



De heer Van der Ham (D66)

© M. Sablerolle – Gouda

worden ingezet ten behoeve van minder rendabele delen elders. Ik zal het totaalplaatje bekijken. Met "het zal nooit nul zijn" bedoel ik dat er in zo'n grote wijziging van de dienstregeling altijd dingen zullen verdwijnen. Wij hopen altijd dat dit er per station toe leidt dat het enerzijds een veel grotere verbetering brengt met een aantal nadelen anderzijds.

De heer Van der Ham heeft een motie ingediend over de bereikbaarheid van Zoetermeer en Gouda. Hij wil deze bereikbaarheid herzien, zonder dat de bereikbaarheid van Gouda verslechtert. Daarbij wordt gedacht aan spoorverdubbeling en een goede kwartiersdienst. Ik vind dat heel moeilijk. Ik kan sowieso niet ingaan op spoorverdubbelingen, want daarvoor moet ik mij echt verdiepen in de infrastructurele maatregelen die daartoe aan de orde zijn. De minister zit wel naast mij, maar zij zal dat ook niet uit haar hoofd weten voor Zoetermeer en omgeving. Zoetermeer is weliswaar een grote stad, maar de aantallen zijn veel kleiner dan in andere grote steden. Als je echt uitgaat van bereikbaarheid, zijn plaatsen als Voorburg misschien nog wel interessanter voor dit soort stops. Het gaat mij uiteindelijk om een robuuste regeling voor de Randstad. Door de Zoetermeervariant wordt de beweging naar Den Haag zeer vergroot en dat is voor veel mensen erg van belang. Het nadeel daarvan is dat Zoetermeer geen intercystation meer is. Ik vind dit een zeer twijfelachtig onderwerp. Als je iets anders wilt, ben je bijna weer terug bij af en is het voordeel weg.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik wil even een toelichting geven, al vind ik dat wij niet te lang over dit detail moeten doorgaan. Een van de argumenten voor de NS om de keuze voor deze dienstregeling – die op dit moment voor een deel goed te begrijpen is – te maken, is dat er sprake is van een capaciteitsprobleem op het spoor. Er zijn geen inhaalsporen, dus de NS kan Gouda en Zoetermeer niet allebei bedienen zoals zij zouden willen. Dat is dus een infrastructureel probleem. Wil je de groei van Zoetermeer, die wij graag willen en die in de Nota Ruimte staat, in de toekomst verder opvangen met het openbaar vervoer, dan zul je iets meer moeten doen dan alleen naar de dienstregeling kijken. Wilt u dat doen?

De heer **Van Hijum** (CDA): Mijn fractie is niet zo

gecharmeerd van deze motie, omdat zij zich alleen richt op de status van het station Zoetermeer. Ik zou liever zien dat er wordt gekeken naar voorstellen uit de regio, inclusief toevoeging van stations als BleiZo. Ga daarmee aan de slag en kom in overleg tot een goede oplossing.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik kan de motie zoals zij is, niet overnemen. Na 2012 worden er echter weer andere infrastructurele investeringen gedaan. Ik hoorde de minister al Randstadspoor noemen. Op termijn zullen er nieuwe mogelijkheden ontstaan. Ik zal de NS specifiek vragen om daarnaar te kijken en aan te geven wat de baten voor Zoetermeer en Gouda zullen zijn. Dat is wat anders dan de dienstregeling terugdraaien, want dan zou je ook een heel grote verbetering teniet doen. Dat zou zonde zijn. Ik verwacht niet dat de aantallen wezenlijk zullen veranderen.

De heer **Van der Ham** (D66): Even ter correctie. Er staat niet in de motie dat deze plannen van tafel moeten.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, volgende week over de ingediende moties te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

---

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wet personenvervoer 2000 in verband met de aanbestedingsverplichting in het openbaar vervoer, een daarbij behorend ontheffingenregime en enkele andere wijzigingen (30210).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.

Mevrouw **Gerken** (SP): Voorzitter. De SP-fractie maakt zich grote zorgen over het openbaar vervoer in ons land. De Wet personenvervoer 2000 heeft grote gevolgen in niet alleen het binnenland, maar ook steeds meer voor onze internationale positie. Over de gevolgen hiervan in Nederland hebben wij het al uitgebreid gehad. Binnenkort zullen wij de evaluatie bespreken. Het internationale element wordt echter vaak vergeten.

Twee aspecten verdienen evenwel bijzondere aandacht. Allereerst iets over de oorsprong van de Wet personenvervoer. De oorsprong ligt in de plannen van de Europese Commissie. Nederland heeft hierop geanticipeerd met wetgeving. In Brussel is er echter nogal wat veranderd. Het zou dan ook tamelijk naïef zijn om onze wetgeving nog steeds als anticiperend te beschouwen. Sterker nog, het doorzetten van de wetgeving zou naïef zijn, omdat wij er geen rekening mee houden dat binnenkort Europa gaat bepalen op welke manier wij moeten aanbesteden.

In de conceptverordening van de EU worden namelijk aanbestedingsregels gesteld voor onze provincies en kaderwetgebieden. De WP 2000 moet op dat punt flink aangepast worden, omdat de Europese verordening rechtstreeks tast in de nationale bevoegdheid. Europa zal

## Gerkens

dan de kaderwetgebieden en de provincies meer ruimte geven dan de minister nu doet.

