

Openbaar vervoer

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 28 april 2011 over **het openbaar vervoer**.

De voorzitter:

Ik heet de minister van Infrastructuur en Milieu van harte welkom. Mevrouw Van Gent staat op de sprekerslijst, maar ik zie haar nog niet.

Het woord is aan de heer Monasch.



De heer **Monasch** (PvdA):

Voorzitter. In het AO hebben wij gesproken over het verplichtend of dwingend gebruikmaken van doelvoorschriften in plaats van middelvoorschriften in ov-concessies. Graag hoor ik in dit VAO van de minister of zij bereid is om in overleg met de decentrale overheden duidelijk te maken dat objectief aanbesteden geen optie is maar een verplichting, en om, als decentrale overheden doorgaan met middelvoorschriften, wetgeving voor te bereiden die het stellen van middelvoorschriften verbiedt bij aanbestedingen.

De Partij van de Arbeid wil voorkomen dat in het openbaar vervoer een of enkele marktpartijen de dienst uitmaken. Steeds vaker bieden nog maar een of twee partijen mee bij een aanbesteding. Als dat zo blijft, moeten we ons afvragen of de overheid niet de touwtjes strakker moet aantrekken. Dit model lijkt steeds meer op een lui-lekkerland voor marktpartijen: weinig of geen concurrentie, stevige overheidssubsidie, een concessie voor tien jaar, en de reiziger die geen alternatief heeft om op een ander bedrijf over te stappen. Van de in liberale kringen bekende econoom Milton Friedman is de uitspraak: er is een ding dat nog erger is dan een overheidsbureaucratie en dat is een marktmonopolie. Daar lijkt het in het openbaar vervoer, gelet op het aantal bieders, steeds meer naartoe te gaan.

Ik dien daarom een aantal moties in om ervoor te zorgen dat, als wij een model van marktwerking willen, dat ook zo goed mogelijk functioneert, anders betalen anderen de rekening.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat van de laatste twaalf aanbestedingen in het stads- en streekvervoer in de laatste twee jaar in liefst zeven gevallen slechts een of twee partijen meedongen;

overwegende dat de ov-markt in Nederland een allesbehalve goed functionerende markt is;

overwegende dat het aantal aanbieders niet alleen beperkt is, maar er ook veelal sprake is van dochters van moederbedrijven die deze markt beheersen;

verzoekt de regering om in overleg te treden met de regionale concessieverleners en voorstellen te doen om het aantal aanbieders bij aanbestedingen te vergroten en de kansen voor nieuwkomers, anders dan dochters van al bestaande grote marktpartijen, te bevorderen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Monasch en Verhoeven. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 445 (23645).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er weinig marktpartijen overblijven in het stads- en streekvervoer, waarvan er een zelfs meer dan de helft van de markt in handen heeft;

overwegende dat het onder deze omstandigheden onwenselijk lijkt om het decentraal prijsbeleid medio juli 2012 in te voeren;

verzoekt de regering om het decentraal prijsbeleid pas in te voeren als er sprake is van een evenwichtige, goed functionerende markt met voldoende aanbieders, waardoor de kostprijs van de concessies niet eenzijdig bij de concessieverlener of reiziger kan worden gelegd en de keuzevrijheid van de concessieverlener en de belangen van de reiziger worden gewaarborgd,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Monasch. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 446 (23645).

De heer **Aptroot** (VVD):

Wat wil de heer Monasch met deze motie bereiken? Ik begrijp niet hoe die kan worden uitgevoerd. De heer Monasch wil het decentrale prijsbeleid niet. Het is nu zo dat de decentrale overheid – dat is de stadsregio of de provincie – het prijsbeleid bepaalt. Als de heer Monasch de stadsregio's of de provincies niet vertrouwt – ik denk dat hij ook de bedrijven niet vertrouwt – wie wil hij het dan laten doen? Moeten wij het vanuit Den Haag doen? Dat zou kunnen, maar dan moet je één ov-autoriteit hebben. Dan zou de heer Monasch het kabinetsbeleid moeten steunen.

