

7

Privatisering ov

Aan de orde is het **spoeddebat** over de uitspraak van de minister van Infrastructuur en Milieu dat de privatisering van het openbaar vervoer in de drie grote steden een jaar wordt uitgesteld.

De voorzitter:

In de plaats van de heer Slob voert mevrouw Wiegman het woord. Ook heeft de heer Haverkamp zich gemeld om in dit debat het woord te voeren.

Elke woordvoerder heeft een spreektijd van drie minuten.



De heer Monasch (PvdA):

Voorzitter. De PvdA-fractie was ononaangenaam verrast toen de minister op een achternamiddag aankondigde dat de plannen voor privatisering van het openbaar vervoer een jaar worden uitgesteld. Dit is een onzorgvuldige actie. Daarom houden we dit spoeddebat.

Minder openbaar vervoer, duurdere kaartjes, vaker overstappen, langer onderweg en honderden bestuurders en conducteurs die dreigen te worden ontslagen in Amsterdam, Den Haag en Rotterdam: "aanpakken" noemen PVV, VVD en CDA dat. De PvdA-fractie noemt dat "afbreken". De PvdA zal deze privatiseringsplannen met volle overtuiging proberen tegen te gaan. Dat deden we al via de motie-Roefs in de vorige periode. Toen lieten we al weten dat deze privatiseringsplannen tot duurdere en minder openbaar vervoer zullen leiden. We willen niet dat deze markt bestierd wordt door een of twee buitenlandse staatsbedrijven. Want waar is de marktwerking na een paar jaar? Weg, als sneeuw voor de zon gesmolten. Marktwerking wordt marktmonopolie. Marktwerking wordt een bureaucratische chaos. De minister tracht deze nu bij de NS en ProRail te repareren.

Een wijs minister had niet voor uitstel, maar voor afstel gekozen. De burgemeester van Den Haag, oud-partijleider van de VVD, Jozias van Aartsen, roept de minister op om af te zien van de plannen. Ik heb er zelden zoveel plezier in gehad om VVD'ers te citeren. Daarom ga ik er nog even mee door. VVD-wethouder Wiebes in Amsterdam waarschuwt de minister in Het Parool voor de kaalslag in het openbaar vervoer en de hogere prijzen. Ik citeer de heer Wiebes: "Van de zestien tramlijnen zullen er zes verdwijnen, en van de 44 buslijnen blijven er nog maar 24 over. Metropassagiers moeten veel vaker overstappen. En bovendien worden nog veel meer lijnen ingekort en zal voor een groot deel van het lijnennet geen avonddienst of weekenddienst meer worden gedraaid." Hier spreekt niet de FNV of de Partij van de Arbeid, maar de VVD in Amsterdam. Ik citeer mijn derde getuige, mevrouw Jeannette Baljeu: "Met deze plannen wordt het openbaar vervoer een stuk slechter." Voor wie het nog niet wist: Jeannette Baljeu is de VVD-wethouder in Rotterdam, verantwoordelijk voor het openbaar vervoer.

Is de minister na deze rampzalige gevolgen van haar privatiseringsplannen, waar zelfs haar eigen partijgenoten de aandacht op vestigen, bereid om te kiezen voor afstel in plaats van uitstel van de privatisering? Uit het rapport van 2004, waarop de bezuiniging van 120 mln. in het

regeerakkoord berust, blijkt dat deze bezuiniging allang gerealiseerd is. Ook de minister is daarachter gekomen. Toch zegt de minister: het kan mij niet schelen; wat ook de kritieken zijn, ik ga door! Dan maar nog een keer 120 mln. bezuinigen. Is de minister bereid, nu de bezuiniging van 120 mln. allang is gerealiseerd, om zonder taakstelling vooraf het overleg met de drie grote steden te voeren over verdere, efficiënte bedrijfsvoering? Is de minister bereid om te garanderen dat bij de toekomstige inrichting van het openbaar vervoer in de G3 de regiefunctie over de reizigersinformatie, de dienstregeling, de verkeersleiding en de sociale veiligheid in één hand zullen blijven, zoals dat nu het geval is? Afhankelijk van de antwoorden op onze vragen zal de Partij van de Arbeid zo nodig met moties komen.

De PvdA-fractie roept deze minister op om niet te privatiseren. Ze heeft al tal van lastige dossiers. De minister kent mij: ik wil constructief meedenken. HSA/HSL-Zuid, de ov-chipkaart, NS en ProRail, de concessie op het spoor; reizigers zijn deze problemen meer dan zat. Laat de minister die eerst oplossen. Maak de problemen niet onnodig groot.

De heer Haverkamp (CDA):

Ik denk dat wij het erover eens zijn dat het uiteindelijk om de reiziger gaat. In andere debatten spreken wij van de reiziger met een grote r. Wat is het oordeel van de heer Monasch over het feit dat de komende week het hele ov drie dagen plat zal liggen in de grote steden?

De heer Monasch (PvdA):

U zult eraan moeten gaan wennen dat na uw wittebroodsweken Nederland langzamerhand begint te begrijpen wat de gevolgen zijn van de kabinetsplannen, waar ook u voor getekend heeft.

De voorzitter:

Ik heb nergens voor getekend.

De heer Monasch (PvdA):

Sorry?

De voorzitter:

Ik heb nergens voor getekend.

De heer Monasch (PvdA):

Sorry, ik bedoel: waar de heer Haverkamp voor heeft getekend. Ik zou u niet bij het debat willen betrekken, althans niet in die zin.

De voorzitter:

Het zijn mijn wittebroodsweken niet. Gaat u verder.

De heer Monasch (PvdA):

De gevolgen worden steeds duidelijker. U wilt misschien een bevolking die op zijn handen gaat zitten.

De heer Haverkamp (CDA):

We hebben al een heel debat gehad over de regeringsverklaring. Toen is er geen motie ingediend op dit punt. Maar goed, ik zie dat u spijt heeft. Mijn vraag aan u was ...

De voorzitter:

Nee, nee. U bedoelt "Mijn vraag aan de heer Monasch was".

Monasch

De heer **Haverkamp** (CDA):

Mevrouw de voorzitter, de vraag aan de heer Monasch was: hoe beoordeelt hij het feit dat er straks drie dagen lang stakingen plaatsvinden binnen het ov, terwijl de heer Monasch eerder de NS-directie naar de Kamer heeft geroepen omdat er drie uur geen ov was?

De heer **Monasch** (PvdA):

De echte vraag is: hoe zullen straks de bewoners van Amsterdam, Den Haag en Rotterdam moeten gaan ervaren dat zes tramlijnen gaan verdwijnen, dat er tientallen buslijnen gaan verdwijnen, dat er in de metro geen avond- en weekenddiensten meer zijn? Dat is de echte vraag. U kunt er ontevreden over zijn dat dit aan de orde komt, het kan u niet uitkomen, maar het is goed dat dit onder de aandacht wordt gebracht. Wellicht kunnen wij dan deze onzake plannen voorkomen.

De heer **Haverkamp** (CDA):

Mag ik de woorden van de heer Monasch dan zo uitlegen dat hij de staking steunt?

De heer **Monasch** (PvdA):

Ik steun breed, maatschappelijk verzet tegen dit soort plannen, waarbij er kaalslag gaat plaatsvinden in het openbaar vervoer, waarbij het openbaar vervoer duurder gaat worden en waarbij honderden ontslagen dreigen te vallen bij openbaarvervoersmaatschappijen.

(applaus vanaf de tribune)

De **voorzitter**:

Dames en heren, dat mag niet. Ik heb nu één keer gezegd dat het niet mag. Ik blijf vriendelijk – dat is mijn kracht – maar ik ga wel de volgende keer vragen of u vertrekt. Dat zou ik ook heel jammer vinden.

We gaan door. Was de heer Monasch klaar met zijn betoog?

De heer **Monasch** (PvdA):

Ja, ik was klaar.

□

De heer **Van den Berge** (GroenLinks):

Voorzitter. Onlangs maakte de minister bekend de verplichte aanbesteding van het openbaar vervoer in de drie grote steden, Amsterdam, Rotterdam en Den Haag, een jaar uit te stellen. Collega Monasch zei het al: laten wij vandaag van uitstel afstel maken. Laat de drie grote steden zelf beslissen of ze hun openbaar vervoer willen aanbesteden. Ze hebben daar namelijk prima openbaarvervoersbedrijven in de stad: GVB, RET en HTM. Natuurlijk kunnen daaraan nog wat dingen worden verbeterd, maar uit een recent rapport van Twynstra Gudde blijkt dat zij qua efficiency niet onderdoen voor private marktpartijen in de vervoerssector. Ook de klanttevredenheid is niet hoger bij private marktpartijen, bij private vervoersbedrijven, dan bij de stadsvervoerders GVB, RET en HTM.

Ik kan mij dan ook niet aan de indruk onttrekken dat deze aanbestedingsdrang van de minister niet meer is dan een ideologisch sausje: de ideologie van het vrijemarktdogma, die wij hier wel vaker hebben gehoord. Laat ik heel helder zijn: GroenLinks is helemaal niet tegen marktwerking, maar marktwerking moet wel toegepast worden waar het effectief is. Als het niet effectiever is dan de ma-

nier waarop wij het nu doen, namelijk via stadsvervoerders, is er geen reden om het op te leggen aan de grote steden. Waarom zouden wij die grote steden niet zelf laten bepalen of zij hun openbaar vervoer willen laten aanbesteden?

De Europese regelgeving biedt daarvoor ook ruimte. Ere wie ere toekomt. SP-Europarlementariër Erik Meijer heeft zich er hard voor gemaakt dat de grote steden, als zij stadsvervoersbedrijven hebben die net zo goed presteren als private marktpartijen, het recht hebben om dat in eigen hand te houden en niet verplicht hoeven aan te besteden.