Toch doet de minister nu ook beloften die meer ruimte geven dan Europa belooft. Wij lijken nu dus al een dwarsligger in Europa te zijn. Op zich heeft mijn fractie daar niet zo veel problemen mee. Dat is bekend. Nu dreigen de aanbestedende overheden en het openbaar vervoer hiervan echter de dupe te worden. Ik wil graag weten of de minister dit ook zo ziet.

Met de aanbestedingsplichten die de minister wil invoeren, worden maatregelen genomen die over een aantal jaren waarschijnlijk niet meer van kracht zijn. Europa zal weliswaar ontheffingen van aanbestedingen geven, maar dan zal het voor veel overheden al te laat zijn, als Nederland de aanbestedingsplicht nú invoert. Momenteel overwegen Rotterdam, Utrecht en Amsterdam al om het gemeentelijk vervoerbedrijf te verkopen. Gehanteerd door Den Haag, moeten zij wel, zo luidt het commentaar. Dit is trouwens ook mijn commentaar.

Brussel biedt op de iets langere termijn nog een andere optie. Ziet de minister dus in dat er ook een andere koers gevolgd kan worden? Is zij ook van mening dat, als de lagere overheden zeggenschap hebben over het ov, zij deze optie zouden moeten kunnen gebruiken? Decentraliseren wij nu wel of niet?

Een ander internationaal aspect is de bizarre situatie dat elk buitenlands bedrijf met een gesloten thuismarkt mag meedingen naar Nederlandse concessies en dat een Nederlands bedrijf dat niet mag. De overname van Novio door HTM is al afgeketst. De buitenlandse bedrijven staan klaar om dat snel voor hun rekening te nemen. Is de minister het met mij eens dat het gek is dat wij onze nationale bedrijven een concurrentienadeel geven ten opzichte van de buitenlandse bedrijven? Zo ja, is zij bereid om de wetgeving hierop aan te passen?

Op de twee genoemde punten heb ik amendementen ingediend. Die spreken voor zich. Concurrentieminnende en Europa liefhebbende fracties zullen deze amendementen mijns inziens zeker steunen.

De heer **Mastwijk** (CDA): In uw amendement op stuk nr. 6 staat: kan een concessieverlener zonder dat een aanbesteding is gehouden, in zijn concessiegebied een concessie verlenen aan een vervoerder die volledig eigendom is van de concessieverlener. Ik heb hier heel diep over nagedacht, maar ik kan mij niet één situatie in Nederland voorstellen waarbij dit aan de orde is.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Hiermee hebt u een goed punt. In tweede termijn wil ik hierover ook een motie indienen. Het gaat erom dat in de conceptverordening deze mogelijkheid wordt geboden. De motie bevat het verzoek om dit te onderzoeken. Ik vind ook dat wij dit punt in onze wet moeten opnemen. U hebt dus gelijk als u zegt: ja, maar die situatie is er nu niet. Het is alleen niet ondenkbaar dat die situatie er komt. Daarop wil ik anticiperen.

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik kan mij daar iets bij voorstellen, maar mevrouw Gerkens loopt vooruit op besluitvorming die in Europa nog aan de orde moet komen. Ik heb niet de indruk dat die heel anders zal zijn dan in Nederland. Mocht Europa echter conform de manier waarop mevrouw Gerkens tegen de zaak aankijkt, besluiten, dan kan ik mij voorstellen dat wij een

wetswijziging doorvoeren. Om dat nu op te nemen, lijkt mij tamelijk zinloos.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Ik ben het absoluut niet met de heer Mastwijk eens. De eerdere verordening is namelijk juist om deze redenen afgewezen. Het Europees Parlement wilde het er namelijk in hebben. Het zou dus vreemd zijn als dat nu ineens van gedachten veranderde. De kans dat deze verordening wordt aangenomen, is vrij groot. Ook daarom vraag ik de minister om dit te wijzigen in de wet.

□

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Voorzitter. Ik zeg drie dingen over het voorliggende wetsvoorstel. Ik begin met een meer principiële uitspraak over de verplichting tot aanbesteding. De minister is uiteraard op de hoogte van het standpunt van mijn fractie terzake. Mijn fractie is op zichzelf niet tegen aanbesteden, maar wel tegen het daartoe verplichten, zeker in de vier grote steden. Ik herhaal in deze zaal dat het heel erg jammer is dat de minister niet zo veel vertrouwen in de decentrale overheden kon uitspreken dat zij het aan hen kon overlaten. Luisterend naar het interruptiedebat tussen de heer Mastwijk en mevrouw Gerkens, moet ik zeggen dat het erop lijkt dat de CDA-fractie nog steeds denkt dat Europa haar dwingt tot het verplichten tot aanbesteden. Als zij werkelijk bereid is om hier een wetswijziging toe te staan, zodra het in Europa anders gaat, nodig ik haar vandaag uit om dat nu al te doen. Het is namelijk echt onzin om te denken dat Europa op dit moment Nederland ertoe dwingt om deze verplichting op te leggen.

De minister heeft vaak genoeg op grond van haar ervaringen in Europa gezegd dat Europa niet mocht worden misbruikt om nationaal beleid als het ware te verdedigen. Dan moet zij dat hier nu ook niet doen.

