

2

Inbesteding openbaar vervoer

Aan de orde is de behandeling van:

- **het voorstel van wet van de leden Monasch, Bashir, Van Tongeren 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 (Wet aanbestedingsvrijheid OV grote steden) (32845).**

De **voorzitter**:

Ik heet de initiatiefnemers, de heer Monasch, de heer Bashir, mevrouw Van Tongeren en de heer Verhoeven, de minister van Infrastructuur en Milieu en de adviseurs van de initiatiefnemers, mevrouw Cohen Jehoram, de heer Van der Sloot, mevrouw Van Gent, de heer Wijnhoven en mevrouw Van den Broek van harte welkom in de Eerste Kamer. In het bijzonder heet ik mevrouw Van Gent welkom. Zij is pas kort adviseur, want zoals wij allen weten, was zij tot onlangs lid van de Tweede Kamer en behoorde zij tot de oorspronkelijke initiatiefnemers.

De beraadslaging wordt geopend.



De heer **Noten** (PvdA):

Voorzitter. Ik zal het kort houden. Ik begin met mijn waardering uit te spreken voor de initiatiefnemers en voor het snelle en vele werk dat zij hebben verricht. Zij hebben het snel gedaan, maar het wetsvoorstel zelf heeft een lange geschiedenis, als wij de voorgangers ervan en alle debatten die in de Tweede Kamer omtrent het vraagstuk zijn gevoerd, daarin betrekken. Ook vanuit mijn fractie een hartelijk welkom aan mevrouw Van Gent. Zij hoort natuurlijk achter die tafel te zitten; daar is geen twijfel over mogelijk.

Voordat ik mijn korte inbreng lever, spreek ik uit dat ik zeer verheugd ben over het verrassend grote aantal sprekers bij dit debat en de kwaliteit van de sprekers. Ik wens mevrouw Martens veel succes bij haar maidenspeech. Ik ben verheugd omdat het bij de behandeling van de Spoorwegwet anders was. Die was op 17 april; de minister zal het zich ongetwijfeld nog herinneren. Het was een buitengewoon boeiende periode, ook in het bestuur van het land. Toen waren wij met zijn drieën, mevrouw Vos van GroenLinks, de heer Smaling van de SP en ikzelf. Voor de rest was de Kamer volledig leeg. Er waren geen andere sprekers en er waren zelfs geen andere aanwezigen. Dat was wel heel bijzonder.

Dit debat over de Spoorwegwet – nogmaals, de minister zal het zich herinneren – ging met name om wat er niet in stond. Het was dus geen debat over de Spoorwegwet, maar een debat over wat er niet in stond. Soms gebeurt dat. Soms praat je met elkaar over een wet en dan heb je het over datgene waar die wet niet over gaat. In dit geval was dat zo. Wij spraken over het ontbreken van de uitwerking van de motie-Roefs c.s. Waarom had de regering in tweede instantie ervoor gekozen om de politieke en wettelijke uitwerking van de motie-Roefs c.s. in de Tweede Kamer uit de Spoorwegwet te halen en ons te confronteren met een wet die, in ieder geval door mevrouw Vos, de

heer Smaling en mijzelf, daardoor als minder goed werd betiteld? Het debat ging dus over wat er ontbrak. Nu kunnen wij dat hele debat hier wel herhalen, maar dat zal ik niet doen. Wel zal ik op een aantal punten aangeven waarom wij blij zijn dat de Tweede Kamer alsnog tot reparatie van de Spoorwegwet is overgegaan. Dat zou overigens ook betekenen dat de Spoorwegwet, als die in tweede instantie hier wordt ingediend, het waarschijnlijk zal halen. Dat is prettig voor de minister, maar ook voor ons.

Heel bijzonder was het volgende; ik zeg het even voor de geschiedschrijving. Wij behandelden de Spoorwegwet toen er in het Catshuis werd overlegd. Op dat moment was er overduidelijk een meerderheid voor de Spoorwegwet. Echter, tussen de dinsdag van de behandeling en de dinsdag van de stemming knapte het overleg in het Catshuis, en daardoor voelde de PVV zich vrij om de dinsdag na de behandeling tegen de wet te stemmen, waar de PVV tijdens de behandeling overigens voor was. Het is niet helemaal goed te begrijpen, maar het stemde ons wel tot vreugde. Als iets tot vreugde stemt, moet je er verder niet al te veel over willen nadenken.

Ik keer terug naar de reden waarom wij dit initiatiefwetsvoorstel belangrijk vinden. Eigenlijk gaat het wat ons betreft om twee aspecten, die wij graag naar voren willen brengen. Het eerste aspect is dat het wetsvoorstel naar ons gevoel tegemoetkomt aan de wens van grote steden als het gaat om het nemen van eigen verantwoordelijkheid bij de invulling van de openbaarvervoersvraagstukken rondom die grote steden. Dat is de kern van het wetsvoorstel. De kern van het wetsvoorstel is niet: wel of geen markt. De kern van het wetsvoorstel is: wel of geen zeggenschap bij de invulling van de verantwoordelijkheid met betrekking tot de mobiliteitsvraagstukken. Waarom is dat belangrijk? Juist daar waar sprake is van multimodaliteit – de heer Smaling heeft daaraan met veel voorbeelden uitdrukking gegeven – is het noodzakelijk of in ieder geval gewenst dat een lokale overheid in staat is om haar verantwoordelijkheden ook door zeggenschap te kunnen waarmaken. Dat is de reden waarom wij hier, bij het vorige debat over die andere wet, waarin dit niet zat, hebben gezegd: minister, waarom doet u dat nou? Waarom legt u dat dogma van enkelvoudige marktwerking zo dwingend op aan de grote steden en hun regio's? Waarom geeft u hun niet enige speelruimte om daarin te komen tot eigenstandige keuzes?

Het tweede aspect is dat wij concluderen dat er ook geen dwingende redenen zijn om het niet te doen. De desbetreffende vraag is door meerdere fracties al gesteld, ook door mijn fractie in eerdere instantie. Er is vanuit Europese wetgeving geen belemmering. Dat was ook de conclusie op 17 april. Het is toen ook door de minister als zodanig bevestigd. Vanuit Europese wetgeving is er geen belemmering. De Europese regelgeving verplicht ons tot het regelen maar zegt niet exact hoe. Die geeft daarin dus ruimte. Het is dus wel degelijk een politieke keuze hier om de aanbesteding wel of niet verplicht te stellen bij ondernemingen waarin overheden meerderheidsaandeelhouders of medeaandeelhouders zijn. Die belemmering is er dus niet.

Ik maak een opmerking tot slot die vanuit mijn persoonlijke verleden misschien ook een cri de coeur is. Er is sprake van een merkwaardige bestuurlijke paradox als het gaat om het vraagstuk van het openbaar vervoer. Deze paradox speelt in de afweging van mijn fractie zeker een rol. Er doet zich namelijk iets merkwaardigs voor. Wij zetten de uitvoering van openbaarvervoersvraagstukken

Noten

op afstand van politiek en bestuur. Dat doen wij nu al jarenlang. Gelijktijdig, in de dagelijkse praktijk van politiek en bestuur, bemoeien wij ons steeds intensiever met diezelfde uitvoering. Het was voor mij in de afgelopen jaren verbazingwekkend hoe het boegbeeld van de marktwerking, zoals je bijna zou kunnen zeggen, de heer Aptrout, gelijktijdig degene was die bij voortdoring in de Tweede Kamer het debat opstartte over de verantwoordelijkheid van lokaal management en de invulling van de openbaarvervoerskwesities. Deze bestuurlijke paradox moeten wij ons echt aanrekenen. Het gaat ons, wat mij en de leden van mijn fractie betreft, niet aan om aan de ene kant iets op afstand te zetten en aan de andere kant niet in staat te zijn om er met je vingers vanaf te blijven. Als je vindt dat er een politieke verantwoordelijkheid is, zul je die ook moeten waarmaken en zul je die moeten nemen, ook in de uitvoeringsvraagstukken.

