

Van Bommel

Van Bommel, Peters en Pechtold. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 261 (27925).

Mevrouw **Van Gennip** (CDA): Voorzitter. Mijn motie luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat mensenrechten universeel zijn,

overwegende dat ook de vervolging van terroristen gebaseerd moet zijn op ons rechtsstelsel;

overwegende dat de regering zoekt naar werkbare oplossingen voor de juridische uitdagingen die de strijd tegen het internationaal terrorisme stelt;

verzoekt de regering, daarbij binnen de kaders te blijven van het internationaal humanitair recht, de mensenrechten en de Geneefse conventie,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Gennip en Van Dam. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 262 (27925).

De vergadering wordt van 22.40 uur tot 22.48 uur geschorst.

Minister **Verhagen**: Mevrouw de voorzitter. De leden Pechtold, Van Dam, Peters, Van Baalen, Thieme, Van Bommel en Van Gennip hebben een motie ingediend waar ik geen behoefte aan heb. Nederland heeft dit onderwerp al tweemaal aan de orde gesteld in eerdere vergaderingen. Als de Kamer erom vraagt, dan voeren wij het verzoek uiteraard uit. Ik heb daar echter geen behoefte aan, mede gelet op de activiteiten die de regering op dit punt al ondernomen heeft. Ik vraag mij ook af of er nu een andere reactie zou volgen als de vorige keren. Indien de Kamer mij dat vraagt, zal ik het evenwel bepleiten.

Over de motie van de heer Pechtold en mevrouw Peters merk ik op dat rendition en enemy combattant geen nieuwe juridische concepten zijn. Dat zijn bestaande, normale, juridische begrippen. Feitelijk is de overweging van de motie dus onjuist. Vanwege het verzoek om een kritische herziening van het juridische raamwerk ontraad ik het aannemen van de motie, ook gelet op de toezegging die ik aan de geachte afgevaardigde de heer Van Baalen heb gedaan in dit debat.

Over de motie van mevrouw Peters, die meeondertekend is door de leden Van Dam, Pechtold en Van Bommel, merk ik het volgende op. De Parlementaire Assemblée heeft in haar rapport een oproep gedaan aan

het Comité van Ministers. Aangezien ik niet in de plaats treed van de Parlementaire Assemblée en het punt sowieso op de agenda staat omdat er een oproep is gedaan aan het Comité van Ministers ontraad ik het aannemen van deze motie. Ik ga niet op de stoel van de Raad van Europa zitten.

De heer Van Bommel heeft een motie ingediend die meeondertekend is door de leden Peters en Pechtold over het kiezen van een werkwijze die volledig overeenkomt met het internationaal humanitair recht. Ook het aannemen van deze motie ontraad ik omdat de suggestie wordt gewekt dat voor een werkwijze is gekozen die dat niet doet. Dat is een uitspraak over het optreden van de regering die niet overeenkomt met de feiten.

De motie van de leden Van Bommel, Peters en Pechtold gaat over de medewerking van de NAVO. Ook het aannemen van deze motie ontraad ik. Ik had van een voormalig lid van het kabinet verwacht dat hij de regels voor geheimhouding die bij dit soort organisaties gelden, zou respecteren. Ik respecteer die regels voor geheimhouding wel en ontraad daarom de aanvaarding van deze motie.

Ik kom ten slotte te spreken over de motie van de leden Van Gennip en Van Dam. Ik beschouw deze als een ondersteuning van het beleid. Als de Kamer deze motie aanvaard, dan zal ik haar uiteraard uitvoeren.

De **voorzitter**: Ik stel voor, over de ingediende moties aanstaande donderdag aan het einde van de vergadering te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

Aan de orde is het **debat** over **de verkoop aandelen Connexion**.

De **voorzitter**: Ik spreek het volgende met de leden af. Alle woordvoerders mogen gedurende het hele spoeddebat twee keer interrumpen. Zij mogen zelf kiezen of zij die interruptie bij de leden plaatsen of bij het kabinet. De leden hebben een spreektijd van twee minuten. Gelet op het tijdstip lijkt mij dat een ruime toebedeling.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Connexion wordt "Connection". Het Nederlandse staatsbedrijf wordt verkocht, hoofdzakelijk aan de Franse staat. In 2006 wilde de minister dat Connexion volwaardige private partij werd zonder grote overheidsdeelname. Hij gaf daarbij overduidelijk aan dat een te grote overheidsdeelneming het bedrijf het imago van een staatsbedrijf zou opleveren. De minister wilde dat voorkomen. Weet deze minister dat 68% van Transdev in handen is van een Frans staatsbedrijf met – volgens de eigen website – als missie de Franse nationale, regionale en lokale belangen te dienen? Waarom moet onze Connexion de Franse belangen gaan dienen? De Fransen zijn nog wel voorstander van een gesloten markt. Vanuit hun gesloten thuismarkt willen zij hier de winsten komen plukken. Vindt de minister dit gebrek aan wederkerigheid niet onwenselijk? Als hij dat vindt, waarom wordt er dan juist met een Franse partij in zee gegaan?