Niet alleen GroenLinks en de Partij van de Arbeid vinden deze plannen slecht. De heer Monasch zei het al: ook de VVD-wethouders in de grote steden zeggen: minister, doe dit alstublieft niet. Dit sterkt mij in de gedachte dat het niet meer is dan een ideologisch sausje: de ideologie van het vrijemarktdogma, het marktknuffelen. Ik zie geen resultaat. Waarom zouden wij die grote steden gaan verplichten om hun openbaarvervoersbedrijven publiek aan te besteden als zij het nu prima doen?

Ik vraag mijn ook af waar die 120 mln. in het regeerakkoord vandaan komt. De minister spreekt over een efficiencyslag. Die is echter allang gemaakt. Het lijkt er dan ook op dat het niet meer is dan een ordinaire bezuiniging. Terwijl er elders in het regeerakkoord al wordt bezuinigd op het streekvervoer, gaan wij nu de grote steden ook nog eens dubbel pakken: enerzijds door ze tegen hun zin in te dwingen het openbaar vervoer publiek aan te besteden en anderzijds door ze te confronteren met een bezuiniging van 120 mln.

De drie grote steden worden dubbel gepakt met een bezuiniging en een aanbesteding waar ze niet op zitten te wachten. Ik roep de minister daarom op vandaag van uitstel afstel te maken en te luisteren naar de drie grote steden en naar de eigen VVD-wethouders in de drie grote steden. Doe het niet!

De heer **Haverkamp** (CDA):

Er zijn nog geen concrete plannen en toch gaat het ov volgende week drie dagen plat. Vindt de heer Van den Berge dat positief?

De heer **Van den Berge** (GroenLinks):

De mensen in het ov gaan niet staken tegen de plannen van GroenLinks of de Partij van de Arbeid. Zij gaan staken tegen de plannen van het kabinet. Dit kabinet zet namelijk in op een kaalslag in de ov-sector. Ik kan me heel goed voorstellen dat mensen in verzet komen.

De heer **Haverkamp** (CDA):

Dus de heer Van den Berge vindt het goed dat, hoewel nog niet duidelijk is hoe de bezuinigingen worden ingevuld, het ov drie dagen plat ligt, terwijl we eerder een debat hadden over het ov dat drie uur stillag?

De heer **Van den Berge** (GroenLinks):

Er is altijd een verschil tussen de Haagse werkelijkheid en de wereld buiten Den Haag. De tramconducteurs op de publieke tribune hebben net als GroenLinks en de PvdA door dat dit niet meer is dan een ordinaire bezuiniging. De minister heeft gezegd dat zij de plannen een jaar uitstelt, maar ook dat zij de plannen doorzet. Zij zet het door met een efficiencyslag van 120 mln. die niet onderbouwd is. Bovendien kan die slag niet eens gemaakt worden omdat die al eerder is gemaakt. Het is niet meer dan een

Van den Berge

ordinaire bezuiniging. Ik begrijp heel goed dat mensen daartegen in verzet komen.



Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie):

Voorzitter. De ChristenUnie is voor goed openbaar vervoer. Vooral in de steden is dat een goed alternatief voor de auto. Het is ook noodzakelijk, anders slibben de binnensteden volledig dicht. In Frankrijk en Duitsland worden in veel steden tramnetten uit de grond gestampt. In Nederland wachten we nog steeds op de visie van de minister op het openbaar vervoer waar de Kamer al twee jaar geleden om heeft gevraagd. Waarom is die visie er nog niet? Ik denk dat het komt omdat deze minister geen geld heeft. Tijdens de coalitieonderhandelingen is er een dure rekenfout gemaakt. De minister heeft dit al een paar keer erkend. Waarom is de minister, toen zij dit constateerde, niet direct naar haar collega De Jager gegaan om dit op te lossen? Waarom laat de minister de reiziger en het personeel nu met het probleem zitten? Zelfs commerciële vervoerders zeggen dat de nu nog te behalen efficiencywinst maximaal zo'n 50 mln. is in plaats van 120 mln. Het probleem is nog veel groter, want ook de zogenaamde brede doeluitkering wordt gekort. Dat is nog eens 200 mln. waarvan een belangrijk deel door de grote steden moet worden opgebracht.

Je kunt niet wegbezuinigen wat al wegbezuinigd is. De minister moet nu tegen haar zin een soort bottebijlbezuiniging gaan verdedigen. De minister zegt dat het beeld dat er veel lijnen zullen verdwijnen niet klopt. Dat is echter nog niet aannemelijk gemaakt door de minister. Er zullen vast op minder drukke lijnen kleinere bussen kunnen worden ingezet. Er is ook vast nog wel te sleutelen aan de dienstregeling. De drie stadsvervoerders zouden kunnen samenwerken. Met dat soort maatregelen haal je echter geen 320 mln. binnen.

De minister gaat een verkenning doen naar mogelijke efficiëncymaatregelen. Dat lijkt ons prima. De Christen-Uniefractie wil echter dat zij eerst met duidelijke garanties aangeeft wat haar grenzen zijn. Welk kwaliteitsniveau zal het ov in Amsterdam, Rotterdam en Den Haag gegarandeerd houden in termen van reistijd, lijnen, frequenties en zitplaatsen? Vervolgens moet op basis van deze kwaliteitscriteria worden getoetst of dit redelijkerwijs door de markt geboden kan worden met het beschikbare budget. Als dat niet kan, moet de minister terug naar het kabinet.

Het amendement van de ChristenUniefractie om de bezuinigingen op het ov in ieder geval voor 2011 terug te draaien, is bij de begrotingsbehandelingen verworpen. Ik vraag me af hoe de minister daar nu tegen aankijkt. Ik voorzie namelijk dat de minister de aanbesteding van het ov straks nog verder moet uitstellen. De grote steden moeten niet opgezadeld worden met een onmogelijke aanbestedingsopdracht. Dan schuift de minister haar problemen af op de grote gemeenten en uiteindelijk op de reiziger. De reiziger moest voor de minister toch voorop staan? De reiziger schiet niets op met de aangekondigde stakingen in het ov. Vanmorgen bedacht ik het volgende. Zouden die reizigers niet gewoon met hun declaraties bij de minister terecht kunnen? Het kan toch niet de bedoeling zijn dat de drie grote steden en hun vervoerders ook dit nog eens moeten bekostigen?



De heer **Bashir** (SP):

Voorzitter. Deze minister heeft een grote fout gemaakt. Zij heeft verouderde en daarmee verkeerde cijfers gebruikt. Zij dacht 120 mln. te kunnen bezuinigen door het openbaar vervoer verplicht te laten aanbesteden in de drie grote steden. Die 120 mln. zijn gebaseerd op oude cijfers uit 2005. Sindsdien is er door de drie grote steden al 161 mln. bezuinigd. Er is dus al 41 mln. meer bezuinigd dan de bezuinigingen die het kabinet wil en dit allemaal zonder aan te besteden, zonder de markt winst te laten maken over de ruggen van de reizigers en zonder dat de democratische controle verloren is gegaan. De minister heeft haar fout inmiddels toegegeven. Wanneer zal zij de door haar gemaakte fout eindelijk herstellen? Een fout maken en die vervolgens toegeven, is niet zo erg. Iedereen maakt wel eens een fout. Als je echter een fout toegeeft en die vervolgens niet corrigeert, ben je volgens mij aan het blunderen. Als je vasthoudt aan de foute cijfers, kun je eigenlijk maar één ding doen. Dat is niet 120 mln. bezuinigen in het openbaar vervoer in de drie grote steden, maar 41 mln. extra investeren. Is de minister hiertoe bereid of zegt de minister dat die 120 mln. eigenlijk onzinnig zijn, maar dat zij er toch gewoon lekker mee door wil gaan?

Een jaar uitstel van het privatiseren van het openbaar vervoer is niet voldoende, want een slecht plan blijft ook na een jaar een slecht plan. Als de fout niet hersteld wordt, is mijn conclusie dat hier sprake is van beleid. Weten dat je fout zit, weten dat je je baseert op hopeloos verouderde cijfers, maar toch doorzetten. Dat is wanbeleid, want 261 mln. in zo'n korte tijd bezuinigen, staat gelijk aan de sloop van het openbaar vervoer in de drie grote steden. Dit wordt ook kraakhelder bevestigd door de drie verantwoordelijke wethouders uit Rotterdam, Den Haag en Amsterdam. Grappig genoeg zijn die drie wethouders lid van dezelfde partij als deze minister. Deze drie VVD-wethouders kiezen er zelf voor om niet te privatiseren, terwijl zij dit al heel lang kunnen. Ik begrijp dan ook niet waarom de minister de keuzevrijheid om wel of niet aan te besteden van deze drie wethouders af wil nemen. Ik dacht dat de minister voor het decentraal organiseren van het openbaar vervoer was. Als het haar echter ideologisch uitkomt, besluit zij toch om plots in te grijpen. Staat de minister nog steeds achter het decentraal organiseren van het openbaar vervoer? Zo ja, waarom vertrouwt zij dan haar eigen wethouders niet die wel praktijkervaring hebben?



De heer **Dijkgraaf** (SGP):

Voorzitter. Wat mij betreft, voeren wij vandaag een zakelijk debat, een spoeddebat. Mijn fractie heeft geen principiële bezwaren tegen openbare aanbesteding van het openbaar vervoer in de drie grote steden. Meer marktwerking is voor mijn fractie in ieder geval geen doel op zichzelf, maar hooguit één van de mogelijke middelen om een beter ov te bereiken. Vooral nog heb ik flinke twijfels erover of de voorstellen van de minister leiden tot een beter ov-aanbod in deze grootstedelijke gebieden. Feitelijk gaat dit debat over het jaar uitstel. Ik kan mij voorstellen dat het jaar uitstel goed benut wordt om de problemen met de voorstellen op te lossen.

