellen dat wij geen marktideologen zijn en ook geen staatsideologen. Voor ons is marktwerking dus niet iets als een heilig moeten. Wij zijn geneigd om er behoorlijk pragmatisch naar te kijken. Het is niet voor niets dat nu een onderzoek loopt in de Eerste Kamer over de keerzijde van marktwerking. Daarin zijn wij heel open. Bij dit initiatiefwetsvoorstel gaat het ons nu om het toetsen van argumenten. Ik hoorde zojuist in het betoog van de PvdA allerlei loftuitingen over de voordelen van inbesteding. Voor veel van die dingen denk ik echter dat je ook een bestek kunt schrijven bij aanbesteden. Het gaat mij dus om de kwaliteit van de argumenten en daarmee om de kwaliteit van het wetsvoorstel dat wij vandaag bespreken.

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

Dat is een pragmatisch standpunt. Volgens mij is dat ook een beetje het standpunt van de WRR destijds. Hoe kun je publieke belangen dienen? Soms door private en soms door publieke instrumenten of middelen. Dan zou de fractie van de ChristenUnie er juist een groot voorstander van moeten zijn dat de wet flexibel is en dat de optimale keuze kan worden gemaakt. Is dat het standpunt van de fractie van de ChristenUnie?

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

Ik zeg niet dat ik per definitie voor of tegen dit voorstel ben. Het gaat ons veel meer om de eindconclusie: is dit op dit moment een goede wet? Wij zijn inderdaad geen principieel voor- of tegenstander van deze wet. Wij wegen dat pragmatisch af.

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

Ik vind dit wat gemakkelijk. We hebben in Europa de discussie over het subsidiariteitsbeginsel, wat inhoudt dat we dingen zo dicht mogelijk bij huis doen, zodat we de lo-

Wiegman-van Meppelen Scheppink

kale democratie de kans geven, zelf zijn eigen boontjes te doppen als het niet per se op een hoger niveau moet. Dat lijkt me democratisch gezien toch een heel wezenlijk uitgangspunt voor het specifieke vraagstuk waarover we het vandaag hebben. Hoe verhoudt uw opstelling voor dit debat zich tot dat gebinzel?

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

Ik vind dat een heel wezenlijk element. Ook ik zie graag dat zaken dicht bij mensen geregeld worden. Maar het valt me zo tegen dat het daar niet wezenlijk over gaat. Ik ben zojuist wat argumenten langsgelopen die ik in de nota naar aanleiding van het verslag tegenkom waarom dit zo'n goede wet zou zijn, maar stuk voor stuk zijn dat argumenten die ook gelden voor een aanbesteding. Ik had veel liever gezien dat in deze wet veel wezenlijker was stilgestaan bij de effecten van marktwerking en het zo goed mogelijk organiseren van het openbaar vervoer voor de reiziger. De reiziger is namelijk helemaal ver te zoeken in dit initiatiefvoorstel. Ik vind dit een goede vraag van de heer Jansen.

De indieners hebben geen onderzoek gedaan naar de gevolgen voor de ov-markt, zijn niet in overleg getreden met de Federatie mobiliteitsbedrijven Nederland en zijn niet van plan dat alsnog te doen. De indieners achten dat niet nodig. Maar er is toch zoiets als hoor en wederhoor? Ik vind het ook iets te gemakkelijk om te zeggen dat er op de ov-markt weinig verschuivingen zullen komen omdat het grootste deel van het ov in de drie grote steden tot op heden is inbesteed en er hier dus weinig zal veranderen. Een nieuwe vervoerder als EBS heeft niet voor niets vorig jaar de ov-markt betreden in Waterland, omdat ze verwachtte dat de aangrenzende Amsterdamse concessie zou worden aanbesteed. Als de grote steden nu toch niet worden aanbesteed, wordt de ov-markt voor Nederland minder aantrekkelijk voor dit soort nieuwe toetreders. Overigens blazen de commerciële vervoerders wel erg hoog van de toren. Het is zorgelijk dat er bij aanbestedingen steeds vaker maar één of twee bieders zijn. Ik denk dat de indieners deze mening delen. Maar ik had graag een onderbouwde visie gezien van de indieners op een gezonde Nederlandse ov-markt voor de langere termijn. Die visie mis ik.

Ik kom toe aan wat grote bedenkingen tegen het initiatiefvoorstel. Feit is namelijk dat het ov waar dit is aanbesteed veel efficiënter is gaan werken. Tegenstanders van aanbesteding brachten altijd in dat in de afgelopen jaren in de grote steden ook een efficiëncyslag is gemaakt. Dat klopt. Maar toch bleek bij de recente aanbesteding van het busvervoer in Rotterdam het nog veel goedkoper te kunnen. Het is daarom jammer dat de indieners in de toelichting op het wetsvoorstel niet een meer fundamentele analyse van de voor- en nadelen van marktwerking in het regionaal openbaar vervoer hebben verwerkt. De opmerking van de indieners dat bij inbesteding via bestek kan worden gestuurd op efficiency is echt te mager. Een bestek is niets anders dan een juridische uitwerking van het programma van eisen, een lijst met afspraken over te leveren diensten die ook bij aanbestedingen wordt gebruikt. Een bestek biedt geen garanties voor efficiënt werken. Een vervoerder kan natuurlijk wel voor prestaties worden beloond, maar dat zegt nog niets over het totaalresultaat voor reiziger en overheid, zowel financieel als het aangeboden ov-product. Hoe willen de indieners zorgen dat ook zonder aanbesteding zo efficiënt mo-

gelijk wordt gewerkt? Ik heb daarom een amendement ingediend dat interne exploitanten verplicht om deel te nemen aan een benchmark, zodat hun prestaties voor reizigers en concessieverleners transparant worden en vergelijkbaar met andere vervoerders. Ik heb daarbij gekeken naar de drinkwatersector. Ook daar is geen concurrentie en is bewust gekozen voor een verplichte benchmark.

Het ov-beleid in de grote steden begint langzamerhand te lijken op een jojo. Eerst moest aanbesteden in de grote steden niet verplicht worden, toen weer wel en nu, wat de indieners betreft, weer niet. Hoe kunnen gemeenten op basis hiervan besluiten nemen? En wat nu als een volgende coalitie het openbaar vervoer toch weer wil aanbesteden? Het lijkt slechts om vier steden te gaan, maar in die steden vindt wel een zeer groot deel van het Nederlandse openbaar vervoer plaats. De consequenties voor de marktpartijen zijn dus groot.

De ChristenUnie heeft er moeite mee dat het wetsvoorstel zich alleen richt op de vier grote steden. De indieners laten ruimte voor andere steden om ook te kiezen voor inbesteding in plaats van voor aanbesteding, maar als een gemeente dat wil, is opnieuw een wetswijziging nodig. Voordat dat geregeld is, zit er lokaal of nationaal vast weer een andere coalitie.

De indieners maken ook niet duidelijk hoe groot de gebieden zijn rond de vier grote steden waar straks inbesteding mogelijk wordt. Zij gaan uit van de huidige plusregio's, maar het kabinet is voornemens om die regio's op te heffen. Daar komen waarschijnlijk veel grotere vervoersregio's voor in de plaats. Hierdoor zal de initiatiefwet mogelijk al binnen een jaar opnieuw aangepast moeten worden. Dat lijkt de ChristenUnie niet in het belang van de regio's, van de werknemers in het openbaar vervoer en vooral van de reiziger. Dit betekent ook onzekerheid voor de commerciële vervoerders, die straks mogelijk nog meer gebieden van de markt zien verdwijnen als de keuze voor inbesteding voor bijna de hele Randstad zou gaan gelden. De vraag is of in dat geval in Nederland nog wel een gezonde ov-markt overblijft.

De ChristenUnie heeft daarom gezocht naar een toekomstvastere definitie van het toepassingsgebied van het in dit wetsvoorstel opgenomen recht op inbesteding, die allereerst eenduidig is, ongeacht de besluitvorming over de bestuurlijke indeling van de stadsregio's, en die bovendien toepasselijk is voor heel Nederland en niet alleen voor de vier grote steden. Dit kan volgens de ChristenUnie door de optie van inbesteding niet te koppelen aan geografische gebieden, maar aan het soort vervoer. De vier grote steden onderscheiden zich namelijk van andere gebieden in Nederland doordat daar naast bussen ook trams en metro's rijden. Dit railgebonden vervoer is technisch complex en kenmerkt zich door lange afschrijvingstermijnen van het materieel. Bovendien kunnen routes niet zomaar gewijzigd worden en is er een grote samenhang tussen het beheer van de infrastructuur en de exploitatie van het vervoer. In het verleden hebben wij met de splitsing van NS en ProRail geleerd dat het uit elkaar halen daarvan tot problemen kan leiden. Dat kunnen inhoudelijke redenen zijn om te kiezen voor inbesteding. Ik heb daarom een amendement ingediend dat de mogelijkheid van inbesteding alleen biedt voor railgebonden vervoer. Hierdoor kunnen de vier grote steden, indien zij daarvoor willen kiezen, het grootste deel van hun openbaar vervoer in eigen hand houden, zoals de indieners wensen. Alleen de bus moet volgens dit amendement wel worden aanbesteed. Anders dan in het voorstel

Wiegman-van Meppelen Scheppink

van de indieners kunnen bijvoorbeeld ook steden als Groningen en Zwolle voor hun toekomstige tram kiezen voor inbesteding.

De indieners hebben ingebracht dat zij bus en tram graag in één hand houden, maar ik heb daarvoor tot nu toe nog geen goede argumenten gehoord. Een belangrijk deel van de bussen in Amsterdam is nu al van een andere vervoerder dan het GVB. Afspraken over lijnvoering en aansluitingen kunnen goed geregeld worden in het programma van eisen, net zoals overal in Nederland dergelijke afspraken worden gemaakt als lijnen doorrijden in een aangrenzend concessiegebied. Zo kan er ook voor worden gezorgd dat er een optimaal netwerk komt waarin lijnen elkaar aanvullen en niet beconcurreren. Ik ben blij dat de indieners dit in de nota naar aanleiding van het nader verslag erkennen. Zij wijzen vervolgens echter op verschillen in de concessieduur van tram en bus. Ook dit hoeft geen enkel probleem te zijn. Overal in Nederland zijn er concessies die niet helemaal op elkaar aansluiten. Er worden goede afspraken gemaakt en de concessieverlener heeft altijd de mogelijkheid om concessie-termijnen optimaal op elkaar aan te laten sluiten. Reisschema's liggen bij de start van een concessie echt niet voor tien jaar vast, zoals de indieners lijken te suggereren. Elk jaar wordt de dienstregeling aangepast. Dat is ook nodig, want in tien jaar kan veel veranderen, van nieuwbouwprojecten tot wegomleidingen en van kortere reistijden door de opening van nieuwe bus- en trambanen tot juist langere reistijden omdat de bus door toeneemende congestie vaker vast komt te staan in het verkeer. Kortom, maatwerk is altijd mogelijk, als de overheid maar goede afspraken maakt met de vervoerders.

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

Voorzitter. Ik vind het positief dat mevrouw Wiegman, zegt net als ik zal doen en mevrouw Kuiken heeft gedaan, dat je moet streven naar een uniforme regeling voor heel Nederland. Maar nu wil zij een nieuwe knip maken: tussen het railopenbaarvervoer en het busvervoer. Hierover de volgende vraag. Erkent zij dat, als het openbaar vervoer wordt aanbesteed, de bedrijven die de aanbesteding winnen, geld moeten verdienen en dat metro- en tramlijnen in het algemeen de dikke vervoersstromen bedienen? Dus dat het, met andere woorden, voor een exploitant van een busmaatschappij financieel uitermate lucratief is om een graantje van dat vervoer mee te pikken?

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink**

(ChristenUnie):

Ja, volgens mij klopt die redenering.

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

Ik weet niet hoe groot de ervaring van mevrouw Wiegman is met bestekken en aanbestedingen, maar mijn ervaring daarmee – en ik heb daar enige ervaring mee, ik heb 20 jaar in de bouw gewerkt – is dat het buitengewoon moeilijk is om bestekken op alle punten dicht te timmeren. Tijdens de rit zullen er dus altijd ongewenste effecten ontstaan voor de reiziger. Hoe denkt de fractie van de ChristenUnie dat vervelende effect van deze knip te compenseren of te neutraliseren?

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink**

(ChristenUnie):

Nu komen we weer bij de pragmatiek. Ook ik heb ervaringen met bestekken en aanbestedingen, uit mijn periode

in de gemeenteraad. Ikzelf ben aangelopen tegen de knip die dit initiatiefwetsvoorstel maakt. Mij gaat het er juist om dat we tot een uniforme regeling komen. Ik denk dat daarvoor een knip nodig is, vanwege het verschil tussen bus en tram of metro. Het is voor mij meer praktisch. Je kunt de lijn kiezen van het initiatiefwetsvoorstel, maar dan voorzie ik problemen in de toekomst, als regio's gaan veranderen maar er ook ontwikkelingen zullen ontstaan in andere steden; zo leven in Groningen en Zwolle concrete ideeën over trams. Ik vind dat daarvoor wel dezelfde regels zouden moeten gelden. Moet je dan helemaal opnieuw een wet gaan maken? Pragmatisch meedenkend, maken wij de keuze voor het idee van dit amendement, zodat je meer toekomstbestendige wet- en regelgeving hebt, die geldt voor het hele land.

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

Dat snap ik en daar ga ik ook in mee, maar ik heb van mevrouw Wiegman geen argument gehoord waarom ze niet gaat zitten op de lijn van mevrouw Kuiken en van de SP. Waarom zou je niet voor het hele land de keuzevrijheid bij de gemeenten leggen? Verder heb ik gewezen op het perverse effect van het enorme commerciële belang voor een busmaatschappij om een deel van die dikke lijnen mee te pakken, die door de tram en metro worden bediend. Dat leidt altijd tot nadelige effecten voor de reiziger. Hoe gaat de fractie van de ChristenUnie dat probleem oplossen?

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink**

(ChristenUnie):

Ik denk dat wij allen kunnen constateren dat deze wet ofwel een geamendeerde wet ons nog voor wat vragen en problemen zal stellen. Eerlijk gezegd ben ik ook aan het zoeken. De heer Jansen heeft wel een punt. De oplossingen van deze wet zijn iets te simpel, en ook de manier waarop dit erin is omschreven. Ik ben dan ook erg benieuwd naar de reactie hierop van de indieners. Als we hiernaar vragen en de argumenten terugkrijgen – ik ben zojuist het lijstje argumenten afgegaan – hoor ik weer allerlei zaken die mij doen betwijfelen of daarmee een oplossing wordt geboden voor problemen rond het verschil tussen inbesteden een aanbesteden. Ik vind dat dit gewoon helder moet zijn.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Voorzitter. Ik hoor mevrouw Wiegman warme woorden spreken over de voordelen van aanbesteding, terwijl zij ook in staat is om de andere kant te belichten, die van de nadelen van openbaar aanbesteden. Als ik haar goed heb begrepen, heeft zij eigenlijk geen principiële voorkeur. In dat geval gaat het veel meer om de vraag of je vindt dat wij dit hier in Den Haag moeten bepalen, of dat je vindt dat de stadsregio's, de vier grote steden, zelf in staat zijn om te bepalen of aanbesteden of inbesteden voor hen de beste keus is. Het wekt oprecht mijn verbazing dat mevrouw Wiegman geen vertrouwen heeft in die regio's.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink**

(ChristenUnie):

Nu wordt het wel heel ingewikkeld, want het is helemaal geen kwestie van vertrouwen. Het gaat mij niet om de vraag wie ik meer vertrouw, maar om de argumenten. Er wordt nu simpelweg gezegd dat het alleen om de grote steden gaat. Mijn reactie is dan: ho, wacht eens even. Het is namelijk helemaal niet duidelijk wat er bestuurlijk nog

Wiegman-van Meppelen Scheppink

allemaal gaat veranderen, bijvoorbeeld door de komst van stadsregio's. Verder is ook nog helemaal niet duidelijk wat er in steden buiten de Randstad gaat gebeuren. Wat kunnen wij dan nog met deze wet? Schiet de wet dan niet zozeer tekort dat er weer nieuwe wetgeving nodig is? Die vragen zijn zo belangrijk, omdat die veranderingen volgend jaar al werkelijkheid zouden kunnen worden. Maken wij de onzekerheid niet te groot? Zo ja, gaat dat dan niet ten koste van de kwaliteit van het openbaar vervoer? Het heeft met andere woorden helemaal niets met vertrouwen te maken of met de vraag of Den Haag of de markt het het beste kan regelen.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Het begint natuurlijk met de fundamentele vraag of de keuze voor openbare aanbesteding wel of niet door de steden zelf moet kunnen worden gemaakt. Pas als je die vraag met ja beantwoordt, kun je gaan nadenken over de inhoud. Ik zou op deze vraag daarom graag een duidelijk ja of nee horen van mevrouw Wiegman.

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

Voor mij is dat helemaal niet zo'n principiële vraag. Dat is het punt.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Het gaat wel om de vraag in wie je het meeste vertrouwen hebt en waar je wilt dat de macht komt te liggen. Het is toch zeker raar om te denken dat de besturen van de stadsregio's niet in staat zouden zijn om te bepalen hoe het openbaar vervoer het beste vormgegeven kan worden voor hun inwoners. Ik constateer toch maar dat mevrouw Wiegman die macht in Den Haag wil houden en dat bevreemdt mij.

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

Het gaat mij niet om de vraag wie ik wel of niet vertrouw. Ik richt mij echt alleen maar op de argumenten die naar voren worden gebracht om aan te tonen dat er maar beter inbesteed kan worden. Er worden namelijk zaken genoemd die je ook via een aanbesteding kunt regelen. Daar richten mijn vragen zich op, want het gaat mij helemaal niet om de vraag op wie wij het beste kunnen vertrouwen. Centraal staat voor mij de kwaliteit van de argumenten, de kwaliteit van de wet en de vraag of de wet toekomstbestendig is.