Roemer

In 2006 gaf de regering helaas aan een meerderheid van Connexxion te willen verkopen. Hierbij wilde de regering filialisering voorkomen. Daar neigt de situatie nu wel sterk naar; Connexxion wordt nu of op termijn een filiaal van Transdev, of ziet de minister dat anders?

Connexxion is een bedrijf dat begaan is met de Nederlandse samenleving. Het maakt zich hard voor projecten zoals de ov-chipkaart en de superbuis. Dat zijn risicovolle projecten die erg samenhangen met de Nederlandse samenleving en voor buitenlandse partijen niet interessant zijn. Waarom wordt dan besloten om dit bedrijf te verkopen? Hoe denkt de minister onwillige private partijen, zeker grote en machtige internationale openbaarvervoerbedrijven, te dwingen tot investeren?

Terwijl de marktwerking in Nederland met slechts drie vervoersbedrijven niet optimaal functioneert, geven wij onze troef en terugvaloptie uit handen. Acht de regering dat op dit moment verstandig? Ziet de regering ook dat de kans steeds groter wordt dat minder in plaats van meer vervoerders met elkaar de concurrentie aangaan?

De SP-fractie is tegen marktwerking in het openbaar vervoer, dat mag duidelijk zijn. Mijn fractie wil dan ook niet dat Connexxion wordt verkocht. De keuze voor het Franse bedrijf lijkt daarbij ook nog in strijd te zijn met de afspraken en uitgangspunten die in de Kamer aan de orde zijn geweest. Is de minister bereid om deze deal tegen te houden en opnieuw te bekijken of en hoe wij wel goed met dit bedrijf om kunnen gaan?

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik heb maar twee interrupties, maar ik kan het toch niet laten. Ik hoor de heer Roemer namens de SP-fractie een pleidooi houden over de betekenis van Connexxion voor de waarde van het openbaar vervoer. Tegelijkertijd vindt hij dat de aanbestedingsplicht voor de Nederlandse ov-markt uit de wet moet worden gehaald. Daarmee heeft Connexxion eigenlijk geen toekomst meer in Nederland. Dat is dus buitengewoon tegenstrijdig.

De heer **Roemer** (SP): Die tegenstrijdigheid valt wel mee. Connexxion stond bij de ov-chipkaart als Nederlands staatsbedrijf vooraan om te investeren en mee te denken. Buitenlandse bedrijven als Arriva en Veolia gingen pas meedoen op het allerlaatste moment, toen ze in de gaten kregen dat ze niet anders konden. Het is hartstikke helder dat wij deze troef niet uit handen moeten geven en Connexxion gewoon een Nederlands staatsbedrijf moeten laten zijn. De Europese ontwikkelingen en de stemming van donderdag zijn redenen om nu niet overhaast over te gaan tot verkoop van de aandelen van Connexxion.

□

De heer **Crone** (PvdA): Voorzitter. De PvdA-fractie was altijd tegen de verkoop van Connexxion. Wij hebben zelfs vaak spoeddebatten aangevraagd met minister Zalm om die verkoop tegen te houden. Uiteindelijk hebben wij gezegd: verkoop dan maar de minderheid van de aandelen, dan houd je er greep op en kun je later alsnog de meerderheid verkopen. Ook daarin hebben wij geen gelijk gekregen. Wij zijn volledig overruled door de fracties van CDA, VVD en D66. Minister Zalm heeft voor de verkiezingen een mandaat gekregen om twee derde te verkopen, aan wie dan ook, met een zeer zwak setje van

randvoorwaarden van publiek belang. Dank aan de fracties van CDA en VVD.

Hoever was het proces toen de minister aantrad? In hoeverre had minister Zalm het mandaat gebruikt? Was er al een onomkeerbaar veilingproces in werking getreden? Of had hij ruimte om het opnieuw te bekijken en toch de minderheid van de aandelen te verkopen?