Dijkgraaf

Het regeerakkoord waarnaar de minister verwijst, wil verplichte aanbesteding van het openbaar vervoer in de drie grote steden. Dit is direct gekoppeld aan een bezuiniging van 120 mln. Wat betekenen deze aanbestedingsplicht en de bezuiniging voor het voorzieningsniveau? Dit is de cruciale vraag voor mijn fractie. De betreffende grote steden kampen met complexe en grote mobiliteitsproblemen. In dat licht ben ik zeer huiverig om de verschillende ov-vormen uit elkaar te trekken. Ik zie juist winst in de integrale benadering van alle modaliteiten en vervoersvragen waarvoor de verantwoordelijkheid bij één bedrijf ligt. Uitdrukkelijk noem ik hierbij ook de integrale verantwoordelijkheid voor exploitatie, infrastructuur en sociale veiligheid. Die moeten wij niet uit elkaar trekken.

Niet voor niets biedt de Europese Unie in dit soort stedelijke gebieden uitzonderingsgronden voor aanbesteding. Is het niet veelzeggend dat de meeste Europese steden hiervan ook gebruikmaken? Daarnaast rijst de vraag of meer marktwerking inderdaad tot een sprong voorwaarts zal leiden. De betreffende ov-bedrijven hebben de afgelopen jaren niet op hun lauweren gerust. Er zijn grote efficiencylagen gemaakt. Bovendien wordt er met modern, schoon materiaal gereden en wordt er veel geïnvesteerd in veiligheid. Heeft de minister aanwijzingen dat er toch nog veel winst valt te behalen? Zij schrijft dat die kansen er zijn, maar op welke onderdelen dan? De minister boekt alvast 120 mln. als bezuiniging in. Hier komt ook nog eens een korting op de brede doeluitkering overheen. Waarop baseert de minister de stelling dat er nog zo veel vet in deze ov-bedrijven zit dat zonder consequenties kan worden weggesneden? Op grond van welke berekening komt de minister tot 120 mln.? Is het inderdaad een achterhaalde berekening van zes jaar geleden, zoals de ov-bedrijven poneren? Mijn fractie wil hierop graag een beargumenteerd antwoord.

Op dit moment heb ik de indruk dat deze bezuiniging slechts te halen valt door te snijden in de frequentie van lijnen en in infraprojecten. Juist in de grootstedelijke gebieden met hun grote bereikbaarheidsproblemen is dat onwenselijk. Je neemt congestie ook weg door een goed alternatief voor de auto te bieden. We hoeven op de Coolingsingel geen 130 km/h te kunnen rijden, maar 30 km/h zou wel prettig zijn. Daarnaast hecht mijn fractie aan een gelijk Europees speelveld. Omringende landen beschermen hun markten tegen Nederlandse bedrijven terwijl ze hier zelf steeds meer toegang krijgen. Dat is oneerlijke concurrentie.

Tot slot. Het zal helder zijn dat de SGP-fractie sceptisch tegenover de voorliggende voorstellen staat. Zij ziet graag dat de minister het komende jaar benut om met betere voorstellen te komen.

□

De heer **Aptroot** (VVD):

Voorzitter. In heel Nederland is het openbaar vervoer enkele jaren geleden aanbesteed, behalve in Amsterdam, Den Haag en Rotterdam. We zien dat het openbaar vervoer aanmerkelijk is verbeterd. Dat wijst ook het klantenonderzoek uit. Er is meer aanbod, de kwaliteit is beter geworden, de klanten zijn tevredener en het kost uiteindelijk minder.

Op 13 november is het rapport van Twynstra Gudde verschenen. Dat laat wel heel bijzondere cijfers zien. Er is bijvoorbeeld berekend wat het de concessieverlener, dus de gemeente, regio of provincie, kost om een bus met

chauffeur een uur te laten rijden. Er is een geschoond cijfer berekend. De extra kosten van sociale veiligheid en van beheer en onderhoud van de infrastructuur, zoals busbanen, zijn daaruit gehaald. In landelijk en overig stedelijk gebied, overal buiten de G3, kost een chauffeur met bus gemiddeld ruim € 44. In de G3 is het echter € 61. In de grote drie steden is het dus 38% duurder. Ik weet niet precies waarin dat zit, maar het zou me niet verbazen als de drie stedelijke bedrijven een veel grotere overhead hadden en een veel loggere organisatie. Het kan namelijk niet alleen in de bus en de chauffeur zitten, lijkt me. De gemeentelijke vervoersbedrijven hebben dus een veel duurere organisatie dan vervoersbedrijven in de rest van het land.

Daarom is de kostendekkingsgraad zo laag. Dat is een tweede constatering van Twynstra Gudde. Je zou zeggen dat je in de stad, waar het grootste aantal reizigers is, het grootste deel van de kosten kunt goedmaken. In de grote steden is de kostendekkingsgraad van bussen echter slechts 38%, terwijl die in de rest van het land 46% is. De drie bedrijven blijken in dezen dus gewoon slecht te scoren.

De heer **Verhoeven** (D66):

De heer Aptroot begint zijn betoog met het feit dat in heel Nederland, behalve in de G3, het openbaar vervoer is aanbesteed. Zou het niet kunnen dat de situatie in de drie grote steden gewoon anders is en dus om een ander aanbod en een andere manier van organiseren vraagt, waardoor het in de G3 niet zo is als in de rest van Nederland, wat misschien maar goed is ook? Is dat niet mogelijk?

De heer **Aptroot** (VVD):

Ik sluit niets uit. Laat de praktijk het maar bewijzen. Daarom vinden wij het zo goed dat er wordt aanbesteed. Het GVB mag in Amsterdam gewoon meedoen aan de aanbesteding. Dat zal het ook wel doen en ik hoop dat het gebeurt. Hetzelfde geldt voor HTM in Den Haag. HTM zou in de nieuwe situatie zelfs in de rest van de provincie Zuid-Holland of in Utrecht mogen meedoen. Laat de praktijk het dus maar bewijzen. Het aardige van aanbesteden is dat degene die voor de reiziger en de belastingbetaler het beste aanbod neerlegt, uiteindelijk de aanbesteding wint.

De heer **Verhoeven** (D66):

Wat u nu zegt, is levensgevaarlijk. U zegt: laat de praktijk het maar bewijzen. Stel dat de praktijk uitwijst dat mijn fractie en een aantal andere fracties gelijk hebben en dat het inderdaad niet verstandig is om het ov in de G3 te privatiseren? Dan hebben we het hele ov-systeem in die steden de kop afgerukt. Wat doet de VVD dan? Zeggen we dan: het spijt ons, want we hebben het geprobeerd in de praktijk, maar het is mislukt? Hoe pakt u dat aan?

De heer **Aptroot** (VVD):

De heer Verhoeven formuleert het helemaal onjuist. Bij aanbestedingen moet je wel verstandig aanbesteden. Je moet niet alleen naar de centen kijken, maar ook naar de kwaliteitseisen en de zekerheden die je krijgt. Als blijkt dat bijvoorbeeld in Den Haag de HTM het verstandigste, het beste aanbod doet, dan blijft de HTM rijden in Den Haag. Als de HTM ook in Rotterdam het verstandigste aanbod doet, zou de HTM ook in Rotterdam kunnen gaan rijden. Dat wel met overname van de medewerkers. Dat is namelijk een voorwaarde, die mogen niet de dupe worden. Dan zal het zich bewijzen. Wij sluiten helemaal niet uit dat

Aptroot

de drie gemeentelijke bedrijven ook in de toekomst het openbaar vervoer in de steden kunnen blijven uitvoeren. Zij zullen echter wel een heel goed voorstel moeten doen, dat in het belang van de reiziger is en de kosten voor de belastingbetaler zo beperkt als redelijkerwijs mogelijk houdt.

De heer **Van den Berge** (GroenLinks):

Ik ga even door op het rapport van Twijnstra Gudde, want ik heb het gevoel dat de heer Aptroot daaruit een beetje selectief citeert. Ik heb het rapport ook gelezen. Daarin staat ook dat GVB, HTM en RET vergelijkbare prestaties leveren als de streekvervoerders en dat er dus helemaal geen groot efficiencyverschil zou zijn tussen de private marktpartijen en de stadsvervoerders. Er staat ook in – op dat punt bracht de heer Aptroot een stelling naar voren die hij niet onderbouwt met het rapport van Twijnstra Gudde – dat de klanttevredenheid bij stadsvervoerders niet kleiner is dan bij de private streekvervoerders.

De heer **Aptroot** (VVD):

Het is waar dat de achterstand in de steden op het punt van klanttevredenheid een stuk is ingelopen. Dat is hartstikke goed, dat is heel positief. Rail en tram is er in de rest van het land niet, behalve de NS. Maar laten we daarmee niet vergelijken, dat is niet zo gunstig. Als je dan bus met bus vergelijkt, geeft het rapport wel aan dat de kosten bij de stedelijke bedrijven bijna 40% hoger liggen. De informatie die ik krijg, ook van mensen die in die bedrijven werken, bevat wel heel veel kritiek op de enorme overhead en bemoeienis en betutteling. Het kan misschien veel efficiënter. De aanbesteding zal dat moeten uitwijzen.

Wat de kosten betreft heb ik gekeken naar de efficiencywinst. Dan blijkt echter dat van 2005 tot 2009 in de G3 een efficiencywinst van 17,6% is behaald en in de rest van het land 23,1%. Kijk maar achterin het rapport. In de steden was het dus al duur en de achterstand is nog groter geworden. In de grote steden gaat er bij die bedrijven iets niet goed. De directie zou daar iets aan moeten doen of een ander moet dat beter organiseren.

De **voorzitter**:

Mijnheer Van den Berge, een korte vraag.

De heer **Van den Berge** (GroenLinks):

De heer Aptroot geeft niet aan waarom hij het niet heeft over de conclusie van Twijnstra Gudde dat de efficiencyverschillen tussen private marktpartijen en stadsvervoerders helemaal niet groot zijn.

De heer Aptroot zegt dat de HTM het best nog wel zou kunnen winnen, als die zou meedoen in een aanbestedingsprocedure. Hoe groot acht hij de kans, als bijvoorbeeld de HTM zou meedoen aan zo'n aanbestedingsprocedure en als een grootbedrijf als Arriva met veel meer kapitaalcracht ook meedoet, dat de HTM zo'n aanbestedingsprocedure zal winnen?