Derhalve lijkt het de leden van onze fractie buitengewoon wijs om het wetsvoorstel zoals dat nu voorligt, met zijn heel lange procesgang, zo snel mogelijk af te tikken.

De voorzitter:

Het woord is aan mevrouw Martens, die haar maiden-speech zal houden.



Mevrouw Martens (CDA):

Voorzitter. In 1999 werd ik gekozen tot lid van het Europees Parlement. Daar heb ik tien jaar lang een bijdrage mogen leveren aan de Europese regelgeving. Vorig jaar werd ik in deze Kamer gekozen. Ik vind het een eer om nu hier mijn bijdrage aan de politiek te mogen leveren en ik doe dat met veel plezier. De aanwezigen kunnen zich voorstellen dat het in het begin even wennen was. Waar het Europees Parlement toen 785 leden telde uit 27 lidstaten, zijn er hier 75 uit een en hetzelfde land. Waar in het Europees Parlement bij commissievergaderingen vaak zo'n 150 mensen in de zaal waren, zijn het er hier meestal maximaal twintig. Duurden de commissievergaderingen in Brussel altijd drieënhalve uur, hier duren ze tien tot vijftien minuten. Werkten we in Brussel met 23 werktalen, hier in één werktaal; wel zo gemakkelijk. Maar de grote overeenkomst is dat beide parlementen zijn gericht op inhoud en kwaliteit en gekenmerkt worden door een buitengewoon wellevende en collegiale omgang.

Europa staat soms onder kritiek, en op heel wat punten kan en moet het ook beter. Toch is tijdens mijn Brusselse periode mijn Europese hart alleen maar groter geworden. Juist de samenwerking en onderlinge afhankelijkheid hebben ons vrede en stabiliteit gebracht, waardoor onze welvaart kon groeien. Daarnaast is geen enkel land groot genoeg om de grote problemen van deze tijd – denk bijvoorbeeld aan migratie, milieu en criminaliteitsbestrijding – alleen aan te pakken.

Wij leven in een democratie. Daarbij kan het niet alleen gaan om een meerderheid van de helft plus één. Uiteindelijk moet het ook gaan om een samenhangende visie op algemeen welzijn, om een evenwichtige hiërarchie van waarden, om de waardigheid en de rechten van de mens. Wetgeving moet mensen dienen én de samenleving als geheel. Dat geldt ook voor het wetsvoorstel dat vandaag aan de orde is, het voorstel tot wijziging van de Wet personenvervoer 2000 teneinde inbesteding van het openbaar vervoer voor de grote steden mogelijk te maken.

Het wetsvoorstel raakt de verhouding overheid-samenleving, raakt de vraag: welke taken horen in handen te zijn en te blijven van de overheid en welke taken kunnen we beter overlaten aan de samenleving dan wel de markt? Voor het CDA is uitgangspunt dat de overheid niet moet doen wat de private sector ook en zelfs beter kan. Met andere woorden: privaat als het kan, publiek als het moet.

In juni kopten de kranten: "grote steden mogen zelf over stadsvervoer beslissen, dankzij initiatiefwetsvoorstel is openbaar aanbesteden niet langer verplicht". Lichtelijk voorbarig; de Eerste Kamer spreekt immers vandaag pas over het wetsvoorstel. Pas na de stemming in deze Kamer zal duidelijk zijn of het wetsvoorstel het heeft gehaald of niet.

De CDA-fractie dankt de initiatiefnemers en de minister voor de antwoorden op haar vragen. Zij maakt graag van de gelegenheid gebruik om enkele aanvullende opmerkingen te maken en enkele vragen te stellen. Deze hebben respectievelijk betrekking op de aanleiding en het motief voor het wetsvoorstel, de markteffecttoets, de efficiency respectievelijk prijs-kwaliteitverhouding en het risico van strijdigheid met de Europese PSO-verordening in verband met fiscale aspecten en de artikelen 62 en 63b.

De Europese PSO-verordening bepaalt dat openbaar vervoer in de lidstaten verplicht openbaar moeten worden aanbesteed. In Nederland is het openbaar vervoer dan ook inmiddels verplicht aanbesteed. De PSO-verordening biedt daarnaast de mogelijkheid tot inbesteding onder de voorwaarde dat dit in een nationale wet wordt vastgelegd. Het initiatiefwetsvoorstel wil dit regelen.

De leden van de CDA-fractie hechten aan goed, toegankelijk en betaalbaar openbaar vervoer, met een goede bereikbaarheid in het land, een goede prijs-kwaliteitverhouding en maximale sociale veiligheid. Het blijkt dat daar waar het openbaar vervoer is aanbesteed, er een geweldige efficiëncyslag is gemaakt zonder dat de kwaliteit, de klanttevredenheid of de werknemerstevredenheid erop achteruit zijn gegaan. In Rotterdam spreekt men van een efficiëncyslag van zo'n 40%, dat wil zeggen tientallen miljoenen, met daarbij meer en beter aanbod en een grotere klanttevredenheid. Er is meer kwaliteit voor minder geld gekomen. Impulsen voor dergelijke verbeterlagen kom je niet gemakkelijk tegen waar overheden ondernemer zijn. Ondernemers hebben een andere scope dan je bij de overheden kunt verwachten. Ondernemen doet een groter appel op creativiteit en vernieuwing.

De CDA-fractie had gehoopt dat kwaliteit van het aanbod, klanttevredenheid, kosten en het belang van de reiziger mede aan dit wetsvoorstel ten grondslag zouden liggen. Wie schetst onze verbazing? Dit lijkt niet het geval. Het argument dat een- en andermaal bij de beantwoording van vragen werd gegeven, luidde: we willen de mogelijkheid van inbesteding geven omdat het mogelijk is deze mogelijkheid te geven. De indieners zeggen dat het voor hen niet uitmaakt op welke gronden de steden tot inbesteding zouden willen besluiten. In de NRC van 22 juni jongstleden wordt de heer Monasch geciteerd waar hij zegt: "of ze een rationele of een emotionele afweging maken dat maakt ons niet uit". Het enige doel is dat de grote steden zelf de beslissingsbevoegdheid hebben, zo is te lezen in de memorie van antwoord van 6 juli. Het kan, dus het moet. De CDA-fractie had serieuzere motieven verwacht om tot een zo ingrijpend voorstel te komen.

In de nota naar aanleiding van het verslag van 6 september 2012 constateren de initiatiefnemers dat er binnen de grote steden de wens leeft om zelf te kunnen kiezen

voor in- of aanbesteden. Graag ontvangt de CDA-fractie een toelichting bij wie deze wens leeft en hoe die, waar en door wie, is geuit en met welke motivering.

Met verbazing heeft de CDA-fractie ook kennisgenomen van de grote haast die de initiatiefnemers hadden om het wetsvoorstel in stemming te krijgen. Op 21 juni jongstleden heeft de Tweede Kamer de laatste nota van wijziging ontvangen, over het wetsvoorstel gedebatteerd en gestemd. Eind juni lag het in de Eerste Kamer voor procedure met de wens het voorstel nog vóór het reces in stemming te hebben gehad. De facto zou dat binnen twee weken zijn. Voor geen van de steden is er echter een zodanige urgentie dat er binnen veertien dagen duidelijkheid zou moeten komen. In Utrecht speelt het niet, daar is al aanbesteed. Voor Rotterdam en Den Haag lopen de concessies tot 2017, dus ook daar is geen urgentie. Ook het argument van de initiatiefnemers "anders komt Amsterdam in de problemen" is weinig overtuigend, aangezien er met Amsterdam een bestuursovereenkomst is gesloten, waarin Amsterdam respijt krijgt tot januari 2014.