De heer **Grashoff** (GroenLinks):

Mevrouw Wiegman zei eerder in haar betoog dat het wel een beetje op een jojo lijkt. Kan zij mij ook zeggen wie die jojo heeft veroorzaakt?

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

Wij gaan weer eens zwartepieten. Ik was het in ieder geval niet! Laat dat duidelijk zijn. Ik stel mij nu pragmatisch op en dat deed ik ook in de tijd dat wij te maken hadden met een kabinet dat steunde op een gedoogpartner. Maar nee, ik ga echt niet zwartepieten. De heer Grashoff weet ook wat er is gebeurd en welke partijen eerst voor, toen tegen en toen weer voor waren. Ik denk dat dat wel duidelijk is.

De heer **Grashoff** (GroenLinks):

Ik stel die vraag niet om vrolijk een partijtje te kunnen zwartepieten. Ik ben daar namelijk helemaal niet zo van. Het gaat mij om het feit dat er al langer een betrekkelijk stabiele Kamermeerderheid is die achter de motie-Roefs staat. Dat is de motie waarin wordt uitgesproken dat wij het niet willen. Decennialang hoefde het ook helemaal niet. Het is dan ook een recente oprisping om te zeggen dat er aanbesteed moet worden. Draagt dit initiatiefvoorstel er dan niet aan bij dat wij stoppen met jojoën? Mevrouw Wiegman dient een amendement in waarin op een andere manier een knip wordt gelegd. Draagt dat amendement er niet aan bij dat wij juist wel blijven jojoën?

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

Die vraag kan ik met een krachtig nee beantwoorden. Ik waarschuwde voor een dreigend jojo-effect, omdat er na 12 september heel snel een andere coalitie in vak-K zou kunnen zitten. Wij weten allemaal hoe het gaat en dat die jodreiging daardoor wel degelijk reëel is. Met mijn amendement probeer ik nu juist te voorkomen dat deze initiatiefwet in de toekomst tot nog meer gejojo leidt. Dat zou bijvoorbeeld kunnen gebeuren, doordat er het een en ander verandert aan de Wgr-plusregio's of doordat er ook in steden buiten de Randstad trams gaan rijden. Als dat gebeurt, moet je er natuurlijk wel klaar voor zijn. Ik richt mij vandaag dus op het zoveel mogelijk beperken van verder gejojo.

De heer **Grashoff** (GroenLinks):

Als mevrouw Wiegman dat serieus meent, dan is het toch hoogst onverstandig om met een amendement te komen dat op een andere manier, kwalitatief weer een knip maakt tussen railvervoer en busvervoer met alle complicaties van dien en alle nieuwe elementen die in die discussie zijn in te brengen? Ik heb wel begrip voor haar insteek om het dan voor het land te regelen, maar niet met deze knip. Dat is toch vragen om jarenlang gedimdram over de vraag of die knip goed is, goed werkt en of daarmee moet worden verder gegaan?

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

De heer Grashoff mag er allerlei kwalificaties aan geven. Ik vind het ook prima als mensen zeggen dat het een gelegenheidsargument is. Ik heb echter zojuist aan de heer Jansen verteld dat ik aanloop tegen de knip die met dit initiatiefvoorstel wordt gemaakt. Dat is de knip tussen de stadsregio's, de Randstad en de rest van het land. Dan gaat het weer om de argumenten, heel pragmatisch. Ik moet dan ervan overtuigd worden dat dit echt nodig is en moet.

In de nota naar aanleiding van het nader verslag wijzen de indieners op de problemen met verschillende tarieven en amendementen bij twee vervoerders. Dat is echter niet kenmerkend voor aanbesteding of inbesteding. Afstemming van de tarieven en acceptatie van elkaars abonnementen moeten de concessieverleners gewoon veel beter regelen, in de concessievoorwaarden, of deze nu worden aanbesteed of inbesteed. Grensgevallen zijn er namelijk altijd. De stadsregio Amsterdam zou zich er eigenlijk voor moeten schamen dat er nog steeds geen handzaam toeristenkaartje is dat geldig is bij alle vervoerders in heel Amsterdam, terwijl de stadsregio ook verantwoordelijk is voor de aanbesteding en het vervoer in de cir-

Wiegman-van Meppelen Scheppink

kel rond Amsterdam. Overigens pleit de fractie van de ChristenUnie ook voor meer landelijke regie van de minister op dit punt, bijvoorbeeld voor de sterabonnementen. Een ander argument dat de indieners noemen, is dat er geen contact meer mag zijn tussen de chauffeurs van de verschillende bedrijven om aansluitingen over te nemen. Ook dit heeft in de kern niets met aanbesteding of inbesteding te maken. Vaak is het zelfs bij twee lijnen van een en dezelfde vervoerder al een probleem. Overheden moeten gewoon eisen stellen op dit punt. Ik zie kortom geen bezwaar tegen aanbesteding van het busvervoer als de concessieverlener goed regelt dat de busvervoerder niet concurreert met de tram en metro maar nieuwe reizigers aantrekt en wijken ontsluit waar geen tram komt. Het kan er zelfs voor zorgen dat de bus wordt herontdekt als vervoermiddel omdat deze bij aanbesteding als apart reizigersproduct in de markt wordt gezet in plaats van alleen maar een noodzakelijke aanvulling op het tramnetwerk.

De ChristenUnie wil een gelijk speelveld, ongeacht of er een verplichte aanbesteding is. Mijn fractie heeft er dan ook grote moeite mee dat in artikel 62, lid 3, staat dat een interne exploitant mag meedingen naar concessies in zijn gebied die wel worden aanbesteed. Dit betekent concreet dat als de regio Amsterdam het goed vindt, het GVB mag meedingen naar het busvervoer in Amstelveen en daar de concurrentie mag aangaan met Connexxion terwijl Connexxion niet de concurrentie mag aangaan met het GVB voor de binnenstad van Amsterdam. Mijn fractie vindt dat dit niet mag worden toegestaan omdat een overheidsbedrijf dan gaat concurreren met de markt. Verder is het GVB hierdoor in het voordeel omdat deze interne exploitant synergievoordelen kan halen door integratie van netwerken die voor Connexxion niet mogelijk zijn. Ik heb een amendement ingediend waarmee wordt beoogd, de kanbepaling in artikel 62, lid 3, te vervangen door de verplichting om interne exploitanten uit te sluiten van aanbestedingen.

Uiteindelijk willen wij allemaal een beter openbaar vervoer, voor de Reiziger, met een hoofdletter r. Ik heb die reiziger eigenlijk gemist in het wetsvoorstel. Ik hoop dat de discussies over de structuur van het ov snel zullen stoppen en dat wij onze energie in de komende jaren Kamerbreed gaan richten op verbetering van het ov-product voor de reiziger.

De heer Aptroot (VVD):

Ik heb aandachtig geluisterd naar het betoog van mevrouw Wiegman: uitermate kritisch over het wetsvoorstel. Wil de fractie van de ChristenUnie gewijzigd zien dat de inbesteding beperkt wordt tot het railvervoer en dat een bedrijf van de inbestedingconcessie heeft gekregen niet meer kan inschrijven op een andere concessie? Zijn dat de eisen voor steun aan het wetsvoorstel? Of vindt de fractie van de ChristenUnie het te hapsnap en willekeurig?

Mevrouw Wiegman-van Meppelen Scheppink

(ChristenUnie):

De amendementen zijn met als allereerste doel ingediend verbetering van de wet. Wij kunnen tellen. Maar of wij er uiteindelijk voor of tegen zullen gaan stemmen, hangt af van de beantwoording en ook van nadere bezinning in onze fractie. Wij vinden het nogal een verantwoordelijkheid, zeker gezien de jojo-discussie, om het maar kort samen te vatten. Dit heeft dus niets te maken met principi-

eel voor- of tegenstander zijn van inbesteden en aanbesteden.

De heer Aptroot (VVD):

Ik begrijp dat, maar zijn dit twee harde eisen, zo zou ik van mevrouw Wiegman willen weten. Ten eerste dat er een heldere lijn wordt gekozen dat er mag worden inbesteed en dat dat alleen geldt voor gemeenten met railvervoer en niet voor de bus. En ten tweede dat een bedrijf dat via inbesteding heeft gewonnen, niet elders in aanbestedingen kan meedoen omdat er geen wederzijdsheid, geen reciprociteit is en er dan sprake zou zijn van een oneerlijk speelveld.

Mevrouw Wiegman-van Meppelen Scheppink

(ChristenUnie):

Dit zijn heel belangrijke eisen voor de ChristenUnie, juist omdat het hier niet zomaar gaat om wat leuke wensjes waar wij nog iets bijplussen of nog wat van afhalen. Hier gaat het wezenlijk om rechtsgelijkheid, een level playing field en de toekomstbestendigheid die wij beoogen met ons ov.

De voorzitter:

Dan ga ik nu het woord geven aan de heer Aptroot van de VVD. Ik kijk even naar de spreektijd. Zal ik wat extra water bij u neerzetten, en wat hoesttabletten?



De heer Aptroot (VVD):

Voorzitter. Ik zou bijna zeggen: met zo'n wetsvoorstel heb ik een borrel nodig, maar ik drink nooit tijdens het werk, dus ik houd het wel bij water.

De voorzitter:

En tijdens het rijden ook niet, hoop ik?

De heer Aptroot (VVD):

Nee, en voor het rijden ook niet.

De voorzitter:

Kijk eens aan! Dan gaan wij er nu voor zitten.

De heer Aptroot (VVD):

Dank u wel, voorzitter. De spreektijd zal wat minder zijn dan ik heb ingeschreven, dus misschien valt dat u wel mee.

Wetgeving is een essentiële taak van de Tweede Kamer. Meestal is het de regering die het initiatief neemt. De Kamer is dan medewetgever, die het wetsvoorstel van de regering beoordeelt, eventueel amendementen indient en uiteindelijk ja of nee zegt tegen het wetsvoorstel. Bij een initiatiefwet zijn het de Kamerleden die het initiatief nemen en het wetsvoorstel maken. Ook nu wil ik mijn waardering uiten richting de collega's die nu in vak-K, het vak van het kabinet, zitten. Wij hebben altijd waardering voor Kamerleden die iets voor elkaar willen krijgen, die dan zelf het initiatief nemen en een wet voorleggen, die zij dan samen met ons goede Bureau Wetgeving hebben gemaakt.

Positief zijn wij over het middel. Wij kijken natuurlijk altijd kritisch naar een wet, maar of dat nu een initiatiefwet is of een wet van de regering maakt ons niet uit. Je hoort bij wetgeving altijd kritisch te zijn.

Aptroot

Het is geen geheim dat het voorliggende wetsvoorstel niet in de lijn ligt van wat liberalen willen. Daar kom ik zo wel op terug, maar op zichzelf is dat niet het probleem. Het is misschien wel een slechte zaak dat je iets niet voor elkaar krijgt of dat iets niet gebeurt zoals je wilt, maar dat hoort bij democratie. Wat wij als VVD wel ernstiger vinden is dat de beantwoording van de vragen van de Kamer tijdens de schriftelijke behandeling nogal mager was. Of eerlijk gezegd, beneden de maat. Mevrouw Wiegman heeft dat ook net gezegd.

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

Ik ben hoogst verbaasd over de inbreng van de heer Aptroot. Hij zegt dat dit wetsvoorstel niet is wat liberalen willen. Ik zou zeggen dat dit bij uitstek is wat liberalen willen. Het betekent namelijk dat gemeenten, lagere overheden, dicht bij de mensen, dicht bij de kiezers van de heer Aptroot, zelf mogen bepalen of zij openbaar vervoer in eigen huis uitvoeren of het uitbesteden. Wat is er minder liberaal dan dit principe?

De heer **Aptroot** (VVD):

Liberaal is dat de overheid op een beperkt aantal terreinen de leiding neemt en zegt: dat is het beleid, dat is goed voor de inwoners van onze gemeente, maar dat de overheid dan, voor zover dat enigszins mogelijk is, de kans geeft aan bedrijven om het werk daadwerkelijk uit te voeren. De reden is dat, zoals overal in de praktijk blijkt, je betere kwaliteit krijgt tegen lagere kosten als bedrijven in concurrentie moeten dingen naar een opdracht, als zij dagelijks moeten knokken voor de concurrentie van de klant. Alle experimenten in voorheen het Oostblok, soms nog in Rusland of in China tonen aan dat dat stalinistische, communistische gedoe waarin de overheid het allemaal wel regelt altijd duur is en corrupt, met altijd slechte dienstverlening, schaarste, wachtrijen en dergelijke. Dus laat het zo veel mogelijk door bedrijven en waar het enigszins kan door het mkb uitvoeren. Dat betekent het beste voor je geld en geeft de beste dienstverlening voor de klant.

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

Zo heeft iedereen zijn eigen werkelijkheid, zou ik bijna zeggen. Ik kan mij herinneren dat het Engelse liberale blad *The Independent* vijftien jaar geleden, na de privatisering van de Engelse spoorwegen, een boek heeft uitgegeven – en daarna nog twee boekjes, want er kwamen zo veel reacties op dat men bezig kon blijven – met als titel *The Great British Railway Disaster*. Daarin stonden de ervaringen van de klanten na de privatisering van het Engelse openbaar vervoer. Ik wil een heel eind meegaan met de heer Aptroot dat de publieke dienstverlening heel vaak slecht is en beter kan. Daar strijden wij als SP ook tegen, dat moet absoluut beter. Maar de heer Aptroot kan toch niet staande houden dat het publieke bedrijf per definitie slecht werkt? Kijk nu eens naar de top vijf van de beste openbaarvervoerbedrijven ter wereld. Dat zijn vooral publieke bedrijven, mijnheer Aptroot.

De heer **Aptroot** (VVD):

Ik kom daar zo op terug, maar in Nederland staan de overheidsbedrijven volstrekt onderaan het lijstje klantwaardering. De openbaarvervoerbarometer, waar ik zo op terugkom, geeft aan dat de private bedrijven allemaal in de top zitten en de openbaarvervoerbedrijven van de overheid, zoals NS en GVB helemaal onderin. Ik begrijp de redenering van de SP-fractie. Ik begrijp dat de SP-fractie dit wets-

voorstel steunt en mede-initiatiefnemer is. Jan Marijnissen was nog teleurgesteld toen de Muur viel. De SP wil graag dat er één autofabriek is die alleen Lada's maakt, die duur en van slechte kwaliteit zijn. Wij willen dat autobedrijven, verschillende private bedrijven concurreren om de klandizie. Ook in het openbaar vervoer blijkt dat dit na aanbesteding tientallen procenten goedkoper kan en dat er na aanbesteding kwalitatief beter openbaar vervoer is gekomen.

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

Ik ben blij dat de heer Aptroot het beginselprogramma van de SP uit zijn hoofd kent, al citeert hij er volgens mij wel erg vrij uit. Maar goed, ik wil van de VVD-fractie graag een inkijkje krijgen in waar de grens van de publieke taak ligt. De heer Aptroot zegt: van het openbaar vervoer hebben ze echt geen kaas van gegeten. Maar waar houdt het op? We hebben in Nederland drinkwaterbedrijven die het goedkoopste en beste drinkwater ter wereld maken en de overheid exporteert gevangenis. Is de VVD-fractie van mening dat om principiële redenen al die zaken uitbesteed en aanbesteed zouden moeten worden?

De heer **Aptroot** (VVD):

Wij zijn niet zo dogmatisch als de SP, die zegt dat alles bij de overheid moet. Wij zeggen niet dat alles bij het bedrijfsleven moet. Wij zeggen: waar het kan, waar concurrentie is en waar de overheid het ook maar enigszins kan loslaten, moet je dat doen. Bij drinkwater heb je te maken met de volksgezondheid. Het zou heel lastig zijn als bij drinkwater allerlei verschillende bedrijven maar water erin pompen. Dan zou je heel veel moeten controleren en zou het waarschijnlijk inefficiënt zijn. Bij ons is de situatie met het drinkwater een uitzondering op de regel. Bij de mobiele telefonie heeft het heel goed gewerkt: we betalen een fractie van wat we vroeger betaalden, toen we nog een overheidsbedrijf hadden. We willen dus zo veel mogelijk aan het bedrijfsleven, aan concurrerende bedrijven overlaten. Iets aan private bedrijven overlaten als er sprake is van een monopolie, willen wij niet. Dan moet je continu controleren of er een overheidstaak van maken. Daarom zeggen we: ProRail moet bij de overheid, want dat heeft een monopolie, daarbij gaat het alleen om belastinggeld.

Ik zei net dat de beantwoording van de vragen ver beneden de maat is. Een goede onderbouwing wordt niet gegeven, op gevraagde cijfers en berekeningen komt geen enkele reactie en nog voordat de beantwoording van de vragen naar de Kamer is gestuurd, staat de plenaire afronding al op de agenda. Alsof een zorgvuldige behandeling moet wijken voor dat ene doel, namelijk het initiatiefwetsvoorstel zo snel mogelijk door de Kamer jagen en door de strot duwen van Kamerleden en fracties die er niet direct enthousiast over zijn.

Op mijn verzoek, genoodzaakt door de rammelende beantwoording in de eerste nota naar aanleiding van het verslag, is er een tweede verslag opgesteld. Ik heb dat vorige week woensdag gevraagd. Mij en mijn collega's werd nog geen 24 uur gegeven om de nadere vragen in te dienen. Dat moest en zou, maar er werd gezegd: als je morgen, donderdag, de vragen inlevert, krijg je vrijdag de antwoorden. Dat is naderhand iets genuanceerd; het werd afgelopen maandag. Maar ook dat werd het niet. Uiteindelijk kregen we de antwoorden afgelopen dinsdag. Ik heb daarover niet gezeurd, want als er twee dagen tussen zitten, lukt het mij wel om het allemaal te bestuderen. Gis-

Aptroot

termiddag kwam de tweede nota van wijziging: zonder meerekening van de ondertekening op pagina 13 zijn dat twaalf pagina's volstrekt nieuwe artikelen. Ik ben niet in de gelegenheid geweest om dat allemaal te bestuderen. De indieners hadden dat moeten beseffen. Ik vind het absoluut onbehoorlijk en niet passend bij een fatsoenlijke democratische behandeling dat er van de fracties van de indieners geen steun is om de Kamerleden nog een paar dagen de tijd te geven en het debat te verzetten. Wat mij betreft had het vanaf volgende week dinsdag, de eerstvolgende mogelijkheid, wel behandeld kunnen worden. Ik heb op de andere momenten ook niet moeilijk gedaan. Ik vind dit uitermate kwalijk, maar de meerderheid beslist. Dit geeft in ieder geval aan dat de zorgvuldigheid, die altijd van de regering wordt gevraagd of zelfs geëist, kennelijk niet geldt als deze linkse meerderheid iets wil.