De heer **Aptroot** (VVD):

Die kans kan ik niet in een percentage uitdrukken, maar iedereen heeft bussen en trams nodig en iedereen heeft goede chauffeurs en dergelijke nodig. Als de gemeentelijke vervoerbedrijven het verstandig doen en eens een keer kritisch naar zichzelf kijken – de directies zouden dat eens moeten doen en eens moeten kijken waar het aan de top en waar de bureaucratie een stuk minder kan – en als zij gebruikmaken van het voordeel dat zij het gebied het best

kennen en het beste voorstel kunnen neerleggen, zouden zij kunnen winnen. Ik geef ze een reële kans, maar zij zullen het zelf moeten waarmaken.

De heer **Bashir** (SP):

De heer Aptroot heeft het steeds over de praktijk, maar de praktijk is dat er op dit moment in de drie grote steden drie VVD-wethouders verantwoordelijk zijn voor het openbaar vervoer. Zij kunnen nu al aanbesteden, maar toch kiezen zij ervoor om niet aan te besteden. Wat begrijpen die drie mensen dan niet?

De heer **Aptroot** (VVD):

Ik begrijp dat die drie mensen twee dingen heel goed begrijpen. In de eerste plaats zijn het bedrijven. Zij voelen zich daarvoor verantwoordelijk en willen dus eigenlijk die verandering niet. Zij willen het eigenlijk zelf regelen in de stad. Daar heb ik begrip voor. Als ik wethouder in één van die drie steden was, zou ik misschien uit een soort van automatisme hetzelfde standpunt innemen en een soort solidariteit tonen. In de tweede plaats staat er natuurlijk ook een bezuiniging bij. Het is onderdeel van het regeerakkoord, waarin wij de uitgaven van de overheid met 18 mld. willen terugdringen. Ik maak bijna niemand mee, eigenlijk niemand in het land, die de bezuinigingen van het kabinet mede moet realiseren die zegt dat het goed is. De VNG zegt dat je op de gemeenten niets kunt bezuinigen, het IPO zegt dat je op de provincies niets kunt bezuinigen, Oxfam Novib zegt dat er geen miljoentje van ontwikkelingssamenwerking afkan ...

De **voorzitter**:

Dank u wel.

De heer **Aptroot** (VVD):

En de drie wethouders van de grote steden zeggen dat er bij hen niets ... Nou ja, zij zeggen niet eens "niets", maar dat het te veel is. Bij de start van de onderhandelingen met de minister vind ik dat volstrekt begrijpelijk. U zou hetzelfde doen en ik ook.

De **voorzitter**:

Mijnheer Aptroot, ik weet dat u het kunt. Kunt u iets korter antwoorden?

De heer **Aptroot** (VVD):

Het zou kunnen dat ik dat kan, voorzitter.

De **voorzitter**:

Zou u dat ook willen doen?

De heer **Aptroot** (VVD):

Ik zal mijn best doen.

De **voorzitter**:

Dank u wel.

De heer **Bashir** (SP):

Een van de drie VVD-wethouders is VVD-wethouder Wiebes uit Amsterdam. Hij heeft heel duidelijk uitgelegd wat het betekent, als je die enorme bezuinigingen zou doorvoeren in Amsterdam. Hij heeft ook praktijkervaring, want hij is topambtenaar op het ministerie van Economische Zaken geweest en hij had toen marktwerking in zijn portefeuille. De vraag is: heeft hij er helemaal geen verstand van, baseert hij zich op verkeerde cijfers of is hier gewoon

Aptroot

sprake van keiharde bezuinigingen die zo meteen het openbaar vervoer helemaal gaan slopen?

De heer **Aptroot** (VVD):

Al die VVD-bestuurders hebben verstand van zaken, dus dat zijn wij met elkaar eens. Ik zie het als een handige start van de onderhandelingen met de minister.

De **voorzitter**:

De heer Monasch staat op mijn lijstje, maar hij is zo elegant om mevrouw Wiegman voor te laten gaan.

De heer **Monasch** (PvdA):

Dames gaan voor!

De **voorzitter**:

Niet altijd, mijnheer Monasch, maar nu wel.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink**

(ChristenUnie):

Ik kom vaker in deze commissie, voorzitter!

Ik wil met de heer Aptroot geen discussie houden over wel of niet aanbesteden en welk vervoersbedrijf het beste is. Ik wil wel aan de heer Aptroot vragen of het niet reëel is dat er een reëel bedrag voor de realisatie van ov beschikbaar moet zijn en dat er met dat bedrag ook aan reële kwaliteitscriteria moet worden voldaan.

De heer **Aptroot** (VVD):

Het antwoord is ja en ja.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink**

(ChristenUnie):

Ik ben blij dit te horen. Maar is het huidige budget dan reëel, zeker daar commerciële vervoerders nu al zeggen: er valt nog wel wat efficiencywinst te behalen, maar dat is hooguit 50 mln. en niet de 120 mln. die ermee gemoeid is? Ik krijg een beetje het idee dat de heer Aptroot zich baseert op verouderde cijfers en dat hij op basis van die oude cijfers de situatie te optimistisch inschat.

De heer **Aptroot** (VVD):

Ik weet niet wat mevrouw Wiegman met "commerciële vervoerders" bedoelt. Ik hoor in ieder geval de drie gemeentelijke vervoerbedrijven zeggen dat er nog wel efficiencywinst is te halen. De andere bedrijven zeggen dat die 120 mln. makkelijk kan, maar die willen graag dat de markt opengaat; zij zijn ook belanghebbend. Het bedrag dat in het regeerakkoord staat – ik heb er zelf over mee onderhandeld – hebben wij laten checken door het ministerie van Financiën en die cijfers komen ook van het Centraal Planbureau. Als ik lees dat zij alleen al met de bus bijna 40% duurder zijn dan alle andere bedrijven in dit land, denk ik dat het cijfer klopt. Verder hebben wij vertrouwen in de minister, die dit bespreekt met de drie steden.

De heer **Monasch** (PvdA):

Ik wil terug naar een uitspraak van de heer Aptroot waardoor de schellen mij van de ogen vielen. Hij verdedigt deze hele operatie met een makkelijke zwaai: laten wij het maar proberen. Ik vraag mij echt af waar u het lef vandaan haalt: laten wij het maar proberen. Weet u wel waar u het over heeft? U heeft geblunderd door het verkeerde rapport aan te leveren bij het regeerakkoord. Nu moet

deze minister met die 120 mln. nog een keer bezuinigen. Weet u wel waar u het over heeft? U bent degene ...

De **voorzitter**:

Mijnheer Monasch, niet "u", maar "hij", de geachte afgevaardigde de heer Aptroot.

De heer **Monasch** (PvdA):

Ik vraag mij af of de geachte afgevaardigde weet waar hij het over heeft. Hoe durft u te zeggen: laten wij het maar proberen, terwijl uzelf de eerste bent die vooroploopt om te zeggen: ontslaan, die NS-directie, geen concessie op het spoor, want dat is geen marktwerking; dan krijgen wij monopolies. Hier dreigt precies hetzelfde te gebeuren, maar wat zegt de heer Aptroot opeens: laten wij het maar proberen.

De heer **Aptroot** (VVD):

Nee, zo heb ik het niet gezegd, los van het feit dat u altijd de NS-directie de hand boven het hoofd houdt en dat wij vinden dat zij de consequenties moet dragen, als het een keer fout gaat.

De heer **Monasch** (PvdA):

Dan heeft u mij zonet niet gehoord.

De heer **Aptroot** (VVD):

U komt voor de top van de bedrijven op en wij voor de gewone belastingbetaler en de mensen die hard moeten werken.

De heer **Monasch** (PvdA):

Het wordt steeds gekker in de Nederlandse politiek!

De heer **Aptroot** (VVD):

Los daarvan vinden wij echt dat er aanbesteed moet worden, omdat wij het beste voor de reiziger en voor de belastingbetaler willen. Laten wij kijken wie dat wint. Ik vind het prima als in Amsterdam het GVB het zou winnen, in Den Haag de HTM en in Rotterdam de RET. Maar als de HTM in Rotterdam een duidelijk beter voorstel neerlegt dan de RET, kan de HTM ook in Rotterdam gaan rijden, zij het dat men de medewerkers moet overnemen.

De heer **Monasch** (PvdA):

Mijnheer Aptroot, ik ben blij dat u ons ook het bedrijfsleven al toevertrouwt. Dan komt de rest ook wel goed. U hamert keer op keer op wat er is misgegaan bij NS en ProRail. Dat zeggen ook allerlei prominenten die er in het verleden bij betrokken zijn geweest, inclusief VVD-bestuurders als de heer Remkes. Die splitsing hadden wij nooit moeten aanbrengen, want de reizigersinformatie is uit elkaar gegaan en de verkeersleiding is uit elkaar gegaan. Wilt u dat nu ook weer gaan doen in de steden? Dat verkeersleidingscentrum in Rotterdam, Den Haag of Amsterdam moet uit elkaar worden getrokken omdat u zo nodig een marktpartijtje wil gaan voeren, want: laten wij het maar proberen.

De heer **Aptroot** (VVD):

Bij de aanbesteding gaat het om het complete geheel. De verschillende vervoersvormen, tram, bus en metro, worden allemaal aanbesteed en gaan over in één geheel. Wij willen nog verder gaan, zoals ook in het regeerakkoord staat. Uiteindelijk willen wij in de Randstad één club, één autoriteit die het hele openbaar vervoer regelt. Dan krijg

Aptroot

je echt een goed Randstadnet en heeft niet elke stad en elke regio zijn eigen aanvullende dingen.

De minister is in gesprek met de drie grote steden. Dit debat gaat erover dat de aanbesteding een jaar is uitgesteld. De minister vindt dat verstandig. Wij geven haar graag de ruimte, wij denken dat het belangrijk is dat het zorgvuldig gaat. Dat is belangrijker dan dat het een jaar eerder gebeurt. Wij hebben er vertrouwen in dat er iets positiefs uit de gesprekken komt en dat dit punt uit het regeerakkoord uiteindelijk zal worden uitgevoerd.

