

Hoogervorst

Staatssecretaris **Hoogervorst**: Moet ik nu heel geschokt zijn?

De heer **Biesheuvel** (CDA): Nee, maar ik vind dat u geen juiste voorstelling van zaken geeft als het gaat om de manier waarop deze discussie is aangezwengeld. Deze discussie is door de Kamer zelf aangezwengeld en is niet een reactie op de strenge keuringspraktijk. Het is altijd een zelfstandige discussie geweest vanaf 1993.

Staatssecretaris **Hoogervorst**: Hoe het ook zij, ik ben ervan overtuigd dat in dit schattingsbesluit op een heel evenwichtige manier wordt weergegeven wat de Kamer wil, namelijk dat er ook voor mensen die een ziekte hebben waarvan de diagnose niet precies kan worden vastgesteld, onder stringente condities, wel de mogelijkheid bestaat om vast te stellen dat men ziek is of een gebrek heeft, zodat men in aanmerking kan komen voor de WAO.

Voorzitter! Dan kom ik bij de twee moties die zijn ingediend. Wat de motie van de heer Harrewijn betreft kan ik met de beste wil van de wereld niet zien hoe die gewraakte uitspraak van de Centrale raad van beroep uitgelegd zou kunnen worden als een afwijzing van gangbare verzekeringsgeneeskundige methoden. Ik heb verwezen naar het citaat uit die uitspraak dat bij het vaststellen van arbeidsongeschiktheid een verzekeringsgeneeskundige niet uitsluitend kan afgaan op de door de patiënt geuite klachten. Op zichzelf vind ik het een goede zaak dat dit erkend wordt in de considerans van deze motie, maar ik kan mij niet neerleggen bij deze uitspraak.

De heer **Harrewijn** (GroenLinks): Het gaat erom dat door medici van naam aan het onderzoek is meegewerkt. Zij hebben een consistentie vastgesteld. Dat is niet alleen maar gebaseerd op klachten. Zij hebben hun professie ingezet, maar de Centrale raad van beroep vindt dat niet voldoende. Hoe moet de belastbaarheid dan vastgesteld worden? Dat is vaak niet te meten bij ME. Dat gebeurt toch op basis van de professionaliteit van de verzekeringsgeneeskundige.

Staatssecretaris **Hoogervorst**: Ja, maar de Centrale raad van beroep heeft natuurlijk zijn eigen beoorde-

lingsvermogen en dat is hier toegepast.

De heer **Harrewijn** (GroenLinks): In de algemene maatregel van bestuur leggen wij juist kwaliteitseisen vast voor verzekeringsgeneeskundigen. Zij moeten consistent zijn en het feitelijk bestaan van beperkingen moet vastgesteld worden. Als een verzekeringsgeneeskundige dat allemaal vaststelt en de rechter zegt vervolgens dat er alleen maar naar klachten is geluisterd, dan is dat toch strijdig met wat wij in de rest van de algemene maatregel van bestuur vastleggen?

Staatssecretaris **Hoogervorst**: Dat is het oordeel van de Centrale raad van beroep. Ik kan niet in een individueel geval treden. In zijn algemeenheid kan het voorkomen dat artsen onvoldoende bewijs aanleveren voor de aangetroffen ziekte en dat zij zich te veel of uitsluitend hebben gebaseerd op de klachten van de patiënt. Dat komt voor.

De heer **Harrewijn** (GroenLinks): Als dat soms voorkomt, wat doet die passage dan in de toelichting bij een algemene maatregel van bestuur? Haal die dan weg en laat daar staan waarover wij het eens zijn, namelijk niet alleen naar klachten luisteren! Maar haal die verwijzing weg. Die wekt alleen maar verwarring.

Staatssecretaris **Hoogervorst**: Voorzitter! Ik blijf erbij dat deze uitspraak van de Centrale raad van beroep echt niet kan worden uitgelegd als een afwijzing van de gangbare verzekeringsgeneeskundige methode.

De heer De Wit zegt in zijn motie dat het begrip medische arbeidsongeschiktheid redelijk is omschreven in de nota van toelichting. Hij vraagt zich af waarom dat dan niet wordt vastgelegd in de tekst van het schattingsbesluit en de algemene maatregel van bestuur. Als je dat begrip zonder meer als artikel invoegt, wordt onvoldoende recht gedaan aan de betekenis van deze passage. Als er sprake is van het niet kunnen vaststellen van een diagnose, rust er op de artsen een verhoogde bewijslast om toch aan te tonen dat de betreffende persoon ziek is. Je kunt dat niet allemaal in een artikeltje invoegen. Het is veel zorgvuldiger om dat in de toelichting te doen als onderdeel van de wet. Ik

zie niet in wat het schattingsbesluit aan waarde zou winnen door dit begrip in een artikel op te nemen, als het op een veel evenwichtiger wijze in de nota van toelichting kan worden beschreven. Daarom ontraad ik deze motie.

De heer Harrewijn heeft mij nog een vraag gesteld. De passage over het herstelgedrag zal ik verwijderen uit het schattingsbesluit.

De heer **De Wit** (SP): Wat is er nu op tegen deze passage en in het schattingsbesluit zelf te formuleren – ik heb daarvoor een suggestie gedaan – en in de nota van toelichting nog een keer te omschrijven wat de wetgever eigenlijk bedoelt met de passage in het schattingsbesluit?

Staatssecretaris **Hoogervorst**: Voorzitter! Ik zou mijzelf echt herhalen als ik deze vraag andermaal beantwoordde.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, aanstaande donderdag over de moties te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt van 15.23 uur tot 15.30 uur geschorst.

De **voorzitter**: Ik deel aan de Kamer mede, dat zich een Albanese parlementaire delegatie in ons midden bevindt, die ik gaarne wil verwelkomen.

We welcome our colleagues from the Albanian Parliament. You're very welcome here. I hope you have a very fruitful stay in the Netherlands.

(Applaus)

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Nieuwe regels omtrent het openbaar vervoer, besloten busvervoer en taxivervoer (Wet personenvervoer 2000) (26456)**, en van:
- de motie-Poppe over tariefintegratie (26456, nr. 55);
- de motie-Stellingwerf over het marktaandeel van buitenlandse ondernemingen (26456, nr. 56);
- de motie-Hindriks over onomkeerbare stappen richting privatisering (26456, nr. 61);

Voorzitter

- de motie-Hindriks/Van Walsem over één CAO in het collectief personenvervoer (26456, nr. 62);
- de motie-Hindriks c.s. over het toezicht van de NMA (26456, nr. 63);
- de motie-Hofstra over decentralisatie van het exploitatiebudget (26456, nr. 66);
- de motie-Hofstra c.s. over de chipkaart (26456, nr. 67);
- de motie-Hofstra/Hindriks over decentralisatie van het niet-nationale personenvervoer (26456, nr. 68);
- de motie-Hofstra over CAO's in de vervoerssector (26456, nr. 69);
- de motie-Hofstra c.s. over de statuten van Connexxion (26456, nr. 70);
- de motie-Hofstra over overheidscommissarissen in de vervoerssector (26456, nr. 71);
- de motie-Hofstra over het overheidsaandeel in vervoersbedrijven (26456, nr. 72).

(Zie vergadering van 12 april 2000.)

De algemene beraadslaging wordt heropend.

De **voorzitter**: Ik heb bedreven collega's als de heer Reitsma, die ik hierbij het woord geef, niet te vertellen dat het bij een heropening van de beraadslaging alleen gaat over dingen die nog niet in het debat aan de orde zijn geweest en dat dan kort en zakelijk wordt gesproken.

□

De heer **Reitsma** (CDA): Mevrouw de voorzitter! De CDA-fractie heeft in eerste en tweede termijn naar voren gebracht dat wat ons betreft vier belangrijke punten in het wetsvoorstel bijstelling behoeften. De minister heeft bij nota van wijziging drie van die punten overgenomen, waarvoor hartelijk dank. Het is heel constructief om zonder amendering toch een aantal dingen binnen te halen. Er blijft wel één punt over, namelijk het aspect "openbare aanbesteding facultatief, ja dan nee?".

De CDA-fractie heeft samen met collega Van den Berg een amendement ingediend. Dat was al aangekondigd trouwens. Waar gaat het om? Wij vinden dat openbare aanbesteding door decentrale overheden moet kunnen plaatsvinden. Wij steunen die de afgelopen zes jaar ontwikkelde lijn. Wij menen evenwel dat de beslissing daarover

moet worden overgelaten aan de decentrale overheden, omdat men onzes inziens vertrouwen moet hebben in die decentrale overheden.

