

Vergaderjaar 2006–2007

30 683

Wijziging van de Wet personenvervoer 2000 in verband met de bijzondere positie van gemeentelijke vervoerbedrijven in relatie tot de aanbestedingsverplichting in het openbaar vervoer en enkele technische wijzigingen

Nr. 11

VERSLAG VAN EEN WETGEVINGSOVERLEG

Vastgesteld 22 november 2006

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 16 oktober 2006 overleg gevoerd met minister Peijs van Verkeer en Waterstaat over **het wetsvoorstel tot wijziging van de Wet Personenvervoer 2000**.

Van het overleg brengt de commissie bijgaand stenografisch verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Atsma

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Roovers

¹ Samenstelling:

Leden: Dijkema (PvdA), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Atsma (CDA), voorzitter, Van Gent (GroenLinks), Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Depla (PvdA), Van den Brink (LPF), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GroenLinks), Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Boelhouwer (PvdA), De Krom (VVD), Verdaas (PvdA), Hermans (LPF), Dezentjé Hamming (VVD), Van Hijum (CDA), Roefs (PvdA), Van der Sande (VVD), Lenards (VVD), Knops (CDA), Krähe (PvdA) en Van Oudenallen (Groep Van Oudenallen).
Plv. leden: Samsom (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Hessels (CDA), Özütok (GroenLinks), Smeets (PvdA), Slob (ChristenUnie), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Van Winsen (CDA), Halsema (GroenLinks), Jager (CDA), Vergeer (SP), Van Haersma Buma (CDA), Bakker (D66), De Pater-van der Meer (CDA), Van Dam (PvdA), Van Beek (VVD), Dubbelboer (PvdA), Oplaat (VVD), Buijs (CDA), Van Dijken (PvdA), Szabó (VVD), Aptroot (VVD), Ten Hoopen (CDA) en Heemskerck (PvdA).

Stenografisch verslag van een wetgevingsoverleg van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat

Maandag 16 oktober 2006

Aanvang 21.45 uur

Voorzitter: Koopmans

Aanwezig zijn 6 leden der Kamer, te weten:

Dijksma, Duyvendak, Gerkens, Koopmans, Mastwijk en Van Oudenallen,

en mevrouw Peijs, minister van Verkeer en Waterstaat.

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wet Personenvervoer 2000 in verband met de bijzondere positie van gemeentelijke vervoerbedrijven in relatie tot de aanbestedingsverplichting in het openbaar vervoer en enkele technische wijzigingen (30683).**

De **voorzitter**: Ik heet de minister van Verkeer en Waterstaat, haar medewerkers en eenieder die dit overleg volgt van harte welkom.

De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter. Ik kan betrekkelijk kort zijn. Het is niet verbazingwekkend dat de CDA-fractie instemt met deze wetswijziging. Zij blijft achter de verplichte openbare aanbesteding staan, omdat daarmee de efficiency in het openbaar vervoer wordt verbeterd. Ik heb het al vaker gezegd: er komen meer en kwalitatief betere kilometers tegen hetzelfde of minder geld. De efficiency verbetert, de aanbestedende overheden en bedrijven gaan het vak aanbesteden steeds beter beheersen en de Brede Doeluitkering stijgt conform de Nota Mobiliteit jaarlijks met 2,1% reëel.

Er zijn steeds meer goede initiatieven in ov-land: gerichte producten en de overheden maken goed gebruik van de ideeën die bij de ov-bedrijven opborrelen. Daarmee wordt het aanbod steeds meer op de vraag afgestemd. Wij zijn dus op de goede weg en er is geen enkele reden om het anders te doen.

De truc van de HTM om drie jaar winst te boeken voor de verplichte aanbesteding is een apart verhaal. Ik moet het de HTM nageven dat zij in ieder geval blijk geeft van vindingrijkheid. Ik kan er ook nog wel respect voor hebben, maar het spoort niet met de visie van de CDA-fractie op de doelstelling van de Wet Personenvervoer 2000, namelijk meer marktwerking in het openbaar vervoer. Ik sluit niet uit dat waar de HTM mee bezig is, leidt tot juridische procedures. Mijn fractie vindt het daarom gewenst, met de LPF en de VVD aan haar zijde, om de visie van de Kamer helder te verwoorden, zodat

de minister met die informatie in de achterzak, respectievelijk haar tas kan optreden. Ik heb daartoe een motie voorbereid die ik in tweede termijn zal indienen.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): De heer Mastwijk overdondert mij met zijn snelheid, maar ook een beetje met een onzorgvuldigheid. Waarom noemt hij het voorstel van de gemeente Den Haag voor de zeggenschap over het eigendom van de HTM een truc van de HTM? Het initiatief ligt bij de gemeente. Verder vraag ik de heer Mastwijk of hij ons misschien alvast in eerste termijn wil vertellen wat hij met die motie beoogt, want dan kunnen wij daar in onze eigen termijn nog op reageren. Of zoekt hij soms geen medestanders?

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik probeer meestal van te voren in te schatten hoeveel medestanders ik kan verwachten en ik meen ongeveer te weten hoe de fractie van mevrouw Dijksma tegen deze zaak aankijkt. Zij heeft gelijk dat het formeel de gemeente Den Haag betreft. Ik had ook beter de truc rond de HTM kunnen zeggen; dat was zorgvuldiger geweest.

Ik neem aan dat de motie die ik straks indien een steun in de rug van de minister zal zijn om bij eventuele juridische procedures een rechtsprekende organisatie te kunnen uitleggen wat de Kamer met de wet heeft beoogd, namelijk meer marktwerking in het openbaar vervoer. Wij achten de kans niet buitengewoon groot, laat ik het voorzichtig formuleren – want zeg nooit “nooit” – dat het plan van de gemeente Den Haag voor een stichting zal leiden tot meer en betere marktwerking in het openbaar vervoer. Als mijn motie wordt overgenomen door de Kamer, dan heeft de minister daarmee een steun in de rug. Dat is de strekking van mijn motie.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Voorzitter. De Wp2000 had als doel meer openbaar vervoer en een hogere kostendekkingsgraad. Het doel van de wet is nu bijgesteld: ordenen van de markt, borgen van publieke belangen en eerlijke mededinging. Geen doelen waar de reiziger nu direct voor zal warmlopen. Het vertrouwen dat decentrale overheden willen aanbesteden, blijft ontbreken. Daarom zullen wij de motie van de heer Mastwijk niet steunen.