De heer **Mastwijk** (CDA): Mevrouw Dijksma daagt mij uit om hier iets van te zeggen. Ieder kan naar eigen goeddunken tegen de materie aankijken. In dit land en ook in deze zaal heeft iedereen daartoe het volste recht. Ik stel vast dat wij in dit land met een meerderheid een bepaalde koers zijn gaan varen. Ik vind het onjuist om via een soort jobbeleid en anticiperend op een stap die Europa wellicht gaat zetten, de spelregels aan te passen. Dat lijkt mij een buitengewoon slecht signaal aan de overheid, de lagere overheden en de bedrijven.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik ben niet degene die met de jojo is begonnen. Een tijd geleden heeft de heer Van Haersma Buma, een collega van de heer Mastwijk, in de krant laten weten dat de CDA-fractie toch eigenlijk niet voornemens was om de grote vier steden tot aanbesteding te dwingen. Vervolgens heeft de heer Mastwijk dat in het debat teruggedraaid. Ik vraag hem vandaag alleen maar wat zijn werkelijke standpunt is. Ik vraag hem om eerlijk te zeggen dat de CDA-fractie het prima vindt dat de verplichting tot aanbesteding wordt afgedwongen, omdat zij eigenlijk niet vindt dat de grote vier steden daar zelf over moeten kunnen beslissen. Ik hoop dat hij toegeeft dat Europa daar niets mee te maken heeft. Dan zijn wij het nog steeds oneens, maar dan neemt hij wel een standpunt in dat ik kan begrijpen.

De heer **Mastwijk** (CDA): Dat doe ik graag nog eens. Het

## Dijksma

standpunt van de heer Van Haersma Buma dateert van enkele jaren geleden. Sindsdien is er heel veel gebeurd. Het staat in mijn ogen elke fractie in deze Kamer vrij om om haar moverende redenen van standpunt te veranderen. Mijn fractie vindt op dit moment dat de verplichte aanbesteding door moet gaan.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Misschien dat de heer Mastwijk dan het woord jojo voortaan wat spaarzamer in de mond kan nemen.

Laten wij vooropstellen dat in het wetsvoorstel een aantal goede zaken staan. Allereerst wordt de motie die ik mede namens een aantal collega's heb mogen indienen op het punt van de reciprociteit, nu eindelijk tot wet verheven. In dezelfde voorstellen biedt de minister echter een ontheffingsmogelijkheid. Wij weten allemaal dat dit mede door het gedoe tussen HTM en Novio tot stand is gekomen. Dat heeft inmiddels een zeer bizarre wending gekregen doordat HTM is afgehaakt bij de koop van Novio. Hoe staat het nu met dat dossier? De minister zal zich daar toch ongetwijfeld mee bemoeien? Is de minister nog steeds voornemens om Novio niet te dwingen tot aanbesteding en daarmee tot verkoop? Omdat men nog tijd nodig heeft, zou de situatie in die regio wat rustiger kunnen worden. Misschien kan met een latere inwerkingtreding van de aanbestedingsverplichting worden voorkomen dat een bedrijf down the drain gaat.

Mijn volgende vraag betreft een punt waar mevrouw Gerkens ook aandacht aan besteedde. In een aantal grote steden denkt men vanuit de gedachte dat men verplicht moet aanbesteden over verkoop van de vervoerbedrijven. Dat is een externe vorm van verzelfstandiging. De minister heeft zich echter eerder in de Kamer uitgesproken voor de mogelijkheid van interne verzelfstandiging. Uiteindelijk maakt het niet zoveel uit en dan hoeft men niet te verkopen. Ik heb graag dat de minister dat eerder ingenomen standpunt vandaag herhaalt, want dan weet men dat men niet met het mes op de keel het vervoerbiedrijf hoeft te verkopen.

Ik begrijp dat de minister in het wetsvoorstel niet vooruitloopt op de personeelsparagraaf. Eind maart gaan wij hierover nog in de slag met elkaar. Mijn fractie lijkt het verstandig om de verlenging van de bescherming van het personeel ook echt vorm te geven in de wet. Daarmee kan de concurrentie toenemen, omdat het voor de aanbestedende overheden de rust geeft dat zij weten dat de chauffeurs in de regio baanzekerheid hebben. Je ziet dat men anders vaak wat aarzelingen hierbij heeft.

Is het ten slotte mogelijk dat het algemeen overleg eind maart zienswijzen oplevert die nog betrokken kunnen worden bij deze wet? Of komt de minister dan met een nieuwe aanpassing van het wetsvoorstel, bijvoorbeeld op het punt van de personeelsparagraaf? Wordt het een apart wetsvoorstel of is het verstandig om wel deze wet te behandelen, maar de stemmingen uit te stellen zodat de minister nog met een nota van wijziging kan komen of de Kamer nog met een aanvullend amendement? Hoe denkt de Kamer daarover?

De heer **Mastwijk** (CDA): Mevrouw de voorzitter. Na de interruptiedebatjes en de inbreng van de collega's kan ik betrekkelijk kort zijn. Er stonden twee punten op mijn lijstje.

Over de verhouding met Europa is al voldoende gewisseld. Ik ben ook zeer benieuwd naar de mening van de minister over de voorstellen die nu in Brussel liggen.

Novio en HTM waren in verregaande staat van verlovings, maar uiteindelijk heeft het niet tot een huwelijk geleid. Sommigen zeiden omdat de partners niet zo goed bij elkaar passen. Ik houd het erop dat er teleurstelling was over de bruidsschat. Nu deze wetswijziging de verlenging van de concessie mogelijk maakt, is mijn vraag wat de stand van zaken is op dit punt. Wat dat betreft sluit ik mij dus aan bij de vragen van mevrouw Dijksma op dit punt.