De CDA-fractie is ervan overtuigd dat de decentrale overheden zeker de inspanningsverplichting van de minister op zich zullen nemen om in 2004 circa eenderde van het openbaar vervoer openbaar aanbesteed te hebben. Alleen, in de discussies tot nu toe is steeds Kamerbreed, de VVD-fractie uitgezonderd, gezegd dat er best een variatie in de mate van aanbesteding kan zijn. In het ene gebied zou er bijvoorbeeld helemaal geen sprake kunnen zijn van openbare aanbesteding en in het andere zou voor 100% kunnen zijn aanbesteed. Als het gemiddeld maar uitkomt op die eenderde, dan is er voldoende openbaar aanbesteed om een goede evaluatie te kunnen houden.

Ik herinner mij dat bij de discussie over de implementatienota door mevrouw Van 't Riet een motie is ingediend. Ik herinner mij ook de uitleg die daaraan is gegeven na het Torentjesoverleg en de hele reutemeteut. Het kwam erop neer dat het vrijwillige karakter voorop zou staan, dat er een evaluatie zou komen in 2003 (nu 2004) en dat zou worden gestreefd naar circa 35% openbare aanbesteding in Nederland. Bij de toelichting is gesteld dat mocht tussen nu en 2004 blijken dat er onwillige decentrale overheden zijn, de minister een instrument zal moeten bedenken om maatregelen te nemen om de betrokken overheden bij de hand te nemen. Overheden die niet overgaan tot openbare aanbesteding en daarvoor goede motieven hebben, zouden niet gedwongen worden om tot die 35% te komen, omdat men in andere gebieden mogelijk over dat percentage heen zou gaan. Dat was de uitleg van de motie en dat is ook de interpretatie hier in de Kamer geweest. Met name de Partij van de Arbeid heeft daarbij een cruciale...

Voorzitter! Het is wel van belang dat mijn collega van de Partij van de Arbeid nu even luistert.

De **voorzitter**: De heer Reitsma vraagt om enige aandacht, heren!

De heer **Reitsma** (CDA): Ik zou graag willen dat met name de vertegenwoordiger van de PvdA even luistert, anders kan ik wel stoppen. Ik licht nu namelijk toe waarom ik dit amende-

ment heb ingediend en wat de rol en inhoud van die motie en de toelichting van de PvdA waren. Wat ik hier nu verwoord, komt exact overeen met de opstelling van de heer Van Gijzel in het debat over de desbetreffende motie. Onwillige overheden zouden wel aangepakt kunnen worden, maar overheden die wel willen maar niet anders kunnen of onderhands een beter resultaat binnen kunnen halen, worden niet gedwongen om voor 2003 die 35% te realiseren. Mijs inziens past dit amendement volstrekt bij de uitleg van de motie-Van 't Riet. Dat is de reden waarom ik het heb ingediend. De bedoelde motie-Van 't Riet heb ik niet medeondertekend maar uiteindelijk wel gesteund. Ik kan mij niet voorstellen dat met name de PvdA met dit amendement moeite zou hebben. Ik verneem graag de reactie van de minister.

Ik dank de minister voor haar constructieve opstelling in dit debat. Ik kijk met plezier terug op de grote lijnen van deze discussie. Echter, ik heb mij wat verbaasd over de lawine aan amendementen en moties. Wat de VVD betreft kan ik het mij nog voorstellen, gelet op de historie van de afgelopen zes jaar. Ik verbaas mij echter over de voorstellen van de PvdA omdat daarin beleidslijnen en uitspraken voorkomen die haaks staan op de lijn van de afgelopen zes, zeven jaar. Ik meen dat niet is toegelicht waarom er ineens sprake is van een trendbreuk. De amendementen zullen wij ook op grond van consistentie beoordelen. Dit houdt in dat wij met betrekking tot nogal wat amendementen waarvan de aanvaarding door de minister is ontraden, de visie van de minister zullen volgen.

□

De heer **Poppe** (SP): Mevrouw de voorzitter! Volgens mij heb ik de inhoud van het amendement waarover de heer Reitsma nu spreekt, al gezien in een ander amendement. Ik hoor graag hoe dit nu precies zit.

Over de twee amendementen van de heer Hofstra denk ik nog na, maar volgens mij wordt dat niks van onze kant.

Voorts is er nog de motie op stuk nr. 63 van de coalitiepartijen waarbij de 25% marktmacht aan de orde komt, hetgeen mijs inziens tot verdergaande versnippering leidt. Ik

Poppe

begrijp deze motie niet goed, omdat die neerkomt op een volledige koerswijziging, vooral van de PvdA. Wij zullen deze motie zeker niet steunen.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Mevrouw de voorzitter! De discussie over het marktaandeel is min of meer in een impasse geëindigd; dat was althans de indruk die ik aan het einde van de tweede termijn had. Er is een ondoorzichtige situatie ontstaan. De fractie van de VVD zegt geen percentage te willen maar steunt wel een motie terzake van de PvdA. De fractie van de PvdA stelt in de stukken dat de vervoersbedrijven niet in hun slagkracht mogen worden gehinderd met een percentage, maar ze dient vervolgens wél een zeer beperkende motie in.

De minister heeft een opening uit deze impasse aangereikt door de nota van wijziging, stuk nr. 73, in te dienen. Deze speelruimte wordt echter tenietgedaan door de motie van de heer Hindriks. Ik verzoek hem dan ook deze motie in te trekken. Waar het om gaat, is dat de dreiging van ongelijkheid zich op het Europese niveau manifesteert. Na de opsplitsing van VSN in Connexion is bezien vanuit de Europese optiek de Nederlandse deelneming kwetsbaar geworden. Laten wij ons daarom op die dreiging richten en niet de Nederlandse bedrijven nog kwetsbaarder maken door het te verwachten Europese percentage al op voorhand van toepassing te verklaren op de Nederlandse situatie.

Voorzitter! Ik heb zelf een motie ingediend om te vechten voor het aanhouden van 25% op Europees niveau. Ik heb echter begrip voor de benadering van de minister. Zij wil deze discussie wel in Europa aanzwengelen, maar legt zich niet vast op een bepaald percentage. Mijn vertrouwen in deze minister is op dit punt zo groot dat ik haar die ruimte wel wil geven. Daarom trek ik de motie op stuk nr. 56 in.

De **voorzitter**: Aangezien de motie-Stellingwerf (26456, nr. 56) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Ik verzoek de minister een heel helder oordeel te geven over de motie van

de heer Hindriks. Als men zich op Europees niveau al niet wil vastleggen, lijkt het mij een heel slecht signaal om ons wel vast te leggen op een Nederlands percentage.

Op vragen van de fractie van het CDA en van mijn fractie heeft de minister aangegeven dat het proefproject in Apeldoorn door de wet zal worden uitgesloten. Zo interpreteerde ik haar bijdrage in ieder geval. Kostendekking is hoe dan ook de basis voor de reisvergoeding en moet dat blijven. Ik vind het nogal krampachtig dat geen garantie kan worden gegeven over de rijksbijdrage wanneer een gemeente met de tarieven wil experimenteren. Apeldoorn vraagt geen cent meer dan het voorafgaande jaar, maar vraagt stabilisering van de rijksbijdrage, in ieder geval voor de duur van de proef, om zo met iets meer zekerheid een proef in te kunnen gaan. Ik zou de minister willen vragen zo'n redelijk verzoek niet op voorhand uit te sluiten, maar op z'n minst een opening te bieden om er in overleg met Apeldoorn toch uit te komen. Hoe wij het ook wenden of keren, flexibiliteit is het ultieme doel van experimenten. Ik kan mij niet voorstellen dat een dergelijke proef door de huidige regelgeving zou kunnen worden uitgesloten.

De heer **Van Walsem** (D66): Voorzitter! Aan het einde van de tweede termijn was er in de Kamer enige verwarring over de motie op stuk nr. 63, ondertekend door de coalitie, over het marktmachttaandeel. Het is van belang dat daarover duidelijkheid wordt geschapen. Er werden verschillende interpretaties van de motie gegeven door de collegae en mijzelf. Ik deel daarom mee dat voorzover de motie niet wordt ingetrokken, ik mijn handtekening namens D66 eronder vandaan haal.

Ik vind dat de marktmacht binnen Europa moet worden bekeken. In de nabije toekomst en daarna wordt de Europese markt steeds belangrijker. De ontwikkelingen zullen zodanig zijn dat niet meer eng naar de Nederlandse markt kan worden gekeken, maar meer naar de Europese markt. De Europese richtlijn over het marktmachtpercentage in het vervoer zullen wij uiteraard implementeren. Als het 25% is, is het 25%, maar dan op de Europese markt. Is het een

ander percentage, dan zijn wij uiteraard verplicht om dat andere percentage te nemen. Wij willen dat percentage echter niet toepassen op de Nederlandse markt, omdat wij vinden dat de Nederlandse bedrijven in de Europese concurrentie wel een goede thuismarkt moeten hebben om de concurrentie überhaupt te kunnen overleven. Wij hebben daarvoor de NMA in het leven geroepen. Die moet kijken naar machtsmisbruik, marktmachtartikelen etc. Dat lijkt ons voldoende.