De heer **Monasch** (PvdA):

De heer Aptroot slaat iets over. Om een goed prijsbeleid te kunnen hebben, moet sprake zijn van een goed functionerende markt. Als straks concessieverleners te maken krijgen met aanbestedingen waaraan slechts één partij meedoet of wellicht maar twee partijen meedoen, kun je je afvragen of sprake is van een goed functionerende markt. Ik betwijfel dat, zeker omdat er steeds meer gevallen zijn waarin slechts één partij meedoet. Dan is er geen

Monasch

sprake van een volledige marktwerking en kan de prijsvorming niet goed tot stand komen. Het moet de heer Aptroot als liberaal aanspreken om dan voor het belang van de consument op te komen en te zeggen: ho, we maken een pas op de plaats en pas als de markt goed werkt, gaan we verder.

De heer **Aptroot** (VVD):

Wij zijn het erover eens: hoe meer concurrenten, hoe beter. Daarom is het fijn dat er in Waterland een heel nieuwe busmaatschappij start op de Nederlandse markt. De prijs wordt nu bepaald door de andere overheden. Als de heer Monasch vindt dat zij dat niet kunnen bepalen, wie dan wel? Wil hij dat aan de bedrijven laten? Dat zou de VVD niet willen. Zij heeft liever dat de overheid daar een vinger in de pap heeft. Of wil de heer Monasch dat alles door de rijksoverheid wordt bepaald? Daar valt met ons over te praten, maar dan zou hij ook het voorstel van het kabinet moeten steunen voor die infrastructuurautoriteit voor de hele Randstad.

De heer **Monasch** (PvdA):

De prijs van de concessie is een decentrale aangelegenheid, maar de uiteindelijke prijsbepaling wordt pas volgend jaar juli overgeheveld naar de regionale concessieverleners. Voordat wij die stap maken, moet er sprake zijn van een goed functionerende markt. Het kan niet zo zijn dat wij te maken hebben met een grote trits regionale concessieverleners en een paar grote marktpartijen die kunnen bepalen wat de prijs moet zijn.

De **voorzitter**:

Hebt u nog een motie?

De heer **Monasch** (PvdA):

Ik heb nog één motie, die ik samen met collega Bashir van de SP-fractie indien.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat twee spelers op de ov-markt die samen meer dan de helft van de concessies in handen hebben, een vergunning tot fusie hebben gekregen;

overwegende dat de beperkte deelname van partijen aan het biedingsproces in de afgelopen twee jaar blijkens de brief van het kabinet van 7 februari jongstleden (23645 nr. 408) de NMa heeft verrast;

overwegende dat de NMa ondanks deze verbazing geen actie onderneemt inzake het teruglopende aantal partijen dat nog meedoet bij aanbestedingen en de gevolgen daarvan;

verzoekt de regering, de NMa te verzoeken om alsnog onderzoek te doen naar de gevolgen voor de prijsvorming en dienstverlening in het openbaar vervoer in die gebieden genoemd in bovenstaande brief, dan wel, bij weigering van de NMa, een onafhankelijk onderzoek te laten verrichten naar de consequenties voor prijs en kwaliteit van de dienstverlening van de zeven aanbestedingen in

de afgelopen twee jaar waarbij slechts een of twee partijen hebben geboden op de ov-concessie,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Monasch en Bashir. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 447 (23645).



De heer **Bashir** (SP):

Voorzitter. Ik heb samen met de fracties van GroenLinks en de Partij van de Arbeid op 1 februari een motie ingediend waarin de regering verzocht werd om alles te doen binnen haar mogelijkheden om de fusie tussen vervoersbedrijven Transdev en Veolia te blokkeren. Deze motie werd ontraden door de minister. Sterker nog, zij schreef er een brief over naar de Kamer waarin de motie werd ontraden. Toch nam de Kamer de motie aan.

Dan komt nu het ergste: de ministerraad heeft in dezelfde week waarin de motie werd aangenomen, besloten om haar niet uit te voeren, maar de Kamer werd hier niet over geïnformeerd. Pas nadat de fusie rond was, kreeg zij te horen dat de minister de motie weigerde uit te voeren. De minister heeft dus niet alleen een motie naast zich neergelegd, maar ook nog eens de Kamer niet geïnformeerd over het feit dat zij de motie niet wilde uitvoeren.

Ik zou hier nu een motie van afkeuring over kunnen indienen, maar die zal het waarschijnlijk niet halen. Ik heb geen zin in die hele poppenkast, maar het blijft onacceptabel dat de minister een motie niet uitvoert en dat zelfs niet aan de Kamer meldt. Ik wil van de minister de plechtige toezegging dat zij moties die aangenomen worden in de Kamer, voortaan gewoon uitvoert en dat zij het in ieder geval direct aan de Kamer meldt als zij mocht besluiten om moties niet uit te voeren, want dan kan de Kamer nog gepaste acties ondernemen.