Terzijde: het is wel jammer dat de initiatiefwet bij ons op de agenda kwam precies ten tijde van het nieuws dat het GVB in Amsterdam, zoals de kranten kopten, "een bolwerk was van vriendjespolitiek en wanbeleid". Op hetzelfde moment meldde de wethouder dat het GVB goedkoper kan en met minder geld meer reizigers kan vervoeren door het slimmer in te richten en het ov beter te laten aansluiten op de wensen en behoeftes van reizigers. Blijkbaar zet alleen de kans op aanbesteden al aan tot creatiever nadenken, en dat is hard nodig. Het gaat hierbij immers om belastinggeld en daarmee moeten wij zorgvuldig omgaan, zeker in tijden van financiële crisis en verre gaande bezuinigingen. Het blijft verrassend dat dit geen rol speelt bij de afwegingen die wij hebben gehoord van de initiatiefnemers. Zij willen de mogelijkheid tot inbesteden geven omdat het nu eenmaal mogelijk is om die mogelijkheid te geven.

Het onderwerp heeft een hele geschiedenis, waarbij het door het vallen van kabinetten de ene keer leek dat er in de grote steden wel en even later weer dat er niet aanbesteed zou moeten worden. Het veld is gebaat bij helderheid. De indieners willen dit jojo-effect dan ook voorkomen en de CDA-fractie juicht dit toe. Zij vraagt zich echter wel af hoe deze wens zich verhoudt tot het voorstel dat de grote steden na elke concessie weer opnieuw zouden moeten kunnen kiezen voor in- of aanbesteden. Betekent dat niet juist opnieuw een jojo-effect? Gaarne ontvang ik de reactie van de initiatiefnemers hierop, graag mede in het licht van het feit dat de omvang van de ov-grotestedenmarkt geschat wordt op zo'n 50% van de gehele Nederlandse ov-markt.

Bij wetsvoorstellen is een markteffecttoets verplicht, bij initiatiefwetsvoorstellen niet. Aangezien het wetsvoorstel ingrijpende consequenties heeft respectievelijk kan hebben voor de ov-markt, zoals ook de indieners in de nota naar aanleiding van het verslag schrijven, is het verbazend dat zij geen markteffecttoets hebben laten doen. Op de vraag van de CDA-fractie of de indieners alsnog bereid zijn om die te laten doen, geven zij als antwoord dat zij dat niet nodig achten. De daarbij gegeven redenen gingen niet over de markt maar over de vraag of de concessiehouders verzekerd zouden kunnen blijven van hun marktaandeel. Dat is iets anders. De fractie heeft graag een antwoord op de vraag of de indieners alsnog bereid zijn een markteffecttoets te laten doen, bij voorkeur met een kort ja of nee. De CDA-fractie ziet graag dat daarbij

betrokken wordt dat de aanbestedende instantie met het wetsvoorstel na elke concessie opnieuw de mogelijkheid krijgt om te kiezen tussen aan- of inbesteden. Indien de indieners daar niet toe bereid zijn, ontvangen wij graag een inhoudelijke motivering waarom zij daarmee voorbij willen gaan aan het dringend advies van minister en de dringende vraag uit het veld, en het gegeven dat de PSO-verordening bepaalt dat aanbesteding de regel is en inbesteding de uitzondering.

Een van de overwegingen van de initiatiefnemers is dat inbesteding soms gemakkelijker is als er behoefte bestaat aan tussentijdse aansturing. De indieners hebben geluiden gehoord uit enkele grote steden dat zij er op voorhand niet per se vertrouwen in hebben dat dit met commerciële partners net zo snel en soepel verloopt. De CDA-fractie is van mening dat veel typen van onverwachte omstandigheden in hoge mate te voorzien zijn – denk aan inhuldigheden, protesten, Koninginnedagvieringen, muziekfestijnen etc. – en dat concessieverleners ook in het program van eisen hierover goede afspraken zouden moeten kunnen maken. Kunnen de indieners aangeven waar op het wantrouwen van de grote steden is gebaseerd en of dit wantrouwen bij alle grote steden bestaat, respectievelijk of er voorbeelden te noemen zijn waarbij de partijen er niet op redelijke wijze zijn uitgekomen? Kunnen de initiatiefnemers ook inzicht geven in de extra kosten die met interne tussentijdse aansturing gepaard zijn gegaan en hoe deze inzichtelijk en controleerbaar worden gemaakt? Deze komen dan immers te liggen bij de gemeentelijke belastingbetaler.

De CDA-fractie heeft in relatie tot de PSO-verordening vragen gesteld over, ten eerste, het risico van verboden staatssteun – de huidige Vpb-vrijstelling voor overheidsbedrijven lijkt namelijk bij inbesteding te leiden tot oneerlijke concurrentieverhoudingen – en, ten tweede, de mogelijke strijdigheid met de PSO vanwege artikel 62 inzake meedingen bij aanbesteding door interne exploitant en artikel 63b inzake mogelijkheden van onderaanneming door interne exploitant. Aangezien de reacties van de indieners en de minister niet een-op-een of elkaar lijken aan te sluiten, zou de CDA-fractie graag nog eens van de indieners en de minister horen of zij kunnen garanderen dat het wetsvoorstel op geen enkele manier strijdig is met de PSO-verordening.

Graag ziet de CDA-fractie in het antwoord ook betrokken worden de brief van de Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland van 14 september jongstleden, waarin de risico's en mogelijke strijdigheden met de PSO-verordening worden geschetst met betrekking tot de volgende vijf punten: 1. het gegeven dat de ov-markt van de grote steden ruim 50% bedraagt en inbesteding volgens de PSO-verordening uitzondering dient te zijn; 2. het gegeven dat het wetsvoorstel niet alleen de stedelijke kern, maar het gehele grondgebied van de stadsregio uitzonderd van aanbestedingsplicht; 3. de regels met betrekking tot het vermijden van concurrentievervalsing; 4. de mogelijkheid van onderaanneming door de interne exploitant; 5. de te late mogelijkheid voor controle op staatssteun en kruissubsidies, welke laatste niet vooraf kunnen worden getoetst maar pas achteraf na publicatie van de jaarrekening. De federatie heeft deze vragen ook voorgelegd aan de Europese Commissie en verwacht daarop binnenkort een antwoord.

Wat betreft de stemming merk ik het volgende op. De uitspraak van de Europese Commissie kan mogelijk effect hebben op het stemgedrag van leden van de senaat, als

Martens

zou blijken dat het wetsvoorstel inderdaad strijdig is met de PSO-verordening. Nu er voor geen van de grote steden zo veel haast is, dat er per se op heel korte termijn gestemd zou moeten zijn, hoort de CDA-fractie graag de visie van de initiatiefnemers en de minister op mogelijk uitsstel van de stemming tot na de uitspraak van de Europese Commissie, die binnen een paar weken – langer moet het ook niet duren – te verwachten is. Wij vragen dit om een jojo-effect te voorkomen. De initiatiefnemers wensen immers terecht eindelijk helderheid voor het veld.

De CDA-fractie stelt de minister tot slot de volgende vragen. Kan zij iets meer zeggen naar aanleiding van haar brief van 7 september jongstleden, waarin zij meldt "dat de regering een gelijk speelveld wil creëren waarbij overheidsbedrijven geen voordelen genieten – zoals de Vpb-vrijstelling – ten opzichte van niet-overheidsbedrijven"? Hoe wil zij het concurrentieverstorende element van de Vpb-vrijstelling ter discussie stellen?

Vooralsnog zijn wij niet zo positief over dit wetsvoorstel. Ik wacht de antwoorden op de vragen met belangstelling af.

De voorzitter:

Mevrouw Martens, mijn hartelijke gelukwensen met uw maidenspeech, die op de eerste vergaderdag van de Eerste Kamer in het parlementaire jaar 2012–2013 valt.