Minister **Peijs**: Mevrouw de voorzitter. In juni 2005 spraken wij over de evaluatie van de aanbestedingsverplichting. Wij hebben toen in meerderheid geconcludeerd dat wij de lijn van de verplichte aanbesteding moeten vasthouden voor al het regionale en stedelijk openbaar vervoer. Het resultaat daarvan wordt een wetswijziging in drie etappes, ten eerste dit wetsvoorstel en ten tweede het wetsvoorstel waarin een aantal specifieke zaken voor de GVB's wordt geregeld. Dat komt overigens morgen in de ministerraad. Daarna gaat het naar de Raad van State en het komt voor het zomerreces bij de Kamer in de hoop dat wij het nog voor het einde van het jaar kunnen behandelen. Ten derde is er de AMvB met de ingangsdata van de verplichting. Mevrouw Dijksma voegt er eigenlijk terecht de evaluatie aan toe. Het zou mijn voorkeur hebben om dit allemaal af te handelen. Er staat in de nieuwe wet een aanbestedingsverplichting voor 1 januari 2007. Wij moeten de bedrijven de tijd geven om zich daarop voor te bereiden, zodat zij rechtszekerheid hebben over wat er moet gebeuren. Als er aanleiding is om dat in de personeelsparagraaf te doen, dan wijzigen wij dat. Dan maken wij een nieuwe wijziging van de wet.

Wij bespreken nu, in maart 2006, het eerste resultaat: het wetsvoorstel inzake de aanbestedingsverplichting en het ontheffingenregime. Ik ben blij dat de Tweede Kamer het wetsvoorstel nu al heeft geagendeerd voor plenaire behandeling. Het moet vanzelfsprekend in werking treden in verband met de aanbestedingen, zodat iedereen aan de slag kan voor 1 januari 2007. De aanbestedingsverplichting voor het ov in de streek moet dan ingaan. Ik hoop dan ook op uw steun voor de inhoud van dit voorstel. Ik heb er grote verwachtingen van, want een aantal fracties, waaronder de PvdA, heeft blanco gereageerd in het verslag.

De aanbestedingsverplichting in het ov kan flexibel zijn. Voor bepaalde overgangssituaties en innovaties zijn uitzonderingen mogelijk. Dat is het ontheffingenregime, dat gaat over de overgangperiode en over innovaties. Er is ook een verlenging van de concessieduur van zes naar acht jaar. Dat komt tegemoet aan de wens van velen, onder wie de vervoerders, die hun materiaal beter kunnen afschrijven. En het verlaagt de kosten van de aanbestedende overheden, wat natuurlijk ook belangrijk is. Er is een aanscherping van het reciprociteitsbeginsel. Ook minderheidsdeelnemingen van GVB's mogen niet elders naar de concessies meedingen. Ik kom zo terug op het amendement van mevrouw Gerkens dat hierop aansluit. Er zijn enkele technische wijzigingen om de wet in het kader van het actieprogramma Andere overheid op te schonen.

## Peijs

De ingangsdata van de aanbestedingsverplichting zelf komen in een AMvB te staan: de wijziging van het Besluit personenvervoer 2000. De AMvB met de ingangsdata zal ik, als u deze wetswijziging aanvaardt, snel bij de Kamer voorhangen.

### Voorzitter: Weisglas

Minister **Peijs**: Voorzitter. Ik verwacht het wetsvoorstel over de bijzondere positie van de GVB's nog voor het zomerreces te kunnen aanbieden. Morgen spreken wij over het tweede wetsvoorstel.

Met deze drieslag denk ik dat wij de aanbestedingsplicht in het OV werkelijk geëffectueerd hebben. Anders dan mevrouw Gerkens denk ik dat de reiziger overal in Nederland daarvan kan profiteren, doordat er meer, beter, beter toegankelijk en comfortabeler ov komt.

Mevrouw Gerkens signaleert grote zorgen binnen en buiten het land. Het kabinet is samen met de Kamer bezig om deze zorgen straks weg te nemen en helderheid voor iedereen te bieden, zodat wij precies weten wat er wordt verwacht van decentrale overheden en van de vervoerders.

In eerste oorsprong komt de Wet personenvervoer uit Europa, zo zegt mevrouw Gerkens. Ja, dat is wel zo. Maar Europa beslist niet zozeer hoe, maar vooral over dat wij aanbesteden. Er is in Europa al een keer een verordening onder de tafel verdwenen en je weet nooit hoe het met deze verordening gaat. Op dit ogenblik heeft het weinig zin om op die verordening vooruit te lopen, temeer daar de verordening in Europa meer spreekt over de concessieverlenende overheid en daar aangrijpt. De concessieverlenende overheid is in Nederland nooit degene die de aandelen bezit. In alle gevallen die wij kennen zijn de kaderwetgebieden de aanbestedende overheden. De GVB's zijn een bezit van de gemeentelijke overheden. Ik noem de gemeentelijke overheden daarom de bezittende overheden. Europa grijpt dus niet aan op onze gemeenten, maar wel op de concessieverlenende overheden. Als er sprake is van een één-op-éénrelatie tussen de concessieverlenende overheid en het GVB – in dat geval heeft de concessieverlener alle zeggenschap over het vervoerbedrijf – grijpt Europa daarop aan. Die situatie doet zich in Nederland echter niet voor.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Ik heb vaak met de minister gediscussieerd over die verordening die, zoals zij zegt, onder de tafel is gemoffeld. Het is haar bekend dat mijn fractie wat dat betreft een belangrijke rol heeft gespeeld. Zojuist heeft de minister opgemerkt dat zij nog niet zeker weet of deze verordening zal worden aangenomen. Ik had verwacht dat zij op dat terrein wat meer kennis in huis had. De minister weet dat de vorige verordening juist om dit punt onder de tafel is gemoffeld. Het zou vreemd zijn als de gedachten nu een totaal andere richting op gingen. Dat zou net zo vreemd zijn als dat wij opeens zeiden dat wij die aanbestedingsplicht maar moeten laten varen. Dat zou ik wel prettig vinden, maar dat zit er niet in omdat daarvoor geen Kamer-meerderheid is te vinden. Hetzelfde geldt voor Europa, dus dat is naar mijn idee geen sterk argument.