Van het amendement op stuk nr. 50 heeft de minister gezegd dat, al zal dat de bedoeling niet zijn, de consumentenorganisaties erdoor uit het overleg vallen. Dat is uiteraard niet onze bedoeling, maar ik heb niet kunnen terugvinden hoe dat dan gaat. Misschien kan de minister het uitleggen.

De heer **Poppe** (SP): Dat de heer Van Walsem zijn handtekening weghaalt onder de ommeswaaimotie van de PvdA is natuurlijk applaus waard, maar er is een amendement ingediend dat erop neerkomt dat de NMA de zaak moet kunnen bekijken. De NMA kijkt volgens mij echter niet naar de Europese markt, maar naar de Nederlandse. Dan zijn wij dus nog even ver van huis. Het lijkt mij dat zijn handtekening dan ook onder dat amendement weg moet worden gehaald.

De heer **Van Walsem** (D66): Nee, dat ziet de heer Poppe niet goed. De NMA is opgericht om te kijken naar marktmachtmisbruik. Dat zou zij ook zonder het amendement moeten doen, maar wij zetten het er voor alle zekerheid in. De definitie van de NMA voor markt en marktmacht zal ook gelden voor de bedrijfstak vervoer.

De heer **Poppe** (SP): De heer Van Walsem heeft het niet goed begrepen of ik heb mij niet duidelijk uitgedrukt. De NMA kijkt naar de Nederlandse verhoudingen. Als een bedrijf in de Nederlandse verhoudingen een bepaalde omvang niet mag hebben, is het nog steeds een tuinkabouter in Europa. Door zijn handtekening onder de motie weg te halen, probeert de heer Van Walsem een negatief effect te voorkomen. Dat is er ook met het amendement. Het schiet allemaal niet op, volgens mij.

Van Walsem

De heer **Van Walsem** (D66): Als die interpretatie juist zou zijn, schoten wij er weinig mee op. De NMA is toch wel zover, dat zij weet dat er een Europese markt is voor het vervoer, net zoals er een Europese energiemarkt is. Zij moet naar de Europese context kijken. Mocht het niet zo zijn, dan zou dat verkeerd zijn.

De heer **Poppe** (SP): Wat gebeurt er als de NMA alleen kijkt naar de Nederlandse verhoudingen? Het is immers een Nederlandse markt-autoriteit. Staat in dat geval uw handtekening onterecht onder het amendement?

De heer **Van Walsem** (D66): Als dat inderdaad het geval was, zou het verkeerd zijn, voorlopig deel ik uw analyse echter niet.

De heer **Poppe** (SP): U heeft dat niet nagekeken voor u het amendement indiende? Zo iets bekijk je toch van tevoren?

De heer **Van Walsem** (D66): Ik heb het amendement niet zelf ingediend, maar medeondertekend. Een volgende keer wil ik het wel eerst aan u vragen, als u dat beter vindt.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Mevrouw de voorzitter! Het debat over de Wet personenvervoer 2000 heeft een aantal positieve veranderingen in de wet opgeleverd. Er zijn echter twee cruciale punten die wat ons betreft veranderd moeten worden. Het eerste punt betreft de verplichte marktwerking, die nog steeds in de wet staat. Volgens ons is dit niet juist, omdat marktwerking zo aantrekkelijk moet zijn dat gemeenten, regio's en provincies daar zelf voor kiezen. Zij hebben de verantwoordelijkheid voor het openbaar vervoer en die moeten zij ook waarmaken.

De heer **Hindriks** (PvdA): Het is misschien alleen maar techniek, maar de heer Van der Steenhoven doet mij een groot plezier als hij de term "concurrentie" in plaats van "marktwerking" gebruikt. Daar hebben wij het immers over.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): De heer Hindriks noemt het concurrentie, maar ik

noem het marktwerking. Misschien is dat een verschil van mening. Kan de heer Hindriks in dit verband aangeven waarom de PvdA er zes jaar lang voor heeft gepleit om die marktwerking niet verplicht te stellen en er nu wel mee akkoord gaat? Dat lijkt mij een zinnigere bijdrage aan deze discussie.

De **voorzitter**: Dat hebben wij in tweede termijn al gehoord. U bent daar misschien niet tevreden mee, maar op de plek waar u nu staat, stelt u slechts vragen aan de minister.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): In dat geval blijf ik wachten op het antwoord.

Wij vinden het punt van de verplichte marktwerking dus onbevredigend en wij hopen dat de meerderheid van de Kamer ons amendement op stuk nr. 22 zal steunen. De fractie van het CDA heeft een amendement met ongeveer dezelfde strekking ingediend. Ik kan niet volgen waarom zij dat heeft gedaan, want er ligt al een goed amendement voor waarin hetzelfde wordt verwoord.

Mijn tweede punt betreft het marktmachtprincipe. Ik ben het met de anderen eens dat daar een onduidelijke discussie over ontstaan is. Er is in de Kamer kritiek geweest op het voorstel in de wet om het marktmachtprincipe toe te passen. De minister heeft daar goed naar geluisterd en stelde voor om dat op een andere manier te organiseren. Het wordt niet vastgelegd in percentages, maar de NMA krijgt daar een rol in. Pas na een aantal jaren wordt bekeken hoe dat functioneert. Dit is een zinnig voorstel. Ik begrijp dan ook niet dat door de PvdA en de VVD allerlei amendementen en moties worden ingediend om hierin verandering te brengen. Voor niemand is het meer duidelijk wat beide partijen nu precies willen en het is tevens strijdig met hun inbreng. Met name de heer Hofstra heeft enkele malen bepleit om dit niet op deze manier vast te leggen en daarover de NMA een oordeel te laten vellen. De PvdA heeft de afgelopen jaren er ook niet voor gepleit om het op deze manier vast te leggen en toch zal deze partij straks weer een nieuwe motie indienen. Ook ligt er een amendement dat praktisch gezien onjuist is. De mededingingsautoriteit krijgt een

bepaalde bevoegdheid die wordt ingepast in de Wet personenvervoer. Ik ben benieuwd naar de reactie van de minister, maar dit kan volgens mij niet. Dit punt hoort in een geheel andere wetgeving thuis, omdat anders de discussie over het percentage opnieuw gevoerd moet worden. Ik ben er benieuwd naar hoe de PvdA en de VVD zich hieruit redden.

De heer **Hindriks** (PvdA): Kent de heer Van der Steenhoven de artikelen 15 t/m 18?

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Die ken ik.

De **voorzitter**: Collega's, dit is een heropening. De heer Van der Steenhoven weet heel goed dat de heer Hindriks na hem het woord krijgt. Ik stel het zeer op prijs als de heer Hindriks niet dit soort interrupties plaatst.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Mevrouw de voorzitter! Ik maak nog twee opmerkingen. Graag hoor ik nog eens van de minister hoe zij het gewijzigde amendement op stuk nr. 57 precies interpreteert. Het gewijzigde amendement is gebaseerd op een goed argument en daarom zullen wij het steunen. Het gaat over de evaluatie. In het gewijzigde amendement worden enkele zaken genoemd, zoals het tarievenbeleid, de veiligheid en de toename van het aantal reizigers. Wat is nu precies de inschatting van de minister? Wat gaat deze marktwerking opleveren en hoe kunnen wij die op een goede manier evalueren?

Ten slotte moet mij nog iets van het hart. Misschien dat het nog verandert, maar ik vrees van niet. De Partij van de Arbeid heeft vóór dit debat vrij hard ingezet. Ik herinner aan het desbetreffende artikel in de Volkskrant. De PvdA zei daarin dat zij grote twijfels had bij marktwerking in het openbaar vervoer. Zij vroeg zich af of het wel een succes zou worden. Het gaat toch al redelijk goed in de regio's en de provincies, werd er gesteld. Nu omarmt men toch vrij kritiekloos op een aantal essentiële punten de wet. Ik vind dat eigenlijk onbegrijpelijk.

De heer **Hindriks** (PvdA): Voorzitter!



De heer Hindriks (PvdA)

Om te beginnen heb ik goed nieuws voor collega Hofstra. Op een retourtje Leeuwarden ben ik tot zes keer toe gecontroleerd! Men wist mij ook te melden dat het niet controleren van de heer Hofstra zuivere dienstverlening was, om hem niet te storen tijdens zijn welverdiende slaap op weg naar Den Haag. Maar ik denk dat men die dienstverlening niet zal herhalen.