Over vervoer en openbaar vervoer is altijd veel discussie. Ik geef een citaat. "Evenmin als huisvesting is vervoer als semipubliek goed te kwalificeren. Echter, de infrastructurele voorzieningen die nodig zijn om het vervoer mogelijk te maken en te faciliteren, hebben wel een semipubliek karakter. Het gaat dan om wegen, spoorwegen en waterwegen." Een ander citaat, uit dezelfde bron: "De stelling dat overheidssubsidies voor het openbaar vervoer in het algemeen niet gewenst zijn, staat overigens los van de vraag of het openbaar vervoer door een publieke of private partij moet worden uitgevoerd. Deze vraag zou primair op basis van een kosten-batenafweging moeten worden beantwoord." Dit zijn citaten uit een geschrift van het wetenschappelijk instituut van een politieke partij. En nee, het komt niet uit een geschrift van de Teldersstichting van de VVD. Het komt uit een geschrift van de Wiardi Beckman Stichting van de PvdA, de partij die mede-initiatiefnemer is van dit wetsvoorstel dat staat haaks op de verstandige standpunten van een wetenschappelijk instituut.

De auteurs hebben het beter begrepen dan de huidige Tweede Kamerfractie. In het wetsvoorstel wordt immers uitgegaan van het bieden van de mogelijkheid tot inbesteding van het openbaar vervoer door gemeenten of regio's aan één bedrijf, namelijk het gemeentelijk bedrijf. Waarom? Omdat die bedrijven hebben aangetoond dat ze efficiënt werken, zoals het Amsterdamse GVB, de Rotterdamse RET en de Haagse HTM altijd beweren? Nee, dat kan niet de reden zijn, want dat is gewoon niet zo, integendeel. Toen de RET door aanbesteding gedwongen werd om in concurrentie een voorstel neer te leggen voor het busvervoer, kon het, ondanks alle eerdere beweringen dat het onmogelijk nog efficiënter kon, toch opeens 38% goedkoper. Dat is 17 mln. per jaar minder, waarbij wordt volledig voldaan aan de kwaliteitseisen in het bestek. Volgens de RET maakt men op basis van 38% minder subsidie nog steeds winst op het busvervoer.

De heer **Grashoff** (GroenLinks):
38% goedkoper, dat is 17 mln. Weet de heer Aptroot ook wat de omzet is van de RET?

De heer **Aptroot** (VVD):
Op het busvervoer ging de subsidie van 45 mln. naar 27 mln.

De heer **Grashoff** (GroenLinks):
Ik vroeg u: weet u wat de omzet van de RET is?

De heer **Aptroot** (VVD):
Die is heel veel groter. Tram en metro verzorgen het overgrote deel van het reizigersvervoer. Als wij die 38% of misschien 34% op tram en metro zouden realiseren, praten wij volgens mij over een voordeel van niet enkele tientallen miljoenen maar misschien wel 50 mln. of meer.

De heer **Grashoff** (GroenLinks):
Het gaat om 17 mln. op een omzet van ruim 0,5 mld. Volgens mij is dat minder dan 5%. Voor een deel wordt deze besparing overigens bereikt door een feitelijke bezuiniging op de dienstverlening.

De heer **Aptroot** (VVD):
Het is onjuist om een voordeel op het busvervoer om te slaan op het hele bedrijf. 38% op 500 mln. zou een gigantisch bedrag zijn: 190 mln. Volgens de redenering van de heer Grashoff kan er uiteindelijk 190 mln. worden bezuinigd bij de RET. Ik betwijfel dat. Je moet wel appels met appels vergelijken. De voordelen van de aanbesteding van het busvervoer moet je relateren aan de omzet van en de overheidsbijdrage voor het busvervoer.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):
Ik ben het helemaal met de heer Aptroot eens dat je appels met appels moet vergelijken. Het probleem is juist dat de heer Aptroot appels met peren vergelijkt. Hij wijt de efficiëntievoordelen aan het feit dat er openbaar is aanbesteed, terwijl die efficiëntievoordelen voortkomen uit het feit dat onder andere de concessie groter is geworden. Ik hoor graag zijn reactie.

De heer **Aptroot** (VVD):
Dit fruithapje van mevrouw Kuiken klopt in ieder geval niet. Het is volstrekt duidelijk. Er is gekeken wat de overheid met de lijnen waar het om ging in totaal moest uitgeven. Naar nu blijkt, kan hierop 38% bespaard worden, terwijl de RET altijd heeft gezegd dat er geen euro, geen procentje meer af kon. Het is waar: Rotterdam heeft kennelijk verstandig aanbesteed door een goede combinatie te maken. Dat moet je natuurlijk altijd doen.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):
Hoe u mij het fruithapje ook voert, ik maak er moes van. Uw redeneratie klopt gewoon niet. U wijst erop dat het efficiënter is geworden. Dat is mooi. Het heeft ermee te maken dat de concessie groter is geworden en dat de ov-chipkaart meeberekend is. Ook in het materieel is een verklaring te vinden. U gaat compleet voorbij aan die drie punten.

De heer **Aptroot** (VVD):
Ik volg precies de getallen en de redenering van de persberichten van RET en de stadsregio Rotterdam. Ik verkonstig hun enthousiasme. Het is volstrekt duidelijk. Van tevoren heeft men in Rotterdam gezegd dat er met openbaar aanbesteden geen euro extra uit te halen viel, omdat men volledig efficiënt was. De praktijk is volstrekt anders.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):
Ik kan niet anders concluderen dan dat de heer Aptroot dit appeltje schilt zoals het hem belieft en dat hij een valse voorstelling van zaken geeft. Ik heb al gezegd dat efficiëntie mooi is, maar dat dit niet door het openbaar aanbesteden komt, maar door andere elementen. Het zou eerlijk zijn als de heer Aptroot dit ook gewoon naar voren bracht.

Aptroot

De heer **Aptroot** (VVD):

De lijnen waren er allemaal al. Met name de Partij van de Arbeid en de SP, maar kennelijk ook een vroeger wat liberale partij als D66, hebben gezegd dat aanbesteding geen voordelen zou geven. Het voordeel blijkt, ook in Den Haag. Daar is het voordeel veel minder, maar ook daar blijkt dat het beter kan en voor minder geld. In het hele land, in alle regio's en de provincies, blijkt dat de aanbestedingsvoordelen over het algemeen tussen de 20% en 40% zijn.

De ervaring in de regio's en de provincies onderschrijft het beeld dat is gebleken bij de aanbesteding in Rotterdam en Den Haag. Waarom moet het openbaar vervoer worden uitgevoerd door overheidsbedrijven en door gemeentebedrijven? Omdat deze volgens initiatiefnemers kennelijk het belang van de reiziger en de subsidiërende belastingbetaler beter in de gaten zouden houden, beter bijvoorbeeld dan de door de SP zo verafschuwde private partijen, die nota bene proberen om nog een paar procentjes winst te maken met het openbaar vervoer? Nou nee, dat kan de reden niet zijn. Als er één bedrijf is dat geen enkele rekening houdt met de reiziger en de belastingbetaler, dan is dit wel het Amsterdamse GVB. Regels worden er met voeten getreden, gelden worden weggesluisd naar bevriende relaties en afgesproken maximumsalarissen worden met groot gemak overschreden.

Nee, wij verwijten de tram- en busbestuurders, al die mensen op de werkvloer, niets, evenmin als hun collega's. De mensen aan de top van bedrijven, die geen concurrentie kennen, komen algauw in de verleiding om hun eigen belang voorop te stellen. Ze voelen zich redelijk onaantastbaar omdat de klant geen andere kant op kan en omdat er geen ander bedrijf klaarstaat om de zaken over te nemen. Zij denken dat vergelijken niet goed mogelijk is. Zij hebben van de politiek een monopolie gekregen. De politiek vertrouwt ze op voorhand. Ze zijn heilig verklaard omdat een deel van de politiek een hekel heeft aan bedrijven, concurrentie en marktwerking. De fractievoorzitter van de SP heeft het altijd over "ons GVB". Nou, je zult er maar trots op zijn.

Voorzitter: Bosma

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Wie is in Amsterdam verantwoordelijk voor het openbaar vervoer?

De heer **Aptroot** (VVD):

In Amsterdam is de stadsregio Amsterdam uiteindelijk verantwoordelijk voor het openbaar vervoer. Degene die daar de portefeuille heeft, is de heer Wiebes. Die zou het prima vinden als er openbaar werd aanbesteed.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Van welke kleur is de heer Wiebes?

De heer **Aptroot** (VVD):

Dat zal u niet verbazen. Hij is voor openbaar aanbesteden en past dus heel goed bij mijn partij, de VVD. Hij heeft die kleur ook.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Inderdaad, het is uw VVD-collega die ons vraagt om niet zozeer te kiezen voor of tegen aanbesteden, als wel voor

de ruimte voor gemeenten om zelf te bepalen of zij willen aanbesteden. Waarom geeft de heer Aptroot niet de ruimte en het vertrouwen aan zijn eigen VVD-collega, de heer Wiebes?

De heer **Aptroot** (VVD):

Ik ben het met mevrouw Kuiken eens dat als er een VVD-wethouder zit, je hem makkelijker het vertrouwen kunt geven dan als er een wethouder van een andere partij zit. Dat is waarschijnlijk de strekking van uw vraag. Maar het gaat nu niet om vertrouwen. Wij geloven niet dat als er concurrentie mogelijk is, en je desondanks toch alles per definitie tot in de eeuwigheid aan één bedrijf in handen geeft, je goede resultaten krijgt. Het GVB is een voorbeeld van mijn stelling. Ook in andere sectoren, zoals bij onderwijsinstellingen, gebeurt hetzelfde. Bij overheidsmonopolisten gaat het niet goed. De kwaliteit is slecht en de kosten zijn te hoog.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Dan heb ik nog een vraag over concurrentie, aangezien de heer Aptroot ons daar alles over weet te vertellen. Wat is de belangrijkste voorwaarde om marktwerking te laten slagen?

De heer **Aptroot** (VVD):

Een belangrijke voorwaarde is dat er concurrerende bedrijven zijn die de klus willen uitvoeren, het goed willen leveren of iets dergelijks. Dat is belangrijk.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Is de heer Aptroot het dus met mij erover eens dat marktwerking niet werkt als er onvoldoende aanbieders zijn?

De heer **Aptroot** (VVD):

Ja.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Dan is de heer Aptroot zich er onvoldoende van bewust dat er vaak niet meerdere aanbieders zijn op de openbaarvervoermarkt, waardoor marktwerking geen enkele zin heeft en aanbesteding alleen leidt tot slechter openbaar vervoer.

De heer **Aptroot** (VVD):

Als er niet voldoende aanbieders zouden zijn, dan ben ik dat met mevrouw eens. Daarom zeggen wij: als er maar één bedrijf is dat het kan doen, zoals ProRail bij het spoor, dan moet het maar gebeuren door de staat en moeten wij heel strak controleren op elke euro van de belastingbetaler. Maar het aardige is dat er net in Noord-Holland, bij de concessie Waterland, een nieuwe busvervoerder bij is gekomen. Het kan dus wel. Ook buitenlandse bedrijven zijn geïnteresseerd in Nederland. Die starten in Nederland omdat de openbaarvervoermarkt langzamerhand open is gegaan en de grootste brokken in de grote steden ook in de markt zouden komen. Door dit initiatiefwetsvoorstel wordt de openbaarvervoermarkt op slot gezet. Daar wees mevrouw Wiegman ook terecht op. Daardoor is het gevaar groot dat wij helemaal afzakken naar een paar overheidsbedrijven en dat het openbaar vervoer in Nederland slechter en onbetaalbarer wordt.

De **voorzitter**:

U continueert uw betoog. U hebt nog 52 minuten te gaan.

Aptroot

De heer **Aptroot** (VVD):

Dat red ik wel voorzitter. Overigens heb je bij wetgeving zo veel spreektijd als je nodig hebt. Ik heb een indicatie opgegeven.

De **voorzitter**:

Ik hang aan uw lippen.

De heer **Aptroot** (VVD):

Dat vind ik ook onprettig, voorzitter.

De heer **Grashoff** (GroenLinks):

Heeft de heer Aptroot zich niet een beetje vergist bij het lezen van dit wetsvoorstel? Ik heb namelijk steeds het gevoel dat hij het over een heel ander wetsvoorstel heeft dan het voorstel dat voorligt. Zijn hele tirade over publieke openbaarvervoerbedrijven suggereert dat er een wetsvoorstel ligt dat dwingt om zaken in te besteden bij deze bedrijven, maar dat wetsvoorstel bestaat niet. Er bestaat alleen een wetsvoorstel dat een keuzevrijheid biedt aan stadsbesturen, die democratisch worden gecontroleerd en waarin onder meer de partij van de heer Aptroot over vervoer gaat. Dat is hier aan de orde. Is hij zijn geloof in het huis van Thorbecke volledig kwijtgeraakt?

De heer **Aptroot** (VVD):

Ik ben het geloof kwijt in overheidsbestuurders die alles zelf willen uitvoeren en denken dat zij het beter doen dan private partijen. Wij hebben de laatste jaren in dit huis de Mededingingswet aangescherpt. Wij hebben regels vastgesteld dat overheden niet alles zelf mogen doen. Natuurlijk, een huwelijksvoltrekking is een overheidstaak. Wij hebben met elkaar bepaald – daar heeft de GroenLinks-fractie ook aan meegewerkt, mede omdat zij soms het midden- en kleinbedrijf nog een warm hart toedraagt – dat een huwelijksvoltrekking bij de gemeente goed is, maar in het stadhuis moeten ze niet de catering en het partijtje ook nog organiseren, want dat moet je private partijen laten doen. Wij geloven dus in het huis van Thorbecke, maar ook in een kleine overheid die de noodzakelijke overheidstaken goed uitvoert, maar zich verder zo min mogelijk bemoeit met de verdere uitvoering en uitwerking, in ieder geval als concurrerende ondernemingen dat doen en dus beter zullen doen.

De heer **Grashoff** (GroenLinks):

De heer Aptroot kan een omtrekkende beweging maken door huwelijksvoltrekkingen erbij te halen, maar dat is niet het onderwerp van gesprek. Ik kan niet anders dan vaststellen dat hij zijn geloof in het huis van Thorbecke in verregaande mate kwijt is geraakt. Hij wil zijn eigen wethouders op lokaal niveau blijkbaar dwingen in een keurslijf waar zij niet in willen zitten.

De heer **Aptroot** (VVD):

Als één partij gelooft in het huis van Thorbecke, dan is het VVD. Thorbecke was een groot liberaal. Ik ben blij dat GroenLinks steeds kijkt naar wat liberalen in het verleden in dit land tot stand hebben gebracht, want dat is niet niks. Wij geloven in het huis van Thorbecke, maar elke overheidslaag moet zich houden bij zijn echte kerntaken. Overheden die alles er maar bij graaien, zich overal mee bemoeien, een steeds grotere overheid, steeds meer ambtenaren en steeds hogere kosten willen wij niet. In dat kader zijn wij er niet voor dat elke overheid alles maar doet. Als de rijksoverheid aan ontwikkelingssamen-

werking doet, zeggen wij: dat mogen provincies en gemeenten niet. Als ze met het openbaar vervoer concessies gaan verlenen, dan moeten ze dat doen en daarbij scherpe voorwaarden stellen. Maar zelf bus- of trambedrijfje spelen vinden wij erg onverstandig. Dat hoort ook bij het huis van Thorbecke, wat een kwalitatief goed, maar klein huis hoort te zijn.

Dat bepaalde partijen, bijvoorbeeld GroenLinks, redeneren dat de overheid het allemaal maar moet doen, begrijpen wij wel. Maar dat D66, tot voorkort altijd voor concurrentie en tegen monopolies, nu zo erg in het orthodox-linkse kamp zit, is nieuw voor ons. Deze partij had een goede traditie als voorvechter van de vrije markt en tegenstander van monopolies. Dat liberale pad is kennelijk verlaten. En hoe! De SP kan zich geen betere partner wensen.

De initiatiefnemers ontkennen gewoon de feiten. Hoe kunnen zij beweren dat rapporten, waaronder het rapport van Twynstra Gudde van 19 november 2010, aantonen dat overheidsmonopolistische vervoersbedrijven minstens zo goed presteren als private vervoerders? Hoe kunnen zij beweren dat de uitlatingen van de monopolisten kloppen dat ze de efficiëncyachterstand hebben ingehaald. In tabel 3 van het rapport van Twynstra Gudde staat het DRU-tarief. Dat zijn de kosten van de dienstregeling voor één uur, dus een uur een bus met een buschauffeur. Bij de vergelijking staat in 2009 voor de private bedrijven in de stedelijke regio's gemiddeld € 41,50 per uur en voor GVB, RET en HTM gemiddeld € 61. De drie gemeentebedrijven zijn op dat moment 47% duurder dan de private bedrijven. Inderdaad, de kosten bij de gemeentebedrijven zijn wel gedaald, maar zijn nog steeds aanmerkelijk hoger dan bij de private bedrijven: bijna 50%. Waarom ontkennen de initiatiefnemers dit? Wij willen een reactie van de initiatiefnemers op het rapport en op de keiharde cijfers van Twynstra Gudde.