De minister heeft vervolgens gezegd dat die situatie in Nederland niet speelt. Wij kennen inderdaad de kaderwetgebieden en de GVB's en die zijn van elkaar gescheiden. Een voorbeeld is het ROA dat beslist wie in Amsterdam de concessie krijgt. Het zou in Nederland niet

aan de orde zijn, maar dat is naar mijn idee het verschil tussen willen en kunnen. Het kan nu niet. Ik ben voornemens om een motie in te dienen, maar ik vraag de minister eerst of wij dit niet in de wet zouden moeten opnemen. Vervolgens zouden wij kunnen nagaan of het mogelijk is om Amsterdam een eigen aanbesteding te laten doen en die kaderwetgebieden te laten varen. Als Amsterdam dat wil, zou het ook onderhands kunnen gunnen. Waarom zou de minister dat niet doen, als wij daarmee ook de kwaliteit van het openbaar vervoer kunnen verbeteren?

Minister **Peijs**: Aanbesteding is voor mij geen heilige wet, maar wij hebben in Nederland wel geconstateerd dat aanbestedingen ertoe leiden dat er veel meer openbaar vervoer tot stand kan komen. Voor de gemeente Amsterdam levert dat een voordeel op van 50 mln. Het lijkt mij dus in het belang van de gemeenten. Ik heb de indruk dat wij een achterhoedegevecht voeren. Alle gemeenten hebben tot nu toe immers aan dit beleid meegewerkt. Wij hebben goed geluisterd wat hun wensen zijn en de data aangepast aan datgene wat de steden willen. De GVB's zijn tevreden met datgene wat nu op tafel ligt en ook met de specifieke data die in het besluit terecht zullen komen. Ik zie overal bewegingen die inderdaad tot verzelfstandiging zullen leiden. Naar mijn idee moeten wij de discussie niet opnieuw voeren. Vandaag zijn wij bij elkaar gekomen om te discussiëren over verplicht aanbesteden. Ik heb van gemeenteraden niet vernomen dat dit absoluut niet kan.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Ik vind het een vreemde gedachtegang. Enerzijds spreekt de minister over decentralisatie. Zij pleit er dus voor om een en ander over te laten aan de verantwoordelijkheid van de lokale overheden. Die kunnen het immers goed en die weten het best hoe het moet. De rijksoverheid moet naar het oordeel van de minister dan ook niet voortdurend met de vinger naar de lokale overheid wijzen. Anderzijds zegt de minister dat de lokale overheid moet aanbesteden, omdat dit voordelen zal opleveren. Dat doet zij ten aanzien van dit specifieke punt. De minister kan er ook voor kiezen om de lokale overheid de mogelijkheid te geven om onderhands te gunnen. De lokale overheid draagt dan wel de verantwoordelijkheid en zij moet ervoor zorgen dat het openbaar vervoer op bepaalde punten verbetert. Dat doet zij echter niet. Het is het een of het ander. Waarvoor kiest de minister? Laat zij de verantwoordelijkheid bij de lokale overheid of neemt zij het in eigen hand? Zij kan niet van twee walletjes eten.

Minister **Peijs**: Ik heb juist de indruk dat mevrouw Gerkens van twee walletjes eet. Iedere decentralisatie gaat gepaard met afspraken. In de Nota Mobiliteit zijn essentiële doelstellingen opgenomen waaraan de decentrale overheden zullen voldoen. Daarin zijn ook afspraken vermeld waaraan wij moeten voldoen. Elke liberalisatie en decentralisatie wordt omgeven door regels en afspraken. Ook wij gaan op die manier te werk. De BDU is ontschot. Daarmee kunnen de decentrale overheden doen wat zij willen, mits zij de overeengekomen doelstellingen behalen. Er staat trouwens nergens dat de aanbesteding van het openbaar vervoer specifiek aan de overheid is. Er zijn bedrijven die dat veel beter kunnen dan gemeentelijke overheden. Waarom zou dat alleen maar door een gemeente gedaan kunnen worden?



Mevrouw Gerkens (SP)

© M. Sablerolle – Gouda

Mevrouw **Gerkens** (SP): Waarom laat u die keuze dan niet aan de gemeenten? Waarom bepaalt u dat een gemeentelijk vervoerbedrijf dat niet kan doen? Waarom decentraliseert u dat deeltje niet ook en laat u gemeenten niet zelf de keuze maken? U weet heel goed dat een gemeente als Amsterdam waar de bevolking heeft uitgesproken dat het GVB niet verkocht mag worden, behoorlijk in de problemen komt door dit beleid.

Minister **Peijs**: De gemeente Amsterdam heeft aangegeven op welke manier zij wel met dit beleid kan leven. Wij hebben daar goed naar geluisterd en gaan het nu ook zo regelen. Ik denk dat het geen enkele zin heeft om weer helemaal opnieuw te beginnen met deze discussie. Wij hebben die discussie al gevoerd; anders had dit wetsvoorstel hier ook niet kunnen liggen. Ik ben ervan overtuigd dat dit absoluut in het voordeel is van de stedelijke ov-reiziger.