□

De heer **Verhoeven** (D66):

Voorzitter. Laat ik duidelijk zijn: D66 vindt dat gemeenten zelf moeten bepalen of zij hun openbaar vervoer aanbesteden of onderhands gunnen. Het Rijk kan lokale privatisering niet verplichten. D66 is geen principieel tegenstander van aanbesteden, maar vindt het hier geen verstandige stap, niet voor de reiziger en niet voor het personeel. En mijnheer Haverkamp, D66 is ook geen principieel tegenstander van staken. D66 vindt aanbesteden ook geen bezuinigingsmethode. Aanbesteden is bedoeld om de beste prijs-kwaliteit te vinden, niet de goedkoopste aanbidding, niet de beste prijsstunt. De voorgestelde bezuiniging van 120 mln. op het openbaar vervoer in de grote steden is te hoog en leidt enkel tot kwaliteitsverlies, banenverlies en gezichtsverlies.

Vorige week hebben wij al over dit onderwerp gesproken, maar wij staan hier opnieuw omdat de minister een jaar uitstel heeft aangekondigd. Wat D66 betreft wordt uitstel afstel. Ik kijk niet alleen naar de minister, maar ook naar de VVD en het CDA en natuurlijk de PVV, die ook moedwillig tekent voor verplicht aanbesteden. De PVV kan het besluit hier en nu terugdraaien. Mijnheer De Jong, durft u het aan?

Ik richt mij tot de minister. Wat heeft haar overleg met de betrokken wethouders tot nu toe opgeleverd om de nadelige gevolgen voor reizigers en werknemers te beperken? Hebben de drie VVD-wethouders verteld wat de gevolgen zijn in de lokale praktijk, in het echt? Het gaat niet om wat uit onderzoekjes is gebleken, het gaat om de praktijk in die steden. Het gaat zowel om de consequenties van deze korting als om die van de korting op de BDU. Hoeveel lijnen moeten ze gaan schrappen? Een op de tien, een op de vijf of misschien zelfs een op de drie? Wat vindt de minister acceptabel? Geloof je echt dat zij 120 mln. kan besparen door collectieve inkoop van paperclips en stempelsetjes? Of komt zij de Kamer tegemoet door garant te staan voor de kwaliteit? Kan zij toezeggen wat maximaal van de dienstregeling mag verdwijnen? Wil zij alles in het werk stellen om het personeel niet in problemen te brengen?

Voor de aanbesteding van RET, GVB en HTM zijn de bedrijven vervlochten met het stadsgewest. Willen zij over een jaar kunnen meebieden op de concessie, dan moet dit snel ongedaan gemaakt worden. Wil de minister dit garanderen? Hoe zit het met de concessies voor de trams? Lopen die langer door?

Wat bedoelt de minister met "schaalgrootte" in haar brief van 7 februari jongstleden? Is dat om de bezuiniging van 120 mln. te halen? Wil zij bijvoorbeeld regio's gaan samenvoegen?

Minister, VVD, CDA en PVV, stop met deze dwaling en kom tot inkeer! Laat gemeenten zelf over hun openbaar vervoer beslissen.

□

De heer **De Jong** (PVV):

Voorzitter. Wij spreken hier vandaag over de aanbesteding van het openbaar vervoer in de drie grote steden Amsterdam, Rotterdam en Den Haag. Daar is een hoop commotie over ontstaan. De minister heeft in haar brief aan de Kamer echter duidelijk aangegeven dat de onderhandelingen waarin de eisen rondom deze aanbesteding worden vormgegeven, in volle gang zijn. Daarin staat ook duidelijk vermeld dat de kwaliteit van het openbaar vervoer op peil moet blijven.

De PVV staat vóór de medewerkers van HTM, GVB en RET. Ik heb ook met die medewerkers gesproken en als je hun vraagt waar ze zich het meest zorgen over maken, dan is dat hun baan. Dat is waar ze zich zorgen over maken! Mijn vraag aan de minister is dan ook of het klopt dat artikel 38 van de Wet personenvervoer 2000 zegt dat bij eventuele overname van de concessie zij hun baan behouden. Dat zou wel heel veel geruststelling kunnen geven rondom deze commotie.

De PVV is een betrouwbare partij, zij is een betrouwbare partner.

(rumoer vanaf de publiek tribune)

De **voorzitter**:

Dames en heren op de publieke tribune, ik vind dit echt niet kunnen. Ik heb het u zo-even vriendelijk gevraagd en u moet het dus niet weer doen. Iedereen in dit huis heeft het recht om te zeggen wat hij of zij vindt. U kunt straks buiten de zaal ook zeggen wat u vindt, maar u kunt hier niet laten merken wat u vindt. Die afspraak hebben we. U bent hier onze gast en u moet zich houden aan onze regels. Dan kunt u direct weer iets nieuws verzinnen, maar dan ga ik echt niet nóg een keer met u praten. Dit doe ik nu voor het laatst.

Het woord is aan de heer De Jong.

De heer **De Jong** (PVV):

Ik kan mij de emotie overigens voorstellen. Dat wil ik hier wel even gezegd hebben.

Voorzitter. Wij hebben getekend voor de 120 mln. bezuinigingen. Onze handtekening staat er dus onder en daar blijven wij dan ook bij. Wel is het voor de PVV belangrijk dat er goed gekeken wordt hoe deze bezuinigingen worden behaald. De veiligheid in het openbaar vervoer voor reizigers en medewerkers is daarbij heel belangrijk. Wij willen de minister dan ook vragen ervoor te zorgen dat de geplande bezuinigingen worden gerealiseerd zonder dat dit ten koste gaat van de kwaliteit en veiligheid van het ov in de drie grote steden. Kortom, aangezien de minister toch de aankomende periode bezig is met de aanbestedingseisen, zou ik graag van haar willen horen dat zij ervoor gaat zorgen, er in ieder geval voor zorg gaat dragen, dat het openbaar vervoer ondanks de aanbesteding betrouwbaar, betaalbaar en veilig zal zijn. Ik doe op haar ook een absoluut beroep om daarbij ook te denken de medewerkers.

De heer **Bashir** (SP):

U had het over betrouwbaarheid. Tot nu toe zijn diverse moties ingediend, waaronder de motie-Roefs en de motie van mijn collega Roemers – de PVV-fractie heeft die altijd ondersteund – om tegen te gaan dat er in de drie grote steden aanbesteed zou worden. En nu geeft de PVV-frac-

De Jong

tie ineens steun aan het voorstel van het kabinet om toch te gaan aanbesteden. Dat getuigt mijns inziens niet van betrouwbaarheid. Mijn vraag is de volgende. De minister heeft meerdere keren toegegeven dat de 120 mln. gebaseerd is op oude cijfers. Ikzelf vind dat bedrog richting de gedoogpartners, want in feite bent u er ingetuind. U dacht dat u 120 mln. kon bezuinigen maar dat kan dus niet omdat het oude cijfers zijn. Is er dan geen sprake van nieuwe omstandigheden en nieuwe feiten?

De heer **De Jong** (PVV):

Als er één partij die het nodig vindt om constant bedrog te plegen dan is dat de SP wel. Als er één partij is die moedwillig mensen bang maakt, dan is dat de SP wel. Laten wij het zo zeggen: wij hebben vorig jaar aan de onderhandelingstafel gezeten. Wij willen naar een Nederland waar het veiliger wordt, waar betere ouderenzorg is en waar de massa-immigratie wordt beperkt. Het gedoogakkoord is er gekomen. Wij kunnen als PVV natuurlijk aan de zijkant gaan staan, net als de SP, en heel veel schreeuwen en roepen en heel veel mensen bang maken, maar dat doen wij niet. Wij staan voor onze zaak. Wij zijn een partij die van dit land een beter land wil maken. Daar komt nog eens bij dat wij te maken hebben met een bezuiniging van 18 mld. Onze partij moet eraan meewerken dat die bezuiniging van 18 mld., die het gevolg is van het linkse wanbeleid van de afgelopen jaren, wordt gehaald. Daar moeten wij ook pijnlijke maatregelen voor nemen. Absoluut.

De heer **Bashir** (SP):

Dit is nog steeds geen antwoord op mijn vraag. Die 120 mln. is gebaseerd op oude cijfers. De PVV-fractie heeft er altijd voor gestaan dat er in de drie steden niet wordt aanbesteed. Nu gebeurt dat opeens wel. Als wij het toch over bedrog hebben: u hebt het erover dat er helemaal niets gaat gebeuren, dat het personeel behouden blijft en dat de kwaliteit hetzelfde blijft. Maar de verantwoordelijke wethouder in Amsterdam zegt dat 6 van de 16 tramlijnen en 24 van de 44 buslijnen verdwijnen en op metrolijnen straks passagiers over moeten stappen. Dat is toch geen kwaliteitsbehoud? Dat is toch gewoon keihard bezuinigen?

De heer **De Jong** (PVV):

Met alle respect, maar ik heb niets te maken met die wethouder. Ik heb iets te maken met de minister. De minister komt naar de Kamer toe om aan te geven dat zij die 120 mln. moet bezuinigen en dat zij dat doet door middel van aanbesteding. De minister heeft ook herhaaldelijk aangegeven dat dat met die aanbesteding kan. U zegt dat het allemaal bedrog is en dat het niet waar is en u gaat al duizend stappen vooruit ...

De heer **Bashir** (SP):

De minister heeft dat toegegeven.

De **voorzitter**:

Via de voorzitter spreken en elkaar uit laten praten.

De heer **De Jong** (PVV):

De heer Bashir gaat duizend stappen vooruit door te stellen dat die mensen hun baan zouden gaan verliezen. Ik heb zojuist aan de minister gevraagd of dat zo is. Wij vinden dat een legitieme vraag. Wij staan voor die medewerkers. Dat heb ik zojuist ook aangegeven. Volgens arti-

kel 38 van de Wet personenvervoer – dat weet u donders goed – ziet die werkelijkheid er totaal anders uit.

De **voorzitter**:

Elkaar niet rechtstreeks aanspreken.