De minister legt nu dat aanbesteden verplichtend op. Dat is logisch, want vrijwillig zal het niet gebeuren. Dat hebben wij van verschillende kanten gehoord. Ik wil dat

de minister voorzichtig met de motie van de heer Mastwijk omgaat, als deze wordt aangenomen, omdat dit beleid door een kleine meerderheid gedragen wordt. Zo vlak voor de verkiezingen is de vraag dan of wij dat zo moeten willen.

Europa ziet in dat een te strenge regelgeving op dit gebied niet gewenst is. Ik wil van de minister weten of zij daarmee meer open wil omgaan. Waarom past zij die regels niet aan nu in Europese kringen blijkt dat er meer ruimte gewenst is?

De minister dwingt ook tot de verkoop van gemeentelijke eigendommen. Is dat verantwoord beleid? Waarom ziet zij niet dat het niet op steun van de bevolking kan rekenen? Ik verwijs naar het referendum van Amsterdam. Om het kort te zeggen: de wet vervreemdt steeds meer van het openbaar vervoer. Deze wet lijkt het niet te redden, zeker niet als steeds meer vanuit de ov-bedrijven in plaats van de reizigers wordt geredeneerd. Reizigers willen een bus en niet een busmaatschappij.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Voorzitter. In mijn ogen heeft de Wet Personenvervoer 2000 twee doelstellingen. De ene kant is het organiseren van kwaliteitsverbetering in het openbaar vervoer, waarbij efficiency een belangrijk punt is. Kwaliteitsverbetering is echter meer dan alleen kijken naar openbaar vervoer als marktorderings-instrument. De andere kant is reizigersgroei.

In de nota naar aanleiding van het verslag, daar zijn wij tot nu toe in de discussie gebleven, valt mij op dat heel nadrukkelijk wordt gezegd dat het met name gaat over het ordenen van de markt, het borgen van nationale publieke belangen en een eerlijke mededinging. Hoe passen die kwaliteitsverbetering en die reizigersgroei hierin? Dat komt opmerkelijk genoeg niet terug in de beantwoording, terwijl dat volgens mijn fractie de hoofddoelstelling van de Wet Personenvervoer is.

Voor mijn fractie is marktwerking geen principekwestie, geen geloofsartikel. Wij zien het meer als een instrument om waar mogelijk zaken te verbeteren. Dat betekent niet dat het een instrument is dat moet worden opgelegd. Wij vinden dat er voor grote decentrale overheden ruimte voor eigen afwegingen moet zijn. Het is heel jammer dat dit kabinet, dat zozeer zegt te hechten aan die decentrale beleidsvrijheid, aan het "laat duizend bloemen bloeien"-adagium op lokaal niveau, juist hier de teugels zo strak aan wenst te trekken. Dat debat hebben wij natuurlijk al vaker gevoerd. Voor mijn fractie blijft overeind dat zij die marktwerking niet verplichtend wil opleggen, maar zij wil wel marktconform werken. Dat kan natuurlijk ook op een andere manier.

Er is een aantal nieuwe ontwikkelingen op het Europese niveau. Wij hebben daar nadrukkelijk om gevraagd en ook de SP heeft dat gedaan in de nota naar aanleiding van het verslag. Het grappige is dat wij in onze vraag naar die Europese ontwikkelingen niet alleen staan, want ook de Raad van State heeft zich in dat debat gemengd. Het lijkt wel of de minister daar niets mee wil doen. Er is weliswaar enige jurisprudentie, waarin ook onderhandse vergunningsverleningen aan de orde kunnen zijn, maar eigenlijk zegt zij dat die jurisprudentie voor de Nederlandse situatie niet aan de orde is. Zijn wij hier niet roomser dan de paus? Waarom zouden wij onszelf moedwillig beperken, terwijl andere Europese landen die ruimte wel gewoon nemen?

Wij hebben een heel debat over Europa gevoerd: over wat Europa mogelijk afdwingt en waar het zich mee

dient te bemoeien. Ik geloof dat onze Nederlandse burgers daar heel duidelijk in zijn geweest. Zij vinden dat sommige dingen gewoon onze eigen zaken zijn. Waarom vult de minister die jurisprudentie niet zodanig in dat het ook voor de Nederlandse situatie toepasbaar is? Ik denk dat het wel degelijk mogelijk is als wij daar nog eens een boom over zouden opzetten. Ik wil ook graag dat de minister uitgebreider dan zij nu gedaan heeft, reageert op datgene wat de Raad van State daarover zegt. Als zij mij al niet gelooft, ik ben maar een bescheiden lid van de oppositie, dan toch zeker wel haar eigen Raad van State? De collega's hebben over Den Haag al het een en ander gezegd. Wat de gemeente Den Haag beoogt, is in mijn ogen nadrukkelijk geen truc. Ik werp dat woord dan ook verre van mij. Ik vind het niet meer dan normaal dat een gemeente nadenkt over de toekomst van haar eigen openbaar vervoer en over de vraag of zij geen aandeelhouder kan blijven. Gelukkig heeft de minister in elk geval erkend dat het met reciprociteit niets van doen heeft, omdat het er uiteindelijk om gaat dat een gemeente vrij is om haar eigen huishouding in te richten. Tegelijkertijd dient de CDA-fractie, gesteund door twee afwezige fracties die vermoedelijk zullen voorstemmen, een motie in die elke vorm van nadenken, van je gezonde verstand gebruiken over deze kwestie, al bij voorbaat de pas af snijdt, omdat het niet overeenstemt met de doelstellingen van de Wet Personenvervoer. Ik vraag de minister of dat wel zo is. De minister heeft in antwoord op vragen van mijn fractie en wederom die van de SP uitgelegd dat zij eisen kan stellen aan de concessieverlenende overheid, maar dat is iets anders dan eisen stellen aan de gemeente. Waarom is het niet mogelijk dat Den Haag haar zeggenschap over de HTM houdt als zij dat wenst? Wie zijn wij om een gemeente dat vanuit de Rijksoverheid te verbieden?