De heer **Masterwijk** (CDA): Bij het laatste sluit ik mij aan. Ik denk ook dat mevrouw Gerkens op dit punt een achterhoedegevecht voert. Ik wil haar trouwens ook nog iets vragen. Wij hebben in algemene overleggen een- en andermaal gesproken over de vraag of verplichte aanbesteding iets zou opleveren in de zin van efficiencyvoordelen en dergelijke. Op een gegeven moment ging het zelfs om de vraag of wij van de verplichte aanbesteding af konden, als de gemeentelijke overheden konden aantonen dat zij het zouden redden. Welnu, wij kiezen toch voor die verplichte aanbesteding. Nu probeert mevrouw Gerkens het via een amendement toch weer mogelijk te maken dat er een onderhandse gunning komt. Is mevrouw Gerkens niet bang dat wij dan over vijf, zes of zeven jaar weer in dezelfde vervelende discussie over de efficiency van de gemeentelijke vervoerbedrijven terechtkomen?

Mevrouw **Gerkens** (SP): Ik wil hier best op antwoorden, maar het lijkt mij beter om dit in mijn tweede termijn mee te nemen.

De **voorzitter**: Ik moest tussendoor even iets vragen, anders had ik zelf wel gezegd dat dit in de tweede

termijn beantwoord kan worden. Dank u wel dat u het zelf hebt gezegd, mevrouw Gerkens.

Minister **Peijs**: Voorzitter. Mevrouw Dijkma heeft gezegd dat zij niet tegen aanbesteding is, maar wel tegen het verplichte karakter ervan. Ook in Europees verband zal het gaan om verplichte aanbesteding, maar dan door de concessieverlener bij de vervoersbedrijven. Ik heb net al gezegd dat het mij een beetje verbaast dat de PvdA-fractie een blanco verslag heeft ingeleverd, terwijl zij tegen verplichte aanbesteding is.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Dat kan u verbazen, maar u hebt onze mening al keer op keer gehoord. U doet daar echter niets mee. Dat is het probleem.

Minister **Peijs**: Dat is niet helemaal waar. Ik denk dat mevrouw Dijkma grote invloed heeft gehad in de hele discussie over het verplicht aanbesteden en de uitwerking van een en ander voor de stedelijke vervoersbedrijven. Zij heeft er echter gelijk in dat ik niet ben afgestapt van het verplichte karakter.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Ik wil mijn eigen rol niet kleiner maken dan nodig, maar dat bedoel ik inderdaad.

Minister **Peijs**: Nogmaals, mevrouw Dijkma heeft daar een heel grote invloed op gehad en die wil ik op geen enkele manier onder de tafel vegen. Alleen dit punt heb ik overeind willen houden, omdat het volgens mij de kern van het wetsvoorstel is.

Mevrouw Dijkma heeft gezegd dat er een ontheffing mogelijk is, en heeft in dat verband gevraagd hoe het staat met Novio. Volgens de laatste berichten heeft HTM zich inderdaad teruggetrokken en staat het bedrijf Novio nog steeds te koop. Wethouder Lucassen – als ik het goed heb, is hij van SP-huize – heeft afgelopen maand gemeld dat hij Novio voor 1 januari 2007 verkocht wil hebben. Als dat gebeurt, is uitstel van de aanbestedingsverplichting mogelijk tot 1 januari 2011. Nijmegen wordt hetzelfde behandeld als de grote steden. Als Novio op tijd verzelfstandigd wordt – door de verkoop gebeurt dat – krijgt Nijmegen drie jaar uitstel. Overigens heeft Novio om uitstel gevraagd voor het geval dit niet gaat lukken in verband met herverkaveling van de concessie. Daar wordt op het ogenblik op gestudeerd. Als aan de voorwaarden wordt voldaan, krijgt Novio natuurlijk uitstel.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Als het niet lukt om dat bedrijf op een goede manier voor 1 januari 2007 te verkopen, is het dan wel mogelijk dat bij interne verzelfstandiging ontheffing wordt verkregen? Anders maakt u het de verkopende partij wel erg moeilijk.

Minister **Peijs**: Nijmegen heeft dat zelf ook ingezien. Die stad heeft gevraagd om uitstel, voor het geval dát. Als die vraag terecht is, krijgen zij dat uitstel en zitten zij dus niet in die tijds-klem. Wat interne verzelfstandiging betreft, geef ik de voorkeur aan duidelijkheid. Als zo'n verzelfstandiging bijvoorbeeld in een NV-vorm wordt gegoten, kan een gemeentelijke dienst geen invloed uitoefenen op het bedrijf, wat in het voordeel van iedereen is.

Mevrouw Dijkma sprak in het kader van de persoons-paragraaf over chauffeurs. Zoals bekend is er

## Peijs

momenteel een discussie over het indirecte personeel. Bij de evaluatie van de wet moeten wij daarover spreken, aangezien dit een belangrijk onderdeel is. Als er iets moet gebeuren met de personeelsparagraaf, proberen wij dat in een versnelde procedure mee te nemen. Mevrouw Dijkma vroeg ook om uitstel van stemmingen vanwege de personeelsparagraaf. De resultaten van het AO dat deze maand wordt verwerkt, kunnen wij wellicht meenemen.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): U zei dat u snelheid wilt betrachten.