De heer **Aptroot** (VVD):

Ik begrijp dat de enige reden om een motie van afkeuring niet in te dienen het argument is dat de motie het niet haalt. Begrijp ik dat de SP-fractie voortaan geen moties meer zal indienen die het naar alle waarschijnlijkheid niet halen?

De heer **Bashir** (SP):

De SP-fractie zal altijd moties blijven indienen, maar de bedoeling van een motie is natuurlijk ook om fracties te vragen steun te geven aan een uitspraak. Als een motie het waarschijnlijk niet zal halen en als die alleen door de SP zou worden gesteund, dan zal ik mij beperken tot zeggen waar ik voor sta. Dat doe ik nu al. Maar wij hebben het in dit geval niet over een motie die niet aangenomen werd. Deze motie werd twee keer ontraden door de minister: één keer mondeling, een andere keer schriftelijk. Toch nam de Kamer deze motie aan. Niet alleen weigerde de minister de motie uit te voeren, zij heeft ook nog eens de Kamer niet geïnformeerd. Daar heb ik het nu over.

De heer **Aptroot** (VVD):

Zoals de heer Bashir het net zei, begrijp ik dat het niet aannemen van een eventuele motie kan worden ver-

Bashir

taald als dat de SP hierin alleen staat en zij alleen dat idee heeft. Dan vind ik het verstandig dat hij haar niet indient.

De heer **Bashir** (SP):

Het is de vraag of dit zo is. Dit zullen we echter niet weten, omdat ik de motie niet indien. Het zou ook de heer Aptroot wat waard moeten zijn dat aangenomen moties netjes uitgevoerd worden en de Kamer wordt geïnformeerd als een minister besluit om een aangenomen motie niet uit te voeren.

Ik heb twee moties over onderwerpen die in het algemeen overleg ter sprake kwamen. De moties luiden als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat goed openbaar vervoer voor miljoenen mensen essentieel is om te voorzien in hun behoefte aan mobiliteit;

constaterende dat het garanderen van een bepaalde maximumafstand ten opzichte van een bus-, tram-, metrohalte of station, alsmede het garanderen van een redelijke minimumfrequentie van openbaar vervoer zeer goed kan werken om het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren;

constaterende dat een dergelijke basisvoorziening in het openbaar vervoer in België al jarenlang is georganiseerd middels de Wet basismobiliteit;

verzoekt de regering om de mogelijkheden te verkennen om te komen tot een vergelijkbare Wet basismobiliteit zoals in België reeds bestaat en de Tweede Kamer hierover uiterlijk in het najaar te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Bashir, Van Gent, Verhoeven en Monasch. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 448 (23645).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de strippenkaart een wettig betaalmiddel is;

constaterende dat door het afschaffen van het NVB een zeer groot aantal mensen opgezadeld zal blijven met (gedeeltelijk) ongebruikte strippenkaarten zonder dat er enige vorm van restitutie mogelijk is;

van mening dat het zowel onwenselijk als oneerlijk is als reizigers buiten hun schuld om geen gebruik meer kun-

nen maken van een wettig betaalmiddel, alsmede er geen enkele vorm van restitutie voor kunnen ontvangen;

verzoekt de regering om te zorgen voor een fatsoenlijke restitutieregeling voor (gedeeltelijk) ongebruikte strippenkaarten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid Bashir. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 449 (23645).



Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Voorzitter. Voordat ik op de ingediende moties inga, beantwoord ik de vraag van de heer Monasch of de doeleisen belangrijker zijn dan de middeleneisen bij de aanbesteding van de decentrale overheden. Zoals ik ook bij het algemeen overleg heb gezegd, vind ook ik het veel belangrijker dat er doeleisen worden gesteld. Dat wil ik extra benadrukken. Juist daarmee breng je creativiteit in de markt teweeg en daarmee kun je een efficiënter en effectiever openbaar vervoer organiseren. Ik zal deze overheden er in de overleggen nogmaals op wijzen, zeker die overheden die binnenkort aanbestedingen voor ogen hebben. Dit vergt politieke moed, omdat er heel vaak tot in detail geregeld wordt welke eisen in een concessie moeten zitten. Ik ondersteun het gedachtegoed van de heer Monasch hierover.