Hoewel dit uw eerste toespraak in de plenaire vergadering is, bent u al ruim een jaar actief lid van deze Kamer. U bent lid van de commissies voor Buitenlandse Zaken, Defensie en Ontwikkelingssamenwerking, voor Europese Samenwerkingsorganisaties, voor Infrastructuur en Milieu en voor Volksgezondheid, Welzijn en Sport, en u maakte in het afgelopen jaar deel uit van de delegatie naar de Raadgevende Interparlementaire Beneluxraad in Brussel. Bovendien bent u in het afgelopen parlementaire jaar in onze Kamer veruit de grootste afnemer geweest van Derde Kamerkoertjes. Dit toont aan dat u graag bijdraagt aan de verspreiding van kennis over politiek en parlement bij de jeugd.

Als afgestudeerd theoloog aan de Radboud Universiteit van Nijmegen, begon u in 1984 uw loopbaan als docent levensbeschouwing in Doetinchem en als secretaris buitenland van de Nederlandse Missieraad. In 1988 werd u studiesecretaris van het Verband van Katholieke Maatschappelijke Organisaties.

Vanaf 1999 was u tien jaar lid van het Europees Parlement; u refereerde daar ook zelf aan. Hier behartigde u met name het onderwerp ontwikkelingssamenwerking. U werkte onder meer aan armoedebestrijding, het oplossen van het hongerprobleem en aan nieuwe handelsovereenkomsten van de EU met ontwikkelingslanden. Ook vroeg u als Europarlementariër regelmatig aandacht voor ethische en religieuze kwesties. Zo pleitte u in 2007 voor meer bezoeken van religieuze leiders aan het Europees Parlement en stelde u: "Geen wereldvrede zonder vrede tussen religies". In 2007 werd u door 787 collega's gekozen tot "Europarlementariër van het jaar" en in 2008 werd u hiervoor wederom genomineerd. Bij deze benoeming werd u geroemd om uw inspanningen om sport en ontwikkeling op de parlementaire agenda te zetten.

Naast uw werk als Europarlementariër vervulde u binnen het CDA sedert 1991 talloze functies. Zo was u onder meer voorzitter van het CDA Nijmegen, adviseur van het algemeen bestuur van het CDA en adviseur van het CDA-bewindslidenoverleg. Ook was u lid van het bestuur en trainer bij de Eduardo Frei Stichting, een stichting die zich

inzet voor christendemocratische instituten en het werken aan een vreedzame overgang naar democratie in Centraal- en Oost-Europa en in de derde wereld.

Ook binnen de katholieke geloofsgemeenschap bent u zeer actief. Ik memoreerde al dat u van 1988 tot 1999 studiesecretaris van het Verband van Katholieke Maatschappelijke Organisaties bent geweest, maar u was ook voorzitter van het Nederlands Bisschoppelijk Comité voor het jubileumjaar 2000 en als zodanig zelfs de enige vrouw – en leek – ter wereld die bij de organisatie hiervan betrokken was.

Met deze opsomming heb ik slechts een kleine greep gedaan uit de veelheid aan organisaties en activiteiten waarbij u betrokken bent geweest en nog steeds bent. De breedte en variatie in uw maatschappelijke en politieke ervaring, zeker ook op Europees gebied, voorspelt een interessante verdere bijdrage aan het werk van deze Kamer en wij wensen u daarmee heel veel succes.

Ik schors de vergadering voor een ogenblik om de collegae de gelegenheid te geven u geluk te wensen met uw maidenspeech.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.



De heer **Schouwenaar** (VVD):

Mijnheer de voorzitter. Namens mijn fractie wil ik mevrouw Martens van harte feliciteren met haar maidenspeech. Ik zou ook een felicitatie willen richten tot de indieners van het initiatiefvoorstel inzake aanbestedingsvrijheid openbaar vervoer grote steden. Zij zijn erin geslaagd om een wetsvoorstel te maken over een moeilijk onderwerp met vergaande consequenties. Dat hebben zij gedaan in een korte tijd en zij hebben met succes de behandeling in de Tweede Kamer afgerond. Het is jammer dat mevrouw Van Gent hier vandaag niet kan meediscussieren. Maar gelukkig, zij is er wel en zij wordt waardig tegenwoordigd door mevrouw Van Tongeren.

Niet alleen richt ik felicitaties aan de indieners maar ik zeg hun ook dank voor de beantwoording van onze vragen. Uiteraard geldt onze dank ook de minister voor de antwoorden op de vragen die aan haar gesteld waren.

Mijn fractie is over dit wetsontwerp niet positief. Wij menen daarvoor goede redenen te hebben. Onze opmerkingen bij deze initiatiefwet betreffen een viertal punten: 1. enkele inleidende overwegingen; 2. inhoudelijke argumenten bij aanbesteding en inbesteding; 3. de keuze die het wetsontwerp mogelijk wil maken; 4. de prijs-kwaliteitverhouding.

Allereerst plaats ik een inleidende kanttekening over het jojo-effect, waaraan dit wetsontwerp een einde wil maken. Inderdaad is de aanbesteding van het openbaar vervoer in de grote steden de laatste jaren speelbal geweest van wisselende meerderheden. Dat is onvermijdelijk zolang de mogelijkheid van wetswijziging bestaat. Maar dan is het merkwaardig dat de indieners eerst een nieuwe koers inzetten en tegelijkertijd zeggen: nu moet het afgelopen zijn. De beste manier om een einde te maken aan het jojo is om geen koerswijziging in te zetten.

Een ander motief voor dit wetsontwerp is volgens de indieners het vergroten van de keuzemogelijkheden voor de G3. Het is niet onaannemelijk dat de G3 zullen kiezen voor inbesteding. Echter, wordt er gevraagd naar de gevolgen van die keuze, dan houden de indieners de boot af. Dan verwijzen zij naar de stadsbesturen. Mijn fractie

Schouwenaar

vindt dat niet juist. In- of aanbesteding kunnen verschillende gevolgen hebben. Die worden niet uitsluitend veroorzaakt door het stadsbestuur, maar ook door dit wetsvoorstel. Daarom willen wij alle consequenties van dit wetsontwerp onder ogen zien, en wij willen de indieners vragen om dat ook te doen.

Om inbesteding mogelijk te maken moet de stad de zeggenschap over het vervoersbedrijf overdragen aan de regio. Betekent dit dat eventuele tekorten van het vervoersbedrijf voor rekening komen van de regio en de regiogemeenten? Gaarne krijg ik hierop een reactie van de indieners.

De heer **Noten** (PvdA):

Er is al heel veel gedebatteerd over de voor- en nadelen. Er zijn allerlei evaluatierapporten geweest en er is het rapport van Twynstra Gudde geweest. Wij hebben gezien dat er in eerste instantie sprake is van efficiencywinst maar dat er in tweede instantie sprake is van verliezen. Wij hebben gezien dat het aantal aanbieders enorm afneemt en dat er het risico is van staatsmonopolisten. Al die discussies zijn in deze Kamer gevoerd, niet één keer maar meerdere keren. Het was jammer dat de heer Schouwenaar daar niet bij was, maar die opmerking hebben wij al gemaakt. Ik zou graag het volgende van de heer Schouwenaar willen weten. Als wij hier uiteindelijk alle informatie op tafel hebben, zodat er een keuze gemaakt moet worden over wel of niet aanbesteden en wel of niet inbesteden, wordt die keuze dan toevertrouwd aan het lokaal bestuur of vertrouwt de heer Schouwenaar die politieke afweging en het verantwoordelijkheid afleggen voor die afweging ten principale niet toe aan het lokaal bestuur en vindt hij dat dit in Den Haag dient te gebeuren? Die vraag moet hij beantwoorden, want dat is de inzet van de initiatiefnemers. De heer Schouwenaar heeft het over voor- en nadelen, maar ik heb het over de vraag wie verantwoordelijkheid neemt en wie een beslissing neemt.