Hoe ziet de deal er nu uit? Transdev is overigens niet zo'n groot bedrijf als wij destijds vreesden. Wij vreesden dat een grote buitenlandse reus het bedrijf zou kopen, maar dit is een bedrijf van gelijke omvang met een goede naam. Daar gaat het nu echter niet om. Naast Transdev krijgt kennelijk ook de Bank Nederlandse Gemeenten, 100% een overheidsbank, nu een deel van de aandelen. Hoe is nu de verdeling tussen Transdev, BNG en de minister? Gaat het om 50% plus 1 tegen 50% min 1 of om twee derde tegen een derde? Dit is van belang omdat wij dan wel of niet de meerderheid hebben verkocht. Achteraf hebben wij dan misschien toch wat binnengehaald. Welke ontbindende voorwaarden zitten nu nog in het voorlopig koopcontract? Kan de Kamer daar nog bij worden betrokken?

Mocht het gaan zoals het lijkt te gaan, dan komt er ooit een moment van verdere verkoop. Wat zijn dan de criteria van maatschappelijk belang die aanleiding kunnen zijn om niet te verkopen?

De heer **Roemer** (SP): Ik herken een aantal pleidooien uit de Handelingen. Over het generaal pardon is er na de verkiezingen een nieuwe motie ingediend. De motie die de heer Crone destijds heeft ingediend over die 49%, zou nu wel eens een meerderheid kunnen halen. Wil hij dit met mij opnieuw bespreekbaar maken in deze Kamer?

Ik heb de minister een vraag gesteld die de heer Crone zeer bekend moet voorkomen. De vraag ging over het investeren in Nederland door buitenlandse vervoersbedrijven in Nederland. Die vraag was voor honderd procent een kopie van de vraag van de heer Crone in het debat van oktober 2005. Hoe kunnen grotere internationale vervoersbedrijven door de minister worden gedwongen om te investeren?

De heer **Crone** (PvdA): Ik ben blij dat de heer Roemer zo uitvoerig uit mijn werk citeert. Ik weet dat je altijd consistent moet zijn, want voor je het weet, vindt iemand iets wat je ooit anders hebt gezegd. Ook in dit dossier ben ik zeer consistent. Wij hebben echter wel een bestuurlijke verantwoordelijkheid. Als een Kamermeerderheid een mandaat aan een minister heeft gegeven, kan een andere Kamermeerderheid niet zeggen: wij beginnen even opnieuw. Een motie zoals die over het generaal pardon, schept een nieuwe werkelijkheid. Mijn vraag is precies zoals de heer Roemer die stelt: had deze minister ruimte om het anders doen of moest hij op een rijdende trein of bus springen?

Met de tweede vraag ben ik het helemaal eens, daar hoeft geen twijfel over te bestaan. Ik neem aan dat dit de hoofdzaak was bij de biedingen, want dat hebben wij ook aan minister Zalm gevraagd. Het moet een bedrijf zijn dat in de eerste plaats de Nederlandse vervoerssector versterkt. Op basis daarvan mag het nog wat in het buitenland doen of mag een buitenlands bedrijf helpen. Over die volgorde kan geen twijfel bestaan.

De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter. De brief van de minister van Financiën van vandaag is kort en duidelijk. De positie van Connexxion heeft wel degelijk raakvlakken met het wel of niet aanbesteden van het openbaar vervoer in de vier grote steden: "Wanneer de grote steden niet aanbestedingsplichtig worden, zijn de groeikansen in Nederland beperkter." Dit lijkt een onschuldige opmerking over een Nederlands bedrijf dat dan elders in Europa wel zijn vleugels zal uitslaan. Als het echter voor Connexxion geldt, geldt het natuurlijk ook voor de andere private vervoerders in Nederland. De investeringsbereidheid van Connexxion, Arriva en Veolia in het ov zal niet toenemen, laat staan dat wij nieuwe aanbieders op de Nederlandse ov-markt krijgen. De actie van de SP-fractie en naar het lijkt ook de PvdA-fractie leidt er dus toe dat een potentiële markt voor "prachtige bedrijven" – zoals de heer Roemer terecht over Connexxion spreekt – met ongeveer 45% kleiner wordt. De G4 zijn goed voor een percentage tussen de 40 en 50 van de Nederlandse ov-markt.

Het is logisch dat staatssecretaris Huizinga zo hecht aan de voortzetting van het verplicht aanbesteden. Het is dan ook terecht dat zij op dit punt onlangs zo van leer trok tegen de PvdA-fractie. Meer aanbieders staat gelijk aan meer concurrentie, scherpere prijzen en meer en betere reizigerskilometers voor hetzelfde of minder geld. Dit betekent een maximaal effect van het geld dat via de brede doelluitkering naar de regio's en de gemeenten gaat. Dit spreekt ongetwijfeld ook de minister van Financiën aan. De rijksoverheid is namelijk nog steeds de hoofdsponsor van het openbaar vervoer in Nederland, ook in de G4.