Waarom zeggen de initiatiefnemers niet gewoon eerlijk dat het een politiek-ideologische keuze is? Dat mag. De wens om overheidsbedrijven tot in de eeuwigheid te behouden en een monopolie te geven, mogen zij koesteren. Hetzelfde geldt voor de wens om overheidsbestuurders bedrijfje te laten spelen, ongeacht of dat de belastingbetaler en de reiziger meer of zelfs veel meer geld kost. Als er wordt volhard in de bewering dat de gemeentebedrijven net zo efficiënt zijn en ze het rapport van Twynstra Gudde willen bestrijden, dan verwacht ik andere keiharde cijfers en feiten op tafel. Die hebben wij tot nu toe niet gezien. Die zijn ons door de initiatiefnemers niet voorgelegd. Bij de twee vragenrondes hebben zij de beantwoording op dat punt volledig laten liggen. Op basis van alle openbare stukken kloppen de beweringen van de initiatiefnemers van geen kant.

Ook krijg ik van de initiatiefnemers graag een reactie op tabel 4. Hoe kan het dat de kostendekkingsgraad van het G3-busvervoer slechts 38% was – het zal nu in Rotterdam en Den Haag overigens veel beter worden – terwijl het in de rest van de stedelijke regio's 50% was? Juist in de stad is het makkelijker een hoge kostendekkingsgraad te krijgen. Zijn ook deze cijfers niet het zoveelste bewijs dat aanbesteding in Rotterdam, waarbij door marktwerking door concurrentie de overheidssubsidie ineens met 17 mln. omlaag kon, allang bekend was? Je kon het uit alle rapporten halen.

Waarop is de bewering in de nota naar aanleiding van het verslag gebaseerd dat ook zonder aanbesteding deze efficiëncyslagen haalbaar zijn? Het is waar dat koffiedik

Aptroot

kijken inzake efficiencyvoordelen bij aanbesteding lastig is, zoals de initiatiefnemers stellen. Het is echter niet zo dat door inbesteden de mogelijkheid om deze voordelen binnen te halen bij voorbaat wordt uitgesloten. Bij inbesteden is er geen vergelijkingsmateriaal, want er is geen concurrentie. Alle uitlatingen van de vervoersbedrijven uit de drie grote steden maken dat duidelijk. Wij willen van de initiatiefnemers weten wat de gevolgen zijn als bij een volgende concessieperiode in bijvoorbeeld Rotterdam de bus weer wordt inbesteed. Vinden zij dat de inwoners van de stadsregio dan 17 mln. extra ozb moeten betalen? Als je die inbesteding van bus en rail in de G4 neemt, moet de belastingbetaler dan 100 mln. of meer extra betalen? Waarom weigeren de initiatiefnemers te berekenen hoeveel aanbestedingsvoordeel er wordt misgelopen als wordt gekozen voor hun wetsvoorstel en voor uitsluitend inbesteding? Hoe kan een voorstel verantwoord worden behandeld als de indieners weigeren om de financiële consequenties te berekenen en bekend te maken? Hoewel, ik denk dat je al een beetje kunt zien wat ze verwachten. In het Begrotingsakkoord – of Lenteakkoord of Kunduzakkoord, maar ik noem het Begrotingsakkoord – is op nadrukkelijk verzoek van D66 en GroenLinks 100 mln. extra geclaimd voor openbaar vervoer. Is dat een indicatie van het eerste efficiencyverlies door inbesteding? Ik denk dat de indieners daarmee toegeven dat de belastingbetaler minstens 100 mln. kwijt is. Ik zie al enthousiast geknik in het vak van de initiatiefnemers.

De voorzitter:

Voor de verslaglegging: mevrouw Van Gent knikt horizontaal en voegt daar het woord "nee" bij.

De heer Aptroot (VVD):

Ik weet dat horizontaal knikken "nee" betekent. In het verslag moet misschien ook worden opgenomen dat die andere linkse initiatiefnemer, de heer Verhoeven van D66, ook het hoofd schudt.

Ik zou een indicatie willen hebben welke verliezen er voor de belastingbetalers uiteindelijk nog bovenop die 100 mln. komen. De initiatiefnemers onderbouwen hun standpunt met het noemen van draagvlak in de gemeenteraden van de grote steden. Dat klopt, dat is er, maar waarom verwijzen zij niet eerlijkheidshalve naar het draagvlak waar het om gaat? Niet de steden, maar de stadsregio's, de plusregio's, bepalen het openbaar vervoer. In het Stadsgewest Haaglanden wilde een grote meerderheid aanbesteden. Terecht. Zij wilden niet opdraaien voor de inefficiëntie van het Haagse vervoersbedrijf. Waarom melden de initiatiefnemers dit niet? Willen zij ook eens even kijken naar het draagvlak in al die andere gemeenten, ook in de buurgemeenten van Amsterdam en Rotterdam? Dan is het antwoord duidelijk: aanbesteden en het beste van je geld zien te krijgen voor de reizigers!

Waarom is Utrecht in het voorstel opgenomen als stad waar mogelijk inbesteding kan plaatsvinden en waarom staat bijvoorbeeld Arnhem, Nijmegen of Eindhoven er niet in? Is de initiatiefnemers niet bekend dat Utrecht het eigen bedrijf al jaren geleden heeft afgestoten? Menen zij werkelijk dat een stad als Utrecht er verstandig aan zou doen om zelf een vervoersbedrijf op te richten of over te nemen? Als reden wordt in de nota naar aanleiding van het nader verslag aangegeven dat Utrecht in de toekomst wellicht een eigen vervoersbedrijf opricht en overneemt, maar dat wordt niet onderbouwd. Er is één verwijzing

opgenomen. Er staat dat Utrecht in de tekst van de motie-Roefs nu eenmaal ook werd genoemd. Als in deze motie van een paar jaar geleden niet Utrecht als vierde stad werd genoemd, maar bijvoorbeeld Urk of Boarnsterhim, zou zo'n gemeente volgens dit wetsvoorstel dan ook mogen inbesteden? Dit lijkt volledige willekeur. Ik vind dat onbegrijpelijk.

De heer Paulus Jansen (SP):

Ik woon in Utrecht en kan de heer Aptroot melden dat heel veel klanten van het ov-bedrijf op hun blote knieën zouden willen dat er weer een publiek ov-bedrijf zou komen. Het geprivatiseerde ov-bedrijf van de heer Aptroot krijgt het bijvoorbeeld voor elkaar om het laatste stuk van lijn 1, de lijn die ik normaal pak als ik naar huis ga, gewoon op te doeken. Er zouden te weinig mensen in de bus zitten, maar mijn ervaring is dat er het laatste stuk altijd minder mensen zitten dan in het begin. Als je het laatste stuk schrapt, is er weer een nieuw laatste stuk waarin weinig mensen zitten. Dat kun je dan ook weer schrappen. Is de heer Aptroot van mening dat de kwaliteit die de klanten wordt geboden, doorslaggevend zou moeten zijn voor de keuze van het ov-bedrijf en dat het een lokale keuze is als Utrecht voor een publiek ov-bedrijf kiest? Is hij het met mij eens dat men daar zelf een heel goede afweging kan maken op basis van de geboden kwaliteit?

De heer Aptroot (VVD):

Ik begrijp nu waarom de SP voor dit wetsvoorstel is. De heer Jansen heeft problemen met lijn 1! Ik ben het overigens met hem eens dat het reizigersbelang, naast het belang van de belastingbetaler, op één moet staan. Degene die de concessie heeft, bepaalt echter niet waar en wanneer wordt gereden. Degene die de concessie uitgeeft, de overheid, stelt voorwaarden. Als je dat verstandig en goed doet, zorg je ervoor dat er een pakket is met een optimaal evenwicht tussen dienstverlening aan de reiziger en behapbaarheid voor de belastingbetaler. Als de heer Jansen een klacht heeft over de verandering van lijnen, moet hij niet bij het ov-bedrijf zijn, maar naar het gemeentebestuur van Utrecht gaan. En ja, daar zit een links gemeentebestuur. Het openbaar vervoer is daar dus niet in goede handen. Dat ben ik met de heer Jansen eens.

De heer Paulus Jansen (SP):

De VVD heeft overigens de privatisering indertijd van harte ondersteund. Het verschil tussen de VVD en de SP is dat SP-Kamerleden in de bus zitten en VVD-Kamerleden erover praten. Het geweldige geprivatiseerde systeem van de heer Aptroot in Utrecht zorgt er bijvoorbeeld ook voor dat de stadsbus na negen uur 's avonds nog maar twee keer rijdt in plaats van vier keer en dat het aantal bussen zondags voor elf uur is gehalveerd. De heer Aptroot beschouwt dat misschien als efficiency. Ik beschouw dat als afbraak. Kan de heer Aptroot mij ten slotte nog eens uitleggen wat hieraan de vooruitgang is voor de klanten van het openbaar vervoer die een bepaalde kwaliteit waarderen?

De heer Aptroot (VVD):

De heer Jansen zegt dat het in Utrecht niet goed gaat met het openbaar vervoer, maar ik heb die ervaring niet. Ik woon niet in de regio. Hij heeft het over VVD'ers, maar hij moet het over mij hebben. Ja, ik zit meestal in de auto en maar een beperkt aantal keren per jaar in het openbaar vervoer. Overigens ben ik dan wel blij dat ik de ov-

Aptroot

chipkaart kan gebruiken, want al die zones vond ik in het verleden veel ingewikkelder, maar dat daargelaten. Ik ben het met de heer Jansen eens dat de kwaliteit belangrijk is, maar kwaliteit van dienstregeling wil niet zeggen dat de bus goed is onderhouden. Dat moet de vervoerder doen. Het gemeentebestuur bepaalt de kwaliteit van de dienstverlening. De heer Jansen zegt dat dit in Utrecht slecht gaat en dat het moet worden aangepakt. Ik denk dat hij dat goed kan beoordelen. Ik hoop alleen maar dat er straks een gemeentebestuur komt dat aan het belang van de reiziger denkt. Nu zit er namelijk een links gemeentebestuur. GroenLinks zit daar bijvoorbeeld in het college en niet de VVD. Het college heeft het zo geregeld en dat vindt goed dat diensten worden geschrapt en dat op bepaalde tijden niet wordt gereden. De rijksoverheid en de vervoerder gaan daarover niet.

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

Ik heb een feitelijke correctie. Het gemeentebestuur van Utrecht gaat niet meer over het openbaar vervoer. Daarover gaat namelijk het bestuur van de regio Utrecht, waarin de VVD een heel grote vinger in de pap heeft. Zelfs deze opmerking van de heer Aptroot raakt kant noch wal.

De heer **Aptroot** (VVD):

Dat geef ik toe. De stadsregio besluit, maar ook de heer Jansen weet dat daarin een grote stem zit van de stad Utrecht. Die mag namelijk inbrengen wat zijn wens is. De ambities van het gemeentebestuur van Utrecht zijn helemaal gericht op de nieuwe tram, waar absoluut argumenten voor zijn. Het gemeentebestuur heeft op voorhand eigenlijk al voor een deel afscheid genomen van het busvervoer. Dat is niet verstandig, maar het zij zo. Het is aan het stadsbestuur om te beslissen.

Voorzitter. Hebben de vele drama's met overheidsbedrijven, zoals de woningcorporaties en de hogesnelheidslijn HSA, niet laten zien dat je met belastinggeld geen bedrijf moet spelen? Wij willen dus een onderbouwing van de initiatiefnemers waarom er voor Utrecht de optie moet zijn om zelf weer een vervoersbedrijf op te richten of over te nemen en om bedrijfje te gaan spelen, en niet voor andere steden en regio's. Wat dat betreft vind ik het amendement van mevrouw Wiegman interessant. Het liefst hebben wij deze wet niet. Zij zegt dat er een objectief criterium moet zijn en vraagt of je niet moet bekijken of het railvervoer kan worden inbesteed – daarin zitten namelijk veel langetermijninvesteringen – en het busvervoer dan overal kan worden vrijgelaten. Ik vind dat heel interessant. Ik ga serieus overwegen en met collega's overleggen of wij dat amendement kunnen steunen. Het is in ieder geval een logische en een objectieve redenering die voor een lange termijn houdbaar is en niet de willekeur van vier steden die ooit in de motie-Roefs hebben gestaan.

De heer **Grashoff** (GroenLinks):

Dat werpt de vraag op of de heer Aptroot het voorstel steunt, als dat amendement wordt aangenomen.

De heer **Aptroot** (VVD):

Nee.

De heer **Grashoff** (GroenLinks):

Wat is dan de bedoeling van dit amendement in de ogen van de heer Aptroot? Hij was immers helemaal niet voor inbesteden.

De heer **Aptroot** (VVD):

Als een meerderheid in de Tweede Kamer een historische fout wil begaan en wij kunnen helpen om die fout iets minder ernstig te maken en om een correctie toe te passen waardoor de schade in ieder geval wat minder groot is voor reizigers en belastingbetalers, dan willen wij graag helpen.

De heer **Grashoff** (GroenLinks):

Ik begrijp dat de heer Aptroot er graag nog een groter zootje van wil maken in zijn ogen, om dan extra argumenten te hebben. Ik denk dat we daar niet in meegaan.

De heer **Aptroot** (VVD):

Ik vind dat een onbehoorlijke kwalificatie van een serieus voorstel van de ChristenUnie. Dat kunt u niet menen.

De heer **Grashoff** (GroenLinks):

Het ging niet over het voorstel van de ChristenUnie, maar wel over de reactie van de heer Aptroot daarop, die op geen enkele manier bijdraagt aan een serieus debat over het wel of niet aannemen van een wetsvoorstel, maar gewoon een spel probeert te spelen en een spaak in de wielen te steken. Dat is zijn bedoeling in zijn betoog over dit amendement, en niks anders.

De heer **Aptroot** (VVD):

Het is jammer dat de heer Grashoff zo redeneert. Het kan zijn dat een wetsvoorstel uiteindelijk geen steun krijgt, maar dat je toch bepaalde amendementen steunt omdat je zegt: met aanneming van die amendementen is het een beter, of minder slecht wetsvoorstel dan zonder. Iedereen hoort hier in dit huis bij elk amendement serieus te overwegen of het verstandig is dat amendement te steunen en de wet aan te passen of niet, en uiteindelijk tot een slotafweging te komen. Maar ik doe niet aan het politieke spelletje mee om hier te zeggen: als dat amendement wordt aangenomen, word ik ineens enthousiast. Dat zou niet fair zijn, ik speel gewoon open kaart. Wij willen geen inbesteding, dus wij willen gewoon dit wetsvoorstel niet, maar dan vinden wij dat we nog steeds de taak hebben om serieus elke inbreng van elk Kamerlid en elk amendement serieus te overwegen. Zó hoort het.

De indieners beweren dat er van schadevergoeding geen sprake kan zijn omdat lopende aanbestedingen niet worden ingetrokken. Maar alle vervoer moet volgens de al jaren geldende wet openbaar worden aanbesteed. Private partijen mochten en mogen rekenen op aanbesteding in de regio Amsterdam, nadat Rotterdam en Den Haag het inmiddels al hebben gedaan voor het busvervoer. Zij studeren en onderzoeken al enige tijd hun mogelijkheden en kansen. Zij mochten rekenen op het feit dat na vele jaren opengooien van de veel kleinere regionale markt de vette kluif, het openbaar vervoer in de grote steden, ook zou worden aanbesteden. Wat moet er nu gebeuren als door het onttrekken van de drie grootste concessies aan de vrije markt deze markt ineens oninteressant kan worden voor bestaande en eventuele nieuwe vervoerders, zoals recent zich een nieuwe vervoerder aandienende voor de concessie Waterland. Hebben de initiatiefnemers daarover nagedacht? Wie draagt de schade van marktimperfectie of zelfs marktfalen door het eenzijdig ingrijpen en afzonderen van de interessantste marktdelen? Daarover graag een reactie van de initiatiefnemers.

Kwalijk is dat in tegenstelling tot de eerder vastgestelde consequentie dat een bedrijf dat via inbesteding rijdt

Aptroot

niet mag meedingen naar andere openbare aanbestedingen, dat nu wel mag. Er zijn uitzonderingen mogelijk, nota bene vanaf twee jaar voor afloop van de onderhandse concessie. Volgens onze informatie is dat in strijd met EU-regelgeving en eerdere afspraken. Er ontstaat rechtsongelijkheid, andere bedrijven mogen niet meedingen naar concessies in de G3 of G4, terwijl in deze steden volledig beschermde monopolisten wel mogen meedingen naar concessies elders. Hoe komen de initiatiefnemers aan dit idee? Belangrijker nog: vinden zij dit, los van de juridische gevolgen, ook niet moreel verwerpelijk? Kunnen zij de overheidsbedrijven vrijwaren van eventuele schadeclaims en boetes? Zo nee, waarom laten zij anderen deze grote risico's lopen? Is het wel verantwoord en fatsoenlijk van nota bene de wetgever zelf om de markt voor bedrijven af te schermen, terwijl andere bevoorrechte bedrijven wel in hun markt mogen gaan? Dat kan toch niet waar zijn.

De initiatiefnemers zien bij inbesteding ook een rol voor de NMa. Hoe zien zij dat? Wat kan de NMa nog beoordelen als er geen vergelijkingsmateriaal is en hoe kan de NMa serieus gaan beoordelen, wikken en wegen als er een absoluut monopolie wordt gegeven door de overheid, die in eerste instantie zelf verantwoordelijk is? Wat is het nut van een gescheiden boekhouding als het allemaal monopolisme is? Of gaan de initiatiefnemers ervan uit dat bedrijven ook nog andere taken op zich nemen, en zo ja, welke? Gaan ze taxivervoer doen, touringcarvervoer? Is een gescheiden administratie dan wel voldoende? Gebeurt het onder een holding, en zo ja, wat mogen de overheidsbedrijven dan nog wel en niet doen in de ogen van de initiatiefnemers?