Ik ben daar niet voor en daarom ben ik het zeer met de stelling van mevrouw Gerkens eens. Het is toch wel een beetje lastig of vervelend om in een tijd waarin wij zo dicht op de verkiezingen zitten, waarbij een volgende Kamer er weer heel anders over kan denken, zo'n harde uitspraak te doen. Wij kunnen toch de geestelijke ruimte nog even houden om langer na te denken dan onze neus lang is. Ik ben voor het laatste en roep de minister op om, als zij dat niet al doet, met Den Haag het gesprek aan te gaan. Ik verwacht dat zij daar keurig uitkomen, want dat moet mogelijk zijn.

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik vraag mevrouw Dijksma of het zo onoorbaar is om als Kamer te proberen duidelijkheid te geven over wat wij willen bereiken met die wet. Het past in een goed wetgevingsproces om dit op een ordentelijke manier vast te leggen en dat waar nodig met een uitspraak van de Kamer te onderstrepen. Daar lijkt mij niet zoveel mis mee.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik heb geen enkel bezwaar tegen het debat van vanavond. Natuurlijk begrijp ik dat de hoofdlijnen van dit debat meer dan een jaar geleden in deze Kamer al gevoerd zijn. Daarop richt mijn kritiek zich ook niet, maar die richt zich op de motie van de heer Mastwijk. Die motie voorkomt dat er nagedacht wordt over de vraag hoe je in een veranderende situatie, namelijk die van meer marktwerking in het openbaar vervoer, aan grote gemeenten het recht geeft om hun openbaar vervoer publiek te borgen. Juist van de CDA-fractie, die nog niet zo heel veel jaren geleden zelf

ook grote twijfels had over het verplichten tot aanbesteden en het verplichten tot verkoop van aandelen, had ik hiervoor meer ruimte verwacht dan zij nu lijkt te willen geven.

De heer **Mastwijk** (CDA): Het standpunt dat ik vanavond verkondig, neemt de CDA-fractie al langer dan één jaar in. Dat weet mevrouw Dijkma ook. Ik zal het iets voorzichtiger formuleren en het woord truc niet meer gebruiken. Nogmaals, het heeft er de schijn van dat dit handigheidje van de gemeente Den Haag er alleen op gericht is om die aanbesteding van 2009 naar 2012 te schuiven. Er is geen verbod tot nadenken in dit land, maar mijn fractie legt dat uit als een handigheidje dat niet binnen de strekking van de wet past.

De **voorzitter**: Mevrouw Dijkma zet daar volgens mij een vraagteken bij?

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Nee, maar het is wel een uitlokking. De CDA-fractie heeft dit standpunt uiteraard al langer dan één jaar, maar nog niet zo lang. Ik kan mij het vorige nog heel goed herinneren. Verder vind ik dit geen handigheidje, maar een heel principiële kwestie. Ik vind dat gemeenten het recht hebben om hun ov-zeggenschap op een bepaalde manier vorm te geven. Het is echt principieel verkeerd om daar vanuit de Tweede Kamer dwars doorheen te fietsen. Ik zie het niet als een truc of een handigheidje, zolang men maar niet in aanvaring komt met de reciprociteitsbeginselen die in de wet zijn opgenomen. Er is volgens mij niets aan de hand als Den Haag wel de eigenaar van de HTM zou blijven, maar verder niet meedingt naar andere concessies. Dat zo'n motie dit debat bij voorbaat afsluit, vind ik jammer. Dat moet de heer Mastwijk eigenlijk niet willen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Het moet mij eerst van het hart dat ik nog nooit heb meegemaakt dat op maandagavond om tien uur wordt begonnen met een wetgevingsoverleg en dat dan wel wordt gehoopt het overleg voor elf uur af te ronden. Curieus is het wel en het wekt op zijn minst de indruk dat er nog een aantal zaken geregeld moet worden voordat er een nieuwe Kamer is. Maar goed, het is altijd leuk om hier een wet te mogen behandelen en een debat te voeren, dus ik ben graag aanwezig.

Het eerste wat ik mij bij de voorbereiding afvroeg, was: wie gelooft er nog in marktwerking? Een jaar geleden bij het AO hierover was mij al duidelijk dat ik met gelovigen praatte. Er werd niet meer geargumenteed, maar er werd beleden. Dat deden de fracties van het CDA en de VVD en de minister deed dat ook in hoge mate. Er kwam nauwelijks een reactie op de door ons, maar ook door de fracties van de PvdA en de SP, aangedragen gefundeerde getallen en informatie waaruit geen eenduidige conclusies konden worden getrokken, ook niet over waar aanbestedingen al hadden plaatsgevonden, over reizigers en over goede efficiency. Er kwam alleen maar het adagium: marktwerking werkt, efficiency etc. Ik kan het toch niet helemaal laten om wat cijfers erbij te pakken en het nog één keer te proberen.