Allereerst kom ik op de motie-Monasch/Verhoeven op stuk nr. 445 met als doel om het aantal aanbieders te vergroten bij verplichte aanbestedingen in het stads- en streekvervoer. Mijn idee is dat er wel sprake is van een markt. Deze bestaat weliswaar niet uit ongelooflijk veel partijen die allemaal met elkaar concurreren, maar uit genoeg partijen om te kunnen spreken van een marktpositie. Belangrijker dan de hoeveelheid partijen op de markt is misschien de vraag of decentrale overheden hun publiek belang goed genoeg hebben omschreven als zij een concessie doen uitgaan. Daarmee weet je uiteindelijk zeker dat je krijgt wat je wilt hebben. Als er geen partij is die erop biedt, moet je de concessie ook niet verlenen.

Het verzoek aan mij in de motie is om met de decentrale overheden af te spreken om meer vervoerbedrijven met de aanbestedingen mee te laten doen. Ik ontraad deze motie. Het is niet nodig. Een aanbesteding is openbaar; iedereen kan inschrijven; het is vrij. De decentrale overheden maken een tender en de verschillende partijen kunnen daar allemaal op inschrijven. Een decentrale overheid kan niet opleggen welke partijen wel of niet mee mogen doen met een aanbesteding. Een aanbesteding is openbaar; daar zit geen enkele belemmering in. Ik ontraad deze motie dus.

De heer **Monasch** (PvdA):

De meeste mensen in Nederland hebben ongeveer dezelfde economieboekjes bestudeerd. Daar staat volgens mij het volgende in. Als bij een aanbesteding maar één partij meedoet, kan die ene partij dus aanbieden wat zij op dat moment wil aanbieden. Sterker nog: als zij weet dat er geen andere partij meedoet, kan zij zelfs een open aanbesteding doen, zonder een gedetailleerd overleg over wat er in die aanbesteding staat. Vervolgens heeft de concessie-

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

sieverlener geen keuzevrijheid. De enige partij die meedeed, krijgt een concessie van tien jaar, waardoor zij een monopolie heeft. De reiziger in dat gebied, de consument, kan geen kant op. U kunt toch moeilijk volhouden dat dit, zelfs bij de VVD, nog als markt wordt gezien?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Als de overheid besluit om een dienst die zij zelf wil verlenen in de markt te zetten, dan moet zij die dienst goed formuleren, of het nu de rijksoverheid is of – wij hebben het hier over decentraal openbaar vervoer – de decentrale overheid. Zij moet het publiek belang goed formuleren in de tender die zij uitzet. Als zij dat doet en de tender in de markt zet, maakt het niet uit of er een, twee, drie of vijftien partijen zijn: zodra je iemand hebt die voldoet aan dat publiek belang, kun je daar tevreden mee zijn.

De NMa heeft ernaar gekeken. Zij zegt dat de tenders vrij zijn. Er zijn partijen in Nederland, maar ook buitenlandse partijen die erop inschrijven. Er is dus voldoende mogelijkheid voor partijen om diensten te leveren. Als er uiteindelijk een monopolist ontstaat die misbruik maakt van de situatie, wordt dat in de markt altijd weer afgestraft. Als een decentrale overheid niet akkoord wil gaan, kan zij zeggen: wij verlenen deze concessie niet en wij kijken of er nog een andere partij in de markt is die er wel iets mee wil. De markt is dus niet gesloten. De heer Monasch verzoekt mij om de decentrale overheden te vragen om meer partijen toe te laten. Door de wijze waarop zij aanbesteden, kan iedereen er deel van uitmaken. Ik kan dus niet vragen of zij meer partijen willen toelaten. Er zijn dus meerdere redenen waarom ik deze motie ontraad.