De wens van de initiatiefnemers is duidelijk: ongeacht het resultaat moet inbesteding in de G4 mogelijk zijn. Marktwerking, concurrentie tussen bedrijven, het beste vervoer tegen de gunstigste prijs is niet het doel. De kosten zo laag mogelijk houden voor de belastingbetalers staat niet voorop. Het beste vervoer voor de reiziger is niet prioriteit nummer 1. Het gaat om de almachtige overheid die voor bedrijfje speelt, alles bij zich houdt en geen initiatief van anderen duldt. Dat is kennelijk de maatstaf. Wees daar dan gewoon eerlijk over. Op geen enkele manier wordt gehandeld vanuit het belang van beter openbaar vervoer voor de reiziger en het meeleven met de belastingbetaler, die flink moet subsidiëren.

In april van dit jaar verscheen weer de OV-Klantenbarometer openbaar vervoer. Per vervoerder wordt daarin de klanttevredenheid aangegeven op verzoek van het OV-Magazine. Arriva, Veolia, Connexion en de dochterbedrijven van deze private vervoerders scoren veruit het beste. Ook Qbuzz scoort goed, maar die heeft dan ook een private aandeelhouder; private partijen hebben daar 51%. De RET scoort veel lager. De drie volgens de reiziger – Kamerleden spreken vaak over "Reiziger" met een grote "R", maar bij dit wetsvoorstel hechten zij daar kennelijk niet aan – slechtst scorende bedrijven zijn HTM, NS en GVB. Juist dat zijn drie overheidsbedrijven met een monopolie. Die vorm is volgens de initiatiefnemers het beste voor de toekomst van het openbaar vervoer in de grote steden. Kunnen de initiatiefnemers aangeven hoe het kan dat juist de overheidsmonopolisten, de bedrijven die zij willen beschermen, het slechtst scoren? Zien zij niet dat ook deze cijfers, naast aanbestedingsresultaten, aangeven dat overheidsmonopolisten slecht scoren op alle fronten: qua kwaliteit, qua belang van de reiziger en qua kostenbelang van de belastingbetalers?

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

Ik beperk mij tot de stedelijke ov-bedrijven die de heer Aptroot nu basht. Valt het hem niet op dat bedrijven in de grote steden lager scoren dan bedrijven op het platteland?

De heer **Aptroot** (VVD):

Het aardige is dat ook de bedrijven zijn beoordeeld die in de stedelijke regio's rijden. Bijvoorbeeld in de Haagse regio rijden ook andere bedrijven dan de HTM. Uit het rapport van Twynstra Gudde blijkt dat die bedrijven daar 40% goedkoper zijn en uit de OV-Klantenbarometer blijkt dat hun reizigers tevredener zijn.

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

Dat is heel opmerkelijk, want volgens mij rijden er in Den Haag streekvervoerders en de stadsvervoerder HTM. Zij bieden dus verschillende vervoersdiensten aan. Onderschrijft de heer Aptroot dat er in grote steden minder hard doorgereden kan worden omdat daar simpelweg sprake is van meer obstructie, meer stoplichten et cetera en dat er ook andere verschillen zijn tussen de situatie in de grote stad en de situatie op het platteland? In wezen verklaart die factor bijvoorbeeld waarom er minder rendement kan worden gemaakt op het openbaar vervoer in een grote stad. Als de heer Aptroot dit niet onderschrijft, kan hij dan uitleggen waarom dat niet zo zou zijn?

De heer **Aptroot** (VVD):

Nee, dat is volstrekt onjuist. Rendement is het beste te halen waar de dikke vervoersstromen zijn, dus met name in de grote steden. Het bijzondere is ook dat je juist in stedelijk gebied klantvriendelijk kunt zijn, omdat je daar vijftienminutendiensten kunt bieden. In de provincie is het juist heel moeilijk om de bevolking daar een beetje van dienst te zijn met het openbaar vervoer, want daar kun je niet vaker rijden dan één keer per halfuur of per uur. Als dan iemand de bus mist, moet hij een halfuur wachten. Juist daar waar sprake is van grote stromen en waar je een flink aanbod kunt neerzetten – dus juist in de grote steden – kun je de beste prestatie leveren, maar de gemeentebedrijven maken dit daar helaas niet waar.

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

In het lijstje van de heer Aptroot stond ook NS. Ik doe er altijd met veel genoegen aan mee om NS nog beter te maken en ook de SP vindt dat daar heel wat te halen valt, maar dat is op het punt van het spoorvervoer wel het twee na beste ov-bedrijf ter wereld. Na de Zwitserse spoorwegen, waar volgens mij de Zwitserse staat ook dik in zit, is het het beste ov-bedrijf van Europa. Waarom doet NS het in de ogen van de heer Aptroot dan zo slecht ten opzichte van private bedrijven?

De heer **Aptroot** (VVD):

Het gaat niet om de vraag welke bedrijven het in mijn ogen goed doen. Ik heb gewoon gekeken naar de OV-Klantenbarometer. Het OV-Magazine vraagt duizenden reizigers wat zij vinden van de verschillende aanbieders. Het gaat om de dagelijkse gebruikers van het openbaar vervoer; voor hen doen wij dit. Ik zeg eerlijk dat ik daar niet bij hoor, maar zij zetten HTM, NS en GVB helemaal onderaan. Ik kan daar ook niets aan doen. Ik neem het de heer Jansen overigens persoonlijk niet kwalijk dat dit zo is. Die bedrijven zouden beter moeten presteren.

Aptroot

Ik had het dus over allerlei cijfers en tabellen. Ik zou willen dat de initiatiefnemers eens reageerden op deze cijfers van de OV-Klantenbarometer en met name ook in het rapport van Twynstra Gudde.

Dat ideologie boven resultaat gaat, dat ideologie ten koste gaat van reiziger en belastingbetaler, is in dit geval een politieke, linkse keuze. Dat is niet onze keuze, jammer dat er wel een meerderheid voor is. Maar dat D66, tot voor kort voorvechter van concurrentie en bestrijder van monopolies, deze draai heeft gemaakt, begrijpen wij niet. Ik zou zeggen dat D66 staat voor "Dogmatisch socialistisch 66". Dat was 46 jaar geleden al onverstandig, dat is nu volstrekt onbegrijpelijk. Ik heb een boel D66'ers gesproken uit vorige Kamerperiodes, die het onbegrijpelijk vinden dat D66 deze draai heeft gemaakt.

De heer **Van der Ham** (D66):

Voorzitter. Ik hoor de uitspraken van de heer Aptroot aan en wil daar wel iets op zeggen. Hij kan zich toch wel de motie-Roefs herinneren, ingediend net voor het zomerreces van 2007, waar ook de naam van mijzelf onder stond? Ik was toen namelijk woordvoerder voor dat onderwerp, ik val vandaag een beetje in. Hoe komt de heer Aptroot erbij dat wij ongelooflijk van mening zijn veranderd?

De heer **Aptroot** (VVD):

Ik heb het kennelijk over de periode van vóór de verlinking, die intrad met de komst van de heer Van der Ham en de heer Verhoeven. Maar dit is waar. Vóór hem was er het Kamerlid Bert Bakker. Nou, die was echt voor marktwerking, concurrentie en dergelijke. Vraag aan de heer Brinkhorst, een beetje de godfather van D66, wat hij hiervan vindt. Hij zal dit onbegrijpelijk vinden.

De heer **Van der Ham** (D66):

Volgens mij is de heer Bakker nooit woordvoerder voor Verkeer en Waterstaat geweest.

De heer **Aptroot** (VVD):

Maar wel voor Economische Zaken. Hij en ik zijn samen opgetrokken tegen monopolisten, hebben gevochten tegen de aanscherping van de Mededingingswet en hebben gevochten voor het afbreken van overheidsbedrijven.

De heer **Van der Ham** (D66):

Ja. In mijn kleine fractie ben ik nu ook een tijdje woordvoerder voor Economische Zaken, net zoals de heer Aptroot. Ook wij hebben heel goed kunnen samenwerken bij het afbreken van allerlei monopolies. Maar hier is natuurlijk wel even wat anders aan de hand: het gaat nu over de mogelijkheid van gemeenten en kiezers in die gemeenten om zelf uit te maken hoe zij omgaan met hun openbaarvervoerbeprijven. Dat is heel liberaal. Thorbecke gaf al aan dat er naast een landelijke politiek, een provinciale politiek of lokale politiek is en er dus ook op dat niveau afwegingen mogen worden gemaakt. Is het Huis van Thorbecke niet meer veilig in de handen van de heer Aptroot?

De heer **Aptroot** (VVD):

Het grappige is dat we dat debat net hebben gehad, maar toen was de heer Van der Ham even niet aanwezig in deze zaal. Met de heer Grashoff had ik het daarover; GroenLinks en D66 lijken wel heel erg op elkaar op dit moment. Maar juist bij het Huis van Thorbecke hoort dat je een kwalitatief goede overheid hebt, met drie lagen, en

dat die overheid doet wat nodig is, maar niet meer dan dat. Ook D66 heeft er bij de Mededingingswet voor gevochten dat gemeenten niet meer taken op zich zouden nemen. Ik heb daarvan voorbeelden genoemd: horeca, catering, en ook geen openbaar vervoer als dat niet nodig is en je die zaken aan de markt kunt overlaten.

De heer **Van der Ham** (D66):

Gemeenten zijn vrij om op dat niveau zelf hun keuzes te maken om aan te besteden. Dat kan dus, die ruimte biedt deze wet. Een VVD-gemeentebestuur, wellicht aangevuld met andere partijen die daarvan voorstander zijn, kan dat gewoon doen. Dat is allemaal dus vrij. Nog meer vrijheid, hoe kan de VVD daar nou tegen zijn?

De heer **Aptroot** (VVD):

Wij zijn niet voor onbeperkte vrijheid, altijd. Die geldt bijvoorbeeld niet voor een burger die een andere burger de hersens wil inslaan; dan willen we diens vrijheid ook afnemen. Wij willen ook niet de onbeperkte vrijheid voor overheden om maar bedrijfje te gaan spelen. We weten allemaal wat voor drama's daarvan komen: private bedrijven uit de markt duwen, overheidsmonopolies creëren; daar hebben we slechte ervaringen mee. D66 was daarbij altijd een goede partner van de VVD, maar het is duidelijk dat daar het laatste liberale zuchtje weg is. Ik ben daar heel treurig en verdrietig over. Maar de heer Van der Ham, de heer Verhoeven en anderen vinden dat kennelijk geweldig. Veel succes met dit verbond met de SP, de Partij van de Arbeid en GroenLinks.

Dat was het, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. U heeft nog 37 minuten over.

De heer **Aptroot** (VVD):

Dat is voor de waarschijnlijk noodzakelijke derde termijn!

□

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

Voorzitter. Als ik daarmee het probleem van de heer Aptroot kan oplossen, wil ik die 37 minuten best van hem overnemen. Dat doe ik graag!

Ik heb voor dit debat een extra feestelijke stropdas aangehouden. Er zit namelijk een heel bijzondere combinatie in vak-K. Er zitten leden in van fracties die aanbesteding van openbaar vervoer prima vinden, leden van fracties die vinden dat het openbaar vervoer publiek eigendom zou moeten zijn en leden van fracties die daar tussenin zitten. Het hele scala van meningen over de publieke dienstverlening zit hier links van mij aan tafel! Ik verklap niets als ik zeg dat de SP de natuurlijk neiging heeft om te zeggen dat het wel heel erg handig is om het openbaar vervoer als een publieke activiteit vorm te geven.

Ik geef mevrouw Wiegman en anderen wel mee dat het geen geloofsartikel zou moeten zijn. Het is geen principewestie, want wij moeten gewoon bepalen of het een dienst is waar de overheid meerwaarde biedt. En met "meerwaarde" bedoel ik dan meer kwaliteit voor de reiziger. Ik denk dat de overheid in dit geval om twee redenen die meerwaarde kan bieden.

In de eerste plaats is er sprake van een netwerkdienst dat een natuurlijk monopolie is. Als er geen natuurlijk monopolie is, krijg je de situatie die wij uit Engeland kennen. In Engeland heeft men gewerkt met concurrentie op het

Paulus Jansen

spoor en dat leidde tot een niet te overziene chaos, bijvoorbeeld vijf chipautomaten naast elkaar. Het is nog erger dan in Amsterdam waar je moet uitchecken bij de NS en inchecken bij het GVB. Dit voorbeeld laat wel zien dat al die knippen voor de reiziger uitermate lastig en frustrerend zijn en dan heb ik het nog niet eens over het personeel.

In de tweede plaats is het openbaar vervoer in het algemeen niet kostendekkend. Er moet geld bij, want de reizigeropbrengst is niet kostendekkend. Het lijkt eigenlijk wel een beetje op de situatie bij de afvalverwerking. Die analogie is relevant, omdat vroeger de vuilnisbelten en later de afvalverbrandingsinstallaties publiek werden geëxploiteerd. Het waren samenwerkingsverbanden van gemeenten, soms aangevuld met een provincie. Op een gegeven moment zijn de gemeenten hiermee gestopt, omdat ze vonden dat de markt dat net zo goed kon doen. En zie de situatie waarin wij nu verkeren! De import van afval is in twee jaar tijd van 0 naar 60.000 ton per maand toegenomen. In Nederland verbranden wij het Italiaanse afval, omdat de afvalverbranders dat een goede manier vinden om hun overcapaciteit van 20% te gelde te maken. Wat er uit hun schoorstenen komt, ademen u en ik wel lekker in! Is Nederland daar beter van geworden? Die bedrijven zijn daar beter van geworden, maar u en ik zeker niet.

Mevrouw Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie):

Dit voorbeeld en het voorbeeld van lijn 1, een voorbeeld dat de heer Jansen in een interruptie aan de orde stelde, roepen bij mij de vraag op voor welk probleem hij nu precies een oplossing zoekt. Bij zijn voorbeeld over afval lijkt het probleem namelijk louter en alleen veroorzaakt door de normen die wij hebben gesteld en de afspraken die wij hebben gemaakt in het Landelijk afvalbeheerplan. En het probleem van de heer Jansen met lijn 1 kun je volgens mij het beste oplossen door daarover afspraken te maken in een programma van eisen. Het gaat om de vraag hoeveel geld je er voor over hebt en niet om de vraag of wij aan- of in- moeten besteden. Met andere woorden: voor welk probleem zoekt de heer Jansen welke oplossing?

De heer Paulus Jansen (SP):

Wij staan vandaag voor de vraag hoe wij zo veel mogelijk kwaliteit kunnen bieden tegen een acceptabele prijs. Soms kun je dat doen door gebruik te maken van marktmechanismen, maar soms kan dat niet en moet de overheid het zelf doen. Ik probeerde zojuist duidelijk te maken dat de openbaarvervoersector bijzondere kenmerken heeft die te vergelijken zijn met de kenmerken van de afvalsector. Overigens niet alleen met de afvalsector, maar ook met de drinkwatersector. Die kenmerken maken het mijns inziens aannemelijk dat de overheid meerwaarde kan hebben. Ik neem daarbij wel aan dat mevrouw Wiegman het met mij eens is dat geprivatiseerde afvalbedrijven en openbaarvervoerbedrijven in de eerste plaats winst willen maken en pas in de tweede plaats klanten willen bedienen. Als ze zonder hun klanten te bedienen meer winst kunnen maken, dan vinden ze dat prima. Dat is namelijk hun maatschappelijke taak.

Mevrouw Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie):

Is dat nu echt de oorzaak van de problemen die de heer Jansen 's avonds heeft met zijn lijn 1? Zeker als het regent, pak ik in plaats van mijn fiets de bus bij station

Zwolle. Ik kan de heer Jansen zeggen dat ik zeer tevreden ben over de Zwolse dienstregeling, ook al is het openbaar vervoer in Zwolle aanbesteed. Men heeft prima materiaal en het programma van eisen garandeert bovendien goede toegankelijkheid. Wat is nu precies de oorzaak van het probleem van de heer Jansen?

De heer Paulus Jansen (SP):

Mijn probleem, dat wordt gedeeld door de andere reizigers in lijn 1 – ik maak een groot probleem altijd graag even klein om duidelijk te maken wat het betekent voor de reiziger – is dat als mijn trein aankomt na 21.00 uur 's avonds, er nog maar twee bussen per uur rijden. De bus die ik graag neem, is dan net twee minuten voordat ik aankwam met de trein vertrokken. Ik moet dan 28 minuten wachten. Ik kan mij nog de tijd herinneren dat er om 21.00 uur 's avonds nog zes bussen per uur reden. Ik kon toen zo in die bus stappen. Mevrouw Wiegman moet mij maar eens uitleggen wat ik als reiziger opgeschoten ben met dat geweldige, nieuwe geprivatiseerde systeem in Utrecht.

Mevrouw Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie):

Ik adviseer de heer Jansen om contact te zoeken met de wethouder en de gemeenteraad en te vragen of deze het programma van eisen nog eens tegen het licht wil houden omdat er toch echt wat moet gebeuren met die lijn 1. Hij zal tegen de gemeenteraad moeten zeggen: u moet meer geld op tafel leggen om ervoor te zorgen dat lijn 1 ook rijdt op de late uren waarop ik er gebruik van maak.

De heer Paulus Jansen (SP):

Ik kan u verzekeren dat ik dat heb gedaan. Ik ben de organisator geweest van een grote GVVU-actie in Utrecht om dit soort ellende terug te draaien. Dat is trouwens voor een stukje gelukt; een succes voor de SP. Wat is de oorzaak van dit probleem? De minister die daar helemaal links in vak-K zit, heeft gezegd, op grond van het regeerakkoord waarvan de heer Aptroot een van de geestelijke vaders is: ik ga de openbaarvervoerbedrijven in die grote steden, die vervelende publieke bedrijven, een extra poot uitdraaien. Utrecht moet daarvoor 6 mln. inleveren. Dat leidt niet tot efficiënter werken maar tot een veel beroerdere kwaliteit van dienstverlening. Mijn stelling is dat het in het openbaar primair moet gaan om een goede dienstverlening tegen een acceptabele prijs, niet om het persen van zoveel mogelijk geld uit de reiziger. Er komen anders steeds minder reizigers, steeds meer files en steeds meer luchtverontreiniging in de wijken. Dat wil mevrouw Wiegman toch ook niet?