Het amendement op stuk nr. 50 gaat over het bestuursrecht. Evenmin als van de heer Van Walsem is het onze bedoeling om de consumentenorganisaties rechten te ontnemen. Als dat de consequentie van het amendement zou zijn, trek ik het bij dezen in. Wij denken echter dat dit niet het geval is. Het idee achter dit amendement is om ervoor te zorgen dat consumentenorganisaties op het juiste moment hun volledige rechten kunnen waarmaken, namelijk op het moment dat het programma van eisen aan de orde is. Daarna zou het uitvoeren middels concessieverlening een technische zaak moeten zijn, waarbij je niet opnieuw die discussie voert. Ik hoor graag van de minister of datgene wat wij beogen met dit amendement, ook op die manier tot stand is gekomen.

Dan de motie op stuk nr. 62. In deze Kamer heb ik breed gehoord dat men vindt dat er een goed personeelsbeleid moet zijn, dat dit gehandhaafd moet worden, dat er

consistentie in moet zitten en dat dus een goede algemene CAO van belang is. Ik heb ook de antwoorden van de minister goed gehoord. Ik denk dat de oproep die vanuit deze Kamer aan de partijen is gedaan, voldoende helder is. Ik heb geen behoefte aan overbodige moties en daarom trekken wij de motie hierbij in. Ik denk dat het signaal vanuit de Kamer helder genoeg is geweest.

De **voorzitter**: Aangezien de motie-Hindriks/Van Walsem (26456, nr. 62) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

De heer **Hindriks** (PvdA): Mevrouw de voorzitter! De motie op stuk nr. 63 trekken wij in deze vorm in.

De **voorzitter**: Aangezien de motie-Hindriks c.s. (26456, nr. 63) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): En nu?

De heer **Hindriks** (PvdA): En nu? De Partij van de Arbeid heeft hierbij het volgende verhaal. Wat ons betreft tendeeft de vervoersmarkt in beginsel naar een natuurlijk monopolie. Als dat zo is, kun je de productie op die markt op een paar

manieren organiseren. De ene manier is dat je overheidsproductie hebt. Dat is de situatie die wij nu kennen. Als het effectiever is, kun je echter ook een andere manier volgen. Vandaar ook het gewijzigde amendement op stuk nr. 57, dat door de minister is overgenomen. Als het effectiever is, kun je overgaan tot private productie of productie door zelfstandige partijen. Deze wet beoogt het laatste tot stand te brengen. Als de overheid de productie loslaat, moet dat wel gecompenseerd worden met strakke regulering en afdoende overheidsregie. Dat kun je op een aantal manieren doen. Eén manier is door te voorkomen dat er zich marktmacht voordoet. Op het moment dat er sprake is van een zwaar oligopolie, ontstaat er een situatie waarin de lokale overheid, gedwongen om openbaar aan te besteden, in een positie wordt geduwd waarin zij niet anders kan dan met de grote partijen in zee te gaan. Dat willen wij voorkomen en dan zijn er twee dingen te doen. Het ene is om ervoor te zorgen dat de NMA gewoon op basis van algemeen mededingingsbeleid kan ingrijpen, als dat nodig is. Vandaar dat wij het voorstel van de minister omarmen. Wij zijn het daarmee dus zeer eens. Wel vinden wij dat dit niet slechts achteraf, maar ook vooraf door de NMA moet kunnen gebeuren, namelijk op het moment dat er een verklaring van geen bezwaar moet worden afgegeven. Dat is immers de consequentie van de verandering die is doorgevoerd. Daar slaat het amendement op; dat is de bedoeling van het amendement.

De techniek ervan is vraag twee. Ik denk dat wat ons betreft er nog best gekeken kan worden of het technisch helemaal juist is verwoord. Daar zullen we de komende dag nog aan besteden om te zorgen dat het goed wordt geformuleerd en goed in de wet wordt opgenomen. Daarbij maakt het ons niet zo heel veel uit of het in deze wet of in de Mededingingswet terecht komt. Waar het ons om gaat, is dat getoetst wordt, vooraf en voordat er overgegaan wordt tot het afgeven van een verklaring van geen bezwaar door de NMA, of er sprake is van marktmacht of niet. Dit, zonder daar een percentage voor te noemen, want ik vind het terecht wat werd gezegd, namelijk dat dit aan de NMA is om te beoordelen. Daar slaat ook

Hindriks

onze motie op, want in onze motie sluiten wij een beetje aan bij wat eerder ook door de heer Stellingwerf is gezegd: laten we nu in Nederland aansluiten op algemeen mededingingsbeleid zoals zich dat op dit moment in Europa aan het ontwikkelen is; daar zijn stukken van. Bij algemeen mededingingsbeleid in Europa zult u ook altijd zien dat er niet alleen maar sprake is van Europees mededingingsbeleid, maar ook van mededingingsbeleid op regionaal niveau. Om dat vast te leggen, dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de controle op het vormen van dominante marktposities in het collectief personenvervoer bij de Nederlandse mededingingsautoriteit hoort te liggen;

van mening, dat uitgaande van de marktdefinitie, exclusief NS-kernet en de hogesnelheidslijnen en inclusief stadsgewestelijk railvervoer, ook in Nederland als richtlijn voor maximale marktpositie aangesloten moet worden bij de conceptrichtlijn van Directoraat-generaal IV van de Europese Commissie;

verzoekt de regering te bevorderen dat de Nederlandse mededingingsautoriteit bij haar toezicht op de mededinging in het collectief personenvervoer het percentage van de conceptrichtlijn ook voor de relevante regionale markt toepast,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 79 (26456).

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! Ik zou aan de heer Hindriks eigenlijk dezelfde vraag willen stellen die ik zojuist aan de heer Van Walsem stelde; ik hoop het dus niet uitgebreid te doen. Betekent dit dat, als de NMA op Europese schaal zou gaan kijken, we in Nederland bijvoorbeeld een streekvervoerder zouden kunnen hebben die het grootste gedeelte van Nederland bedient en dan toch

binnen Europese maten maar een klein bedrijf is?

De heer **Hindriks** (PvdA): Dat oordeel is aan de NMA.

De heer **Poppe** (SP): Nee, dat is mijn vraag niet. Want u beslist hier en wij moeten hier beslissen hoe het zou moeten gaan met het openbaar vervoer in Nederland. Mijn vraag is deze. Als dat niet zo is en als de NMA alleen maar naar de Nederlandse verhoudingen kan kijken en daarmee dus kabouters maakt... Is het dan zo, dat het dan niet goed gaat?

De **voorzitter**: Mijnheer Poppe, u weet heel goed dat ik alleen heel korte vragen toesta bij een heropening. We gaan de discussie niet overdoen.

De heer **Poppe** (SP): Het was een herhaling van de vraag die ik zo-even aan de heer Van Walsem stelde.

De **voorzitter**: Ik heb er een heel andere opvatting over wat een korte vraag is.

De heer **Hindriks** (PvdA): Mijnheer Poppe, wij stemmen in met de nota van wijziging zoals voorgesteld door de minister. Dat betekent dat wij de bewaking van de marktmacht leggen bij de NMA. Ik heb groot vertrouwen in het professionalisme van de NMA. Ik heb er ook groot vertrouwen in dat zij in staat zullen zijn om Nederland in een voorsprongpositie te brengen, daar waar het gaat om het toepassen van Europese regelgeving. Daar slaat mijn motie op. Ik ben ervan overtuigd dat dit ertoe leidt dat zich in Nederland geen ongewenste machtsposities zullen voordoen, zeker als je dat combineert met het door de NMA afgeven van verklaringen van geen bezwaar.

De heer **Poppe** (SP): Dat betekent geen marktmacht in Nederland en dus geen monopolievorming. Dat betekent op Europese schaal dat het allemaal kabouters moeten zijn, zodat we de reciprociteit, de uitwisseling, dan helemaal kunnen schudden. Ze worden dan allemaal door buitenlandse bedrijven weggepoetst. Immers, dat risico gaat u nu lopen. Of vindt u van niet?

De heer **Hindriks** (PvdA): Hoe komt u daar nu bij?

De heer **Poppe** (SP): Nu ja, omdat het allemaal kleine kabouters...

De **voorzitter**: Nee, zo doen we dat niet, mijnheer Poppe.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik heb de vraag aan collega Hindriks, in welk opzicht deze motie nu afwijkt van de ingetrokken motie, behalve dan wat betreft de ondertekening. In de tweede plaats is mijn vraag of deze motie niet hetzelfde bezwaar heeft als zijn eerdere motie, waarvan de minister gezegd heeft: ik kan niet uit de voeten met een conceptrichtlijn, want dat kan nog van alles worden.