De heer Monasch (PvdA):

Het is een verbazingwekkende interpretatie van wat een markt is. Als u uw huis gaat verbouwen en u krijgt maar één offerte, gaat u door tot u drie of vier offertes hebt. Nu zegt u gewoon: als er maar één partij komt, dan moet u het daarmee doen, omdat men binnen de regels van de aanbesteding is gebleven. Ik wees u er net nog op dat er aanbestedingen zijn waarbij een marktpartij weet dat zij de enigeieder is en niet eens een bidboek inlevert, omdat zij dan open het proces kan ingaan. Dat is geen markt, minister.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Dan moet een decentrale overheid dat ook niet aan zo'n partij geven. Daar ben je zelf bij. Wij hebben bij het spoor te maken met een markt die bijna geen markt is. Zoveel anderen voor de NS zijn er niet in de aanbesteding. Daarover praten wij dan ook van tevoren met elkaar. Wij spreken niet zozeer over hoeveel partijen een aanbod hebben gedaan, als wel over de vraag wat de overheid in die concessie wil zien om goed openbaar vervoer te organiseren. Datzelfde geldt voor de decentrale overheden. Zoals wij in de concessie met de NS zeggen dat het hieraan en daaraan moet voldoen en dat wij dan tevreden zijn, zo moeten de decentrale overheden het ook doen.

De voorzitter:

Mag ik de geachte afgevaardigde Monasch vragen om via de voorzitter te spreken?

De geachte afgevaardigde Aptroot heeft het woord. Op de sprekerslijst zag ik overigens dat hij niet deel zou nemen aan het debat.

De heer Aptroot (VVD):

Als u wilt, kan ik mij altijd inschrijven, maar ik stel mij altijd bescheiden op; dat weet u.

De voorzitter:

U mag een korte vraag stellen.

De heer Aptroot (VVD):

Naar aanleiding van de opmerking van de heer Monasch wil ik graag een vraag stellen. Ik begrijp zijn zorg namelijk. De heer Monasch wil meer marktpartijen. Kan de minister hem geruststellen door zo snel mogelijk het voornemen uit het regeerakkoord dat in de drie grote steden wordt aanbesteed, uit te voeren? Dan mag het GVB niet alleen op de concessie in Amsterdam bieden, maar ook op andere concessies in het land. Dat geldt ook voor de HTM en de RET. Dan hebben wij drie marktpartijen erbij. Kan dat bijvoorbeeld de Partij van de Arbeid volgens de minister niet meer comfort en zekerheid geven?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ja! Ik weet niet wat ik daarop nog meer moet zeggen.

Ik kom op de motie van het lid Monasch op stuk nr. 446 over uitstel van het decentraal prijsbeleid. Op dit moment is er al decentraal prijsbeleid; het prijsbeleid is al gedecentraliseerd naar de verschillende decentrale overheden, de verschillende spelers. Ik draai dat niet terug. De prijs wordt niet bepaald door de grote spelers, maar door de aanbestedende overheid. De prijs wordt gecontroleerd door de raden en de Staten. Daarom ontraad ik deze motie.

Ik ga verder met de motie op stuk nr. 447 over een onderzoek naar marktmonopolies en -duopolies in het stads- en streekvervoer. In die motie wordt gevraagd om een nader onderzoek van de NMa. Ik ontraad ook deze motie. Bedrijven mogen namelijk fuseren mits de Europese Commissie en de nationale mededingingsautoriteiten akkoord gaan. Zij doen ook voorafgaand aan een fusie onderzoek naar de marktgevolgen daarvan. De Europese Commissie, de Franse mededingingsautoriteit en de NMa, drie partijen, hebben de fusie van Veolia en Transdev goedgekeurd. De fusie is daarop tot stand gekomen. Er wordt nooit heroverwogen als er al gefuseerd is.

De NMa heeft in haar onderzoek geconcludeerd dat het openbaar vervoer een biedersmarkt is waarin geen monopolie bestaat. Zij heeft dat ook zo gezegd. Elke concessie wordt openbaar aanbesteed en de inschrijving staat open voor alle bedrijven. Een nieuw onderzoek vind ik niet nodig en daartoe bestaat wat mij betreft ook geen aanleiding.

Ik ga meteen maar even in op een opmerking die de heer Bashir gemaakt heeft. Uiteindelijk is de Kamer altijd aan zet om in moties te verwoorden wat zij van het kabinet verwacht. Het kabinet heeft echter altijd de mogelijkheid om een motie niet uit te voeren. Dat doet het kabinet maar heel sporadisch, want als het dat al te vaak doet is er al heel snel geen kabinet meer. Op basis daarvan kan de Kamer opnieuw met het kabinet in debat gaan over de vraag wat zij vindt van het niet-uitvoeren van een motie, met alle consequenties die de Kamer daaraan kan verbinden.