De heer **Van den Berge** (GroenLinks):

De heer De Jong zegt dat de PVV een betrouwbare partij is. Misschien richting coalitiepartners CDA en VVD, maar niet richting de kiezer. De PVV heeft meerdere keren moties gesteund, waarin werd gevraagd om af te zien van een verplichte aanbesteding in de grote steden. In het verkiezingsprogramma repte de PVV daar met geen woord over, maar nu gaat zij ineens toch die verplichte aanbesteding afdwingen en daarbij ook nog eens een bezuiniging van 120 mln. inboeken. Ik vraag mij af wat de kiezer van de PVV daaraan heeft en ik vraag mij af voor wie de PVV een betrouwbare partner is. In ieder geval niet voor de kiezer van de PVV.

De heer **De Jong** (PVV):

De PVV-fractie, de PVV als partij, de PVV in zijn geheel is een zeer betrouwbare partner. Waarom? Omdat wij vorig jaar, in de vorige verkiezingsperiode, tegen de kiezer hebben gezegd dat wij van dit land een beter land willen maken. Dan moet je zorgen dat je invloed hebt en dat je mee kunt doen. Als je mee kunt doen, heb je invloed en kun je datgene wat je wilt bewerkstelligen, namelijk dat het land veiliger wordt, dat het beter gaat met de ouderenzorg en dat die massa-immigratie wordt beperkt, want dat heeft gevolgen voor onze sociale voorzieningen, waarmaken. Dat is mijn verhaal. De PVV gaat niet, zoals de fractie van GroenLinks dat al jaren doet, aan de kant staan, geen verantwoordelijkheid nemen en maar een beetje weglachen wat er allemaal gebeurt.

De heer **Van den Berge** (GroenLinks):

Natuurlijk, het zal allemaal wel de schuld zijn van de PvdA, van de SP of van GroenLinks. Ik constateer echter dat de PVV hier een draai van 180 graden heeft gemaakt. De PVV was altijd tegen een aanbestedingsplicht in de grote steden, maar is daar nu ineens voor. De heer De Jong heeft daar ook geen helder verhaal bij, behalve: wij willen betrouwbaar zijn. Betrouwbaar voor wie dan? Ik heb geen antwoord op die vraag gehoord. Betrouwbaar voor niemand? De PVV staat voor een veiliger land wordt hier gezegd, maar dan blijkt wel een veiliger land met slecht openbaar vervoer in de grote steden. Dat constateer ik dan maar, want ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag.

De heer **De Jong** (PVV):

Ik vind het wel goed al die constatering, maar lezen is ook een vak. Een van de zaken die bij de aanbestedings-eisen hoort, is dat de kwaliteit van het openbaar vervoer niet achteruitgaat. Ik heb zojuist in mijn bijdrage de minister ook gevraagd om ervoor te zorgen dat het ov betaalbaar, betrouwbaar en veilig zal zijn.

De heer **Monasch** (PvdA):

Ik steun uw verzoek aan de minister, maar het zou prettig zijn als u ook een poging zou willen doen om dat zelf in te vullen. Als het gaat om het woordje "veilig" ben ik het helemaal met u eens. Maar laten wij het woordje "betrouwbaar" eens nemen. Betekent betrouwbaar openbaar vervoer voor de PVV dat het aanbod dat er nu is, waar ou-

De Jong

deren gebruik van maken, waar leerlingen gebruik van maken en waarvoor allerlei mensen aan het werk zijn, gewoon intact moet blijven? Misschien efficiënter, maar staat u ervoor dat die lijnen zoals die nu worden aangeboden, intact blijven?

De heer **De Jong** (PVV):

Voorzitter. Ik sta voor een betrouwbaar, betaalbaar en veilig openbaar vervoer. Dat heb ik zojuist aangegeven. Dat geldt niet per definitie alleen voor GVB, RET of HTM. Dat geldt in het algemeen, ook voor het spoor en voor die verschrikkelijke ov-chipkaart, die nooit ingevoerd had mogen worden maar die er nu toch is. Dat hebben we altijd bepleit.

De **voorzitter**:

Willen beide heren proberen elkaar niet rechtstreeks aan te spreken?

De heer **Monasch** (PvdA):

Mevrouw de voorzitter. Ik ga het nog een keer bij de geachte afgevaardigde proberen. Ik ben helemaal niet op zoek naar een verschil. Ik wil weten wat u wilt en of we daarin samen kunnen optrekken. Wilt u dat het huidige aanbod aan lijnen, dat er nu is voor ouderen en leerlingen, intact blijft? Dat betekent ook dat er voldoende trambestuurders en buschauffeurs moeten zijn.

De heer **De Jong** (PVV):

De PVV-fractie wil dat het openbaar vervoer betrouwbaar is, dat het op tijd rijdt en dat het naar de juiste bestemmingen gaat. Ik moet vanaf Utrecht CS thuis kunnen komen, gewoon op een normale manier met het openbaar vervoer. De minister heeft in de afgelopen debatten herhaaldelijk aangegeven dat ook zij voor een betrouwbaar openbaar vervoer is. Dat heeft te maken met kwaliteit en daar staan wij voor. Wij willen een betrouwbaar, betaalbaar en veilig openbaar vervoer. Wij vertrouwen erop dat de minister dat meeneemt en dat zij daar ook voor staat.

De heer **Verhoeven** (D66):

Het stroperige standpunt van de PVV-fractie is in een opzicht goed voor het openbaar vervoer in de grote drie streken, namelijk dat busladingen en trams vol kiezers zullen overstappen van de PVV naar de SP.

De heer **De Jong** (PVV):

Dat zou u wel willen, hè?

De heer **Verhoeven** (D66):

Waarom komt u nu niet gewoon tot inkeer? U zit niet in dit kabinet. U kijkt voortdurend naar de minister, maar het is niet uw minister, het is onze minister. Waarom kiest u nu niet gewoon op het moment dat het erop aankomt de juiste kant, voor de goede zaak?

De heer **De Jong** (PVV):

Voorzitter. Dit is echt compleet ridicul. U geeft aan dat ...

De **voorzitter**:

Ik geef niets aan.

De heer **De Jong** (PVV):

Nee, dat klopt, voorzitter. U geeft de hele tijd niets aan.

De **voorzitter**:

Ik doe wel mijn best, maar ...

De heer **De Jong** (PVV):

Maar het is wel zo dat de D66-fractie iets wil aangeven met haar opmerking over het overstappen van kiezers. Ik wil u uit de droom helpen. Ik geloof dat wij in de peilingen op 30 zetels staan. Ook de kiezer ziet dat. Natuurlijk kun je kritiek op ons hebben, maar wij hebben, in tegenstelling tot D66, onze verantwoordelijkheid genomen. Wij willen van dit land een beter land maken. Wij hebben door het ongelofelijk vreselijke wanbeleid van de afgelopen jaren van links te maken met een gigantische bezuinigingsopdracht van 18 mld. Ik zie het u niet doen. Wij doen dat wel. Dat maakt dat wij doen wat wij nu moeten doen.

De heer **Verhoeven** (D66):

Voorzitter. Wij zijn niet links en wij zijn niet rechts, wij zijn voor een goed ov. Het zou de Partij voor de Vrijheid sieren als zij alleen maar verder kijkt dan haar steun aan dit kabinet en haar betrouwbare partnerschap. Zij moet gewoon kijken naar goed openbaar vervoer in de steden. Dat laat u na en dat zullen een heleboel mensen u aanrekenen. Ik wens u heel veel sterkte daarmee.

De heer **De Jong** (PVV):

Voorzitter. De D66-fractie doet voorspellingen die niet geheel overeenkomen met de waarheid. Uit mijn mailbox en uit reacties van mensen op straat blijkt dat men heel wat vindt van ons beleid, maar vooral één ding, namelijk dat we staan voor onze zaak, dat we onze verantwoordelijkheid nemen. Je kunt tegen de PVV-fractie zeggen wat je wilt, maar wij hebben onze verantwoordelijkheid genomen en dat zie ik de D66-fractie niet doen.

De **voorzitter**:

Dank u. Dan ga ik nu naar de heer Haverkamp, die als laatste van de kant van de Kamer zal spreken.

De heer **Bashir** (SP):

Voorzitter.

De **voorzitter**:

Het spijt me, mijnheer Bashir. U hebt net al geïnterrumped bij de heer De Jong.

De heer **Bashir** (SP):

Maar ik was op tijd.

De **voorzitter**:

Het spijt me. Er is nog een tweede termijn, mijnheer Bashir, ben ik bang.

□

De heer **Haverkamp** (CDA):

Voorzitter. Wij staan hier vandaag omdat de minister heeft gezegd dat zij de steden een jaar extra geeft om het openbaar vervoer aan te besteden. Ik kan namens de CDA-fractie stellen dat wij dat streven steunen. Voor de CDA-fractie staan de reizigers centraal. Wij doen dan ook een klemmend beroep op de medewerkers van het ov om volgende week niet te gaan staken. Het zijn immers de reizigers in de grote steden die de rekening gaan betalen van de staking die niet een, maar liefst drie dagen zal duren. Waarvoor staken zij eigenlijk? De minister heeft al aange-

Haverkamp

geven dat zij de ov-bedrijven een jaar uitstel geeft. De eerste aanbestedingen zullen dus pas actief worden in 2013. Waarom dan volgende week al staken? Mij trof de analyse in Het Financieele Dagblad, waarin haarscherp bloot werd gelegd wie op dit moment het meeste belang heeft bij stakingen. Dat is niet de reiziger of de buschauffeur; dat zijn de directies van de ov-bedrijven. Dat beeld werd bevestigd door het nieuws dat de directies de stakingsaanvraag dit maal niet laten toetsen door een onafhankelijke rechter, onder het motto "we kunnen niet aan de gang blijven". Een aantal weken geleden hebben wij hier een hele dag hoorzittingen gehad omdat de NS door de weersomstandigheden gedurende drie uur niet kon rijden. De directies van de NS en ProRail hebben daarvoor omstandig hun excuses aan de reizigers aangeboden, maar nu horen wij de directies van de ov-bedrijven zeggen: "we kunnen niet aan de gang blijven".