De heer **Hindriks** (PvdA): De afwijking is tweeledig. Het gaat hierin niet om de Nederlandse markt maar om de relevante regionale markt en daarmee sluit ik aan bij de gebruikelijke terminologie in het Europese mededingingsbeleid. Naar mijn mening kan de NMA daar gemakkelijk mee uit de voeten. Er is inderdaad niet echt een helder en goedgekeurd document op Europees niveau waarnaar je simpelweg kan verwijzen. Wel worden thans in Europa discussies gevoerd over de vraag hoe de vervoersmarkt in Europa moet worden gereguleerd. Wij willen graag dat de NMA met zijn autoriteit naar de Nederlandse markt kijkt en zich bij voorbaat aansluit op te verwachten Europese regelgeving. Dat alles moet ook regionaal worden toegepast, hoe dat verder ook uitpakt.

De heer **Reitsma** (CDA): Vindt u het goed als op enig moment een maximummarktaandeel van 80% in de Europese richtlijn wordt opgenomen?

De heer **Hindriks** (PvdA): Wij hebben juist ingestemd met het niet opnemen van een percentage! Er staat ook geen percentage in deze motie, hoewel er in Europa wel sprake is van percentages. Ik ga ervan uit dat de NMA die percentages vanuit zijn professionalisme zal toepassen, maar dat is echt aan de NMA om te beoordelen. Ik hoop dat de heer Reitsma het met mij eens is dat individuele Kamerleden zich niet moeten aanmatigen dat beter te weten dan de NMA of de Europese regelgeving.

Hindriks

De **voorzitter**: Alleen een korte vraag, mijnheer Reitsma!

De heer **Reitsma** (CDA): Dat ben ik volstrekt met u eens en daarom is het ook onverstandig om voortaan over 25% te spreken...

De **voorzitter**: Neen, mijnheer Reitsma, ik ontnem u het woord! U weet dat we deze week nog meer moeten doen en dat wij daar beperkt de tijd voor hebben! Ik kan alleen korte vragen toestaan! Conclusies zult u in uw eigen termijn moeten trekken of later!

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Voorzitter! Ik wil de heer Hindriks toch vragen waarom hij alsnog en opnieuw een motie op dit punt indient. Vertrouwt hij de uitleg van de minister niet? De minister heeft toch volstrekt duidelijk gemaakt dat zij een werkbare optie heeft gevonden?

De **voorzitter**: Neen, u hoeft het niet uit te leggen. U kunt alleen vragen stellen!

De heer **Hindriks** (PvdA): Ik heb in een krant van vandaag mogen lezen dat deze minister zeer effectief en met grote daadkracht aan de gang is en dat kan ik alleen maar onderschrijven. Over dat vertrouwen hoeft de heer Stellingwerf dus niet in te zitten.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Waarom dient de heer Hindriks de motie nu alleen in, terwijl eerder een dergelijke motie samen met de coalitiepartners is ingediend? Waarom betreft hij overigens het stadsgewestelijk railvervoer erbij? Dat is een deel van het kernnet en nu maakt hij het probleem wel erg groot. Daarmee introduceert hij dus marktwerking...

De **voorzitter**: Nee, nee! U geeft nu zelf het antwoord en dat zou ik niet doen!

De heer **Hindriks** (PvdA): Ik zal korte antwoorden geven. Het eerste is dat ik daarmee verwarring voorkom want het betekent gewoon dat deze motie ondersteund wordt of niet. Ik heb de interpretatie van de motie gegeven. In de tweede plaats geef ik een definitie van de markt. Ik zeg niets over de vraag hoe wij met het kernnet moeten omgaan. Dat weet u,

want dat doen we tijdens de behandeling van de nota Derde eeuw spoor. Daarna wordt de nota Derde eeuw spoor in de wet opgenomen. Ik geef een definitie van de markt en niet meer. Die definitie is ruim, conform de wens van een aantal partijen in diezelfde markt en die wensen kent de Kamer ook.

Mevrouw de voorzitter! Voor de PvdA is het voorkomen van marktmacht als een vorm van zware regulering en overheidsregie van groot belang. Wij zijn van mening dat de lokale en regionale overheden niet in een positie gebracht mogen worden waarin zij gedwongen worden om met een partij met marktmacht in zee te gaan als die zware controle door de NMA niet of onvoldoende gesteund wordt. Als een dergelijke situatie zich zou voordoen, overwegen wij een voorstel in te dienen waarin overheden ontheffing van de verplichting kunnen aanvragen. Daarmee hebben wij de consistente lijn van de PvdA weer te pakken: het gaat toch altijd weer om de reiziger. Het gaat ons altijd weer om het doel. Er moeten goede resultaten geboekt worden. Als het kan, dan moet dat gebeuren door middel van goede en zware controle door de NMA. Als dat niet kan, dan zullen wij de overheid op een andere manier van middelen voorzien om te voorkomen dat zij in een machtspositie gedwongen wordt.

□

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter! Voor collega Hindriks heb ik zowel een goed als een slecht bericht. Ik ben ontzettend blij dat er, nadat ik hier een paar jaar op heb aangedrongen, bij de NS nu meer gecontroleerd wordt. Ik reis in Den Haag echter al zes jaar met de HTM en ben daar nog nooit gecontroleerd. Misschien kunnen wij dus ook even uit dat vaatje tappen.

De heer **Hindriks** (PvdA): Voorzitter! Is het HTM-personeel tegenwoordig ook al lui? Dat is toch van de gekke.

De **voorzitter**: Dat lijkt mij niet een korte vraag. Ik begrijp dat u er ontzettend veel behoefte aan hebt om hier met elkaar over door te discussiëren. Dat is echter niet de bedoeling van deze heropening. En dat weet u allemaal heel goed. Misschien kan de heer Hofstra er ook

een klein beetje rekening mee houden dat hij toch niet geïnterrumped wordt.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter! Als dat het geval is, dan zal ik mij, zoals overigens vaak, heel bescheiden opstellen.

Ingevolge de achtste nota van wijziging wordt het mogelijk om de artikelen 15 t/m 18 en 46 t/m 54 weer te activeren, zij het niet voor 1 januari 2002. Dat kan op dat moment of eventueel later gebeuren. Wat betekent dit nu concreet voor dingen als marktmacht en de rol van de NMA tot dat moment? Het lijkt ons goed dat de minister hier nog eens helder op ingaat.

Ik ben het met collega Van Walsem en anderen eens dat er geen onduidelijkheid moet bestaan over genoemd percentage. Anticiperen op een conceptrichtlijn – het kan in Europa soms jaren duren, voordat er een conceptrichtlijn is – lijkt mij ook niet echt een handige methode, want dan geven wij een soort blanco cheque. En daar houdt de VVD-fractie niet van. Wij praten in Nederland steeds over Connexxion. Ik heb de vorige keer al gezegd dat, als Connexxion hier 100% heeft, het bedrijf dan waarschijnlijk nog onder de drempel van de Europese maat komt. Het is dus de vraag wat wij in de aanloopfase concreet gaan doen, als bijvoorbeeld Arriva, dat in het buitenland ook een grote marktpositie heeft, hier sterk zou groeien. Is er dan ook een moment waarop wij zeggen dat het wel genoeg is?

Ik kan mijn amendement op stuk nr. 38 intrekken, als de minister zo vriendelijk zou willen zijn om het laatste zinnetje uit de toelichting weg te halen. Daarin gaat het om de kaderwetgebieden. Ik denk dat wij daar wel redelijk uitgekomen zijn met elkaar door het voortouw bij BZK te laten liggen. De minister trekt in de laatste zin van de toelichting echter al een conclusie. Misschien is die niet onwaarschijnlijk, maar wij willen dit graag nog even openhouden. Als zij die zin wil weghalen, dan trek ik mijn amendement op stuk nr. 38 graag in.

De **voorzitter**: Trekt u het amendement op stuk nr. 38 nu al in of wacht u daarmee tot de minister gesproken heeft?

De heer **Hofstra** (VVD): Ik heb er vertrouwen in dat de minister de

Hofstra

redelijkheid van dit verzoek inziet. Ik trek het amendement dus nu in. Dat geldt trouwens ook voor mijn amendement op stuk nr. 40.