De heer **Schouwenaar** (VVD):

De heer Noten kan kennelijk ver vooruit kijken. Aan het eind van mijn verhaal ga ik daarop in. Als hij het goed vindt, houd ik vast aan de lijn van mijn verhaal. Als ik zijn vraag nu beantwoord, loop ik het risico dat ik twee keer hetzelfde zeg en zo gewichtig is het nu ook weer niet.

Recent hebben wij een brief ontvangen van de Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland en van de Europese Passenger Transport Operators waarin op een juridisch punt wordt gewezen. Mogelijk is dit wetsvoorstel strijdig met de Europese PSO-verordening. Mevrouw Martens heeft daar behartigenswaardige dingen over gezegd. Ik sluit mij daarbij aan. Ik doe dat ook bij haar verzoek om de stemming over dit initiatiefwetsvoorstel uit te stellen totdat de EU duidelijkheid heeft gegeven over eventuele strijdigheid met de regelgeving.

In de Tweede Kamer is een amendement van mevrouw Wiegman van de ChristenUnie aangenomen waarin staat dat er over drie jaar een benchmark zal worden gehouden. Mijn fractie vraagt zich af hoe deze benchmark uitgevoerd wordt. Wat gebeurt er met de uitkomsten daarvan? Zijn die vrijblijvend of worden er consequenties aan verbonden? Willen de indieners hierop reageren?

Dan enkele inhoudelijke argumenten die bij in- of aanbestedingen zouden kunnen gelden. Railvervoer heeft een speciale infrastructuur. Dat maakt het ingewikkelder dan busvervoer. Die ingewikkeldheid vraagt om een speciale band met het stadsbestuur. Volgens de indieners pleit

dit voor inbesteding. Ook de onderlinge aansluiting tussen rail en bus zou pleiten voor inbesteding van alle drie de vervoersmodaliteiten. Mijn fractie betwijfelt dit. Buiten de G3 bestaan combinaties van rail-, bus- en zelfs veerdiensten. Die kunnen allemaal in de concessie geregeld worden. In die vervoersregio's gaat dat goed. Met andere woorden: onderlinge verwevenheid hoeft niet per se te leiden tot het buiten de deur houden van concurrentie.

In de discussie tot dusverre is gewezen op de noodzaak van flexibiliteit. Bij grote evenementen en onvoorziene omstandigheden moet het openbaar vervoer kunnen worden aangepast. Bij inbesteding aan het eigen vervoersbedrijf zou deze flexibiliteit groter zijn dan bij een ander bedrijf. Mijn fractie is van mening dat in de vereiste flexibiliteit volledig kan worden voorzien in het programma van eisen. Er is inmiddels een jarenlange ervaring met het formuleren van programma's van eisen en concessievoorwaarden. Het valt niet in te zien waarom dit bij inbesteding beter te regelen valt dan bij aanbesteding.

Bij wijziging van de concessievoorwaarden bestaat de kans dat aanbieders die de concessies niet verkregen hebben, met claims komen. Maar een claim wordt niet per definitie toegewezen. In het programma van eisen en in de concessievoorwaarden kunnen de opdrachtgevers de vereiste flexibiliteit zodanig regelen dat de kans op toewijzing van schadeclaims wordt geminimaliseerd. Bovendien kan men zich afvragen of de overheid bij een keuze tussen in- of aanbesteden een wettelijk recht om schadevergoeding te eisen moet willen omzeilen.

Voorstanders van dit wetsvoorstel wijzen erop dat na aanbesteding de vervoerder die gewonnen heeft, zal streven naar een gunstig financieel resultaat. Dit streven zal de service onder druk zetten. Het zou kunnen, maar ook bij inbesteding kan sprake zijn van een minder goede service. De vervoerders zijn niet vrij om zelf het niveau van dienstverlening te bepalen. Het serviceniveau ligt vast in het programma van eisen en in de concessie, zowel bij aanbesteding als bij inbesteding. Overigens blijkt in de praktijk dat de openbaarvervoerbedrijven van de G3 qua klanttevredenheid over het algemeen lager scoren dan de andere vervoerders.

Dan de keuzevrijheid die dit wetsvoorstel biedt aan de reiziger en aan de drie grote steden. Ik geef hiermee tevens antwoord op de vraag van de heer Noten. Het initiatief voegt een nieuwe keuze toe die bevordert dat beslissingen dichtbij de burger genomen worden, althans zo menen de indieners. Mijn fractie deelt die mening niet. Het gaat om drie verschillende keuzes. 1. Willen we een monopolie of concurrentie? 2. Als we concurrentie willen welke vervoerder kiezen we dan? 3. Hoe willen we het openbaar vervoer vormgeven in al zijn verschillende facetten? De tweede en de derde vraag worden lokaal beantwoord. Wat voor openbaar vervoer willen we en wie gaat dat uitvoeren? Dat bepaalt de stadsregio na inspraak van de reiziger. De eerste vraag – concurrentie of niet? – heeft niet alleen lokale maar ook bovenlokale gevolgen. Kiezen wij ervoor om geen concurrentie toe te laten, dan wordt de nationale ov-markt circa 40% kleiner. Dat kan leiden tot vermindering van het aanbod doordat aanbieders afhaken en dat heeft weer zijn weerslag op de concurrentie in andere vervoersregio's.

Bovendien is het buiten de deur houden van concurrentie niet bevorderlijk voor het investeringsklimaat in Nederland. Daar komt bij dat het Rijk het grootste deel van de kosten van het openbaar vervoer draagt, dus mag ook de belastingbetaler niet buitenspel gezet worden. Daarom

Schouwenaar

vindt mijn fractie dat deze beslissing op nationaal niveau en niet lokaal behoort te worden genomen. Alle andere keuzes horen inderdaad op lokaal niveau thuis en moeten daar ook blijven. De reiziger heeft belang bij goed openbaar vervoer voor een redelijke prijs. Op deze basis levert de reiziger zijn input voor het programma van eisen. Het stadsbestuur en de regio stellen dat programma vast. Zij kunnen bepalen hoe het openbaar vervoer er uit zal zien. Zij zijn opdrachtgevers en zij besluiten over lokale wensen. Zij selecteren een vervoerder en dat kan ook het eigen vervoersbedrijf zijn. Alleen de voorafgaande vraag of wij concurrentie willen toelaten, moet volgens mijn fractie op nationaal niveau beantwoord worden, juist vanwege de bovenlokale aspecten. Dat is niets nieuws. Op allerlei beleidsterreinen bepaalt de wet de grenzen van het speelveld en de spelregels. De andere overheden vullen die ruimte in. Het wetsvoorstel voegt dan ook geen nieuwe keuze toe. Het verlegt de bestaande vraag van inbesteden of aanbesteden van nationaal naar lokaal niveau. Wat ons betreft, is dat ten onrechte.

Tot slot nog enkele opmerkingen over de financiën en over de prijs-kwaliteitverhouding. Allereerst ga ik in op het argument dat aanbesteden geld kost. Dat is juist. Hoewel de kosten van aanbesteding in het openbaar vervoer moeilijk exact te krijgen zijn, gaat mijn fractie ervan uit dat de kosten van calculeren, begroten en het oversluiten van bussen aanzienlijk lager zullen zijn dan het totale aanbestedingsvoordeel.

Een ander argument is dat het openbaar vervoer in de G3 al zo veel bezuinigd heeft en dat er niet veel meer te verwachten is. Er is inderdaad een enorme inspanning geleverd door de G3 en die heeft een aanzienlijke besparing opgeleverd. Het ziet ernaar uit dat deze besparing niet de aanbestedingswinst zal halen die naar verwachting nog mogelijk is. Natuurlijk gaat het bij het openbaar vervoer niet alleen om de kosten, maar ook om het niveau dat wij willen bereiken. Het gaat om de kwaliteit en de prijs in onderling verband: de prijs-kwaliteitverhouding.