Het kabinet wil graag meer passagiers in het openbaar vervoer. Uit alles blijkt dat de reizigersgroei in de aanbestede gebieden groter is dan in de niet-aanbestede gebieden. Dit gaat ook nog eens gepaard met een hogere waardering door de klant. In aanbesteding ligt dus de winst en niet in het belonen van de luiheid van de bestuurders van de G3.

Terug naar die ene alinea uit de brief van de minister van Financiën. De voorzitter zei het al: ik mag aannemen dat het kabinet met één mond spreekt. Ik stel dus vast dat de minister van Financiën impliciet de visie van staatssecretaris Huizinga onderschrijft: de motie die de PvdA-fractie donderdag hopelijk niet zal indienen, is niet goed voor Connexxion, de andere private vervoerders en de kwaliteit van het openbaar vervoer in dit goede land.

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. Vorige week donderdag vroeg ik een brief van de minister van Financiën over de gevolgen voor de waarde van Connexxion, mocht 40% van de busmarkt worden afgesloten zoals de PvdA-fractie wil. Is het toeval dat de verkoop daarna in een stroomversnelling is geraakt? Waartoe is de oppositie tegenwoordig al niet in staat?

Vandaag stuurde de minister ons een brief waarin hij stelt dat de groei van de markt inderdaad wordt beperkt. Dit heeft vermoedelijk wel degelijk effect op de waarde van Connexxion. Immers groeimogelijkheden zijn in de regel een belangrijke overweging voor investeerders. Of dit zo is, beantwoordt de minister echter niet in zijn brief. De Kamer moet wachten tot het overleg met de OR en

de vakbonden is afgerond. Over de prijs kan hij dus niets zeggen, aldus de brief. Zijn woordvoerder echter wel. In het Financieel Dagblad van vandaag zegt die woordvoerder dat het gaat om een verkoopbedrag van 200 mln. tot 250 mln. Hoe kan het dat de pers dit wel weet en de Kamer niet? Kan de minister dit bedrag bevestigen. Zo ja, waarom is het dan veel lager dan eerdere bedragen die varieerden tussen 400 mln. en 600 mln.? Waarom is de keus op Transdev en BNG gevallen? Kwamen deze bedrijven met het hoogste bod? Ik wil het antwoord op deze vragen graag vanavond krijgen, zodat ik het morgen niet in de krant hoeft te lezen.

Wat vindt de minister van Financiën ervan dat de PvdA-fractie de groeiemarkt van Connexxion met 40% wil inperken? Ik neem aan dat – collega Mastwijk verwees er al naar – dat het kabinet met één mond spreekt en dat hij dit standpunt evenals de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat ten sterkste afwijst. Ik vraag ook aan de minister wat hij ervan vindt dat de PvdA-fractie met de ene hand nu wel akkoord gaat met de verkoop van Connexxion, maar met de andere hand over de rug van de reizigers en met de hete adem van de SP in de nek het monopolie voor gemeentelijke vervoerbedrijven in de grote steden beschermt. Het mogelijke gevolg hiervan kan ernstige schade voor het investeringsklimaat en een waardedaling van Connexxion zijn. Graag een reactie.

Mijn fractie wil dat een definitief besluit over de verkoop van Connexxion wordt uitgesteld, in ieder geval totdat de Kamer volledig en correct is geïnformeerd over de prijs, welke factoren daarop van invloed zijn geweest, et cetera. Kan de minister dat toezeggen?

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

Minister **Bos**: Voorzitter. Misschien is het het handigste als ik begin bij een van de meest fundamentele vragen, namelijk een vraag die werd gesteld door de heer Crone. Hoe veel ruimte zou deze minister hebben gehad, zou hij dat gewild hebben, om van de rijdende trein af te springen? Om maar even in vervoerstermen te blijven: die trein reed. Mijn voorganger heeft destijds met instemming van een Kamermeerderheid de beslissing genomen om over te gaan tot verkoop van twee derde van het overheidsbelang in Connexxion en op termijn tot verkoop van het resterende derde deel. Toen ik verantwoordelijkheid kreeg, heb ik natuurlijk de afweging gemaakt of ik daar anders in zou moeten staan.