Om de ontwikkeling van het stads- en streekvervoer vanaf 1995 te vergelijken, zetten wij voor dat jaar de index op 100. In de paarse jaren tot 2001 schommelen de waarden rond die 100: 99, 100 en 101 in 2001. Dan treedt

dit kabinet aan, de aanbestedingen krijgen full swing en dan zakt die waarde naar 96. Een breuk is dus zichtbaar: er was lang een stabilisatie, maar opeens daalt het aantal reizigers en kilometers in het stads- en streekvervoer. Bekijken wij deze ontwikkeling in de vier grote steden in dezelfde periode, dan zien wij bijvoorbeeld in Utrecht een groei van ongeveer 10% en de laatste paar jaar een groei in Amsterdam. Die tendens vormt een regelrechte tegenstelling met het gemiddelde van stads- en streekvervoer. Daaronder valt het stadsvervoer, dus voor het streekvervoer waar die aanbestedingen plaatsvinden, moet de tendens nog scherper zijn. Uit de cijfers blijkt dus niet dat een politiek van gedwongen aanbesteden leidt tot meer reizigerskilometers. Hetzelfde kunnen wij zeggen over de efficiency.

Ook in het buitenland blijken heel andere factoren te beslissen of het goed gaat met het openbaar vervoer dan de wijze van sturing. Onlangs heeft Verkeer en Waterstaat een soort benchmark uitgebracht. Daarin wordt gekeken naar Vlaanderen, waar één groot ov-bedrijf, De Lijn, zorgdraagt voor het openbaar vervoer. Ik vind het wel grappig dat daarover geschreven wordt dat de grote, kritische massa die de Lijn met zich meebrengt een reden is voor de successen van het openbaar vervoer in Vlaanderen. Wat doen wij hier in Nederland? Die kritische massa steeds verminderen en opdelen. Daardoor kan bijvoorbeeld marketing veel minder succesvol plaatsvinden, zijn er minder eenduidige producten en is er een minder eenduidige tariefstructuur. Vergelijk het met België; daarmee doe je precies wat je niet zou moeten doen.

Nog een inhoudelijk argument, want ik kan het argumenten toch niet helemaal nalaten, is te vinden in een rapport van het Centraal Planbureau dat een paar weken geleden verscheen, nummer 71 in de reeks discussionpapers. Het rapport geeft een analyse van de resultaten van de verschillende Europese spoorwegmaatschappijen, waarbij het ook om maatschappijen gaat die in verschillende marktomstandigheden of verschillende relaties tot de overheid functioneren. Één conclusie gaat over de autonomie. De minister dwingt nu de GVB'en die kant op, namelijk NV of BV te worden los van de gemeente. Een beetje hetzelfde doen als met de NS: noch markt, noch overheid. Het CPB schrijft daarover: "In landen waar het management van de spoorwegonderneming onafhankelijk is van de overheid, ligt de productiviteit van het spoorstelsel gemiddeld lager. Autonomie voor het management kan ertoe leiden dat andere doelstellingen dan de doelstellingen van de overheid de boventoon gaan voeren." De vraag is dus: waarom zouden wij de GVB'en dwingen om zich te ontvlechten van politieke sturing, anders dan omdat het puur een geloofsartikel is? De ontvlechting gaat nog veel dieper. Wij moeten ook, zij het op enige termijn, de infrastructuur ontvlechten van de treinen of de metrostellen die erop rijden. Of wij allemaal zo gelukkig zijn dat ProRail en de NS uit elkaar zijn gehaald, daarover kunnen wij ook heel erg twijfelen. Het busvervoer dreigt door dit kabinet ook ontvlochten te worden van het tram- en metrovervoer, waar je vervolgens weer allemaal problemen krijgt van aanpassing en aansluiting. Zie het succes van Syntus in Oost-Nederland. Daar is het juist geïntegreerd en vervolgens zie je dat dit bedrijf een spectaculaire reizigersgroei realiseert. Moet je nu precies het tegenovergestelde doen in de grote steden? Ik vind het eigenlijk in een vier letterwoord gezegd "stom".

Het argument dat het van de EU moet, ik herhaal het nog maar even, is absolute lariekoek. Dat is helemaal niet meer zo. Het gebeurt ook niet in de rest van de EU. Nederland is wel voorloper in de EU en het probeert andere landen ook deze kant op te trekken, maar de verplichtingen in de EU zijn er eenvoudigweg niet. Ik heb op het laatste ogenblik een amendement op stuk nr. 7 laten rondgaan. In dat amendement staat, daarin denk ik constructief mee, dat er in beginsel aanbesteding moet plaatsvinden, tenzij een gemeente aan de minister meedeelt dat zij een dergelijke aanbesteding ongewenst vindt. In dergelijke gevallen zal de minister ontheffing van de aanbestedingsverplichting verlenen. Naar mijn idee sluit dit amendement naadloos aan bij de filosofie die deze minister heeft uitgedragen in alle andere debatten die ik met haar op openbaar vervoergebied heb gevoerd.

Ik herinner mij de debatten over gratis of goedkoper openbaar vervoer. Wat was het adagium van de minister? Laten wij het nu niet allemaal in Den Haag willen regelen, overheden zijn wijs genoeg, laat zij zelf besluiten hoe zij dat willen inrichten en heb vertrouwen in die overheden. Hetzelfde debat voerden wij over de chipkaart en de wijze van invoering en de tariefstructuur: laat het nou aan de andere overheden over en heb er vertrouwen in. Alleen bij dit geloofsartikel heeft de minister geen enkel vertrouwen in de andere overheden en is zij de dwingende, strenge minister die zegt: zo moet het, anders mag het niet. Er staan zelfs behoorlijke straffen op als men zich niet houdt aan de door de minister gekozen beleidslijn. Het wordt een stuk zonniger als mijn amendement wordt aangenomen. Gebeurt dat niet, dan zal mijn fractie dit wetsvoorstel verwerpen.

De **voorzitter**: Tot zover de eerste termijn van de Kamer, want mevrouw Van Oudenallen wenst geen gebruik te maken van de eerste termijn. Het woord is aan de minister van Verkeer en Waterstaat.