Ik heb al gezegd dat er in vak-K een heel scala aan smaken zit wat betreft de organisatie van het openbaar vervoer. De SP heeft daarin een bepaalde positie. Mijn persoonlijke insteek hierin is niet dogmatisch: ik ben altijd te overtuigen van andere oplossingen die beter werken. Ik zie die in dit geval echter niet.

De leden hebben naar mijn mening ook een heel liberaal voorstel gedaan. Zij zeggen dat het beste lokaal kan worden beoordeeld hoe het openbaar vervoer georganiseerd moet worden. Dat gebeurt ook met de reinigingsdienst. Ik heb dat als voorbeeld gegeven. Het afval in de stad wordt opgehaald door een gemeentelijke dienst – daarvoor heeft Utrecht gekozen of een private onderneming, waarvoor ongetwijfeld in Wassenaar voor gekozen is. Dat weet de heer Aptroot beter dan ik. Dat mag ook.

Paulus Jansen

De ene gemeente vindt het belangrijk dat iedere week zowel de grijze als de bruine container wordt opgehaald en de andere gemeente vindt dat niet. Dat is typisch iets om aan de lokale democratie over te laten. Gemeenten mogen daar zelf voor kiezen. Dat is het subsidiariteitsprincipe, een discussiepunt dat ook in Europees verband regelmatig aan de orde is waarin de VVD zich altijd heftig weert: wij proberen zaken zo dicht mogelijk bij huis te organiseren. Maak het niet moeilijker dan het al is. Het is al zo ingewikkeld in de wereld. Zaken die betrekking hebben op een tamelijk overzichtelijke zaak, namelijk hoe mensen van a naar b komen in een stad, moeten naar de mening van de SP worden overgelaten aan de regio.

Vindt de SP dat dat altijd publiek moet zijn? Nee. In mijn laatste gemeenteraadsvergadering in Utrecht – ik was tot januari 2007 fractievoorzitter van de SP in de raad van Utrecht – heeft de gemeenteraad in meerderheid, inclusief leden van de fracties van de partijen die hier links van mij zitten, besloten om het GVVU te privatiseren. De SP was daarop hartstikke tegen. Daarin heeft de SP ook volledig gelijk gekregen. Dat was echter een democratisch besluit van de gemeenteraad van Utrecht. Klaarblijkelijk vond een meerderheid van de raadsleden van Utrecht het op dat moment verstandiger om dat bedrijf af te stoten. Ter verdediging van de fracties die dat besluit gesteund hebben, zeg ik het volgende. Het was wel met het mes op de keel. Men voelde zich door de landelijke overheid voor het blok gezet. De meeste leden van die fractie hadden er eigenlijk ook geen zin in, maar het moest van Den Haag en om die reden hebben zij het gedaan.

Dat geeft dus aan als je het aan gemeenten overlaat, dat er altijd gemeenten zullen zijn die ervoor kiezen om het uit te besteden maar dat er ook gemeenten zijn die het zelf willen doen. In dat verband deel ik wel de kritische houding van mevrouw Wiegman van de fractie van de ChristenUnie tegenover de knip die nu is gemaakt tussen de vier grote steden en de rest van Nederland. Het subsidiariteitsbeginsel, of dat nu in Utrecht is, in Eindhoven – een gemeente die nauwelijks kleiner is – of in Groningen of zelfs in het landelijk gebied, ik gun ook die gemeenteraden graag hun zeggenschap over hun eigen dienstverlening.

Dus de vraag aan de indieners is: vanwaar deze keuze? Is dat een staaltje politieke realiteitszin? Dat zou zo maar kunnen. Mij lijkt in ieder geval dat er fundamenteel wel vraagtekens bij te zetten zijn, al vind ik de oplossing van de fractie van de ChristenUnie ook niet erg logisch om dan een andere knip aan te brengen, namelijk tussen openbaar vervoer dat over rails gaat en de rest. Wij hebben net een debat gehad over het onderzoek van de Tijdelijke Kamercommissie onderhoud en innovatie spoor, die heeft geconstateerd dat ook de knip tussen NS en ProRail en binnen ProRail tussen de mensen die het bedenken en de mensen die het moeten uitvoeren – dat is ook uitbesteed – voor allerlei uitvoeringsproblemen zorgt en daarmee ook de kwaliteit van de dienstverlening onder druk zet.

Mevrouw Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie):

Over die knip zou van alles kunnen worden gezegd maar ik ben wel heel benieuwd hoe de heer Jansen aankijkt tegen het principe van een betrouwbare overheid en wat dit uiteindelijk ook betekent voor al die plekken in het land waar ook keuzes zijn gemaakt en waar aanbestedingen hebben plaatsgevonden. Zeker als de SP veel verwacht

van de overheid mag je toch ook veel verwachten van de betrouwbaarheid daarvan?

De heer Paulus Jansen (SP):

Ja, de SP is een heel groot voorstander van een betrouwbare overheid. Ook het personeel van publieke bedrijven stelt daar enorm veel prijs op. Ik zou wel eens een enquête willen houden onder de medewerkers van het GVVU die geprivatiseerd zijn en die nu werkzaam zijn bij Connexion, dat dit bedrijf heeft overgenomen. Ik denk dat zij morgen allemaal terug zouden willen naar de gemeente Utrecht, al is het maar omdat zij ook prijs stellen op continuïteit. Ik wijs mevrouw Wiegman ook op de meerwaarde van loyaliteit. Dat is een immaterieel activa waaraan moeilijk een prijskaartje te hangen valt, maar op het moment dat er stront aan de knikker is, bijvoorbeeld doordat ergens iets vastloopt, is loyaal personeel goud waard. Ik vrees dat juist die loyaliteit met alle aanbestedingen aan erosie onderhevig is.

Mevrouw Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie):

Als het gaat om dit soort zaken grijp ik weer terug op de kwaliteit van de dienstverlening, zowel tegenover de reiziger als tegenover het personeel. Dat is toch echt iets wat in concessies kan worden afgesproken. Dan nog is het de vraag wat dit nu precies betekent voor de betrouwbaarheid van de overheid. Het is dus niet een kwestie van even een enquête houden om duidelijkheid te krijgen. In het licht van de stappen die zijn gezet in het land gaat het om een nieuwe werkelijkheid die er dan nu zit aan te komen.

De heer Paulus Jansen (SP):

Mevrouw Wiegman zegt het niet hardop maar zij suggereert nu dat je aan een eenmaal genomen besluit moet vasthouden vanwege bestuurlijke continuïteit. Dat is dan een betrouwbare overheid. Als zij dat principe absoluut acht, lijkt het mij dat wij geen verkiezingen meer hoeven te houden, want dan kunnen wij één keer een regering kiezen en dat is het dan. Wij houden in Nederland verkiezingen omdat mensen iets anders willen, of hetzelfde willen, maar expliciet kunnen aangeven dat zij een oordeel geven over het totaalproduct van wat er is geleverd door de overheid. Verkiezingen moeten wel degelijk leiden tot aanpassingen als de bevolking aangeeft die te willen. Ik constateer op het gebied van de publieke dienstverlening dat er de afgelopen jaren bijzonder vaak, door de Tweede Kamer maar ook door lokale overheden, is geprivatiseerd tegen de wens van de bevolking in. Essent en Nuon zijn verkocht terwijl driekwart van de klanten van Essent en Nuon zei: dat moet je niet doen. Het is toch gebeurd. Wij zien op dit moment dat er ook geen cent meer wordt geïnvesteerd door Essent en Nuon in duurzame energie. Ja, dat is de consequentie daarvan.

Mevrouw Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie):

De betrouwbaarheid van de overheid en de manier waarop je dat principe toepast, is niet absoluut. Als je echter op het punt staat om zaken te veranderen, moet je daarvoor wel heel goede en steekhoudende argumenten hebben. Daar heb ik nog wel twijfels over. De heer Jansen heeft met zijn betoog die twijfels bij mij nog niet weggenomen. Ik denk bij de argumenten van de heer Jansen voortdurend: voor welk probleem zoekt hij welke oplos-

Paulus Jansen

sing? Zitten de problemen specifiek in de aanbesteding of zitten die veel meer in andere zaken, die door elkaar zijn gaan lopen, zoals bezuinigingen, ontevredenheid en noem maar op?

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

Het zou kunnen dat mevrouw Wiegman met name denkt aan het bestek, waarin je de zaken keurig kunt omschrijven. In een interruptie heb ik al aangegeven dat ik een hele tijd in de bouw heb gewerkt, dus ik weet wat bestekken zijn. Het probleem van bestekken is juist dat je daarin over het algemeen niet alles kunt dichtregelen. Verstandige opdrachtgevers, zeker opdrachtgevers die bij herhaling werk uitbesteden, zoals ProRail, zouden er goed aan doen om meer met vaste aannemers te werken, zodat er meer continuïteit komt en ze op basis van vertrouwen – je hebt, zeg maar, altijd een bestek in combinatie met vertrouwen – zaken voor elkaar krijgen.

Wat geldt voor een min of meer vaste relatie met een aannemer aan wie werk is aanbesteed, geldt in het kwadraat voor een publiek bedrijf. Als je eigenaar bent van een dienstverlenend bedrijf, heb je daarmee, bovenop de prestatieafspraken die je sowieso hebt gemaakt, een extra mogelijkheid om te sturen op kwaliteit. Soms verandert er iets. Hoe vaak komt het niet voor dat er bijvoorbeeld voor een voetbalwedstrijd iets extra's moet gebeuren. Als dat niet in het bestek staat, zal het private ov-bedrijf zeggen dat het daar geen zin in heeft omdat het de bussen heel wil houden, of het vraagt de hoofdprijs. Mevrouw Wiegman zal toch ook moeten erkennen dat publieke eigendom wel degelijk een meerwaarde kan – let wel: kán, het moet niet – hebben voor de dienstverlening.

De **voorzitter**:

Mijnheer Jansen, u hebt nog twaalf minuten. Daarna komen er nog drie sprekers. We moeten ook een beetje richting de lunch gaan. Aan u de schone taak om daarmee te rekenen.

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

Voorzitter, ik ben nu echt lekker op dreef.

Ik kom nu op de context van dit voorstel. Nederland is onderdeel van Europa. Vaak wordt hier geschermd met uitspraken als "Europa vindt dit niet goed" en "dat mag niet van Europa", maar in dit geval heeft Europa gezegd: u mag het wél zelf bekijken. In 2002 zat de Eurocommissaris op de neoliberale toer en het Europees Parlement heeft dat gecorrigeerd. Het heeft zich hierover in een resolutie van de Nederlandse Europarlementariër Erik Meijer als volgt uitgelaten: wij vinden dat het stads- en streekvervoer aanbested of inbesteed mag worden, dus als regio's of andere lokale overheden dat zelf willen doen, dan vinden we dat prima. Het grappige is dat Europa in dit geval Nederland de kans geeft om iets te regelen zoals Nederland dat zelf zou willen, maar geeft de Nederlandse regering de gemeenten op dit moment niet de kans om het zo te doen. Dat wordt met dit wetsvoorstel gecorrigeerd. Dat is echt een verbetering.

Ik kom nu op het argument van tegenstanders van het wetsvoorstel en voorstanders van aanbesteding dat aanbesteding zou leiden tot meer efficiëntie. Deze minister heeft, evenals naar ik meen ook haar voorganger, de evaluatie van de Wet personenvervoer uit 2004 opgevoerd, waarin stond dat het openbaar vervoer in met name de grote steden veel goedkoper en efficiënter zou kunnen. Dat is vervolgens uitgezocht en het blijkt dat die publieke

ov-bedrijven al meer hebben bespaard dan in die evaluatie voor mogelijk werd gehouden. De feitelijke prestaties van die publieke bedrijven zijn dus beter dan de accountants van de minister destijds berekend hadden. Dat geeft aan dat die redenering over de efficiëntie rammelt. Overigens betwijfel ik of die besparing volledig op het conto van efficiëntie gezet kan worden. Ik observeer namelijk ook dat de kwaliteit van de dienstverlening wel degelijk onder de privatisering geleden heeft. In die steden, maar net zo goed in alle overige gebieden met geprivatiseerd openbaar vervoer, is gigantisch het mes gezet in met name de zwakke lijnen, de servicelijnen, waarin niet zo veel reizigers zitten maar die wel een sociale functie hebben. Kortom, laten we ons niet voor de gek houden: het is niet allemaal efficiëntie, het is voor een flink deel zelfs een bezuiniging.

Ik wil nog iets opmerken over het perverse effect van het zien van openbaar vervoer als iets waarmee je winst moet maken. Het openbaar vervoer kan veel positieve invloeden hebben op andere terreinen. Denk aan de gezondheid van mensen, met name in stedelijk gebied, of aan ruimtelijk beleid: je kunt zuiniger met je ruimte omgaan. Al die positieve maatschappelijke effecten worden niet bijgeschreven aan de creditzijde van de balans van de openbaarvervoerbedrijven, maar ze komen natuurlijk wel ergens terug in de maatschappij. Wij hebben vaak de neiging, ook in de Tweede Kamer, om ons met de zakjapanner te focussen op de directe kosten en baten, terwijl het veel belangrijker is om te kijken naar het totale maatschappelijke effect. Denken de indieners dat de transparantie van deze maatschappelijke effecten, waarmee vaak wordt geschermd in de Kamer, niet beter kan, ook om de discussie ietwat objectiever te maken, al zal dat altijd lastig blijven voor ons?

Ik kom tot een conclusie. De SP-fractie vindt het initiatiefwetsvoorstel een goed begin. Wij zijn ervan overtuigd dat publieke openbaarvervoerbedrijven een meerwaarde kunnen hebben. Wij vinden het ook goed dat de lokale overheden en de gemeenteraden in de vier grote steden zelf mogen uitmaken hoe ze het gaan aanpakken. Wij denken overigens dat de publieke bedrijven beter kunnen; wij zijn daar kritisch op. In de drinkwatersector heeft benchmarking heel positief uitgedrukt. Ik kan immers constateren dat wij het beste drinkwater tegen de laagste prijs in Europa hebben. Het kan dus wel. Je moet er alleen wel bovenop zitten. Ik denk dat de gemeenteraden wat dat betreft te lang hebben zitten pitten. In een aantal gevallen zou de kwaliteit beter kunnen.

Ik sluit af met een kritische opmerking. Wij vinden het inconsequent dat het voorstel beperkt is tot de vier grote steden. Wij denken ten principale dat de argumenten die voor de G4 zijn aangevoerd, ook gebruikt kunnen worden voor andere steden.

Voorzitter: Arib



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

Voorzitter. Allereerst dank aan de initiatiefnemers voor dit wetsvoorstel. Vandaag spreken wij over een initiatiefwetsvoorstel dat ervoor zorgt dat de vier grote gemeenten in ons land weer de baas worden over hun eigen ov, en wel door Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht de mogelijkheid te geven om zelf te beslissen of ze hun ov willen aanbesteden of inbesteden. Dit is ongetwijfeld

De Jong

tot groot ongenoegen van enkele bureaucraten in Brussel, die het liefst zouden willen dat het hele ov in het land wordt aanbesteed. De PVV steekt een stokje voor deze Europese bemoeienis.

De heer **Van der Ham** (D66):

Ik hoor de heer De Jong een opmerking maken over Europa: het is allemaal niks, het is bagger. En: er mag nooit wat van Brussel. Daarvan is helemaal geen sprake. Ik luis-terde met veel verbazing naar de woorden van de heer Jansen, die ondanks zijn kritische houding tegenover Europa constateerde dat hij op dit terrein juist de ruimte kreeg. Er is dus helemaal geen sprake van dat het niet zou mogen. Volgens mij moet de PVV niet deze riedel laten horen. Dat moet ze misschien maar op andere momenten doen.

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

Volgens mij ga ik er helemaal zelf over wat ik wel of niet naar voren breng in de Kamer. Het kan de heer Van der Ham toch niet zijn ontgaan dat in discussies over het hoofdrailnet en over het openbaar vervoer in zijn algemeenheid, Europa een groot voorstander is van aanbesteden? Dat is gewoon zo. Of iets wel of niet mag van Europa zal mij een worst wezen. Mij gaat het erom dat Europa het liefst zou willen dat er wordt aanbesteed. Dit wetsvoorstel zorgt ervoor dat dit niet meer verplicht is.

De heer **Van der Ham** (D66):

Ik blijf erbij dat u een heel grote broek aantrekt door te zeggen dat het niet mag van Brussel, terwijl deze indieners bewijzen dat het wel mag en dat wij er zelf over gaan. Natuurlijk zijn er in Brussel mensen die er opvattingen over hebben. Die hebt u ook. Daar zitten politici die opvattingen mogen hebben. Maar er wordt expliciet ruimte gelaten aan lidstaten om dat gewoon te regelen. Dat wordt met dit wetsvoorstel gedaan. De politiek neemt zijn eigen verantwoordelijkheid en dat mag gewoon. Aan eurobashing mag u op elk moment van de dag doen, maar hierbij is dat even niet aan de orde.

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

Daar ga ik zelf over. Ik krijg helemaal de rillingen als wordt gezegd dat het mag van Europa of van Brussel. Het interesseert mij niet wat ik wel en niet mag van Brussel. Het gaat erom dat wij er zelf over zouden moeten gaan. Dit wetsvoorstel zorgt er in ieder geval voor dat wij gemeenten niet meer hoeven te vertellen dat zij moeten aanbesteden.

De heer **Van der Ham** (D66):

Natuurlijk gaat u over uw eigen woorden, maar u moet wel ...

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

Ik moet helemaal niets.

De heer **Van der Ham** (D66):

U mag en moet alles zeggen wat u zelf wilt.

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

Exact.