Los van inhoudelijke argumenten die daarbij aan de orde zouden kunnen komen, zijn de twee volgende argumenten voor mij in ieder geval relevant geweest om te besluiten verder uitvoering te geven aan de besluiten zoals die destijds met instemming van de Kamer genomen zijn. Ten eerste zou de betrouwbaarheid van de overheid als partij op deze markt, ook in de context van heel het privatiseringsproces, ernstig geschaad worden als gedurende het spel de regels opeens veranderd zouden worden. Het tweede argument dat voor mij zeer relevant is geweest, is dat het ook tot grote juridische kwetsbaarheden geleid zou hebben als dat aan de orde zou zijn geweest. Als bijvoorbeeld de beslissing is genomen om het biedingsproces in te gaan met als oogmerk om twee derde van het overheidsbelang te verkopen en je zegt halverwege dat verkoop van een derde misschien ook genoeg is, zou dat grote juridische

Bos

problemen hebben geleid. In vroegere stadia zijn partijen misschien afgehaakt omdat zij wellicht niet in de markt waren voor een twee derde belang, maar wel voor een derde. Zij zijn dan afgehaakt en horen even later dat het toch voor een derde mag. Zij zijn dan ongelijk behandeld ten opzichte van andere concurrerende partijen en dat soort zaken kun je beter vermijden.

Zowel de juridische complexiteit als de betrouwbaarheid van de overheid in dit proces, zijn voor mij doorslaggevend geweest om uiteindelijk te oordelen dat ik gewoon door zal gaan met dit proces en uitvoering zal moeten geven aan de besluiten die door mijn voorganger met instemming van de Kamer genomen zijn.

Het gros van de vragen van de heer Roemer over de reden waarom ik ga verkopen en of dat wel verstandig is, is daarom een gepasseerd station. Ik blijf nog maar even in vervoerstermen. Dat debat hebben wij hier gehad en daarna is uitvoering gegeven aan wat er is besloten. Tijdens het Kamerdebat zijn de criteria waar de overheid op moet letten bij het afstoten van het overheidsbelang, uitgebreid aan de orde geweest. Die criteria zijn door mijn voorganger bij brief van 10 juli 2006 aan de Kamer gemeld. Tot die criteria behoorde niet het punt of een overnemende partij zelf ook helemaal of gedeeltelijk in handen van een overheid zou zijn. In die zin is het feit dat de Franse overheid deels eigenaar is van Transdev noch door de Kamer noch door mijzelf opgebracht als relevant criterium bij de selectie van partijen. Ik voeg daaraan toe dat het bezwaar dat de heer Roemer op dat punt naar voren brengt, natuurlijk niet alleen betrekking heeft op het publieke karakter van Transdev, maar minstens zozeer op de Bank Nederlandse Gemeenten, want daarvan is de Nederlandse overheid voor 50% aandeelhouder.

De heer **Roemer** (SP): Dan kan ik het al helemaal niet begrijpen dat wij een Nederlands bedrijf van de Nederlandse Staat overdoen aan de Franse Staat. Dan kunnen wij straks ook gewoon meedoen met de Franse verkiezingen en beginnen wij een SP-afdeling in Frankrijk. Misschien heeft dat zin. Het gaat mij om die cruciale vraag. U zegt dus niet dat het niet kan, maar u zegt dat u om u moverende redenen de keuze hebt gemaakt. Het gaat volgens u om betrouwbaarheid en juridische consequenties, want partijen zijn afgehaakt. Ik kan mij daar iets bij voorstellen. Als je goede argumenten hebt waarom je er nu anders tegenaan zou kunnen kijken dan in oktober 2006, dan heb je argumenten om de zaak opnieuw te bekijken. Ik denk dat die argumenten er zijn en heb er een aantal genoemd. Mogelijk komt er aanstaande donderdag nóg een argument bij. Ik ben het wel met u eens dat iedereen opnieuw de gelijke kans moet krijgen om het nieuwe spel opnieuw op te starten. Bent u eventueel bereid om het hele spel opnieuw te beginnen met nieuwe voorwaarden en daarbij ook het criterium van 49% te hanteren? In oktober 2006 heeft de PvdA-fractie over dat laatste zelf een motie ingediend.

Minister **Bos**: Mocht deze vraag een of twee maanden geleden al relevant zijn geweest, toen ik hierover voor het eerst met de Kamer discussieerde, dan is deze vandaag niet meer relevant. Wij zijn op dit moment echt op een punt gekomen dat er een akkoord is met alle relevante partijen over de afstoting van het overheidsaandeel. Het enige dat nog moet gebeuren, is afwachten wat het advies van de centrale ondernemingsraad is en