Minister **Peijs**: Voorzitter. Er blijven toch altijd veel misverstanden. Ik begin met de heer Mastwijk. Hij zegt dat hij het eens is met de wetswijziging en daar ben ik blij om, want dat ben ik ook. Ik hoor eigenlijk iedereen zeggen dat wij de HTM dwingen tot iets, maar wij dwingen de HTM helemaal tot niets. Die is al behoorlijk verzelfstandigd. De heer Duyvendak zei dat het slecht is om er een NV van te maken. Dat is de HTM al jaren, dus ik denk dat het nogal meevalt met hoe verschrikkelijk dat zou zijn. Niemand dwingt de gemeente om haar eigendom te verkopen. Het gaat helemaal niet over kopen of verkopen, maar over concessieverleningen. Den Haag kan, als zij dat wil, de HTM als eigendom behouden. Niemand gaat over het eigendom van de gemeente. Het gaat over de concessieverlening en die is binnen het Nederlandse systeem opgedragen aan Haaglanden. Ja, ik geloof nog steeds dat marktwerking zorgt voor een beter openbaar vervoer. Dat is in Nederland wel aangetoond.

Mevrouw **Gerken** (SP): De minister gelooft dat marktwerking goed kan werken en dat ook heeft aangetoond. Wij kunnen daarover blijven discussiëren, maar dat zal ik niet doen. De minister heeft gehoord wat hier aan tafel is opgesomd: het teruglopende reizigers-

aantal, de lagere klanttevredenheid en het CPB-rapport waaruit de heer Duyvendak citeert. Toch blijft zij zeggen dat het wel werkt. Er zijn heel veel kritische geluiden. Denkt de minister nooit als zij 's avonds in bed ligt: misschien heb ik het niet bij het juiste eind? Is er voor haar nooit een reden om te denken dat zij misschien een stap terug moet nemen, omdat zij misschien wel regelrecht met die bussen de afgrond in gaat?

Minister **Peijs**: Nee, dat denk ik niet. Wij hebben erg weinig afgronden in Nederland. Neem mij niet kwalijk, dat is flauw. Ik denk dat dus werkelijk niet. Wij zijn op het platteland, waar minder met de bus gereisd wordt, succesvol overgegaan naar vraagafhankelijk vervoer. Wij zien dat het reizigersaantal in veel steden groeit. Kijk naar Almere. De heer Duyvendak noemde Utrecht, waar natuurlijk een heel duidelijke reden voor groei, want daar komt een wijk die er niet om liegt, Leidsche Rijn. Ik woon er toevallig en ik zie dat daar veel mensen met de bus worden vervoerd, omdat Randstadspoor nog niet helemaal werkt. Het is geen wonder dat het reizigersaantal in Utrecht groeit. Wij leggen de gemeente geen verkoop op. Het gaat niet over het eigendom, het gaat over de concessieverlening. Dat geldt ook voor de HTM. Ik heb al uitgebreid gesproken met mevrouw Klijnsma. De stichting zal dan ook niet doorgaan, want de HTM is al een NV. Waar mevrouw Klijnsma verder voor kiest, zal zij zelf wel bekend maken. Dat hoeft ik niet voor haar te doen. Wij hebben Den Haag uitgelegd hoe het precies zit met het toestaan van het eigendom en de aanbestedingsplicht. Den Haag zal dat zelf verder invullen en zo hoort het ook. Ik denk dat wij daarmee aan alle wensen van mevrouw Dijkma hebben voldaan. Den Haag zal vast en zeker met een goede oplossing en een eigen keuze komen. Dat recht heeft zij en daar ben ik het helemaal mee eens. Mevrouw Gerken zegt dat de strenge regelgeving door Europa niet gewild is en dat de minister tot verkoop dwingt. De minister dwingt dus niet tot verkoop. Europa heeft beschreven wanneer moet worden aanbesteed. Europa geeft een duidelijke beschrijving van een in-house operator en wie als zodanig gezien moet worden. Volgens deze definitie zijn er in Nederland geen in-house operators. Wij hebben de Europese wetgeving, waarop wij al vooruitliepen, voor zover mogelijk toegepast. Er is niets in Europa gebeurd waardoor wij van deze koers zouden moeten afwijken. Ik ben het met mevrouw Dijkma eens dat de wet een instrument is om tot een betere kwaliteit van het vervoer te komen. De reizigersgroei vindt niet plaats op het platteland, maar wel in de steden. De marktwerking is een instrument en niet een doel op zich. Het moet leiden tot meer kwaliteit voor de reizigers. Ik ben het met mevrouw Dijkma eens dat Den Haag geen truc gebruikt heeft, maar eerlijk op zoek was naar mogelijkheden om met de veranderende situatie om te gaan. Zij hoeft dat dus helemaal niet te doen, want de HTM is al een NV en bezit mag. Den Haag zal dus haar eigen besluit nemen.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Ik heb de minister gevraagd naar het advies van de Raad van State over Europa.

Minister **Peijs**: Ik heb zonet het advies van de Raad van State er helemaal op nagelezen. Ik kan niet veel over Europa vinden.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik kan het stuk er wel even bijhalen. Het advies en het nader rapport van de Raad van State is als Kamerstuk 30683, nr. 4, gedrukt. Op pagina 2 schrijft de Raad dat op basis van deze jurisprudentie, hij verwijst dan naar het arrest van het Hof van Justitie EG van 11 mei 2006 in de zaak Carbotermo, de algemene beginselen van aanbesteding niet hoeven te worden gevolgd indien voldaan is aan de volgende voorwaarden. Dan komt er een hele riedel. Vervolgens vraagt de Raad de minister om de definitie van het begrip zeggenschap nader te omschrijven, omdat hij stelt dat het verkopen van aandelen of een deel ervan niet per definitie noodzakelijk is om met deze voorwaarden in de knel te komen. Althans, zo lees ik dat. Wij mogen toch wel weten waarom de minister de Raad van State negeert, die toch een gebaar maakt om op dit punt wat nadere verduidelijking te krijgen? De minister zegt alleen dat het niet over in-house operators gaat en dat het voor ons niet van toepassing is.