Mijn fractie gaat ervan uit dat bij aanbesteding de prijs-kwaliteitverhouding gunstiger zal uitvallen dan bij inbesteding. Dat is de afgelopen jaren gebleken in alle regio's waar het openbaar vervoer is aanbesteed. Een lagere prijs en een hogere klanttevredenheid omdat concurrentie nu eenmaal dwingt tot betere dienstverlening en lagere prijzen. Die prikkel zit bij aanbesteding ingebakken. En als je één prijs ziet, weet je nooit of dat de laagste is. Dat weet je alleen als je ook de andere prijzen ziet.

Ik sluit af met een vraag aan de minister. In haar brief van 6 juni 2011 stelt zij de G3 een korting van 142 miljoen euro in het vooruitzicht. Bij het Kunduzakkoord ging daar 45 miljoen euro van af, dus wordt de korting nu 97 miljoen euro. Blijft haar voornemen in stand of is de situatie nu anders?

Ik vat samen. Mijn fractie heeft veel waardering voor het werk dat de initiatiefnemers hebben verzet, maar zij is niet enthousiast over het eindresultaat dat nu voorligt. Zowel bij in- als bij aanbesteding kunnen zich inhoudelijke problemen voordoen, maar deze kunnen worden opgelost in het programma van eisen en in de concessievoorwaarden. Het wetsvoorstel laat alle ruimte aan reizigers, gemeentebestuur en vervoersregio om op stedelijk niveau het openbaar vervoer in te richten en uit te voeren zoals zij dat zelf willen. Allen de vraag "laten wij concurrentie toe?" heeft bovenlokale consequenties. Daarom vinden wij dat die vraag op nationaal niveau moet worden beantwoord. Het antwoord van mijn fractie is ja. Concurrentie

houdt de vervoerder scherp en leidt tot een gunstiger prijs-kwaliteitverhouding.

Ik heb beluisterd dat toen plannen voor openbare aanbesteding bekend werden, het GVB Amsterdam daar positief op gereageerd heeft met het motto "die aanbesteding zullen wij gaan winnen". Ik hoop dat het GVB gelijk krijgt.



De heer **Smaling** (SP):

Voorzitter. Mijn hartelijke felicitaties aan mevrouw Martens. Het was mij ontgaan dat haar maidenspeech nog niet had plaatsgevonden. Zij is hier al een tijd en zij is een fijne collega. Het is goed dat zij vandaag haar maidenspeech toch heeft gehouden.

De politiek leeft bij visies op de maatschappij. De bandbreedte tussen links en rechts, liberaal en socialistisch, progressief en conservatief, seculier en godsdienstig, is het speelveld waar een bevolking zich hopelijk mee kan associëren. De val van de Muur eind jaren tachtig luidde een periode in van kapitalistisch, liberaal triomfalisme, waarin de markt en het zelfredzame individu vooropstaan. Daarbij hoort maximale keuzevrijheid en het in extremo bevredigen van de eigen behoeften tegen zo laag mogelijke kosten. Ook hoort daarbij een kleine overheid, lage belastingen, schaalvergroting, geen gezeur over het milieu, soepele ontslagmogelijkheden en een voortdurende noodzaak tot innovatie om de consument te blijven verleiden en het concurrerende, eveneens tien keer overgenomen bedrijf de pas af te snijden of de nek om te draaien. En vooral: het verder uit elkaar raken van wat een mens nodig heeft en wat een mens wil hebben: het oplopende verschil tussen de needs en de wants waar de laatste tijd gelukkig veel zinnigs over wordt geschreven.

Sinds de jaren negentig praten we niet meer over de mens maar over de klant. Deze klant is 24 uur per dag consument, afnemer van goederen en diensten. Een voorbeeld is voedsel. In plaats van de boer een goede prijs te betalen zijn we gaan schaalvergroten om de klant tevreden te houden. Het deel van het inkomen dat aan voedsel wordt besteed, ligt op dit moment tussen de 10% en 15%. Hoewel voedsel een privaat goed is, speelt het een publieke rol. Een land met veel hongerige of met veel overmatig dikke mensen is minder productief en kent hoge zorgkosten. Dat zijn publieke kosten.

En dat is meteen het bruggetje naar het wetsvoorstel. Veel zaken zijn privaat geworden, terwijl de functie publiek is. Het aanbieden van ongezond of te veel voedsel is een voorbeeld. Ruimtelijke ordening is een ander voorbeeld. Spookbuurten ontstaan door het ongelimiteerd bouwen van kantoren en bedrijfsgebouwen waar geen behoefte aan is. De private sector bouwt voor de leegstand. De gemeente, lees de belastingbetaler, mag de sloop financieren. Ook het openbaar vervoer wordt in toenemende mate geprivatiseerd, terwijl het althans in onze ogen een publieke functie betreft. Een keerzijde bleek kortgeleden. Nadat Synthus zich naar de overwinning had gebluft bij de aanbesteding van het treinvervoer in Twente en de Achterhoek, moet het nu de hand ophouden bij de provincies in Arnhem en Zwolle. De politiek kan hierin flink sturen. Steeds meer steden in de wereld bieden bijvoorbeeld gratis openbaar vervoer. Zelfs in Tallinn, de hoofdstad van Estland is men daartoe overgegaan.

Onze minister en haar voorganger leggen het accent op een vijfbaansweg van Amsterdam naar Utrecht. Dat

Smaling

zijn politieke keuzes. De minister is door haar buurvrouw hier, mevrouw Van Gent, ooit voor betonsocialist uitgemakt. Een mooi woord overigens, ik weet niet of het al in het Groene Boekje is opgenomen. De mens kiest zelf of hij met auto, trein, fiets of openbaar vervoer van A naar B reist. Die mens wordt natuurlijk wel gestuurd door politieke keuzes en daar zitten zowel push- als pullfactoren in. Het GVB is erin geslaagd, meer reizigers te trekken met minder geld en een tariefsverhoging; een wonderlijke combinatie. Het GVB werd echter ook geholpen door hogere benzineprijzen en parkeertarieven in Amsterdam. Er zijn meerdere mogelijkheden om ontwikkelingen te duiden.

Binnen de keuzegroep openbaar vervoer is het de taak van de overheid om de kwaliteit te borgen. Dat kan op verschillende manieren: door het runnen van een min of meer eigen vervoerbedrijf of door het aanbesteden van een concessie en zien wie er met het beste bod komt. De eerste situatie levert niet per se een betere prijs en kwaliteit op voor de klant dan de tweede. Maar je houdt wel de regie over de afstemming van de onderdelen van het ov, metro, bus en tram, over het materieel, over de cao van het personeel, over de gewenste frequentie, over de mate van fijnmazigheid en hopelijk over de beloningen aan de top.

Hoewel aanbesteden in een werkelijk concurrerende sector best goed kan werken, hebben we nu met de Wet personenvervoer 2000 (Wp 2000) in de hand de volgende voorbeelden gezien. In Rotterdam heeft de RET zich min of meer naar de winst van de busconcessie gebluft met een zeer optimistische schatting van reizigersaantallen en een hypotheek op de winsten uit de metro. In Den Haag zijn rechtszaken door Veolia aangespannen omdat geenieder zich in staat zag boven de kostprijs uit te komen. In Amsterdam hebben we een plan van eisen op tafel zien komen dat zich grotendeels beperkt tot zogenaamde dikke stromen en hoofdassen. Dat is mooie turbotaal, maar dat is niet waar mensen wonen.