afwachten wat het oordeel van de Europese Commissie is in verband met mededingingsaspecten. Al zou ik het willen, dan kan daar in dit stadium echt niet op worden teruggekomen. Ik wil het ook niet. Dat heeft niet alleen te maken met de betrouwbare overheid en met juridische kwetsbaarheden waar de door de heer Roemer en mij zo geliefde belastingbetaler uiteindelijk de rekening voor zou betalen. Maar dat heeft ook te maken met het feit dat ik oprecht van mening ben dat wij in Transdev/BNG een partner gevonden hebben die hartstikke goed voldoet aan alle criteria die door de Kamer aan mij zijn meegegeven en waar ik op zou moeten letten. En in sommige opzichten zelfs meer dan dat. Ik wijs met name op de door de Kamer terecht vaak centraal gezette positie van werknemers. De Kamer heeft ook de reactie van de vakbonden gehoord de afgelopen dagen. Zij waren er allemaal gematigd positief tot positief over dat juist deze partij de nieuwe eigenaar wordt van Connexion. De Kamer heeft vast ook meegekregen dat de arbeidsvoorwaarden van het zittende personeel niet zullen veranderen, wat niet eens expliciet een van de criteria was die waren meegegeven in dit proces. Inhoudelijk en met het oog op de nieuwe informatie, denk dat wij meer redenen hebben tot tevredenheid dan dat wij redenen hebben om terug te komen op de eerder genomen besluiten.

De heer Roemer vroeg wat ik nou aan het doen ben en zei dat deze verkoop eerder leidt tot minder dan tot meer vervoerders in Nederland. Dat snapte ik niet helemaal, maar dat kan aan mij liggen. Ik zie dat niet in relatie tot de beslissing zoals die nu is genomen, in tegendeel. Ik denk dat hiermee de vervoersmarkt in Nederland juist een impuls krijgt van een partij die alom bekend staat als zeer professioneel op het gebied van vervoersmanagement, die een grote hoeveelheid expertise binnenbrengt en daarmee het belang van het bedrijf goed zou kunnen dienen. Daarmee kan het uiteindelijk ook, en daar gaat het om, het belang van de reiziger dienen.

De heer Crone vroeg naar de precieze verhoudingen van de diverse aandelen tot elkaar. Dat rekensommetje luidt als volgt: 66,7% is verkocht aan dit consortium. In dat consortium heeft Transdev 75% van de aandelen en de Bank Nederlandse Gemeenten 25%. In de Bank Nederlandse Gemeenten heeft de Nederlandse overheid een belang van 50%. Dat betekent, het geheel overziend, dat Transdev hiermee via het consortium een meerderheidsbelang van net – wij spreken dan over cijfers achter de komma – boven de 50% heeft. De vraag is of die precieze percentages iets zeggen over de invloed op managementbeslissingen van Connexion, bijvoorbeeld de vraag of het bedrijf naar het buitenland moet gaan, zo ja, hoeveel dat mag kosten en de vraag welk type investering wel wordt gedaan en welk type niet. Relevanter dan dat precieze percentage zijn twee andere zaken. Ten eerste is een aantal veto's vastgelegd dat de Staat kan uitoefenen. Daarbij moet bijvoorbeeld worden gedacht aan een verbod op het splitsen van de onderneming, het bezoldigingsbeleid van het ondernemingsbestuur, de handhaving van de code-Tabaksblat en het doen van grote investeringen. Daar kan de nodige zekerheid aan worden ontleend, al wordt die niet uitgedrukt in de precieze percentages van de aandeelhoudersbelangen. Ten tweede is in de contracten uitgebreid aandacht besteed aan het feit de Nederlandse vervoersmarkt de kerntaak van Connexion is. Eventuele wensen om in het buitenland te investeren, moeten vooral worden gezien in de relatie tot de hoofddoel-

Bos

stelling van het bedrijf, namelijk het zorg dragen voor goed vervoer in Nederland. Als die daardoor op enigerlei wijze in gevaar wordt gebracht, is het antwoord dat het niet doorgaat.

Ik moet nog een paar vragen van de heer De Krom beantwoorden. Deze partij is gekozen omdat zij in alle opzichten het beste bod had. Dat heeft een financieel aspect. Daarnaast is echter bezien in hoeverre recht wordt gedaan aan de andere criteria die de Kamer heeft meegegeven. Ik wees net even op de positie van de werknemers. Hij heeft ook vragen gesteld over de bedragen. Ik kan bevestigen dat wat mijn woordvoerder gezegd heeft, namelijk dat het gaat om een bedrag tussen de 200 en 250 mln., correct is. Het bedrag van 540 mln. dat ook wel de ronde doet, is de ondernemingswaarde. De waarde van een aandelenpakket is niet dezelfde als de ondernemingswaarde. Als van de ondernemingswaarde onder andere schuldposities en voorzieningen worden afgetrokken, kom je op een waarde van het aandelenpakket terecht. Als je daar twee derde van neemt, komt je op die 200 à 250 mln. die uiteindelijk door de overnemende partij is betaald.