Mijn verzoek aan de minister is om overleg te voeren met haar bestuurlijke partners om te bekijken hoe wij stakingen kunnen voorkomen, want het is aan de reizigers in de grote steden niet te verkopen dat zij drie dagen geen ov hebben omdat een aantal bovenbazen zich zorgen maken over hun baan in 2013. Mijn collega van de PVV refereerde er al aan dat de aanbestedingsregels heel duidelijk zijn. Wij hebben in andere regio's in het land al gezien dat, als iemand anders een concessie overneemt, de buschauffeurs de bussen blijven besturen.

De heer **Monasch** (PvdA):

Deze geachte afgevaardigde tracht het beeld te schetsen dat er alleen protest is vanwege de bovenbazen en de directie. Misschien heeft hij een punt en misschien maken zij zich hier zorgen over. Ik denk het niet, maar ik vind dat het voor de CDA-fractie geen pas geeft dat een lid van de CDA-fractie zelf commissaris is bij een bedrijf dat zo graag in die steden wil werken. Welke belangen vertegenwoordigt de heer Haverkamp nu? De belangen van het CDA als partij die het volk vertegenwoordigt of de belangen van een bedrijfscommissaris die graag met Arriva in die steden het openbaar vervoer wil gaan verzorgen?

De heer **Haverkamp** (CDA):

Ik wil een punt van orde maken, mevrouw de voorzitter. Ik sta hier als vertegenwoordiger namens het CDA. Wij hebben een openbaar register. Wij kunnen hier op andere momenten een discussie over hebben. Ik vertegenwoordig nu het CDA-standpunt. Ik ben hier niet de woordvoerder namens de heer Koopmans. Ook binnen uw fractie zijn er mensen met nevenactiviteiten. Wij halen ook niet die nevenactiviteiten erbij als het over de bibliotheek gaat, over de zorg of over andere zaken, bijvoorbeeld de vraag of iemand wel of niet commissaris is bij een ziekenhuis. Ik wil het standpunt van de CDA-fractie graag verdedigen, maar ik ben hier op dit moment niet de woordvoerder van mijn collega Koopmans.

De heer **Monasch** (PvdA):

Ik stel dit hier, omdat de heer Haverkamp doet alsof het hier gaat om de directies van die bedrijven. Als een Kamerlid van het CDA een bedrijf adviseert waarvan de directie die rol graag wil invullen, zal de heer Haverkamp volgens mij veel voorzichtiger moeten zijn met zijn kritiek.

De heer **Haverkamp** (CDA):

Ik refereerde aan het artikel in Het Financieele Dagblad, dat u waarschijnlijk ook hebt gelezen. Daarin staat heel

duidelijk wat de eerste stap is als er gediscussieerd wordt over bijvoorbeeld bezuinigingen bij de publieke omroep; dan zegt men dat een populair programma à la Lingo geschrapt gaat worden. Als wij discussies hebben met de politie over een taakstelling, is het eerste argument in de discussie dat de agent van de straat verdwijnt. Vervolgens zien wij dat allerlei ICT-zaken uit de klauwen lopen. Ik probeer op dit moment te betogen dat wij de discussie aangaan over de eventuele invulling van de aanbesteding. Zeer duidelijke ijkpunten in de discussie zijn, zoals in het regeerakkoord is aangegeven, dat de dienstverlening aan de reizigers zoveel mogelijk intact moet blijven en dat er duidelijke waarborgen zijn voor het personeel. Daar refereerde mijn collega van de PVV al aan. Dat probeer ik heel duidelijk te maken. Wat mijn fractie betreft, zou het netjes zijn als wij eerst de uitkomst van het gesprek afwachten voordat het ov drie dagen plat gaat.

De heer **Verhoeven** (D66):

Mijn collega Haverkamp van het CDA heeft stakingsstress, maar dat is een veel te technocratische benadering van wat er aan de hand is. Hij haalt daarmee ook oorzaak en gevolg door elkaar. Stel dat de heer Haverkamp in grote mate afhankelijk zou zijn van het openbaar vervoer; zou hij dan lijdzaam toezien als zijn bus of baan wordt afgepakt?

De heer **Haverkamp** (CDA):

Er staat een taakstelling; daar loop ik niet voor weg. De minister zegt dat dit een complexe operatie is. Wij hadden gedacht dat wij dit op 1 januari 2012 konden laten ingaan, maar ik begrijp van een groot aantal mensen dat het verstandig is om even adem te halen en een jaar te wachten. Daarmee onderkennen wij dat het complex is. Wanneer je werkt voor zo'n bedrijf en je je best doet om zo veel mogelijk reizigers van A naar B te vervoeren, is het onlogisch om de reizigers waar we het allemaal voor doen drie dagen in de kou te laten staan op het moment dat de gevolgen nog niet duidelijk zijn. Dat is wat ik zeg en dat is de oproep die ik doe: jongens, we zijn nog midden in het gesprek, sterker nog, het gesprek is nog niet eens begonnen; laten wij nog even wachten totdat duidelijk is welke consequenties er zijn van baanverlies of van bussen die uitvallen. Als die consequenties duidelijk zijn, is mogelijk het moment daar om te staken, maar niet wanneer het gesprek nog moet beginnen.

De heer **Verhoeven** (D66):

Ik heb een makkelijke oplossing voor de heer Haverkamp. Als hij die stakingen zo graag wil voorkomen en zo graag wil voorkomen dat reizigers drie dagen in de kou staan, dan moet de heer Haverkamp het volgende doen: zorg ervoor dat de drie grote steden beslissen hoe het openbaar vervoer wordt georganiseerd. Dan is er geen staking, staat er geen reiziger in de kou en blijven er geen banen op de tocht staan. Waarom doe de heer Haverkamp niet gewoon wat het meest verstandig is?

De heer **Haverkamp** (CDA):

Het meest verstandig is dat de steden goed inzichtelijk maken welk openbaar vervoer zij willen aanbieden aan de inwoners van hun stad, zoals ook andere regio's dat hebben gedaan. In heel Nederland is het openbaar vervoer aanbesteed, dus laat de steden dat ook doen. Dat is helder, dat zijn de afspraken en dat is de wet. Ook in de grote steden is men gehouden zich aan de wet te houden.

Haverkamp

De heer **Van den Berge** (GroenLinks):

De heer Haverkamp zegt dat de stakingen voorbarig zijn. Ik vind die stakingen helemaal niet voorbarig. De kabinetten-Balkenende hebben al flink bezuinigd op de BDU-gelden, dit kabinet bezuinigt flink op de BDU-gelden en voegt daar deze bezuiniging van 120 mln. nog eens aan toe. Al die verschillende rapporten waar wij het vandaag over hebben gehad laten zien dat dat een kwaliteitsverslechtering in het openbaar vervoer in de grote steden zal betekenen. Ook de VVD-wethouders in die grote steden hebben dat onderkend. Mijnheer Haverkamp, zeg ik via de voorzitter, als u zo graag wilt dat er niet wordt gestaakt, zie dan af van deze ordinare bezuiniging op het stadsvervoer in de grote steden!

De heer **Haverkamp** (CDA):

De heer Van den Berge schermt met rapporten. Diezelfde rapporten laten heel duidelijk zien – collega Aptroot heeft daar ook uit geciteerd – dat er nog wel een efficiencyclag te maken is in de grote steden. Wij hebben de plicht om belastinggeld zo zorgvuldig mogelijk uit te geven. Ik vermoed dat de heer Van den Berge dat met mij deelt.

Wij zeggen dan ook: maak inzichtelijk hoeveel geld je over hebt voor je openbaar vervoer, breng dat keurig in kaart, ga het gesprek aan met elkaar en op basis van dat gesprek zullen er conclusies worden getrokken. Beoordeel vervolgens wat je van die conclusies vindt, maar ga niet aan het begin van het traject de boel al platleggen. Wij hebben eerder in de Kamer gezegd dat wij de reizigers centraal zetten, dat wij ervoor zorgen dat alles op orde is en dat het openbaar vervoer intact blijft.

De heer **Van den Berge** (GroenLinks):

De heer Haverkamp had dat zelf eerder moeten bedenken. In het regeerakkoord en in de financiële paragraaf staat een bezuiniging van 120 mln. In politiek Den Haag werkt het helaas vaak zo dat er niets meer aan te tornen valt als iets eenmaal in het financiële akkoord is opgenomen. Wij hebben dat kunnen zien bij de bezuinigingen op kunst en cultuur, toen wij met een goed alternatief kwamen. Er viel niet meer aan te tornen omdat de coalitiepartijen dat hebben afgesproken.

De **voorzitter**:

Mijnheer Van den Berge, wat is uw vraag?

De heer **Van den Berge** (GroenLinks):

Ik vraag de heer Haverkamp of er nog aan die 120 mln. te tornen valt. Rapporten laten zien dat dat bedrag niet haalbaar is. Kan dat bedrag omlaag?

De heer **Haverkamp** (CDA):

Wij hebben ten tijde van het regeerakkoord geconstateerd dat een korting van 120 mln. op het openbaar vervoer in de G3 mogelijk is, zonder dat dat ten koste gaat van de kwaliteit van het openbaar vervoer. Dat baseren wij op een groot aantal rapporten. Wij hebben die rapporten nog eens laten herijken door het Centraal Planbureau en door het ministerie van Financiën. Wij hebben niet voor niets de passage opgenomen dat wij staan voor een goed openbaar vervoer in de G3. Dat zijn onze uitgangspunten en daarmee beginnen wij het gesprek. Als in dat gesprek blijkt dat er dingen onmogelijk zijn, dan zijn ook wij niet gehouden aan het onmogelijke. Maar laten wij eerst met dat gesprek beginnen en niet het openbaar vervoer plat-

gooien en het bijltje erbij neergooien. Dat is niet mijn manier van werken.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie):

Het valt mij tegen dat de CDA-fractie zo sterk vasthoudt aan die taakstelling uit het regeerakkoord. Wij constateerden dat er gewerkt wordt op basis van verouderde cijfers en de minister heeft zelf gezegd dat er een aantal rekenfouten is gemaakt. Is het dan niet veel eerlijker om te beginnen met de vraag wat openbaar vervoer van een goede kwaliteit is, waarbij je die kwaliteitscriteria vastlegt? Vervolgens bereken je welk bedrag reëel is om daaraan te verbinden en daarna kijk je welke ruimte er is om middels efficiencymaatregelen wellicht nog een bepaalde bezuiniging in te boeken.