Daarom is het wetsvoorstel dat hier vandaag voorligt, zo belangrijk. Het bepaalt namelijk niet dat er onderhands gegend moet worden, maar dat de stadsregio's dit zelf mogen beslissen. Decentraal tenzij ... Het is een mantra van vele VVD-ministers van Ruimtelijke Ordening geweest de afgelopen jaren, maar blijkbaar geldt dit niet als het over de organisatie van het ov gaat. Dat heilige huisje is neergehaald wanneer deze wet wordt aangenomen, wat mijn fractie van harte hoopt. Gelukkig bood de Europese PSO-richtlijn die een aanpassing van de Wp 2000 nodig maakte, de escape die de indieners nu via de motie-Roefs benutten voor hun voorstel, met dank aan een oud-Europarlementariër van de SP. Het is een strak en helder wetsvoorstel geworden en het komt hopelijk voor de grote steden nog op tijd om hun ov of delen daarvan in te richten naar eigen inzicht, met de kennis van de complexiteit van deze steden en de ommelanden.

Ik heb nog een vraag over het toezicht. Wij hebben juist gezien dat bestuursleden van het GVB zijn weggestuurd op basis van koppen in De Telegraaf. Het lijkt mij dat op het gebied van toezicht meer nodig is dan alleen een rol van de NMa. Kunnen de indieners daarop ingaan?

In april jongstleden debatteerden wij hier met de minister over de aanpassing van de Wp 2000. Zij was toen niet bereid, haar wetsvoorstel aan te houden en deze initiatiefwet af te wachten. Ik heb zelfs nog voor haar gezongen, maar dat mocht niet baten. Het vallen van het kabinet zorgde er toen alsnog voor dat het wetsvoorstel het

niet haalde. De heer Noten heeft al aangegeven dat dit op een beetje wonderlijke wijze gebeurde. Nu zit dezelfde minister hier, naast de indieners van het wetsvoorstel waarop zij niet wilde wachten. Hoezeer ik ook begrijp dat een minister van Infrastructuur veel baat heeft bij een tunnelvisie, vraag ik haar toch om een duidelijke appreciatie van dit wetsvoorstel te geven. Waar zitten volgens haar nou toch die grote bedreigingen? Of is ze, net als de VVD-wethouders in de grote steden waar wij het over hebben, blij dat een aantal alerte Tweede Kamerleden vandaag een oplossing aandragen waarmee een hoop gedoe wordt voorkomen?

□

De heer **Engels** (D66):

Voorzitter. Ik begin met de felicitaties van de gehele fractie van D66, ik weet niet waar de andere leden zijn, aan het adres van mevrouw Martens met haar maidenspeech. Zij mag ervan verzekerd zijn dat ik deze woorden namens mijn gehele fractie spreek.

Uiteraard wil ik de initiatiefnemers complimenteren met hun voorstel. Het ontwikkelen en vooral ook afronden van een initiatiefvoorstel is beslist geen sinecure en verdient alleen al om die reden buitengewoon veel waardering. In die zin is het wat mij betreft ook geen probleem dat de Eerste Kamer dit parlementaire middel niet heeft.

Het is extra plezierig dat zich onder de initiatiefnemers enkele goede bekenden van mij bevinden. De heer Kees Verhoeven is een zeer vooraanstaande en hooggeplaatste partijgenoot. Ik heb nu begrepen dat hij ook al verstand heeft van grotestedenbeleid, openbaar vervoer en aanbestedingsrecht. Ik ben daar diep van onder de indruk. Ik wil ook nog even aandacht besteden aan de heer Monasch. In de tijd van de patatgeneratie was hij rechtenstudent in Groningen. Dat was de generatie die met het uit het hoofd leren van oude tentamens de zesjes bij elkaar sprokkelde en uiteindelijk hulpgriffier werd bij de kantonrechter in Lemmer. Er was echter een uitzondering en dat was de heer Monasch oftewel Jaques. Hij bereidde niet alleen de colleges voor maar hij slaagde er ook in om mij constant te onderbreken om allerlei andere inzichten naar voren te brengen, zodat ik aan het eind van mijn college bekaf naar mijn kamer ging. Dit is uiteraard als compliment bedoeld. Zulke actieve studenten zie je nu wel weer maar toen niet. Kijk eens wat er van de heer Monasch geworden is, zou ik willen zeggen.

Dit voorstel biedt de vier grote steden met betrekking tot de inrichting van het openbaar vervoer de mogelijkheid om zelf te kiezen tussen aanbesteden of onderhands gunnen, ook wel inbesteden genoemd. Openbaar vervoer is een van de belangrijkste elementen van de stedelijke economie. Mensen moeten zich in de stad ook zonder auto of fiets snel en goed kunnen verplaatsen. Een doorweven netwerk, soepele aansluitingen en zo kort mogelijke reistijden maken van de stad een betere en plezierigere plek om te wonen en te werken en een aantrekkelijke vestigingsplaats voor bedrijven. Om dat doel te bereiken meent mijn fractie dat de stadsbesturen de ruimte moeten krijgen om de noodzakelijke keuzes te maken. In essentie gaat dit voorstel dan ook terecht over de keuzevrijheid van grote steden. In onze ogen kiezen wij vandaag dan ook niet tussen inbesteding of aanbesteding, maar voor de lokale autonomie, voor de ruimte die gemeenten als eerste overheid nodig hebben om bestuurlijke kwa-

Engels

liteit te leveren en voor het scheppen van meer eenheid tussen Rijk en stadsregio's.

De D66-fractie gelooft dat de vier grote steden in termen van bestuurskracht voldoende capabel zijn om daarover zelfstandig te beslissen. De vier burgemeesters hebben dat recentelijk op Prinsjesdag nog eens indringend aangegeven in de Volkskrant. De motor van de economie staat in de steden en niet op het Binnenhof. Ook mijn fractie meent dat een volwassen stedelijk bestuur de ruimte moet hebben om zijn verantwoordelijkheden waar te maken. Meer beleidsvrijheid, meer financiële middelen en meer bestuurlijke instrumenten voor het decentraal bestuur, dat moet de koers zijn in het Randstedelijk gebied. Dan creëren we daadwerkelijk een complementair bestuur van drie volwaardige medeoverheden. Daarmee kunnen wij het beste uit de Randstedelijke regio te halen.

In en rondom de steden zijn nu zowel het Rijk als de stadsregio's verantwoordelijk voor een substantieel deel van het openbaar vervoer, maar voor de reizigers is deze gefragmenteerde bestuurlijke inrichting niet relevant. Zij mogen rekenen op een sluitend stelsel met goede en snelle verbindingen van trein, tram, metro en bus. Het is in dat licht van belang dat Rijk en regio ook in het openbaar vervoer meer als één overheid gaan functioneren. Het is uit een oogpunt van bestuurlijke slagvaardigheid en in het licht van het streven naar minder bestuurlijke drukte wezenlijk dat het openbaar vervoer in de grootste gebieden in een decentrale hand komt. Dit wetsvoorstel kan daaraan bijdragen.

Dit alles neemt niet weg dat binnen mijn fractie nog enkele vragen leven. Als eerste de kwestie van de Europeesrechtelijke validiteit. In de memorie van toelichting wordt gemeld dat de zeggenschapsverhouding van belang is voor de keuze tussen in- of aanbesteding. Mijn fractie begrijpt dit zo dat de Europese verordening inzake het personenvervoer voorschrijft dat de onderhandse gunning alleen kan worden verleend aan een bedrijf waar de stad ook de zeggenschap over heeft. Graag vraag ik de initiatiefnemers of zij dit kunnen bevestigen.