De heer **Van der Ham** (D66):

Dat is uw goed recht. Maar u moet wel de waarheid spreken. U mag de waarheid spreken. Ik nodig u uit om de

waarheid te spreken. Nu ligt er een wetsvoorstel voor dat gaat over een interne discussie in Nederland over aanbesteden. Deze indieners zeggen, geschraagd door een meerderheid in de Kamer, dat de gemeenten daar zelf over mogen gaan in Nederland. Europa laat ons daarvoor alle ruimte. Het gaat helemaal niet om moeten of mogen. U probeert een punt te maken dat u in dit verband niet kunt maken. Houd daarmee op en focus u op zaken waar- op Europa ten onrechte betuttelt.

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

De waarheid is dat allerlei politieke partijen, waarvan D66 er een is, rekening houden met wat Europa wel of niet wil. De waarheid is ook dat Europa constant betuttelt. De waarheid is ook dat de PVV daaraan tegenwicht geeft. Er zijn partijen die zeggen dat het mag van Europa. De heer Van der Ham zei dat zojuist ook. De Europese Unie geeft de mogelijkheid om dit te doen. Daar krijg ik de rillingen van. ik ben er heel blij mee dat wij straks niet meer verplicht zijn om aan gemeenten te vertellen dat zij moeten aanbesteden.

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

Ik hoop dat ik in mijn bijdrage duidelijk heb gemaakt dat de SP ook niet van betutteling vanuit Europa houdt op dit vlak. Die betutteling is er ook niet meer. De Europese Commissie had in 2002 het plan om het allemaal te liberaliseren. Dat vond SP-Europarlementariër Erik Meijer niet zo'n goed idee. Hij heeft het voor elkaar gekregen dat het Europarlement een resolutie heeft aangenomen. Daardoor staat nu letterlijk in de PSO-verordening, de verordening die gaat over het openbaar vervoer, in artikel 5 lid 2: "onder voorbehoud van nationale wettelijke bepalingen kan een lokale overheid ervoor opteren zelf ov-diensten aan te bieden op haar grondgebied of zonder openbare aanbestedingsprocedure te gunnen aan een interne exploitant". Als Nederland er dus voor kiest om het aan lokale overheden over te laten, dan mag dat. Als ik de heer De Jong was, zou ik mijn zegeningen tellen en proberen om het in Nederland in ieder geval goed te regelen.

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

Zeker, we willen het in Nederland heel graag heel goed regelen. Verschillende fracties in deze Kamer houden echter rekening met wat Europa wel of niet aan ruimte geeft. Ik ben er heel blij mee dat wij over ons eigen openbaar vervoer gaan. Dat moet zo blijven. De heer Jansen van de SP-fractie weet, ook omdat de heer Bashir zich er vaak heel druk over maakt, dat bijvoorbeeld de splitsing van NS en ProRail en andere zaken zijn ingegeven door Europese regels. Sommige zaken laat Europa wel of niet toe. Het gaat mij er juist om dat er fracties zijn die daarmee rekening houden.

De heer **Van der Ham** (D66):

De heer De Jong is wel een beetje hypocriet. Bij het akkoord dat gesloten is tussen CDA, VVD en PVV is de PVV akkoord gegaan met het nationaal doordrukken van privatiseren. De PVV heeft het in de gemeenteraad van Den Haag aan de stok gekregen met mensen die daar werken. Daar hebben de heer De Jong en zijn lokale partijgenoten in Den Haag heel veel kritiek op gekregen, omdat ze op dat punt keihard gedraaid waren. De heer De Jong trekt nu een enorm grote broek aan en trekt een wolk van eurosceptis op, terwijl dat nu helemaal niet aan de orde is. Europa bemoeit zich hier immers helemaal niet mee. De

De Jong

heer De Jong heeft de heer Jansen nota bene op euro-sceptische houding verslagen. De heer Jansen heeft dat zelfs aangetoond. De heer De Jong is nu achter een heel groot rookgordijn van eurosceptis zijn eigen draai en hypocrisie aan het verbergen. Zo zit het.

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

Ik heb zojuist niet liggen slapen in mijn zetel. Ik heb goed geluisterd naar wat de voorgaande fracties allemaal hebben verteld. Wat Europa wel of niet goed vindt, kwam herhaaldelijk naar voren. Er wordt wel degelijk rekening gehouden met welke mening er in Europa heerst. Of iets nu wel of niet mag van Europa; het gaat mij erom dat nationale fracties ermee moeten ophouden om constant maar slaafs achter Europa aan te hobbelen en om rekening te houden met wat ze daar vinden. Wij kiezen ervoor om er zelf over te gaan. Dat is het verhaal. Nu vervolg ik graag mijn betoog.

De **voorzitter**:

Dit is echt uw laatste opmerking, mijnheer Van der Ham.

De heer **Van der Ham** (D66):

Absoluut, voorzitter. Wat de heer De Jong hier doet, is heel helder. Dat ziet hij zelf ook. Hij draait, hij is niet eerlijk en vervolgens gooit hij een rookbommetje van eurosceptis over iets wat hier helemaal niet aan de orde is. Het is volstrekt helder. Ik denk dat het hier in de Kamer helder is en ook daarbuiten. Ik heb daar niks meer aan toe te voegen.

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

Dat komt hartstikke mooi uit, want ik was net bezig met het vervolgen van mijn betoog. Met deze brij aan opmerkingen kan ik helemaal niets. Ik ga gewoon verder.

Voorzitter. Over aanbestedingen is de afgelopen tijd veel te doen geweest. De verplichte aanbesteding was een zeer bittere pil voor de PVV. Daar lopen wij dus ook niet voor weg. Tijdens de gedoogconstructie, die er inmiddels niet meer is, hebben wij compromissen moeten sluiten, maar daarbij hebben wij ons altijd ingezet voor de medewerkers en de buschauffeurs door de minister te wijzen op haar verantwoordelijkheid om de medewerkers van HTM, GVB en RET middels de Wet personenvervoer 2000 te beschermen bij eventuele aanbestedingen.

Wij hebben ons daarbij ook altijd ingezet voor de kwaliteit en veiligheid van het ov, onder andere door te pleiten voor een landelijk op te leggen ov-reisverbod voor tuig dat medewerkers en reizigers bedreigt in bus, trein, tram en metro. Wij hebben hier een amendement over ingediend, dat door de Kamer is aangenomen. Het is dan ook goed dat de minister onlangs heeft laten weten dat tuig in het ov door het aangenomen amendement een reisverbod voor het gehele openbaar vervoer in het hele land kan worden opgelegd.

De beslissing van dit kabinet om het ov in de drie grote steden verplicht aan te besteden wordt teruggedraaid. Direct na de beëindiging van de gedoogconstructie stemde de PVV-fractie in de Eerste Kamer al tegen de aanbesteding en heeft mijn gewaardeerde collega Richard de Mos in de Haagse gemeenteraad via een motie verzet tegen de aanbesteding gepleegd.

Nu zal de PVV-fractie haar steun uitspreken voor dit initiatief en met haar beslissende stem de verplichting tot aanbesteding tegenhouden. Ik heb nog wel een vraag. Er is voor gekozen om dit specifiek alleen te doen voor de

grote steden. Daar zijn wat vragen over gesteld. Ik ben heel erg benieuwd wat de initiatiefnemers daarvan vinden. Ik stel de vraag opdat de PVV een afweging kan maken. Wat is precies de reden om het alleen bij deze drie grote steden te houden? Waarom gaat het niet ook landelijk gelden? Heeft het bijvoorbeeld financiële consequenties? Ik wil daar graag dinsdag een uitgebreid antwoord op krijgen. Wij ondersteunen dit initiatiefwetsvoorstel. Daarmee komt er een einde aan de verplichting van aanbesteding in de drie grote steden.

□

De heer **Van der Ham** (D66):

Voorzitter. Het is altijd goed om collega's in vak-K te zien, met daarachter hun medewerkers van wie ik er een aantal herken. Mevrouw Van Gent zit er natuurlijk ook weer, naast andere zeer gewaardeerde collega's. Ook de minister met wie ik heel lang geleden heb gediscussieerd over verkeer en waterstaat, toen nog in haar kwaliteit van staatssecretaris, is aanwezig. Dat is al lang geleden. Het is een soort reünie. Zo aan het einde van mijn aanwezigheid in de Tweede Kamer, althans voorlopig, vind ik het heel fijn om weer eens het woord te kunnen voeren over verkeer en waterstaat.

Ik mag spreken over het aanbesteden van het ov in de vier grote steden. Dat voelt ook een beetje als terug in de tijd gaan. Precies vijf jaar geleden zette ik mijn naam onder de motie-Roefs cum suis – dat waren Ouwehand, Duyvendak en ik – waarin de regering werd verzocht de aanbesteding van het ov in de vier grote steden niet te verplichten als dat volgens de Europese regels mogelijk zou zijn. Deze motie werd op de laatste dag voor het zomerreces van 2007 aangenomen. Dat weet ik nog goed. Sindsdien heeft deze motie woelige tijden doorgemaakt. Een wetswijziging die de motie-Roefs moest verankeren in de wet is nooit behandeld vanwege de val van het vorige kabinet. Het huidige, inmiddels ook weer demissionaire, kabinet zette dit wetsvoorstel en de aangenomen motie bij het oud vuil. Dit met medewerking van de PVV – dat zeg ik er maar even bij – maar dat is een beetje uit het geheugen van de heer De Jong verdwenen, geloof ik.

Ik ben blij dat ik nog mag meemaken dat de wettelijke verankering van de motie in de Kamer wordt behandeld. Laat ik vooropstellen dat D66 in principe voor aanbesteding is, maar niet als we dat vanuit Den Haag als verplichting opleggen aan deze steden. Het is zo iets belangrijks, echt een identiteit van die steden. Het is veel minder verknoot met allerlei andere vormen van openbaar vervoer. Het is echt iets wat binnen de steden geldt. We vinden dit onderdeel van de lokale autonomie. Dat is dus onderdeel van onze visie op wat Thorbecke ooit voorstond met zijn huis van Thorbecke. Het moet lokaal waar het lokaal kan en niet alles moet centralistisch, bijna stalinistisch, door de VVD geleid worden vanuit Den Haag. Vroeger stond het ministerie van Onderwijs in Zoetermeer. Het was berucht om zijn betutteling en de stroom van blauwdrukken die vanuit Zoetermeer over het onderwijsveld werd uitgestort. De partij die nu voorstander is van centralistische aansturing vanuit Den Haag levert de volgende burgemeester van Zoetermeer. Dat kan geen toeval zijn! D66 vindt het beter voor de reiziger als die zelf kan beslissen over de inrichting van het ov. Dat is beter dan een blauwdruk vanuit het ministerie.

Van der Ham

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

Ze zeggen altijd dat elk volk de regering krijgt die het verdient. Ik gun de bevolking van Zoetermeer in dit geval toch een andere burgemeester. Ik denk dat de heer Aptroot best een keer van mening kan veranderen. Ik gun hem voortschrijdend inzicht.

Ik denk dat de heer Van der Ham en ik het heel erg eens zijn over de lokale autonomie op dit terrein. Hoe kijkt hij aan tegen het onderscheid dat de initiatiefnemers maken tussen de G4 en de rest? De argumenten die de heer Van der Ham aanvoert, gelden een-op-een ook voor gemeenten die minder groot of zelfs veel kleiner zijn.

De heer **Van der Ham** (D66):

Ja, dat is waar. Toch is het openbaar vervoer dan vaker verknoopt met regionale en bovenregionale stromen. Dat maakt het wat complexer. Het is dan wat minder af te bakenen in de stad zelf. Het is bij de vier grote steden makkelijker af te bakenen. De vraag van de heer Jansen is wel relevant. Ik ben ook benieuwd naar de antwoorden van de indieners op de vraag welke consequentie dit heeft voor bijvoorbeeld plekken waar het al aanbesteed is. Kan dat consequenties hebben? In veel delen van het land is het al aanbesteed. Ik zeg erbij – wellicht is de heer Jansen daar niet blij mee – dat dit soms tot grote tevredenheid is gebeurd. In Limburg is het soms erg goed gegaan en zijn de reizigers ontzettend blij. Ik kan mij heel goed voorstellen dat lokale D66'ers soms toch zullen besluiten om openbaar aan te besteden, hoewel het niet van Den Haag hoeft. Dat moet lokaal besloten worden. Ik vind de vraag naar de verdere consequenties heel relevant. Ik heb al aangegeven dat het soms moeilijk is om er een hekje omheen te zetten. Ik ben benieuwd wat de indieners hierover te melden hebben.

De heer **Aptroot** (VVD):

De heer Van der Ham zegt dat je het openbaar vervoer in de grote steden zo zou kunnen inbesteden, maar dat het in de regio's niet kan omdat het daar veel te veel verknoopt is met regionaal vervoer. Dit wetsvoorstel gaat in feite over inbesteden in de stadsregio's. Blijkbaar had de heer Van der Ham dat even gemist. Betekent dit dat hij het wetsvoorstel niet kan steunen?

De heer **Van der Ham** (D66):

Ik ga u niet verrassen door opeens namens D66 uit te spreken dat wij het wetsvoorstel niet steunen. Daarmee zou ik de heer Verhoeven, die in vak-K zit, ook ernstig in verlegenheid brengen. Dat ga ik dus niet doen.

De heer **Aptroot** (VVD):

U mag dat rustig doen, hoor. Daar heb ik geen problemen mee.

De heer **Van der Ham** (D66):

Ik begrijp dat u daarin zeer flexibel bent, maar we gaan het niet doen. Zoals ik heb gezegd, is het in de grote steden iets makkelijker dan in andere delen van het land, waar het openbaar vervoer wel is aanbesteed. De problemen van verknoping zullen zich in de stadsregio's wat minder voordoen. Daardoor zal ook minder snel het probleem optreden dat de ene autonomie conflicteert met de andere. Als de ene gemeente het een besluit en de andere gemeente iets anders, heb je een probleem. Dat is iets minder aan de hand bij de vier grote steden.

De heer **Aptroot** (VVD):

Ik versta u goed. Het probleem met de verknoping is daar iets minder aan de hand, maar het is er dus wel.

De heer **Van der Ham** (D66):

Het is er altijd. Mensen gaan met de trein, ze willen dat bussen aangesloten zijn enzovoorts. Er is altijd sprake van verknoping, maar in mindere mate in de vier grote steden waarover we het nu hebben. Daarom zeg ik de heer Aptroot: laat die steden dat nou doen. Als er maar enige ruimte is voor vrijheid, om zelf keuzes te maken, dan moeten wij als liberalen schouder aan schouder staan om dat te bevechten en mogelijk te maken.

Voorzitter. Wij willen dus dat steden de keuze krijgen of zij aanbesteden, wanneer zij aanbesteden en wat zij aanbesteden. Dit wetsvoorstel geeft de mogelijkheid om bijvoorbeeld alleen het busvervoer aan te besteden of om nog even te wachten met de aanbesteding van het busvervoer, zodat bus, tram en metro tegelijk kunnen worden aanbesteed. Dat laatste is een wens van de Stadsregio Amsterdam.

Het moge duidelijk zijn. Er zijn ook schriftelijk al heel veel argumenten uitgewisseld. Ook nu hebben andere leden veel argumenten aangedragen. Ik ga die hier niet herhalen. Ik sluit af met een dankzegging aan de indieners van dit wetsvoorstel. Er is veel werk aan besteed. Het is heel mooi dat we dit voor de verkiezingen af kunnen ronden. Ik hoop dat de motie-Roefs, Ouwehand, Duivendak én Van der Ham bij haar vijfjarig jubileum eindelijk in de wet mag worden vastgelegd.

□

De heer **Haverkamp** (CDA):

Voorzitter. Het zijn politiek interessante tijden. Na het weglopen van de PVV uit het Catshuis hebben we allemaal kunnen zien hoe het kabinet-Rutte is gevallen en hoe vervolgens de fracties van GroenLinks en D66 de verantwoordelijkheid voelden om mee te werken aan een solide begroting voor 2013, dit in tegenstelling tot de collega's van de PvdA. Ondanks het dringende appel van de collega's van GroenLinks bleef deze partij aan de kant staan. In de debatten die in dit huis volgden, leek de polarisatie tussen PvdA, GroenLinks en D66 toe te nemen. Daarom een zeer groot compliment aan collega Monasch dat hij het voor elkaar heeft gekregen om de steun te verwerven van eerdergenoemde collega's voor een wetsvoorstel waarmee met terugwerkende kracht het gelijk van mijn oud-collega Stroeken is bewezen. Het is ook interessant om te zien dat er nu een gedoogconstructie van de PVV is, terwijl in vak-K vertegenwoordigers zitten van de PvdA, de SP, GroenLinks en D66. Eerder hebben wij van collega Wilders gehoord dat dit zijn grootste nachtmerrie was. Ik zie nu dat een wetsvoorstel, ingediend door deze leden in vak-K, dankzij de steun van de PVV kan worden aangenomen. Een zeer groot compliment aan de heer Monasch. Hij heeft toch veel talent op dat terrein.

Het CDA heeft destijds tegen het wetsvoorstel gestemd dat het voor overheden verplicht maakte om het openbaar vervoer aan te besteden. Niet alleen vandaag zijn het interessante tijden. Politicologen likken hun vingers af bij de hele wetsgeschiedenis van de Wp 2000. Het paarse kabinet, bestaande uit VVD, PvdA en D66, heeft er in 2000 voor gekozen om bij de marktwerking in het openbaar vervoer in Nederland verder te gaan dan wat de Europese richtlijn voorschreef. Wij hebben dat in een aantal

Haverkamp

interruptiedebatjes mogen zien. Het is terecht dat collega Van der Ham de vinger op de zere plek legde. Niet Brussel heeft het voorgeschreven, maar in 2000 hebben wij er in Nederland zelf voor gekozen om verder te gaan dan wat Europa deed, met steun van de VVD, PvdA en D66.

Toen speelden er ook allerlei procedurele trucjes die op de rand, en in de ogen van mijn fractie destijds over de rand van het Reglement van Orde, gingen. De toenmalige paarse partijen hebben het daardoor voor elkaar gekregen om het wetsvoorstel door het parlement te rommelen. Helaas moet ik twaalf jaar later constateren dat wij de belofte toentertijd van de voorzitter dat er een bepaalde zorgvuldigheid rond wetgeving zou plaatsvinden, specifiek bij deze wetgeving niet hebben kunnen betrachten doordat wij op het allerlaatste moment een nota van wijziging ontvingen.