Minister **Peijs**: Ik heb niet het gevoel dat wij de Raad van State genegeerd hebben. Wij hebben veel opmerkingen van de Raad van State overgenomen. In het nadere rapport hebben wij vermeld dat de aangehaalde jurisprudentie niet rechtstreeks op de situatie van de GVB'en toepasbaar is. Die jurisprudentie werd aangehaald vanwege een verkeerde invulling van het begrip zeggenschap in de memorie van toelichting en dat is hersteld. Er is bij de wijzigingen van de Wp2000 wel degelijk rekening gehouden met recente jurisprudentie en het Europese recht op het gebied van aanbestedingen.

Ik meen dat er geen ruimte kan worden gevonden in de aanbestedingsregels, zeker niet als er geen sprake is van in-house operators. Volgens de beschrijving van Europa heeft Nederland geen in-house operator. Wgr-regio's zouden dan een vervoermaatschappij moeten hebben en die hebben geen eigen GVB'en. Bij ons zijn de Wgr-plusregio's de concessieverlenende overheid en is de gemeente Den Haag de eigenaar. De concessieverlenende overheid zou 100% van de zeggenschap over het vervoerbedrijf moeten hebben. Dat heeft zij dus niet, maar zij gaat alleen over het aanbesteden van de concessie. Daarom hoeft Den Haag ook niet te verkopen. Wij hebben Den Haag in mijn ogen een heel heldere brief gestuurd waarin wij precies hebben uitgelegd hoe het juridisch in elkaar steekt. Dat heeft de hele zaak verhelderd en geleid tot het besluit om de HTM niet in een stichting onder te brengen.

De heer **Duyvendak** vraagt naar de ontvlechting van de tram, de metro en de bus. Daartoe wordt niemand verplicht. Amsterdam heeft gezegd dat zij het gehele openbaar vervoer in 2012 wil aanbesteden. Dat hebben wij met de Kamer goedgevonden. De andere optie was het busvervoer in 2009 aan te besteden om vervolgens in 2017 alles in één concessie samen te voegen. Iedereen had de mogelijkheid de ingangsdatum naar 2012 te schuiven, want als Amsterdam dat mag, dan mag vanzelfsprekend iedere gemeente dat. Niemand dwingt iemand om iets te ontvlechten.

Wij hebben wel gezegd dat er goede redenen zijn om de aanbesteding van het busvervoer vooruit te laten lopen op de metro en de tram. Bij het stads- en streekvervoer lopen die aanbestedingen goed. Het busvervoer is betrekkelijk gemakkelijk aan te besteden. Dat werkt. Straks kan het allemaal weer worden samengevoegd.

Amsterdam heeft duidelijk voor iets anders gekozen. Daar gebeurt alles tegelijk. Daar geldt 2012 als ingangsdatum van de aanbestedingsverplichting voor het gehele openbaar vervoer.

Het amendement van de heer **Duyvendak** stelt het aanbesteden facultatief. Dat ik daarvoor niet kies, wist hij natuurlijk al. Ik ben voor marktwerking met verplichtende elementen op hoofdlijnen. Dat is al in de wet neergelegd en het komt overeen met wat wij vaker in de Tweede Kamer hebben besproken.

Vanzelfsprekend luisteren wij wel naar de steden. De ingangsdatum van 2017 is in samenspraak met de steden tot stand gekomen. Wij hebben heel goed naar Den Haag geluisterd. Die gemeente moet gigantische investeringen doen en die wil zij wel kunnen afschrijven. Dat vind ik volstrekt terecht.

Ook de ingangsdatum van 2009 is in overleg met de steden tot stand gekomen en 2012 in overleg met Amsterdam, dus zij hebben daar een duidelijke zeggenschap in gehad. Zij kunnen zelf kiezen: alle aandelen verkopen, een meerderheid van de aandelen verkopen of nu aanbesteden en het bedrijf behouden.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De minister heeft in de route enige souplesse betracht, maar in het einddoel natuurlijk helemaal niet. Ik krijg graag een reactie op mijn stellingname dat zij altijd "decentraal" zegt, behalve als het hierover gaat. Wat is het principiële verschil tussen dit debat en het debat over het gratis openbaar vervoer, de invoering van de chipkaart, de tariefstructuur. Om nog eens een kleine kwestie te noemen: hoeveel moet de reiziger betalen? Daarvan zegt zij dat decentraal oké is, maar op dit punt zegt zij het niet.

Minister **Peijs**: Het lijkt mij helder dat, overal waar wij decentraal hebben gezegd, er randvoorwaarden zijn gesteld. Zelfs bij de tariefstructuur, waarvan mevrouw **Dijksma** eerst zei dat die helemaal vrij moet zijn, worden budgettaire neutraliteit en tariefvrijheid als voorwaarden gesteld. Het mag er alleen niet toe leiden dat de opbrengst voor de openbaarvervoerbedrijven enkel door het invoeren van de chipkaart hoger is.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Dat zei mevrouw **Dijksma** overigens ook. Misschien wil de minister dat dan ook nog even erbij zeggen. Mijn fractie was een van de fracties die voor die budgettaire neutraliteit gepleit heeft.

Minister **Peijs**: Dat was een randvoorwaarde bij alle tariefvrijheid. Dat is precies wat ik zeg. Bij de Nota Mobiliteit hebben wij veel toegeedeeld aan de decentrale overheden, maar wel met essentiële kenmerken. Daarvan hebben wij wel gezegd dat wij elkaars doelen erkennen. De doelen die het Rijk zich op het gebied van verkeersveiligheid stelt, kunnen de decentrale overheden invullen zoals zij willen, zolang zij de targets maar halen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Die interessante vergelijking kun je hier ook maken. Ik ben heel erg voor het stellen van doelen. In het verleden is daarmee veel te relaxed omgegaan, waaraan ik mij altijd mateloos heb geërgerd. Er worden doelen gesteld voor efficiency, groei van het aantal reizigers en personeel, maar het behalen van die doelen wordt overgelaten aan de decentrale overheid, of het nu in een marktomgeving of in een andere omgeving is. Net als bij de verkeersveiligheid: de

doelen stel je vast, maar de manier waarop je die bereikt laat je vrij.