Verder lezen wij dat het aan het stedelijk bestuur zelf is om te beoordelen of de eigen situatie voldoet aan de Europeesrechtelijke criteria, aangezien er anders kans bestaat op een onrechtmatige onderhandse gunning. Mijn fractie meent dat vast moet staan dat de beoogde figuur van inbesteding niet op gespannen voet staat met de toepasselijke Europese regelgeving. Wij hebben daar niet direct aanwijzingen voor, maar het is wel onze taak en plicht om dit met elkaar zonder twijfel vast te stellen. Graag vraag ik ook op dit punt een bevestiging, zowel van de initiatiefnemers als van de minister. In het bijzonder vraag ik of zij een beeld hebben van de omzettingen die binnen de stedelijke besturen moeten plaatsvinden om een concessie onderhands te gunnen binnen het Europeesrechtelijke kader. In dit verband wil ik graag nog aan de minister vragen of zij kan en ook wil bevestigen dat de steden van de regering de benodigde medewerking krijgen om ervoor te zorgen dat de beoogde inbesteding niet op Europeesrechtelijke complicaties stuit.

Een laatste punt heeft betrekking op het feit dat dit voorstel het mogelijk maakt dat de stad de inbestede concessiehouder verbiedt mee te doen aan mogelijke overige aanbestedingen in de stad. Daarvoor hebben wij niet direct een motivering aangetroffen. Ik vraag de initiatiefnemers of zij kunnen schetsen welke redenen de steden kunnen hebben om inbestede concessiehouders te weren

van andere aanbestedingen en of het niet beter is als deze voorwaarden vooraf bekend worden gemaakt.

Ik wacht de reacties van de minister en de initiatiefnemers met belangstelling af.



Mevrouw **Vos** (GroenLinks):

Voorzitter. Allereerst mijn complimenten en felicitaties aan de gewaardeerde collega mevrouw Martens. Zij had een onderwerp gekozen dat haar nauw aan het hart ligt. Daarover zal ik later nog wat zeggen. Het doet mij sowieso een groot genoegen om hier te staan. Collega Noten memoreerde al dat wij dit voorjaar bij de behandeling van de wijziging van de Wet personenvervoer 2000 in feite dit debat ook gevoerd hebben. Toen waren wij met z'n drieën: de collega's Smaling, Noten en ikzelf. Wij hebben bij die gelegenheid geuit dat de wijziging van de Wet personenvervoer niet is aangegrepen om uitvoering gegeven aan de in de Tweede Kamer aangenomen motie-Roefs. Dat was reden voor de fracties van GroenLinks, de PvdA en de SP om tegen deze wetswijziging te stemmen. Wij kregen op wonderbaarlijke wijze op het laatste moment steun van de fractie van de PVV waardoor deze wetswijziging is verworpen. Het doet mij genoegen om hier te staan. Het doet mij helemaal genoegen dat deze initiatiefnemers hebben gezegd: dan doen wij het zelf. Zij hebben de handen ineen geslagen en in zeer korte tijd een kwalitatief goed wetsvoorstel op papier gezet. De Tweede Kamer heeft dat aanvaard en het is nu aan ons om daar een oordeel over uit te spreken. Grote complimenten voor dit goede en snelle werk.

Ik maak een aantal opmerkingen die ik ook in het debat op 17 april jongstleden heb gemaakt. Het is goed om die aspecten vandaag naar voren te halen. Wij vinden dit initiatiefwetsvoorstel van groot belang. Juist het gegeven dat het hier gaat om creëren van keuzevrijheid voor de vier grootste steden is een belangrijk uitgangspunt. Ik zeg dit ook tegen mevrouw Martens. Er wordt niet voorgeschreven dat men moet inbesteden. Het is juist aan de grote steden om zelf te bepalen of welke wijze het openbaar vervoer zo goed mogelijk gerealiseerd kan worden. Dat kunnen zij doen via inbesteding door te kiezen voor het bestaande gemeentelijk vervoerbedrijf. Zij kunnen ook tot de conclusie komen dat een openbare aanbesteding beter is voor de stad. Die keuzevrijheid is cruciaal. Het gaat om complexe combinaties van openbaar vervoer van tram en bus. In twee steden komt er ook nog een metro bij. Het is opmerkelijk dat juist in Rotterdam, Den Haag en Amsterdam de VVD-wethouders van verkeer hebben gezegd te willen inbesteden. Dat is de beste wijze om in die steden kwalitatief goed openbaar vervoer tegen een scherpere prijs dan tot nu toe te realiseren. Amsterdam heeft laten zien dat dit mogelijk is. Bij de inbesteding heeft het 75 miljoen aan besparingen weten te realiseren. Ook deze wethouders zijn zich uitermate bewust van het belang van efficiency, maar zeggen wel dat de kwaliteit vooropstaat, dat het goed geregeld moet worden voor de burgers. Het gaat om de belangen van 1 miljoen reizigers per dag. Dat is een ongelooflijke hoeveelheid die dag in, dag uit afhankelijk is van goed functionerend openbaar vervoer. Wanneer de grote steden zeggen, in staat te zijn om als goed opdrachtgever in onderhandeling met het eigen vervoerbedrijf tot grotere efficiency en besparingen te komen met behoud van een goede kwaliteit, moeten

Vos

wij hun de ruimte bieden om hun opdracht op die manier uit te voeren.

Er is geen enkele reden om die keuzevrijheid niet mogelijk te maken. Europeesrechtelijk zijn er geen belemmeringen. Dat heeft de minister overigens op 17 april ook erkend. Wat GroenLinks betreft, is hier geen sprake van enige discussie. Die mogelijkheid bestaat en daar kan via dit wetsvoorstel gebruik van worden gemaakt.

Op 17 april heeft de minister gezegd dat openbaar aanbesteden goed is, want dat leidt tot meer efficiency en betere kwaliteit. Maar juist op dat punt heeft zij mijn fractie en ook de andere genoemde fracties niet kunnen overtuigen. Wij kregen veel signalen dat dit juist zou leiden tot minder kwaliteit, ook al omdat het gepaard ging met een gigantische bezuiniging. Ik heb toen ook tegen de minister gezegd dat het erop leek dat zij het voertuig van openbaar aanbesteden had gekozen om de bezuiniging aan de steden op te kunnen leggen. Uiteindelijk is het heel slecht om dat als hoofddoel van zo'n operatie te kiezen. Wij wijzen dat ook zeker af. Gelukkig is die bezuiniging voor een deel teruggedraaid.

In dit geval is het adagium van de minister zelf "doe decentraal wat decentraal kan" zeer op zijn plaats. Deze steden hebben bewezen op basis van ervaring, expertise en grote kennis in staat te zijn om een goede en verantwoorde keuze te maken. Het is eerder voorgekomen dat aanbestedingen er op papier heel leuk uitzien, maar dat het in de praktijk zwaar tegenvalt. Juist verantwoordelijke wethouders zijn zich daar zeer van bewust en zij moeten die verantwoorde afweging kunnen maken: gaan wij het aan met het bestaande bedrijf of moeten wij toch openbaar aanbesteden? Laat hun die keuze maken. Op basis van de ervaringen zijn zij in staat om dit verantwoord te doen.

Ik heb nog een vraag aan de initiatiefnemers. Net als anderen ben ik benieuwd hoe de raad van bestuur van de mededinging zijn toezichtstaak gaat vervullen. In het wetsvoorstel is geregeld dat de raad een prestatievergelijking uitvoert van de vervoerder aan wie op grond van artikel 63a, het uitzonderingsartikel dat inbesteding mogelijk maakt, concessie is verleend. Die prestatievergelijking moet betrekking hebben op klantenservice, kostenefficiëntie en doelmatigheid van de vervoerders. Ik heb begrepen dat dit artikel als gevolg van een aangenomen amendement zo is komen te luiden. Graag een nadere toelichting. Hoe wordt een en ander uitgevoerd? Met welke frequentie? Hoe zien de indieners dat voor zich?

Ik rond af met de stelling dat mijn fractie het zeer eens is met dit wetsvoorstel. Wij zijn het met de indieners eens dat er snel duidelijkheid is geboden. Wij moeten dit werk nu goed en snel afronden. Ik wacht met belangstelling de antwoorden af.

De beraadslaging wordt geschorst.