De **voorzitter**: Aangezien het amendement-Hofstra (stuk nr. 38) en het amendement-Hofstra (stuk nr. 40) zijn ingetrokken, maken zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

De heer **Hofstra** (VVD): Mijn amendement op stuk nr. 42 betreft een op zichzelf niet zo heel belangrijk punt, maar het is toch wel van belang als wij spreken over marktmacht en marktaandeelen. Ik heb hiermee een goedbedoelde poging gedaan om de woorden "alleen bij meerderheid" te nuanceren naar "eigenlijk altijd, maar naar rato". Ik vind het jammer dat de minister dit amendement niet heeft willen overnemen, zelfs niet met een alternatieve tekst. Vandaar dat ik hier nogmaals een poging toe heb ondernomen met het nieuwe amendement op stuk nr. 75. Ik hoop dat de minister dat kan overnemen. Als zij dat niet kan, hoop ik dat zij toch nog iets creatiefs kan bedenken waardoor deze goede bedoeling van ons toch kan worden gerealiseerd.

Voorzitter! Mijn amendement op stuk nr. 43 trek ik ook in. Misschien krijgt de heer Reitsma hier enige genoegdoening door, want hij vond dat er zoveel papier van onze kant was gekomen. Verder trek ik mijn amendement op stuk nr. 44 in. Wat de chipkaart betreft, hebben wij een motie die veel effectiever kan zijn dan dit amendement.

De **voorzitter**: Aangezien het amendement-Hofstra (stuk nr. 43) en het amendement-Hofstra (stuk nr. 44) zijn ingetrokken, maken zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter! Ik kom op de moties. De motie op stuk nr. 66 gaat over het geldverdelingsstelsel, dat vreselijke WROOV. Ik heb van de minister begrepen dat wij daar tot 2003 en misschien zelfs tot 2004 aan vastzitten. Daarna hebben wij dan die chipkaart. De vraag is nu welk stelsel wij vervolgens gaan hanteren. Daar wil ik graag nog iets over horen, omdat de chipkaart natuurlijk geen doel, maar een middel is. Dan kan ik die motie

wellicht intrekken, maar dat doe ik nu dus nog niet.

De motie op stuk nr. 71 heeft betrekking op de rol van overheidscommissarissen, niet alle commissarissen, maar uitsluitend ambtenaren dan wel bestuurders. De minister heeft toegezegd dat zij samen met minister Zalm van Financiën terzake met een notitie komt. Ik hoop dat de minister daar een datum voor kan noemen. Ik kijk natuurlijk niet op een dag. Als ik een concrete toezegging op dat punt krijg, dan trek ik de motie op stuk nr. 71 in. Ik zie de minister knikken. Ik trek die motie dus in.

De **voorzitter**: Aangezien de motie-Hofstra (26456, nr. 71) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter! Wij hebben zojuist al gesproken over de motie op stuk nr. 72. Iedereen heeft begrepen dat wij niet meegaan met de mogelijkheid om die marktmacht naar 25% te brengen.

Dan iets over het nieuwe amendement op stuk nr. 77 van het CDA. Als wij de decentrale overheden zelf de vrijheid op dat punt geven, dan gaat één van de kernpunten van deze wet onderuit. Wij hebben daar zeer veel problemen mee, zeker gelet op het slotwoord van de heer Hindriks. Dan wordt het een bijna onneembare hindernis.

Wij zijn benieuwd hoe de wet er uiteindelijk uit gaat zien. Als wij de wet zouden mogen schrijven, dan zou die anders luiden dan nu het geval is. Onze tevredenheid kan dus nooit 100% zijn, maar ik hoop toch dat er iets uitkomt waar wij onze steun aan kunnen geven.

De heer **Hindriks** (PvdA): Voorzitter! Waarom is het een onneembare hindernis wanneer je lokale vervoersautoriteiten de gelegenheid geeft om, als er sprake is van een dominante marktpartij of als het mogelijk is de resultaten voor de reiziger te verbeteren, ontheffing aan te vragen van de desbetreffende verplichting?

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter! De koppeling die de heer Hindriks nu aanbrengt, is volstrekte onzin. Ik begrijp wel wat hij wil bereiken, maar het is onzin om deze dingen aan elkaar te koppelen. De wet gaat

ervan uit dat wij die grotere doelmatigheid, die grotere efficiëntie gunste van de reiziger en de belastingbetaler proberen te realiseren. Als wij vervolgens aangeven dat er een besluit mag worden genomen, maar dat dit niet hoeft, dan zijn wij verkeerd bezig, zeker gelet op het toch al geringe effect van de wet.

De heer **Hindriks** (PvdA): Kent de heer Hofstra de negatieve effecten van oligopolies?

De heer **Hofstra** (VVD): Zeker wel.

De heer **Hindriks** (PvdA): Ik ben bang dat die gaan optreden.

De heer **Hofstra** (VVD): Dat valt wel mee.

□

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik dank de leden voor hun opmerkingen. Er is toch weer een aantal amendementen en moties ingediend. Ik hield dat bijna niet voor mogelijk, gezien het pakket dat er al ligt. Ik heb mij voorgenomen om de Kamer morgen, dus vóór de stemming van aanstaande donderdag, een stemadvies toe te laten komen. De wet is namelijk heel ingewikkeld. Het lijkt mij goed nog eens op papier te beargumenteren, los van datgene wat al is besproken, waarom sommige amendementen eigenlijk toch niet de bedoeling zijn. Dan kan de Kamer vervolgens haar eigen oordeel vellen.

Ik begin met de opmerkingen van de heer Reitsma. Ik ben ook blij, net als hij, dat het een goed debat is geweest. Het komt er nu op aan ervoor te zorgen dat het goed blijft gaan. Daarom reageer ik maar meteen op het amendement op stuk nr. 77. Dat lijkt overigens sterk op de amendementen op de stukken nrs. 21 en 22 van de heer Van der Steenhoven. Hij zei dat ook al. De strekking van deze amendementen is nogal vergelijkbaar. Ik sluit aan bij de woorden van de heer Reitsma zelf. Hij zei dat er marktwerking moet kunnen plaatsvinden en dat dit moet worden overgelaten aan de decentrale overheden. Vervolgens wees hij op de motie-Van 't Riet en die 35%. In het licht van de discussie van zojuist tussen een aantal woordvoerders wijs ik erop dat het juist de bedoeling is dat er een

Netelenbos

eindbeeld in de wet komt. Op basis daarvan kun je de desbetreffende overheden uitnodigen er in ieder geval voor te zorgen dat er in 2004 conclusies kunnen worden getrokken. Dat was eerst 2003. Met deze wet in de hand kan ik zeggen: de bedoeling van de wet is om openbaar aan te besteden. Partijen behoeven daarmee niet gelijktijdig te starten. Wij moeten ervoor zorgen dat in ieder geval 35% die verantwoordelijkheid neemt en ook dat het goed gespreid over het land gebeurt. Als dat onvoldoende gebeurt, heeft de minister conform de wet een competentie om te sturen. Stel dat niemand iets onderneemt – wat niet in de lijn der verwachtingen ligt – dan kan ik met deze wet in de hand zeggen: u zult een aantal stappen moeten zetten. Op het moment dat er sprake is van facultatief mogen handelen, heb je natuurlijk geen poot om op te staan en kun je niet ingrijpen. Dan zou men kunnen zeggen: wij maken gebruik van de bevoegdheid die ons is gegeven door het amendement van de heren Reitsma en Van den Berg. Op die manier wordt het percentage van 35 echter nooit gehaald en kan er ook niet tot een beoordeling gekomen worden in 2004. De kern van de wet is nu juist het openbaar aanbesteden. Ten gevolge van de motie-Van 't Riet en van de discussie in het Torentje, waar de heer Reitsma op wees, is tot een bepaalde invulling gekomen: eerst 35% aanbesteden, dan evalueren. Het amendement van de heer Hindriks geeft criteria aan op basis waarvan beoordeeld wordt of het eindbeeld gehaald wordt. Het is dus van belang die volgorde aan te houden. Dat is ook de uitleg van de motie-Van 't Riet. Ik wijs de heer Reitsma erop dat zijn uitleg daarmee niet overeenkomt. Het is van belang om recht te doen aan de afspraken en aan de kern van het wetsvoorstel. Er was ooit een tijd waarin het aantasten van de kern van een wetsvoorstel niet ontvankelijk werd verklaard. Ik was dan ook blij dat bij de discussie in tweede termijn met name door de heer Hindriks – die steeds aangesproken wordt door de heer Reitsma en anderen – is gezegd dat de logica van het wetsvoorstel klopt. Vanaf 2004 is er nog tijd genoeg om de situatie te beoordelen. Overigens houdt dat in dat de vraag over een eventuele versnelling, waarover een amendement is ingediend, daarmee verband houdt.

Dan gaat het om de vraag of er voldoende tijd is om de wet te wijzigen wanneer onverhoopt blijkt dat dit nodig is. Ik vind dat met het amendement van de heren Reitsma en Van den Berg de kern van het wetsvoorstel wordt aangetast en daarom is het wat mij betreft volstrekt niet aan de orde.