Minister **Peijs**: Wij zetten een raamwerk neer, maar de uitvoering is vervolgens aan de decentrale overheden, omdat wij niet weten hoe moet worden omgegaan met het busvervoer in Oost-Groningen of Limburg. Als op basis van marktwerking wordt gewerkt, en de Rijksoverheid vindt dat marktwerking het beste wordt ingevuld door uit te gaan van aanbestedingen per provincie of kaderwetgebied, dan kan men verder met het vervoer en met de kwaliteit van dat vervoer omgaan zoals men zelf wil. Die discussie hebben wij hier al heel vaak gevoerd en daar sta ik nog steeds achter. Ik ontraad de Kamer dan ook de aanneming van zijn amendement.

De **voorzitter**: Mij is gebleken dat er behoefte bestaat aan een heel korte tweede termijn.

De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter. Ik dank de minister voor de uitgebreide beantwoording. Ik merk op dat belijden voor een CDA'er niet geheel ongebruikelijk is wanneer hij of zij ergens sterk in geloofd. Er is niets nieuws onder de zon. Daarom dien ik de aangekondigde motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de Kamer heeft uitgesproken dat verplichte aanbesteding van busvervoer met drie jaar kan worden uitgesteld van 2009 naar 2012, indien de meerderheid van de aandelen van het betrokken vervoerbedrijf wordt overgedragen aan een ander vervoerbedrijf, zulks met het oog op een vergroting van de invloed van marktpartijen bij de aanbesteding;

constaterende dat de gemeente Den Haag een constructie onderzoekt waarbij de busaandelen van de HTM in een stichting worden ondergebracht;

van mening zijnde dat dit niet kan worden beschouwd als het overdragen van de meerderheid van de aandelen aan een ander vervoerbedrijf zodat niet wordt voldaan aan de voorwaarde die uitstel van de aanbesteding van 2009 naar 2012 mogelijk maakt;

spreekt als mening uit dat in dit geval sprake is van oneigenlijk gebruik van de mogelijkheid tot uitstel van de aanbestedingsplicht omdat de gemeente kiest voor de variant van het onderbrengen van het gemeentelijk vervoerbedrijf in een organisatorische vorm die niet bijdraagt aan de door de Kamer beoogde vergrote invloed van marktpartijen zodat van de uitstel-mogelijkheid zoals opgenomen in de desbetreffende regelgeving geen gebruik kan worden gemaakt;

verzoekt de regering, conform de mening van de Kamer in voorkomende gevallen te handelen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Mastwijk, Hermans en Hofstra. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 8 (30683).

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Heeft de heer Mastwijk het antwoord van de minister in eerste termijn ook even op zich laten inwerken? Is hij toen niet tot de conclusie gekomen dat deze motie geheel en al overbodig is?

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik heb exact gehoord wat de minister zei. Desalniettemin kan ik mij voorstellen dat andere betrokken overheden in de aanloop naar 2009 tot een soortgelijk idee komen. Daarom lijkt het mij dienstig om duidelijk uit te spreken wat de Kamer precies met marktwerking en met deze uitzondering daarop heeft beoogd.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Het is toch gebruikelijk dat een ingediende motie enige actualiteitswaarde heeft en dat zij ook van toepassing is op wat aan de orde is in een debat? Zijn eigen minister komt vanavond vertellen dat de constructie met die stichting niet doorgaat en dat zij er voor het overige prima uitkomt met Den Haag. Waar bemoeit hij zich dan eigenlijk mee?

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik ben nooit te beroerd om de minister een steun in de rug te geven, zeker deze minister niet. Zegt de minister hetzelfde als mevrouw Dijksma, dan zal ik de motie, natuurlijk in nauw overleg met de mede-indieners, intrekken.

Mevrouw **Gerken** (SP): Voorzitter. Ik word een beetje moedeloos van dit debat. Al vier en een half jaar probeer ik de minister op andere gedachten te brengen. Ik heb vaak kritiek op haar beleid, maar op dit dossier vind ik de minister eerlijk gezegd ziende blind en horende doof. Ik vind het een behoorlijk schokkerende en stuitende struisvogelpolitiek. De minister is verantwoordelijk voor het openbaar vervoer in Nederland. Zij kan natuurlijk bijna als een mantra opnoemen waar het allemaal goed gaat. Dat is prima en ik erken ook dat er plekken zijn waar het goed gaat. Vervolgens kunnen wij dan discussiëren over hoe dat komt, maar zij wil aanhoudend niet luisteren naar de kritische kanttekeningen die bij dit beleid gemaakt zijn. Ik roep haar op om haar ogen te openen en pas op de plaats te maken totdat zij ook deze negatieve kanten van het beleid heeft opgelost, want hiermee helpt zij niet het openbaar vervoer van Nederland.
Dit moest mij gewoon een keer van het hart.