Minister **Peijs**: Dat laat ik even buiten kijf.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Nu zegt u: het is deze maand, dus dan kunnen wij dat nog meenemen.

Minister **Peijs**: Deze maand is er nog een AO over de evaluatie. Als de standpunten van de Kamer tijdig worden aangeleverd, doen wij er alles aan om die nog mee te nemen. Maar het punt dat ik net noemde, moet in ieder geval mee.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Ik zeg het ook omdat als u nog iets mee wilt nemen, daar niet aanstaande dinsdag al over kan worden gestemd. Maar als u zegt dat u dit gewoon wilt afhandelen, stemmen wij op dinsdag, en moet er een nieuw voorstel rond de personeelsparagraaf komen.

Minister **Peijs**: Dit punt kan ook meegenomen worden bij de behandeling van de grote steden.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Prima, dan weet ik dat ik niet hoeft te pleiten voor uitstel van de stemmingen over deze wet.

Minister **Peijs**: Ik pleit ervoor om geen uitstel te vragen. Wij werken dit snel af, waarna het wetsvoorstel voor de grote steden er nog aan komt, waarin de personeelsparagraaf wordt meegenomen.

De heer Mastwijk vroeg naar de verordening in Brussel. Ik hecht er sterk aan om daar niet op te wachten. Zoals bekend is de vorige verordening bij de stemmingen gesneuveld, wat weer kan gebeuren, waarna wij weer drie à vier jaar moeten wachten. Laten wij doorstromen richting een verplichte aanbesteding. Ik meen uit zijn bijdrage te mogen begrijpen dat hij het wetsvoorstel straks gaat steunen, waarvoor dank.

Mevrouw **Gerkena** (SP): U heeft niet gereageerd op mijn andere amendement, dat gaat over de reciprociteitseis ten opzichte van het buitenland.

Minister **Peijs**: In de wet staat al een paragraaf over de buitenlandse bedrijven. Wat het toevoegt, maakt het niet makkelijker. De BP 2000 gaat niet over de koop of de verkoop van vervoersbedrijven. Die geeft alleen de spelregels welk vervoersbedrijf wel of niet mag meedingen bij concessies. Het gaat dus over de aanbesteding en niet over kopen of verkopen. Het amendement past dan ook niet in het systeem van de wet. Mevrouw Gerkena doelt specifiek op de reciprociteit van buitenlandse of Europese vervoersbedrijven. Die Europese reciprociteit is al geregeld in de huidige tekst

van het reciprociteitsartikel. Daar voegt het amendement niets aan toe.

Er is ook nog een Europeesrechtelijk probleem. Er wordt op dit ogenblik onderhandeld over de verordening, over openbaredienstcontracten in het openbaar vervoer. Het andere amendement van mevrouw Gerkena refereerde daar ook al aan. Mijn inzet bij de onderhandelingen is om dit probleem in Europa op te lossen en niet hier. Ik weet niet hoe ik het hier zou moeten oplossen. Als een bedrijf met een gesloten thuismarkt, een dochterbedrijf gaat starten en vanuit Engeland, waar de markt open is, gaat opereren, heb ik geen poot om op te staan. Ik moet het dus niet hier dichttimmeren, maar moet dat echt in Europa doen. Ik doe daar mijn uiterste best voor. Ik deel op zich uw zorg, maar ik kan daar in Nederland niets aan doen. Dat moet ik in Europa doen. Ik ontraad de aanneming van het amendement dus. Ik zal echter proberen in Europa iets te doen aan uw wensen.

Het tweede amendement van mevrouw Gerkena moet ik overigens ook ontraden.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Voorzitter. Ik wil nog even terugkomen op het amendement op stuk nr. 7 over de reciprociteitseis. Ik vind het vreemd wanneer wij in ons eigen land zeggen "vanuit de gesloten thuismarkt mag je niet meedingen" en vervolgens wel zeggen dat buitenlandse vervoerbedrijven dat wel moeten kunnen. Dat er omwegen zijn, dat snap ik. Als er een dochter wordt georganiseerd in Engeland kan het wel, want Engeland is een open markt en de NS opereert daar ook op. Laat echter wel het obstakel bestaan dat die bedrijven die stap moeten nemen. Ik vind dat wij onze bedrijven anders een enorm concurrentienadeel geven. Ik wil de minister vragen, daar toch nog eens naar te kijken. Zij begrijpt mijn zorg, dus misschien komen wij er nog wel uit.

De heer Mastwijk heeft nog gevraagd naar de "achterdeuroptie". Voor mij is het overigens geen achterdeuroptie, maar een extra mogelijkheid. Als lokale overheden het willen, kunnen zij die keuze maken. Ze kunnen echter ook gewoon aanbesteden. Mijn optie is: weg met die aanbesteding. Dit is een andere mogelijkheid. Ik ben niet bang dat de efficiëntie in het gedrang komt. Ik geef als voorbeeld Amsterdam. Amsterdam is onder de druk van mogelijke aanbestedingen hard gaan werken. Het GVB is hard gaan werken aan de efficiëntie van het bedrijf. Dat heeft het gedaan door het personeel deelgenoot te maken van het probleem, van de mogelijke aanbesteding. Ik wil die stok achter de deur houden, want dan kun je op het laatste moment, als een gemeentelijke overheid niet goed functioneert op dat gebied, zeggen: jongens, denk eraan, als je dat niet goed doet, moet het op een andere manier worden opgelost. Ik wil de eerste keus echter aan de lokale overheden laten. Ik zeg tegen de heer Mastwijk als vertegenwoordiger van een partij die ook op lokaal niveau sterk is, dat het het CDA zou sieren als het op deze manier wil decentraliseren.