Verschillende leden hebben gevraagd in hoeverre het debat dat in de Kamer wordt gevoerd over het al dan niet aanbesteden van het openbaar vervoer in de G3 of G4 invloed heeft gehad op dit proces. De overnemende partij heeft volledige kennis over de politieke debatten die hier in de loop der jaren zijn gevoerd over problemen over al dan niet verplicht aanbesteden in de grote steden. Dat is niet iets van de afgelopen week. Dit is een debat dat al jaren wordt gevoerd. Daar heeft de overnemende partij volledige kennis van. Dat is geen enkel moment voor deze partij reden geweest om deze deal af te blazen.

De heer **De Krom** (VVD): Ik heb gevraagd wat het afsluiten van 40% van de busmarkt voor effect heeft op de waarde van het bedrijf. Heeft dat effect, ja of nee?

Minister **Bos**: Het antwoord hierop is tweeledig. In het huidige debat is misschien wel sprake van de mogelijkheid, maar niet van de zekerheid dat er wordt overgegaan tot het afstoten van 40% van die markt. De discussie die in Kamer wordt gevoerd, gaat over het al dan niet verplicht aanbesteden. Dat betekent dat er een mogelijkheid tot aanbesteden blijft bestaan. Ik neem aan dat de overnemende partij de kans dat de scenario's zich voordoen, heeft meegewogen. Op geen enkel moment tijdens de onderhandelingen over de overname van het overheidsbelang is ons gebleken dat dit lopende debat in Nederland invloed heeft gehad op de prijs.

De heer **Mastwijk** (CDA): De minister zegt terecht dat het debat over het al dan niet verplicht aanbesteden al heel lang wordt gevoerd. Het leek te zijn afgesloten toen de PvdA-fractie in 2006 instemde met die aanbestedingsplicht in de wet. Zou het zo kunnen zijn, waar het gaat om de ondernemingswaarde, dat de plotselinge ommezwaai van met name de fractie van de PvdA in de laatste weken toch van invloed is geweest op de opbrengst van de aandelen van Connexxion?

Minister **Bos**: Ik heb het debat een beetje gevolgd en ik geloof dat de PvdA-fractie op dit punt al jaren een consistente positie inneemt. En nogmaals, in de onderhandelingen met de overnemende partij is mij op

geen enkele wijze gebleken dat de discussie van de afgelopen jaren invloed heeft gehad op de prijs.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik heb twee moties in te dienen omdat ik denk dat er voldoende redenen zijn om niet met de huidige criteria verder te gaan.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er twijfels zijn of de verkoop van de aandelen Connexxion aan Transdev in het belang is van het Nederlandse openbaar vervoer;

verzoekt de regering, af te zien van de overgang van aandelen Connexxion naar Transdev en met nieuwe voorstellen naar de Kamer te komen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Roemer. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 63 (28165).

De heer **Roemer** (SP): Mijn tweede motie is bedoeld om de minister alvast een richting te geven.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er twijfels zijn over de verkoop van aandelen Connexxion;

constaterende dat de regering toch over wil gaan tot de verkoop van aandelen Connexxion en daarmee de zeggenschap van het vervoerbedrijf uit handen geeft;

verzoekt de regering, niet meer dan 49% van de aandelen van Connexxion te verkopen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Roemer. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 64 (28165).

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. Ik dien de volgende motie in.

De Krom

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het beperken van de markt voor busvervoer met 40% mogelijk grote financiële en juridische risico's met zich meebrengt;

overwegende dat een van die gevolgen zou kunnen zijn dat de groeimogelijkheden en dus de waarde van Connexxion ernstig wordt aangetast;

verzoekt de regering, geen definitief besluit te nemen over de verkoop van Connexxion voordat de Kamer geheel en volledig inzicht heeft in alle overwegingen en factoren die een rol hebben gespeeld bij de keuze van de partij aan wie de verkoop plaats heeft en voordat de Kamer volledig inzicht heeft gekregen hoe de prijs tot stand is gekomen en welke factoren daarbij van invloed zijn geweest,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden De Krom en Mastwijk. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 65 (28165).

Minister **Bos**: Voorzitter. Ik meen dat ik inhoudelijk het debat niet over hoeft te doen en mij dus korthedshalve kan beperken tot een oordeel over de moties. De moties van de heer Roemer zijn twee jaar te laat ingediend, want hebben betrekking op een situatie die nu niet meer aan de orde is. Om die reden moet ik de aanneming van deze moties ontraden.