Wij hebben meerdere malen aangegeven dat het verbieden van de desbetreffende fusie niet tot onze bevoegdheden behoort, maar de Kamer heeft laten weten dat zij toch graag wil dat wij die fusie verbieden. Wij hebben echter meermaals aangegeven dat wij er ten eerste niet

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

over gaan. Dat heb ik ook vele malen namens mijn collega Jan Kees de Jager gezegd. Ten tweede vinden wij het inhoudelijk ook niet nodig. Dat staat eigenlijk niet eens ter discussie, maar meer de vraag wie erover gaat. Dat heb ik van tevoren gezegd en dat heeft het kabinet ook achteraf gezegd.

Dat de fusie de antwoordbrief van het kabinet heeft gekruist, wordt nu min of meer als "u hebt de Kamer niet willen informeren" gebracht. Daar is echter allerminst sprake van. Dat heb ik ook al in het AO gezegd. Het is gewoon zo gelopen. Als wij besluiten om iets niet uit te voeren, zullen wij de Kamer daar altijd over informeren.

De voorzitter:

Als dit al in het AO aan de orde is geweest, is het niet bedoeling dat wij het hier nog verder bespreken.

De heer **Monasch** (PvdA):
Daar gaat het mij niet om.

De voorzitter:
Oké.

De heer **Monasch** (PvdA):
De minister reageert op het Transdev/Veoliavraagstuk, maar daar ging de motie niet over. In de motie staat dat er in de afgelopen twee jaar tot verrassing van de NMa in zeven concessiegebieden maar een of twee spelers hebben meegedaan, zoals blijkt uit de brief van de minister van 7 februari. In de motie wordt de regering verzocht onderzoek te laten verrichten door de NMa, omdat de NMa zelf verrast is. Als de NMa het echter niet wil, moet de regering zelf een onderzoek entameren. Er moet onderzoek worden verricht naar prijsvorming en de kwaliteit van de dienstverlening in de desbetreffende gevallen. Dat wordt in de motie gevraagd.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:
Ik ontraad deze interpretatie van de motie om twee redenen. In de eerste plaats is de NMa de partij die uiteindelijk zelf onderzoek moet instellen. Kennelijk geeft zij wel aan dat het haar verbaast, maar ziet zij geen reden om daarnaar onderzoek in te stellen. Dat zegt toch ook al wat. In de tweede plaats hebben de NMa en ik al meerdere malen aangegeven dat er geen sprake is van een monopoliepositie. Elke concessie wordt openbaar aanbesteed. Inschrijving staat open voor alle bedrijven. Er zit dus geen beperking op. Dan kan het wel zijn dat er weinig bedrijven zijn, maar er zitten geen marktbeperkingen op. En ik ga ook geen bedrijf oprichten.

De heer **Monasch** (PvdA):
Nog een laatste vraag, voorzitter.

De voorzitter:
Nee, echt niet. Het is een VAO.

De heer **Monasch** (PvdA):
Maar we hebben nog heel even.

De voorzitter:
Ik heb om negen uur het volgende debat staan.

De heer **Monasch** (PvdA):
Ik heb nog een korte vraag. Waarom wil de minister die informatie zelf niet hebben? Waarom wil zij niet de in-

formatie hebben over wat er gebeurd is bij het verlenen van een concessie waarbij van de zeven keer maar een of twee partijen hebben meegedaan? Waarom wil de minister niet weten welke invloed dat heeft gehad op de prijsvorming en de kwaliteit van de dienstverlening?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Dat kan ik u klip-en-klaar zeggen. De Kamer heeft besloten dat decentraal vervoer ook bij de decentrale overheden hoort. Die decentrale overheden doen die aanbestedingen. Ook kijken ze naar het verloop van zo'n aanbesteding, kijken ze naar hun eigen tender en hoe ze die hebben uitgezet en of ze daarmee zelf beperkingen hebben opgeworpen. Die overheden evalueren dat en gebruiken dat ook weer voor een volgende aanbestedingsronde. Met de Kamer heb ik al vaker besproken dat er op een aantal trajecten beperkte inschrijvingen zijn geweest en op andere trajecten meer inschrijvingen. Uiteindelijk kan dat voor partijen een leerschool zijn voor wat betreft de manier waarop zij het de volgende keer nog beter opschrijven.