Mijn fractie heeft destijds tegen dat wetsvoorstel gestemd. Mijn oud-collega Stroeken zei dat de PvdA de mond vol heeft over het openbaar vervoer maar daarmee de ov-bedrijven bedoelt. Het CDA heeft de reiziger voor ogen, de reiziger met de grote R. Het is vandaag al een aantal keer gewisseld: dit wetsvoorstel gaat niet over de vraag of gemeentes zelf mogen kiezen of niet, want het is een zeer selectief aantal gemeentes dat zou mogen kiezen voor investering. Wat ons betreft is het heel helder: een gemeente mag altijd kiezen wat voor openbaar vervoer zij wil voor de inwoners van haar stad, gemeente of regio. Een gemeente schrijft dat namelijk op in een bestek. In dat bestek wordt keurig opgeschreven dat de gemeente bijvoorbeeld een extra conducteur in de bus wil, een extra beveiliging mee of dat lijn 1 moet blijven rijden, speciaal voor de SP-collega. Dat zijn allemaal mogelijkheden voor gemeentes en provincies bij het schrijven van een bestek. Dat heeft dus nooit de vrijheid van gemeentes aangetast om zelf iets te kunnen vinden. Wat dat betreft neem ik ook afstand van de woorden van de collega's die zeggen dat er juist met dit wetsvoorstel keuzevrijheid ontstaat voor gemeentes. Nee, die keuzevrijheid was er al.

Meer dan twaalf jaar na de aanneming van het wetsvoorstel dat aanbesteding verplicht stelde, bespreken wij vandaag het initiatiefwetsvoorstel. Zoals collega Jansen dit eerder memoreerde, zit er een kleurrijk gezelschap bestaande uit partijen met totaal verschillende ideeën over marktwerking en Europese wet- en regelgeving maar wel met een sterke oriëntatie op de G-4 en wat minder aandacht voor de regio. De collega van de ChristenUnie vroeg waarom specifiek een uitzondering wordt benoemd. Collega Aptroot gaf aan dat het de illustere motie-Roefs was, waarin niet werd gesproken over Boarnsterhim. Een van de indieners ervan zit ook in de Kamer. Ik denk dat het in de geest van mevrouw Roefs en de indieners van de motie destijds is als wij dit, om consequent te zijn, voor heel Nederland geldig maken.

Ik heb een aantal vragen over het wetsvoorstel en de timing ervan. Wij dreigen in een soort "Asterix en Obelix"-setting terecht te komen. Na aanneming van dit wetsvoorstel kan het zijn dat het openbaar vervoer straks in de hele G-3 is aanbesteed, maar er één republiek is die dapper weerstand biedt achter de A10, namelijk Amsterdam. Want laten we heel concreet zijn: in Rotterdam en in Den Haag hebben de aanbestedingen al plaatsgevonden. Waarom hebben de indieners ervoor gekozen om het wetsvoorstel nu pas in te dienen? Waarom is er bijvoorbeeld niet voor gekozen om dit gelijktijdig met de wijziging van de Wp2000, eerder in deze Kamer, in te dienen? Wat zijn nut en noodzaak van dit wetsvoorstel, nu de Eer-

ste Kamer de eerder genoemde wijziging heeft verworpen?

Rondom de verhouding van stad en regio heeft mijn fractie nog een vraag. Dienen de aandelen in handen te zijn van de overheid welke de concessie gunt? Zoals in het verslag reeds door mijn fractie is aangegeven, zijn wij niet overtuigd van het feit dat dit initiatiefwetsvoorstel een verbetering behelst voor de reiziger of de belastingbetaler. De aanbestedingen hebben geleid tot efficiënter openbaar vervoer. Dit wordt door een groot aantal partijen erkend. Zijn de fracties van GroenLinks en D66 het eens met de CDA-fractie dat er bezuinigd kan worden op het ov in de G3, omdat daar nu efficiënter gewerkt kan worden? Immers, van de 100 mln. die eerder was ingeboekt gaat er 70 mln. niet terug naar de G3. We hebben dat ook kunnen zien: de RET en de HTM hebben uiteindelijk de concessies gewonnen. Mijn fractie heeft ze van harte gefeliciteerd, we hebben ervoor geknokt dat HTM en Qbuzz gelijke kansen krijgen, want de NMa dreigde toch eerst wat roet in het eten te gooien. Als de HTM de beste propositie heeft, dan mag de HTM ook winnen. Er is geen dogma dat de HTM het niet mag winnen, nee, de beste partij die ingaat op de wensen van de gemeente, moet het kunnen winnen.

De heer Paulus Jansen (SP):

Ik begrijp dat de heer Haverkamp zegt: gun ook de bewoners van de grote steden het genot van een aanbesteding openbaar vervoer. Wat is erop tegen om dat aan de lokale overheid over te laten? Stel dat de inwoners van de grote steden het met de CDA-fractie eens zijn, dan stemmen ze bij de volgende verkiezingen toch massaal op het CDA?

De heer Haverkamp (CDA):

De gemeenteraad van Amsterdam of de gezamenlijke raden van de stadsregio moeten opschrijven wat ze voor ov voor hun inwoners willen. Vervolgens ga je vragen wie dat kan leveren tegen de beste prijs. Misschien kan een van de aanbieders net iets scherper aanbieden dan de ander, waardoor lijn 1 door Utrecht kan blijven rijden. Dat gunnen wij eenieder die van die lijn gebruik maakt van harte.

De heer Paulus Jansen (SP):

Het valt mij op dat de grootste aanhangers van verplicht aanbesteden, CDA en VVD, in de grote steden knap weinig kiezers hebben. De heer Aptroot vindt dat niet leuk, maar het is echt zo; hij moet de uitslagen daar maar eens op nakijken. Is het dan niet een klein beetje flauw om in zo'n situatie de grote steden te gaan bashen om zo de lokale democratie een toentje lager te laten zingen?

De heer Haverkamp (CDA):

Mijn fractie heeft in 2000 tegen dit wetsvoorstel gestemd, wat het verplicht maakte om aan te besteden. De eerlijkheid gebiedt mij te zeggen dat dat niet automatisch heeft geleid tot een eclatante overwinning op de PvdA, die het wel verplicht maakte in de grote steden, met name Amsterdam. Wij hebben destijds gezegd dat het niet moet, maar dan geldt het wel voor heel Nederland. Intussen heeft er in heel Nederland een aanbesteding plaatsgevonden, inclusief Rotterdam en Den Haag met betrekking tot de bussen, en nu komt er een initiatiefwetsvoorstel. Waar gaat het om? Gaat het om de reiziger en de belastingbetaler, of om het individuele ov-bedrijf? Ondertussen is gebleken dat gemeenteraden heeft goed een bestek kunnen

Haverkamp

schrijven, zodat er goede marktwerking kan plaatsvinden. Tot verbazing, en soms tot verbijstering van anderen, winnen de oude stadsvervoerders de aanbesteding. Dat gunnen wij die mensen van harte.

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

Maar dan moet de heer Haverkamp zijn zegeningen in deze demissionaire periode tellen. Dan heeft hij nu de gelegenheid om frank en vrij op basis van de oorspronkelijke idealen van het CDA te zeggen: gun dan alle gemeenten dat ze hun eigen lijn kunnen trekken. Waarom kiest de heer Haverkamp dan niet voor die benadering?

De heer **Haverkamp** (CDA):

We hebben intussen kunnen constateren dat in al die regio's een aanbesteding heeft plaatsgevonden. Daarom maakte ik de referentie naar Asterix en Obelix: de enige stad waar het nog concreet gaat over busvervoer, is Amsterdam. Als we dan zien dat het GVB in Amsterdam niet een positief track record heeft, vinden wij het heel verstandig om dit te doen. Daarnaast gaat dit wetsvoorstel verder dan de principiële keuze of je een stad wel of niet deze mogelijkheden gunt. Er worden ook heel veel voorwaarden gecreëerd op basis waarvan dit moet plaatsvinden. Daarover hebben mijn collega's van de ChristenUnie en de VVD vragen gesteld. Ik sluit mij bij die vragen aan en ik heb ook zelf een aantal aanvullende vragen.

De heer **Grashoff** (GroenLinks):

Ik sluit aan bij de opmerking van de heer Jansen. Ik vind de stellingname van de heer Haverkamp verbazingwekkend. In 2000 was het CDA niet voor verplicht aanbesteden. Dat is duidelijk. Kan de heer Haverkamp aangeven wat toen voor het CDA de overwegingen waren om daar niet voor te zijn?

De **voorzitter**:

Mijnheer Haverkamp, kort.

De heer **Haverkamp** (CDA):

We vonden het onverstandig.

De heer **Grashoff** (GroenLinks):

De heer Haverkamp vond het onverstandig.

De heer **Haverkamp** (CDA):

Ja. Op dat moment was ik geen woordvoerder, maar in de Handelingen kunt u zien dat hierover zeer veel uren met elkaar is gediscussieerd. Omwille van de tijd zal ik dat niet allemaal herhalen. Het is digitaal beschikbaar voor de heer Grashoff, maar kort samengevat vonden wij het onverstandig.

De heer **Grashoff** (GroenLinks):

Ik heb in het verhaal van de heer Haverkamp geen enkel argument gehoord waarom de afweging nu anders is dan toen, behalve het feit dat er al zo veel aanbestedingen zijn geweest. Blijkbaar is er inhoudelijk dus nog steeds aanleiding om het afdwingen van aanbesteding onverstandig te blijven vinden.

De heer **Haverkamp** (CDA):

Ik heb in het antwoord op de vraag van de heer Jansen aangegeven dat mijn bezwaren tegen dit wetsvoorstel verder gaan dan de principiële afweging over wel of niet verplicht aanbesteden. Het gaat ook om de manier waar-

op dit plaatsvindt en om de rechtszekerheid, want wij zijn intussen twaalf jaar verder. Wij hebben destijds tegen dat wetsvoorstel gestemd, maar die stemming hebben wij verloren. Er is allerlei wetgeving gekomen waarbij de heer Aptroot en de heer Van der Ham schouder aan schouder hebben opgetrokken voor meer mededingingswetgeving. We hebben intussen ook gezien dat het mogelijk is om meer openbaar vervoer voor minder geld aan te bieden. Dat bewijst misschien toch het gelijk van de mensen die destijds voor dat wetsvoorstel hebben gestemd. Wij staan nu, anno 2012, voor de afweging of wij dit wetsvoorstel gaan steunen. Ik heb eerst nog een aantal inhoudelijke vragen om tot een afweging te kunnen komen.

De **voorzitter**:

Tot slot, de heer Grashoff.

De heer **Grashoff** (GroenLinks):

Als ik de heer Haverkamp goed begrijp, is een van zijn pijnpunten dat het wetsvoorstel zich nu tot de G4 beperkt. Betekent dit dat hij er oren naar heeft om dat, eventueel bij amendement, te verruimen naar alle gemeenten om het consistenter te maken?

De heer **Haverkamp** (CDA):

Ik was juist toe aan een aantal vragen, ook op het terrein van het mededingingsrecht en het Europese recht. De beantwoording van die vragen, niet alleen door de indieners maar ook door hun adviseur, is voor mij heel belangrijk om tot een afweging van dit wetsvoorstel te komen. Als uit die antwoorden blijkt dat dit een minder verstandig wetsvoorstel is voor de G4, lijkt het mij niet automatisch logisch om het van toepassing te verklaren op heel Nederland.

De **voorzitter**:

Ik zei "tot slot", maar dit wordt echt de laatste opmerking van de heer Grashoff.

De heer **Grashoff** (GroenLinks):

Ook het omgekeerde is niet noodzakelijkerwijs het geval. Dat zal de heer Haverkamp met mij eens zijn.

De heer **Haverkamp** (CDA):

Ik heb het gevoel dat dit geen vraag was.

De **voorzitter**:

Ik stel voor dat u verder gaat.

De heer **Verhoeven** (D66):

"Dat zal de heer Haverkamp met mij eens zijn." Nee, dat is inderdaad geen vraag.

De **voorzitter**:

Mijnheer Haverkamp, u hoeft niet in te gaan op wat in vak-K wordt geroepen.

De heer **Haverkamp** (CDA):

O, ik neem die mensen buitengewoon serieus, maar ik merk dat dat voor u anders ligt.

De **voorzitter**:

Ik ga daarover. Ik stel voor dat u verder gaat.

Haverkamp

De heer **Haverkamp** (CDA):

Ik heb buitengewoon veel waardering voor hen. Er is heel veel tijd en energie in dit initiatiefwetsvoorstel gestoken. Het zou heel jammer zijn als zij niet serieus genomen worden als zij daar zitten.

De **voorzitter**:

Zij komen later uitgebreid aan de beurt. Gaat u verder.

De heer **Haverkamp** (CDA):

Dank u wel, voorzitter.

Ik was bij de vragen gekomen, allereerst over de rechtszekerheid. Hoe verhoudt dit wetsvoorstel zich tot het Altmarnk-arrest? Hoe worden de rollen van opdrachtgever en aandeelhouder voldoende gescheiden? Is er wel sprake van een volledige opdrachtgeversrol als de regio op elk willekeurig moment, bijvoorbeeld als er een festival is, kan ingrijpen in de dienstregeling? De indieners geven SAIL of Koninginnedag als voorbeeld. Koninginnedag is ook echt zo'n festiviteit die we in Nederland niet zien aankomen, dus die kun je niet in een bestek opnemen. Gezien de samenstelling van vak-K, kan ik me voorstellen dat het een verrassing zal zijn of we Koninginnedag nog zullen blijven vieren. Mijn fractie ondersteunt het koningshuis en gaat ervan uit dat we tot in lengte van dagen Koninginnedag blijven vieren. Ook SAIL is elke vijf jaar. Het moet toch mogelijk zijn om dat in te vullen? Kunnen de indieners aangeven hoe een dergelijke ingreep in de verleende concessie zal plaatsvinden? Welke waarborgen zijn er tegen willekeur?

Ook in de regio's, zoals Groningen en Friesland, ziet men dat de kwaliteit van het openbaar vervoer als gevolg van aanbestedingen is toegenomen. Bekend is het visgraatmodel, waarmee een goede connectie tot stand is gekomen tussen rails en bus. Het is onduidelijk hoe dit wetsvoorstel bijdraagt aan een betere connectiviteit. Omwille van de tijd verwijs ik naar de vragen hierover van de collega van de ChristenUnie.

Ondertussen hebben we ook van de stad Amsterdam een plan mogen ontvangen voor beter openbaar vervoer in de stad. Ik heb het plan goed gelezen en had daarbij het gevoel dat men inzet op een betere connectiviteit tussen rails en rails: spoor en metro en tram. Ongeveer 69% van de mensen van buiten de stad kan zo zijn werkplek bereiken. Hoe gaat dit wetsvoorstel daarmee om? Laat dit wetsvoorstel ook ruimte voor, bijvoorbeeld, een vervoersautoriteit? Omdat het een groter gebied kan betreffen, zullen mensen ook kunnen wonen in Purmerend of in Almere. Hoe gaat het met de connectiviteit op dit terrein?

De initiatiefnemers verplichten de stadsregio's om het openbaar vervoer in te besteden. Als een concessie verlenende plusregio wil dat de inbestede vervoerder, die in de centrumgemeente het vervoer verzorgt, ook vervoer gaat verzorgen buiten de centrumgemeente, dan zal de plusregio dat vervoer niet moeten aanbesteden, maar ook moeten inbesteden. Is daarmee automatisch gezegd dat als een stad als Amsterdam zou besluiten tot een openbare aanbesteding, het voor het GVB minder goed mogelijk wordt om ook op andere momenten ergens in te schrijven? De eigendomsverhouding is namelijk nog steeds zo. Dit is niet voor niets het "Gemeentelijk vervoersbedrijf". Ik kan me niet voorstellen dat dit de bedoeling is van de indieners, maar ik zou graag zien dat deze onduidelijkheid werd weggenomen.

Nog wat korte opmerkingen, bijvoorbeeld over de lijn 1 van de heer Jansen. Ik denk dat dit wetsvoorstel daar

los van staat. Ikzelf woon in het pittoreske Nederhorst den Berg. Wij worden daar ook geconfronteerd met minder bussen, het zou daar een luxe zijn als we twee keer per uur een bus hadden. Toen ik destijds in de gemeenteraad zat, hebben wij destijds gekozen voor de introductie van een treintaximogelijkheid. Een dergelijke flexibiliteit kun je dus inbouwen, je hoeft niet automatisch lege bussen te laten rijden.

De voorzitter heeft gezegd dat we de opmerkingen uit vak-K moeten negeren, maar daar is gezegd dat ik cynisch ben. Ondanks het feit dat ik inhoudelijk nog niet overtuigd ben van dit wetsvoorstel, wil ik vanaf deze plek mijn zeer gewaardeerde collega Roefs van harte feliciteren met het feit dat haar motie uiteindelijk heeft geleid tot dit initiatiefwetsvoorstel.

De **voorzitter**:

Hiermee zijn we gekomen aan het eind van de eerste termijn van de Kamer. Later zal bekend worden wanneer de behandeling wordt voortgezet.

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

Voorzitter. Heeft u er zicht op of de tweede termijn volgende week is? Dat zou namelijk onze voorkeur hebben.

De **voorzitter**:

Die zal volgende week zeker niet worden gepland. Misschien de week erna, maar dat is niet zeker. Er zal eerst worden gekeken naar de onderwerpen op de agenda, daarna wordt een tijdstip afgesproken. Eenieder krijgt dat van tevoren te horen.

Ik schors de vergadering tot zo'n tien over twee. Na de schorsing zullen stemmingen plaatsvinden.

De vergadering wordt van 13.38 uur tot 14.10 uur geschorst.

Voorzitter: Verbeet