De concessieverlener is in dit geval het kaderwetgebied en dus niet de houder van het vervoerbedrijf. In Nijmegen wordt Novio verkocht. De minister heeft opgemerkt dat daar een wethouder van de SP bij betrokken is. Ik weet dat deze wethouder daar moeite mee heeft, maar zij moet het bedrijf wel verkopen. Als

## Gerkens

Nijmegen straks geen concessie meer heeft, is het bedrijf minder waard. Socialisten zijn geen potverteerders, al willen sommigen dat doen geloven. De SP in Nijmegen zorgt ervoor dat het huishoudboekje klopt. Ik vind het een interessante optie om de lokale overheden autonomie te geven op het gebied van het openbaar vervoer. Met het oog daarop dien ik de volgende motie in.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de Europese Unie overweegt om onderhandse gunningen bij stadsvervoerders toe te staan;

voorts overwegende dat hiervoor het vervoerbedrijf geheel in handen dient te zijn van de concessieverlener;

constaterende dat de Nederlandse praktijk momenteel een splitsing kent tussen de concessieverlener en de eigenaars van gemeentelijke vervoerbedrijven;

verzoekt de regering, te onderzoeken in hoeverre de concessieverlener en het bezit van het gemeentelijk vervoerbedrijf in handen van één overheid kunnen komen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 8 (30210).

De heer **Mastwijk** (CDA): De minister heeft zojuist een oordeel gegeven over het amendement inzake de Europese reciprociteit. Ik heb nog niet gehoord dat mevrouw Gerkens haar amendement wil intrekken. Gelet op het antwoord van de minister, kan ik mij voorstellen dat zij het amendement vervangt door een motie waarin de minister de boodschap wordt meegegeven die zij zojuist zelf heeft verwoord. Dan heeft de minister een steun in de rug om in Europa binnen te halen wat mevrouw Gerkens graag wil.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Ik wacht daartoe het antwoord van de minister in tweede termijn af. Ik sluit niet uit dat ik daarna om heropening van het debat vraag om alsnog een dergelijke motie in te dienen.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Minister **Peijs**: Voorzitter. In artikel 109b staat dat een vervoerder die is gevestigd in een andere lidstaat van de Europese Unie of een andere staat die partij is bij de overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte, voor zover het de wederkerigheid van de toegang tot de desbetreffende markt voor personenvervoerders die in Nederland zijn gevestigd niet gewaarborgd is, uitgesloten wordt van deelname aan de

aanbesteding. Dit hebben wij dus al voor Nederland geregeld. Ik zeg mevrouw Gerkens toe dat ik ook zal proberen om dit in Europa te bewerkstelligen. Als ik daarbij de steun van de partij van mevrouw Gerkens krijg, wordt de kans op succes wellicht groter.

De wet gaat niet over het bezit van vervoerbedrijven. Ik kan niemand dwingen om aandelen te verkopen. Als ik doe wat mevrouw Gerkens vraagt, begeef ik mij in een proces dat jaren zal duren. Daar ben ik niet toe bereid. Met het oog daarop ontraad ik aanvaarding van de motie.

Bovendien is het grote voordeel van de kaderwetgebieden als aanbestedende overheid dat er niet alleen naar één stad wordt gekeken, maar naar een netwerk. Ik weet dat mevrouw Gerkens, mevrouw Dijksma en de rest van de Kamer dat ook belangrijk vinden. Dat is het grote voordeel van de kaderwetgebieden als aanbestedende overheid. Dat vind ik heel belangrijk. Laten wij niet naar één stad kijken, maar naar de stad in de context van stad en ommelanden. Dat is voor de reiziger de allerbeste benadering. Daarom wil ik de aanneming van de motie ontraden.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Nadat ik heb geluisterd naar wat hierover is gezegd door mevrouw Dijksma en de minister, stel ik voor om aanstaande dinsdag te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**: In verband met een hoorzitting, waar woordvoerders over de Woningwet bij aanwezig zijn, schors ik de vergadering wat langer. Om 14.15 uur beginnen wij met de regeling en om 14.30 uur met de wijziging van de Woningwet.

De vergadering wordt van 12.05 uur tot 14.15 uur geschorst.

De **voorzitter**: De ingekomen stukken staan op een lijst die op de tafel van de griffier ter inzage ligt. Op die lijst heb ik voorstellen gedaan over de wijze van behandeling. Als aan het einde van de vergadering daartegen geen bezwaren zijn ingekomen, neem ik aan dat de Kamer zich met die voorstellen kan verenigen. Ik kijk naar alle aanwezige leden en zie dat u daarmee akkoord gaat.

---

### Regeling van werkzaamheden

De **voorzitter**: Ik stel voor om toe te voegen aan de agenda van volgende week:

- het wetsvoorstel Implementatie van het kaderbesluit nr. 2004/757/JBZ van de Raad van de Europese Unie van 25 oktober 2004 betreffende de vaststelling van minimumvoorschriften met betrekking tot de bestanddelen van strafbare feiten en met betrekking tot straffen op het gebied van de illegale drugshandel (PbEU L 335) (30339);

- het wetsvoorstel Wijziging van de Wet uitkeringen burger-oorlogsslachtoffers 1940-1945 en de Wet uitkeringen vervolgingssslachtoffers 1940-1945 in verband met de vereenvoudiging van de systematiek toeslag