Als ik die bevoegdheden neerleg bij de decentrale overheden kan ik als rijksoverheid niet zeggen: ik ga eens kijken of jullie je huiswerk wel goed hebben gemaakt; ik ga eens bekijken of bepaalde partijen wellicht uit de markt zijn gehouden. Zelf hebben zij namelijk ook baat bij zo veel mogelijk aanbieders. Ik vind dit echt een volstrekt overbodige taak voor de overheid. Ik heb vandaag al een paar debatten meegemaakt waarin het volgende werd gezegd. Zodra er incidenten zijn bij partijen die zelf de verantwoordelijkheid dragen, moet het Rijk dat vervolgens maar oppakken en centraal regelen.

De heer Bashir (SP):

De minister blijft toch een beetje poppenkast spelen. In de door mij ingediende motie werd niet gevraagd om de fusie te blokkeren. Daarin werd het kabinet gevraagd om alles binnen zijn mogelijkheden te doen om de fusie tegen te houden. Als de ministerraad besluit om de motie niet uit te voeren, zou je toch verwachten dat de minister binnen een paar dagen na dit besluit aan de Kamer een reactie geeft, en niet, zoals nu het geval is, pas na drie, vier weken? Toen was de fusie al rond en kon de Kamer dus niets meer doen. Ik verlang toch niet te veel als ik de minister vraag om de Kamer gewoon goed te informeren en dat plechtig toe te zeggen?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Volgens mij heb ik daarop antwoord gegeven, zowel in het algemeen overleg als zojuist hier. Ik heb net aangegeven dat het elkaar gekruist heeft. Het is nooit mijn bedoeling geweest om de Kamer niet te informeren. Wij zijn klip-en-klaar geweest, zowel aan de voorkant als met de brief aan de achterkant. Wij konden en wilden het niet tegenhouden. In de tussentijd heeft de fusie plaatsgevonden. Dat is niet omdat wij bewust een brief hebben aangehouden, maar omdat dat elkaar gekruist heeft.

De heer Bashir (SP):
Voorzitter ...

De voorzitter:
Nee, mijnheer Bashir. Ik ga het echt niet meer doen.

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

De heer **Bashir** (SP):

Dit was mijn eerste interruptie en dit gaat om cruciale punten. Ik had ook die motie van afkeuring kunnen indienen en dan hadden we de poppenkast gehad waarbij alle Kamerleden nu over die motie komen stemmen. Mijn vraag blijft dus staan. Kan de minister toezeggen om, zoudra de motie niet uitgevoerd gaat worden of als zij weigert om dat te doen, de Kamer gewoon diezelfde week te informeren? Dat is toch niet te veel gevraagd?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

U vraagt nu: dezelfde week. Op uw vraag van zojuist of de Kamer dan geïnformeerd wordt, heb ik al ja gezegd. Het is voor mij geen enkel probleem om de Kamer in de week na de ministerraad die op vrijdag plaatsvindt, te informeren; ik vind dat er ook bij horen.

Dan kom ik op de motie op stuk nr. 448 van de heer Bashir c.s. over de basisvoorziening openbaar vervoer in België. Ik ontraad deze motie. De Nederlandse wetgeving biedt alle ruimte en mogelijkheden voor mobiliteit. Decentrale overheden kunnen extra beleid inzetten voor doelgroepen, denk aan het CVV. Het is niet nodig om een basisbehoefte in de wet op te nemen. In het licht van de zojuist gevoerde discussie over de doeleisen versus de middelen is dat ook een onnodige beperking.

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 5 over de strippenkaart als wettelijk betaalmiddel. De heer Bashir vraagt de regering met deze motie restitutie te doen op de strippenkaart. Ik ontraad dat. De overgang naar de ov-chipkaart is ruim tevoren aangekondigd. Er was sprake van een overgangperiode van zes weken, maar door alle discussies die wij als politiek hebben gehad, zijn het bijna zes maanden geweest waarin mensen zich bewust konden worden van het feit dat de strippenkaart niet meer geldig zal zijn. In ieder geval is de formele overgangperiode van zes weken genoeg om die kaart op te reizen. Daarmee wil ik mijn antwoorden op de moties afsluiten, mevrouw de voorzitter.

De beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

Wij zullen volgende week dinsdag stemmen over de ingediende moties.

Na een korte schorsing gaan wij verder met de Tracéwet.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.