De motie van de heer De Krom gaat uit van de foutieve veronderstelling dat het debat over wel of niet verplichte aanbesteding door de G4 invloed heeft op de prijs. Ik heb daarnet aangegeven dat wij hebben vastgesteld tijdens de onderhandelingen dat dat niet het geval is. Om die reden ontraad ik ook de aanneming van deze motie.

De heer **De Krom** (VVD): In de brief van vandaag schrijft de minister over het voorgenomen besluit tot verkoop. Is hij dan wel bereid om het definitieve besluit, dat kennelijk nog niet is genomen, op te schorten totdat de Kamer volledig inzicht heeft in alle facetten die een rol hebben gespeeld bij de verkoop, waaronder de prijs?

Minister **Bos**: Nee, daartoe ben ik niet bereid. Ook dat is al eerder gewisseld tussen kabinet en Kamer. Hoe vervelend het ook is, de regering regeert hier. De minister neemt een besluit. Daarover vindt na afloop overleg plaats met de Kamer. Als de centrale ondernehmensraad en de Europese Commissie zich hebben uitgesproken, verandert het voorgenomen besluit in een definitief besluit. Dan kan ik ook vollediger verantwoording afleggen tegenover de Kamer en meer details prijsgeven waarover wij nu nog niet kunnen praten. Dat

zal ik gaarne doen. Het oordeel van de Kamer op dat moment wacht ik af.

De **voorzitter**: Ik dank de minister voor zijn beantwoording. De stemming over de ingediende moties vindt aanstaande donderdag plaats.

Aan de orde is het **debat** over **eerwraak en politie-optreden in Alkmaar**.

De **voorzitter**: Ik heet de minister van Justitie van harte welkom. Hij spreekt ook namens de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

Mevrouw **Arib** (PvdA): Voorzitter. Het gaat hier om een ernstige zaak. In één maand zijn drie vrouwen om het leven gebracht. Eén vrouw is dood aangetroffen in Boxtel. Aisha, lid van de Marokkaanse vrouwenvereniging, is in het bijzijn van haar kinderen in Delft afgeslacht. Onlangs is Zeynep in Alkmaar doodgeschoten.

Deze vrouwen hebben één punt gemeen, namelijk dat zij slachtoffer zijn van huiselijk of eerge relateerd geweld. Een spoeddebat met spreektijden van twee minuten doet geen recht aan de tragiek van deze vrouwen. Daarom zal ik mijn helaas moeten beperken tot Zeynep, die op 25 juni jongstleden in Alkmaar is doodgeschoten. Zoals wij weten, heeft de dader zichzelf daarna ook neergeschoten.

Bij Zeynep werd eerst gemeld dat het om een crime passionel ging, alsof dat minder erg is. Ik vind het schokkend dat een jonge vrouw die midden in het leven stond zo tragisch aan haar einde is gekomen, alleen maar omdat zij een eigen leven wilde leiden. Dat blijkt niet vanzelfsprekend te zijn in bepaalde culturen. Het zijn barbaarse praktijken, die helaas nog steeds voorkomen en waaraan geen einde komt. Ondanks onze herhaaldelijke debatten, moties, plannen en projecten om geweld tegen vrouwen en eerwraak aan te passen, blijkt helaas de realiteit weerbarstig te zijn. De Haagse werkelijkheid blijkt in dit geval een papieren werkelijkheid te zijn.

Ik ben ook geschokt over het uitblijven van maatschappelijke verontwaardiging. Is een misdaad als gevolg van huiselijk geweld of eerwraak minder erg? Niet alle moorden kunnen worden voorkomen, maar dit ontslaat de betrokken instanties er niet van om alles op alles te zetten om vrouwen die signalen geven van bedreiging, mishandeling, stalking enzovoorts en die tot de risicogroep behoren voldoende hulp en bescherming te bieden. Is dit ook bij Zeynep gebeurd? Zij heeft in september vorig jaar al aangifte gedaan. Wat is daarmee gebeurd? Welke acties zijn ondernomen door de politie om de dader aan te pakken?

Ik las in de krant dat de dader deze maand voor de rechtbank moest verschijnen. Hoe is het mogelijk dat er aangifte in september is gedaan en dat Zeynep al een aantal keren melding had gemaakt van bedreiging, mishandeling en stalking, terwijl de dader al die maanden vrij rondliep en kon doorgaan met bedreigen, zonder dat er werd ingegrepen? Deze dader had moeten worden opgepakt.

Is bij deze vrouw in Alkmaar een risicoanalyse gemaakt? Bij haar waren alle risicofactoren aanwezig.