Mevrouw **Van Oudenallen** (Groep Van Oudenallen): De woorden van de minister staan mij zeer aan, maar eigenlijk sta ik ook achter de door mijn collega's van het CDA en de VVD geplaatste kanttekeningen. Ik vraag mij af of de motie overbodig is. De vraag is: is het verhaal niet te positief? Zijn de geluiden die ik aan mijn groene en rode kant hoor wel terecht? Het is af en toe zo twijfelachtig, maar de minister is zo overtuigd van haar gelijk. Daarom zal ik haar volgen, maar in mijn hart twijfel ik. Ik hoop dat zij gelijk heeft.
GroenLinks bekritiseerde de minister op het feit dat wij voorlopen op Europa, maar bij allerlei andere dingen binnen de politiek roept GroenLinks de hele tijd dat wij

achterlopen op Europa. Dat vind ik ook een beetje een matige opstelling.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Voorzitter. Ik geloof dat er nog maar heel weinig te zeggen is, want het debat duurt natuurlijk al ongelooflijk lang en iedereen wil graag naar huis. Mijn fractie is het inderdaad niet eens met de wijze van verplicht aanbesteden voor de vier grote steden. Dat weet de minister ook en wij zullen ons uiteraard tot het laatst toe daartegen verzetten. Desalniettemin, om het van de sunny side of life te blijven bekijken, is de datum van 2007 gelukkig weer een stuk verder weg gebracht. De vier grote steden hebben de tijd om zich te bezinnen en voor te bereiden op wat komen gaat. Ik ben blij dat de minister voor Den Haag die ruimte tot nadenken wil openhouden. Verder begrijp ik goed wat de minister zegt: zij wil de gemeenten niets opleggen, dat kan zij via de wet ook niet en dat is ook niet de bedoeling. Ik dacht juist dat wij weer een stap verder zouden komen. Ik zou het heel jammer vinden als dat bredere politieke draagvlak, dat zij als minister misschien toch nog wel belangrijk vindt, met een wat overbodige motie op scherp gezet wordt. Ik geloof eerlijk gezegd dat wij daar geen baat bij hebben.

De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter. Ik kan het mis hebben, maar wat de minister heeft gezegd over verplichtingen die worden opgelegd voor de vervreemding van aandelen, was op zich niets nieuws. De minister heeft een uitstel van aanbesteding voor busvervoer in het vooruitzicht gesteld als men 51% van de aandelen vervreemdt. Daarover gaat deze discussie, niet over het enkele feit of een gemeente verplicht is tot het van de hand doen van aandelen. Dat moeten wij wel gescheiden houden.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): De minister zegt steeds, ook in antwoord op vragen van onze collega Hermans, dat het een van de opties is om te voldoen aan de voorwaarden. Het is heel belangrijk dat wij gemeenten de ruimte bieden om in dit aanbestedingsproces hun eigen modus te vinden, zodat zij ook geloven in datgene wat hen te doen staat. Dat proces met een vlucht naar voren verstoren, want daar lijkt de motie toch een beetje op, zou ik heel ongelukkig vinden. Dat staat los van het feit dat ik hier vanavond heb gehoord dat de motie volkomen overbodig is, omdat zij iets wil tegenhouden wat allang niet meer aan de orde is.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik heb zelden zo iets curieus als de motie van de heer Mastwijk meegemaakt. Deze motie lijkt meer gebaseerd op krantenberichten van weken geleden dan op de actuele stand van zaken. Had hij geluisterd naar het antwoord van de minister, dan had hij gemerkt dat die motie niet meer relevant is. Wij wachten het antwoord van de minister af.

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik wil duidelijk hebben dat deze motie voorziet in het voorkomen van soortgelijke situaties in de periode tot 2009.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. De GroenLinks-fractie wordt het inderdaad met deze minister nooit meer eens over deze kwestie. Dat debat valt spijtig genoeg niet met argumenten te beslechten. Ik hoop dus ook maar op de verkiezingen. De volgende

periode zal het voor ons een heel belangrijk punt zijn om de verplichting uit de aanbesteding te halen. Wij hopen op een Kamermeerderheid, waardoor dat mogelijk wordt. Dat geldt zowel voor de grote steden als voor de rest van Nederland: de verplichting eruit en de vrijheid aan de regio's om daarin zelf hun modus te kiezen.

Minister **Peijs**: Voorzitter. De gemeente Den Haag heeft een discussienota opgesteld waarop wij hebben gereageerd. Haaglanden heeft formeel nog geen besluit genomen. Dat komt volgens mij deze week nog. Ik kan leven met de motie totdat er een definitief besluit is. Wat er verder met de motie gebeurt, laat ik vanzelfsprekend aan de Kamer over. Ik heb goede hoop dat Den Haag de stichtingsconstructie niet zal gebruiken. Maar niets is zeker totdat het besluit genomen is.

Over de mantra van mevrouw Gerkens kan ik zeggen dat het gevoel absoluut wederzijds is, want wat ik ook zeg, ik kan haar niet overtuigen. Dat zal ik dus ook maar niet meer proberen.

Ik heb gehoord wat de heer Duyvendak zei. Wij zullen na de verkiezingen zien.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik kom toch nog even terug op die motie. Het is van tweeën één: óf de minister is nu in goed gesprek met de gemeente Den Haag en zij komt eruit, óf zij denkt dat het nog steeds helemaal misloopt, maar dat had zij dan eerder moeten zeggen. In het eerste geval heeft zij het echt niet nodig dat de minderheidscoalitie plus in dit geval de gelegenheidssteun van de LPF een bot mes op tafel legt, want dan kan zij haar zaakjes vast prima zelf regelen.

De minister heeft in haar eerste termijn duidelijk gemaakt dat zij verwacht dat het allemaal prima in orde komt met Den Haag. Dan vind ik het fair om dat vol te houden, want ik ben nooit zo voor het op twee paarden wedden.

Minister **Peijs**: Ik ga niet over de motie van de heer Mastwijk. Daar gaat hij zelf over. Ik heb gezegd wat ik tot nu toe van de gemeente heb gehoord. Het is waar dat formeel het besluit nog niet is genomen. Ik heb goede hoop, ik zeg het nog een keer, dat zij er helemaal uitkomt. Verder ga ik niet meer over die gemeente. Ik heb met de gemeente een goed gesprek gehad, waarin ik onze interpretatie van de wet heb toegelicht. Den Haag neemt echter, evenals de heer Mastwijk, haar eigen beslissingen.

De **voorzitter**: Wij zijn gekomen aan het einde van dit wetgevingsoverleg. Ik dank de minister, haar medewerkers, de leden van de Kamer en iedereen die naar dit overleg heeft geluisterd.

Sluiting 22.38 uur.