De heer **Reitsma** (CDA): De heer Van Gijzel heeft in de bewuste toelichting op de motie-Van 't Riet, die hier uitvoerig aan de orde geweest is, naar voren gebracht dat zich de situatie voor kan doen dat een decentrale overheid niet onwillig is, maar om reizigersmotieven toch niet besluit tot openbare aanbesteding. Dan moet de wet de mogelijkheid geven in het uiterste geval dat niet gedwongen wordt tot openbare aanbesteding.

Minister **Netelenbos**: Er is sindsdien nogal wat gebeurd. Daarna is het traject met als eindbeeld 35% uitgewerkt, in overeenstemming met degenen die toen uitleg gaven aan die motie. De wet is vervolgens op die manier uitgewerkt. Je kunt als minister niet ingrijpen wanneer het eindbeeld niet vastligt als in 2004 die 35% niet gerealiseerd wordt. Op basis waarvan zou dat moeten? Het is dan toch facultatief en je hebt dan toch geen argumenten? Dan is een evaluatie ook niet mogelijk. In die zin is het in strijd met de bedoeling van de wet. Dat betekent natuurlijk niet dat wij als een blind paard het traject ingaan. Daarom is ook afgesproken in 2004 te evalueren. Op dit punt is door de heer Hindriks een amendement ingediend over parameters en de beoordeling. Overigens zal met de Kamer nog nader besproken worden op welke wijze beoordeeld wordt. Nogmaals, door het eindbeeld te schrappen, ontstaan er problemen in 2004 met betrekking tot de evaluatie. Gemeentelijke vervoersbedrijven kunnen zelf melden of zij een uitzondering willen. In die zin is er voor een deel van het vervoer ook een procedure. Dat is heel bewust op die manier geregeld. Ik heb dus zeer grote bezwaren tegen de amendementen op de stukken nrs. 21, 22 en 77, omdat als gevolg daarvan de hele opbouw van de wet niet meer zou werken. Deze amendementen zijn in strijd met de bedoeling van de wet. Straks zal ik nog praten over NMA en hoe daar tegenaan gekeken moet worden. Ik hoop dat eenieder

die juist zo helder heeft geprocedeerd in tweede termijn, dat blijft zien, want anders hebben wij een enorm probleem. Het bouwwerk van de wet zou als gevolg van die amendementen instorten. Ik weet dan niet meer hoe welke minister dan ook verantwoordelijk is, zou moeten opereren ten opzichte van gemeenten en provincies. Die minister staat met lege handen. Dat kan niet de bedoeling zijn. In een dergelijke positie mag de minister niet gebracht worden.

De heer Poppe heeft gesproken over de marktmachtmotie, het aandeel van 25% en de discussie die daarover is ontstaan. Ik wil meteen reageren op die nieuwe motie die is ingediend over de ontwikkeling binnen DG IV van de Europese Commissie. Je kunt geen blanco cheque afgeven terwijl de discussie in de Transportraad en de Economische raad van de EU nog moet plaatsvinden. Er is nooit een voorstel gedaan. De eventuele uitleg kan ik niet voorspellen. Dat blijft altijd moeilijk binnen Europa. Je weet niet of men straks marktmachtartikelen zal formuleren voor landen, regio's of voor Europa als geheel. Je weet niet welk percentage men zal gebruiken. Ieder Europees besluit dat uiteindelijk door Nederland wordt gesteund, wordt vooraf met de Kamer besproken. Het is belangrijker dat wij allereerst afwachten waar men mee komt en hoe wij daar tegenaan moeten kijken.

In de motie gaat het ook over het stadsgewestelijk railvervoer. Dat raakt aan hetgeen de heer Van der Steenhoven naar voren bracht over het kernnet NS en het marktmachtartikel van de NS. De motie agendeert mijns inziens te veel impliciet zaken waarvan wij de reikwijdte in het geheel niet kunnen overzien. Mijn advies is: alles op zijn tijd. Doe dit niet zomaar. Over de NMA en de markt kom ik nog te spreken.

De heer **Hindriks** (PvdA): Wat zal de inzet zijn van de minister in het debat in Europa?

Minister **Netelenbos**: Ik ben een groot voorstander van een Europese transportmarkt die reciproque is. Een dergelijke transportmarkt is er op dit moment nog niet. Inzake de marktmacht wil ik een beeld hebben van de bestaande situatie. De heer Hofstra sprak over Arriva. Ik weet

Netelenbos

niet precies hoe die marktmachten zich op dit moment verhouden in een Europese context. Het zal duidelijk zijn dat die marktmacht namens Nederland zo wordt ingevuld dat ook Nederlandse vervoerders een kans krijgen in Europa en dat niet alleen de grote landen met hun enorme vervoersbedrijven dicteren. Wat dat straks in de praktijk zal betekenen, laat zich niet zomaar op de achterkant van een sigarendoos uitrekenen. Ik wil dat eerst wel eens zien. Het moet een echte markt kunnen zijn met kansen voor alle landen daarop. Welk percentage daarbij hoort, zou ik niet precies weten.

De heer **Hindriks** (PvdA): Tot zover begrijp ik de inzet van de minister heel goed. Als je in Europa streeft naar een markt waarop een bepaald aantal aanbieders actief is, bijvoorbeeld acht à tien of misschien zelfs nog iets meer, streeft de minister er dan ook naar in haar overleg met de NMA dat er ook voor de Nederlandse markt een behoorlijk aantal aanbieders behoort te zijn?

Minister **Netelenbos**: NMA richt zich op de Nederlandse markt en op de Nederlandse marktverhoudingen en het niet kunnen misbruiken van een machtsconcentratie. De NMA moet zich ook op de Nederlandse verhoudingen richten, want als je die verhouding alleen Europees zou bezien, dan zijn de Nederlandse vervoersbedrijven aan de kleine kant. Je zou dan al snel monopolisten krijgen in dit land en dat is niet de bedoeling, want dan kunnen die vervoerders de overheid dicteren wat zij wel en niet kunnen vragen. Dat is zeker niet in het belang van de reiziger. Het is ook niet goed voor de prijzen.

De discussie over de vraag wat er in Europa geregeld moet worden en wat je zelf wilt regelen – je kunt altijd meer regelen dan volgens de Europese regelgeving is voorgescreven – is nog zo nieuw dat ik of mijn medewerkers daar nog geen uitgebalanceerd standpunt over hebben, behoudens dat het personenvervoer in Europees verband ontwikkeld moet worden. Dat maakt ook dat ik de NMA-discussie vooral Nederlands wil zien. De vraag hoe zich dat verhoudt tot de mogelijkheid van de Nederlandse vervoerders om Europees te gaan, dient zich separaat te laten beant-

woorden. Want als een bedrijf bijvoorbeeld eerder van de markt in Nederland zou mogen bedienen en niet meer, omdat het dan te dominant wordt, dan kan zo'n bedrijf Europees natuurlijk nog van alles en nog wat. Connexion wil ook Europees. Ik las zelfs tot mijn grote vreugde dat NS ook Europees wil. Dat is op zichzelf een ander debat.

De heer **Hindriks** (PvdA): Het past dus in uw beleid, en is ook uw inzet, dat Nederlandse bedrijven in Nederland geen dominantie hebben, maar dat zij, als zij willen groeien, in Europa een grotere rol kunnen vervullen dan nu het geval is en dat zij daar ook hun kansen moeten zoeken.

Minister **Netelenbos**: Absoluut. Ik zou dat heel graag zien, anders blijven de Nederlandse bedrijven natuurlijk toch betrekkelijk kleine spelers. Het zijn heel vaak goede bedrijven, dus ik zou graag zien dat zij Europees een rol gaan spelen en dat niet alleen de bedrijven in zeer grote landen dat kunnen.

Voorzitter! De heer Stellingwerf heeft gewezen op de achtste nota van wijziging. Daarover is weer een hele discussie ontstaan. Ik wil graag aan de hand van het amendement op stuk nr. 76 en alle moties die er eerder over waren ingediend en weer zijn ingetrokken, toch nog van mijn kant een poging ondernemen om te zeggen wat de bedoeling was van de nota van wijziging. Met deze nota van wijziging reageerde ik op datgene wat hier in de discussie in de Kamer aan de orde was. De heer Hindriks heeft gezegd: dat marktmachtartikel van 35% gaat ons veel te snel, wij weten niet of het 35% moet zijn. Gezegd is voorts dat gemeenten wel redelijk wat te kiezen zouden moeten hebben en dat een wurgcontract ongewenst is. Je zoekt dan naar een balans waarbij je niet onmiddellijk gaat werken met een marktmachtpercentage, maar er toch voor zorgt dat er sprake is van een markt en van competitie bij het verwerven van concessies. In de nota van wijziging wordt het besluit tot het introduceren van dat marktmachtpercentage in ieder geval uitgesteld tot 2002, maar dat is dan facultatief. Als in 2002 de conclusie is dat het niet moet gebeuren en ook niet in 2003 en alle jaren daarna, dan hoeft het niet, maar er kan aanleiding zijn om gezien de ontwikkeling

van de markt op een gegeven moment te gaan werken met een percentage in het Besluit personenvervoer. Dat is vastgelegd in deze nota van wijziging.

In het amendement op stuk nr. 76 wordt in feite weer de strekking van de nota van wijziging tenietgedaan door schrapping van artikel 98a en van het vierde en vijfde lid van artikel 126. Schrapping van de wijziging van artikel 98 was nodig vanwege reciprociteitsbepalingen in relatie tot artikel 126, maar het gaat vooral om het schrappen van die twee leden van artikel 126. Daarmee wordt gesteld dat de NMA een verklaring van geen bezwaar moet afgeven. Dat maakt nodig dat wij een criterium opnemen in het besluit. Ik zie de heer Hindriks knikken. Ik heb er al even met hem over gesproken. Wanneer men de NMA een verklaring van geen bezwaar wil laten afgeven op basis van deze wet, is er een percentage nodig. Want op basis waarvan kan men anders tot een besluit komen?

Iets anders is dat, zoals ik vorige week al heb uitgelegd, de NMA op basis van de algemene mededingingswetgeving zal oordelen over de vraag of er sprake is van machtsconcentratie en van oneigenlijk gebruik van die positie. Dat is in de algemene mededingingswetgeving geregeld.

De **voorzitter**: Ik meen dat ik even moet ingrijpen, omdat ik zie dat men weer wil interrumperen.

Het is natuurlijk een heel belangwekkende discussie, maar als er steeds interrupties komen en daarop steeds geantwoord moet worden, dan komen wij niet uit deze discussie. Misschien moet het op een andere manier opgelost worden.

Als de minister graag wil dat er donderdag over dit wetsvoorstel wordt gestemd, dan zal de behandeling nu iets korter moeten duren, want anders moet ik zeggen dat wij er na het reces verder over moeten vergaderen.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Het amendement is vandaag pas ingediend, zodat ik er niet eerder op kon reageren. Mijn voorstel is dat de nota van wijziging ongewijzigd blijft en dat ik de NMA vraag de Kamer te laten weten hoe van die kant wordt omgegaan met de positie die men heeft met betrekking tot het vervoer, kijkend ook naar deze wet. Mijn

Netelenbos

verzoek is om dit amendement in te trekken, omdat ik anders gedwongen word om een marktmachtpercentage in het besluit op te nemen, hetgeen niemands bedoeling is.

De heer **Hindriks** (PvdA): Bent u bereid het afgeven van verklaringen van geen bezwaar aan de NMA te delegeren, met of zonder wetsartikel?

Minister **Netelenbos**: Ja, maar dat kan niet via de Wet personenvervoer 2000.

De heer **Hindriks** (PvdA): Als u dat toezegt, hoeft het wat mij betreft niet in de wet.

Minister **Netelenbos**: Ik zal samen met de NMA bekijken of de algemene mededingingswetgeving die ruimte kan geven. Ik zal de Kamer laten weten hoe wij dit vormgeven.

De heer **Hindriks** (PvdA): Als dat bevredigend geregeld kan worden, denk ik dat wij dit amendement kunnen intrekken. Ik moet daarover even mijn collega's raadplegen.

De **voorzitter**: Mag ik concluderen dat het amendement op stuk nr. 76 is ingetrokken?

De heer **Hindriks** (PvdA): Ja, voorzitter.

De **voorzitter**: Aangezien het amendement-Hindriks c.s. (stuk nr. 76) is ingetrokken, maakt het geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! De heer Stellingwerf heeft gewezen op het experimenteerartikel en gevraagd: kan Amersfoort dan niet? Ja, Amersfoort kan wel. Dit neemt niet weg dat het berekenen van de exploitatievergoedingen een bepaalde procedure moet volgen. Dit moet, omdat anders iedere gemeente kan beslissen om zonder financiële consequenties gratis of bijna gratis openbaar vervoer te introduceren. Ik kan het niet anders uitleggen. Ik stel overigens voor om een andere keer te praten over exploitatievergoedingen, aangezien dit wetsvoorstel daar niet over gaat.

De heer Van Walssem heeft gevraagd waarom het amendement op stuk nr. 50 zo moeilijk ligt in het kader van de positie van de

consumenten. Het plan van eisen is het meest cruciale onderdeel van de aanbestedingsprocedure. Volgens de wet hebben de consumentenorganisaties daarbij het adviesrecht. Als het besluit niet meer valt onder de Algemene wet bestuursrecht, kan men geen procedures starten in dat kader. De zaak wordt dan privaatrechtelijk geregeld, waardoor men veel minder gemakkelijk procedures kan starten. Een advies hoeft niet opgevolgd te worden. Daarom ben ik van mening dat de positie van de consumentenorganisaties wordt verzwakt. Op grond daarvan heb ik grote bezwaren tegen het amendement op stuk nr. 50.

De heer **Hindriks** (PvdA): Gehoord dit argument van de minister, trekken wij dat amendement in.

De **voorzitter**: Aangezien het amendement-Hindriks (stuk nr. 50) is ingetrokken, maakt het geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik heb, zeg ik tegen de heer Van der Steenhoven, al gesproken over het amendement op stuk nr. 57. De criteria zoals verwoord door de heer Hindriks worden uitgewerkt in de monitorprocedure. Ik zal dit met de Kamer nog bespreken, voordat begonnen wordt met de uitvoering.

De heer Hofstra heeft, wat het stuk nr. 38 betreft, bezwaar tegen het laatste zinnetje betreffende de steden Amsterdam, Rotterdam en Den Haag. Bij deze is dat een open vraag, om het zo maar te zeggen.

Hij heeft het gehad over het amendement op stuk nr. 66 en de WROOV-procedure. In november van dit jaar zullen wij nog één keer moeten WROOV-en, om het zo maar eens aan te geven. Dit betekent dat de kwestie van de strippenkaart van een antwoord wordt voorzien. Er is sprake van een reikwijdte van drie jaar, wat inhoudt dat wij daarmee drie jaar werken. Ik ga ervan uit dat wij na die drie jaar met de chipkaart te maken hebben en niet meer behoeven te WROOV-en. De karaktertrekken van de chipkaart maakt dat de vervoerder daadwerkelijk de kosten vergoed krijgt. Het gaat dan veel simpeler, is de bedoeling. Wij zitten nu midden in de onderhandelingen om de zaak uit te werken. Ik hoop de Kamer binnenkort over het

resultaat daarvan te kunnen berichten.

Ik kom ten slotte tot het amendement op stuk nr. 78. Ik heb al gezegd dat artikel 95 de minister de beoogde bevoegdheid geeft. Ik laat de beoordeling van dit amendement over aan de wijsheid van de Kamer.

Wat het amendement op stuk nr. 75 van de heer Hofstra betreft heb ik hetzelfde standpunt als ik eerder heb verwoord ten aanzien van het amendement op stuk nr. 42. Ik ontraad aanvaarding van dit amendement.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Mij blijkt dat ook het amendement op stuk nr. 48 van de heer Hindriks wordt ingetrokken.

Ik wijs de leden erop dat waar de minister stelde dat zij de Kamer nog voor de stemmingen een advies zou geven, zij bedoelde dat zij haar oordeel over de amendementen en moties aan de Kamer zou voorleggen.

Ik stel voor, aanstaande donderdag over de amendementen, de moties en het wetsvoorstel te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt van 16.35 uur tot 16.45 uur geschorst.

Aan de orde is het debat over de **integratie van nieuwkomers (27083)**.

□

De heer **Melkert** (PvdA): Mevrouw de voorzitter! Op het Berlage Lyceum in Amsterdam mocht ik gisteren de culturele afsluiting van het "slavernijproject" bijwonen, uitgevoerd door de schakelklas, waarin een halve wereld zich presenteerde: uit Suriname, Colombia, Turkije, Marokko, Afghanistan, Ghana, de Filippijnen. Het zouden daar nog 56 andere nationaliteiten hebben kunnen zijn, meisjes en jongens die zich alleen in het Nederlands aan elkaar verstaanbaar kunnen maken en ze doen dat inmiddels. Nederland van alledag.

Wat mij daar en op heel veel andere plaatsen treft is deze houding: niet de problemen, maar de kansen vooropstellen; problemen niet ontkennen, maar oplossingen