De heer **Haverkamp** (CDA):

Voorzitter. Mevrouw Wiegman beschrijft keurig het proces dat wat ons betreft wordt gevolgd: de steden doen hun huiswerk en bepalen welk openbaar vervoer zij graag willen hebben en tegen welke prijs. Om dat goed te kunnen benchmarken, moeten zij aan andere steden vragen voor hoeveel geld die het doen. Als je zelf een televisie aanschaft, dan vergelijk je ook de prijzen van winkel één, winkel twee en winkel drie met elkaar. Dat is de hele filosofie van een openbare aanbesteding. Wij willen dat proces met elkaar ingaan. Als aan het einde van de rit blijkt dat die 120 mln. totaal niet realistisch is, dan voeren wij een nieuwe discussie. Dan zijn wij al wel het traject met elkaar ingegaan. Wij denken dat die 120 mln. wel realistisch is. Er wordt wel gezegd dat het verouderde cijfers zijn, maar wij hebben bij de onderhandelingen over dit regeerakkoord doelbewust gevraagd aan het ministerie van Financiën, het CPB en externe accountants: wat denkt u dat realistisch is? Zij hebben allemaal gezegd dat een efficiency van meer dan 33% haalbaar is. Daar zitten de G3-bedrijven nog niet op.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie):

Voorzitter. Ik begin een beetje het gevoel te krijgen dat het CDA die taakstelling durft los te laten. Dat is mooi. Tegen de heer Haverkamp zeg ik: rekent u zich niet te snel rijk.

De heer **Haverkamp** (CDA):

Voorzitter. Ik dank de geachte afgevaardigde voor het advies, maar wij denken dat die 120 mln. wel realiseerbaar is. Ik vind het evenwel netjes om met elkaar de discussie aan te gaan in plaats van over de rug van de reizigers drie dagen het ov plat te gooien.

□

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

Voorzitter. Ik deel de betrokkenheid van de geachte afgevaardigden bij een goed stads- en streekvervoer. Tegelijkertijd moet mij van het hart dat ik de discussie op dit tijdstip wat ongelukkig vind. Ik heb bij de Kamer een aantal initiatieven aangekondigd als uitwerking van het regeerakkoord. Voor de zomer kom ik met een actualisatie van het beleid voor ruimte en mobiliteit. Daarin zal ik ook mijn visie geven op de ontwikkeling van het regionaal ov. Dit heb ik aangekondigd in de beleidsbrief die ik in het najaar van 2010 naar de Kamer heb gestuurd. Met de portefeuillehouders van de stadsregio's overleg ik op dit moment

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

over de invulling van de 120 mln. In april kunnen de uitkomsten hiervan bekend zijn. Juist vanwege het lopende overleg met de stadsregio's vind ik de aangekondigde acties van het personeel van de gemeentelijke vervoerbeprijvingen op dit moment voorbarig.

Ik wil de G3 een jaar uitstel geven voor de aanbesteding tot 1 januari 2013. Ik heb daarvoor de wijziging van het besluit personenvervoer in procedure gebracht. Ik hoop dit traject voor de zomer af te ronden. Verder heb ik recentelijk de nota van wijziging op de Wet personenvervoer in verband met de aanbesteding G3 naar de Kamer gestuurd. Er liggen dus een aantal documenten op basis waarvan wij met elkaar diepgaander kunnen praten. Ik was dan ook verrast over het tijdstip waarop wij nu hier staan.

De heer **Monasch** (PvdA):

Voorzitter. Kan de minister zich verplaatsen in de volgende situatie? Je werkt als trambestuurder. Je hoort dat er 120 mln. bezuinigd wordt. Mensen die aangesteld worden in een functie om een stad te besturen, zeggen: er gaan tien tramlijnen af, er gaan talloze buslijnen af. Dat betekent minder werk. Verwacht de minister nu echt dat mensen zeggen: weet je wat, ik blijf lekker thuis tv kijken, ik breng mijn kind naar school, want er kan toch niks gebeuren? Waar haalt de minister de moed vandaan om dit als voorbarig te bestempelen? Het is toch alleszins logisch dat mensen in beweging komen als zij dit soort berichten horen en als partijgenoten van de minister aangeven welke enorme consequenties een en ander kan hebben in de verschillende steden?

De **voorzitter**:

Ik vind het vervelend om te zeggen, maar de minister zit hier als dienaar van de Kroon en wij spreken haar daarom niet aan op haar partijgenoten. Ik ben hier heel streng in. Dit is de manier waarop wij hiermee moeten omgaan.

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

Voorzitter. Mijn reactie hierop is tweeledig. Enerzijds wijs ik op de voorbarigheid van het debat dat nu gehouden wordt terwijl er stukken bij de Kamer liggen aan de hand waarvan wij nog uitgebreid over dit onderwerp komen te spreken. Anderzijds doelt de geachte afgevaardigde op de aangekondigde acties van het personeel. Ik kan heel goed begrijpen dat mensen bij het lezen van de berichten in de kranten angstig worden, in opstand willen komen en daarop actie willen voeren. Tegelijkertijd heb ik al meerdere keren aangegeven, niet via de krant maar in de debatten in deze Kamer, dat de keuzes die door sommigen via de kranten naar voren worden gebracht, helemaal niet noodzakelijk zijn. Dus ik zeg er hier nu maar bij – en ik neem aan dat ook de vervoersbedrijven zullen meelisteren met dit debat – dat ik het nu voorbarig vind omdat de keuzes nog niet gemaakt zijn. Ik denk dat het heel goed is dat men dat afwacht, dat men al mee discussieert en inbreng levert via de wethouders, via de vervoersbedrijven. Ik vind dat je pas een staking zou moeten aangaan, waar uiteindelijk de reiziger de dupe van wordt, op het moment dat je ook werkelijk weet of je positie echt geschaad wordt of niet.

De heer **Monasch** (PvdA):

Begrijp ik de minister goed dat ook de bezuiniging van 120 mln. dus niet vaststaat?

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

Dat hoort u mij helemaal niet zeggen.

De heer **Monasch** (PvdA):

Dat is de consequentie. Of die bezuiniging staat vast, en dan kun je uitrekenen wat er gaat gebeuren, of je zegt: ik ga erover praten, maar ik ga niet naar die steden toe met de keiharde eis dat zij 120 mln. op tafel moeten leggen.

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

Dat is een conclusie die geheel losstaat van de 120 mln. Ik zal nu in mijn betoog weergeven waarom ik denk dat die 120 mln. uiteindelijk ook mogelijk is, zonder de grove ingrepen zoals zij nu door sommigen in de kranten worden geschetst.

Het kabinet heeft zich de opgave gesteld om in deze regeerperiode 18 mld. te bezuinigen. Op alle terreinen zijn ombuigingen nodig. Op mijn eigen departement bijvoorbeeld hebben wij ook een taakstelling van 17,5%, dus dat is meer dan in het openbaar vervoer, waar het om 15% gaat, plus nog eens 80 mln. taakstelling aan subsidies van het totaal van 246 mln. Dat gaat allerlei partijen raken. Dit geldt voor Infrastructuur en Milieu, maar ook voor bijna alle andere beleidsterreinen die hier in de Kamer worden besproken. U kent de debatten op de diverse vlakken.

Zo heeft bijvoorbeeld ook NS een taakstelling van 160 mln. gekregen. Ook in het regionaal openbaar vervoer zijn ombuigingen noodzakelijk. Ik hecht eraan om die ombuigingen te realiseren. Met elkaar hebben wij gezegd dat wij, wanneer wij willen voorkomen dat er in Nederland 100 mln. per dag aan rente wordt betaald voor de staats-schuld, 18 mld. zullen moeten gaan ombuigen. Dat heeft gewoon bij alle onderdelen effect. Op deze manier lever ik een bijdrage aan het weer op orde brengen van de overheidsfinanciën. Ik wil daarbij voortgang boeken, maar ik wil tegelijkertijd ook zorgvuldigheid betrachten bij de invulling van die bezuinigingen. Daarover wil ik het met u hebben.

Ik kom bij de kansen voor het regionaal openbaar vervoer in de G3. Het ov in de grote steden heeft wat mij betreft een kwaliteitsprong nodig. Daarbij kun je denken aan het benutten van de netwerken in de spits. Daar liggen wat mij betreft heel grote kansen. Het kan sneller, het kan betrouwbaarder, gemakkelijker in gebruik en comfortabel. Daarvoor is ook een sterke focus op de klant nodig, voldoende prikkels voor ondernemerschap, investeringen in innovatie en een heldere en logische verdeling van de verantwoordelijkheden tussen ov-autoriteiten en vervoerders.

Ik licht daarmee al een stukje van de sluier op op de ov-visie waarover mevrouw Wiegman het had en die ook met de beleidsactualisatie van andere nota's zal komen. Dat is ook mijn inzet in het debat met de G3. Ik besef natuurlijk heel goed, kijkend naar het bestuurlijk overleg, dat voor de drie stadsregio's het realiseren van de gewenste bezuinigingen een ingrijpende opgave is. Ik heb daarover ook met de portefeuillehouders gesproken, maar ik wil dit ook hier nog eens en temeer zeggen. U spreekt steeds over een fout in de berekening van wat mogelijk is, maar u heeft mij in het verleden altijd gevraagd waar die cijfers vandaan komen. Ik heb u aangegeven waar de cijfers vandaan komen. Zij komen inderdaad uit een oude rapportage. In die tijd hebben ook de gemeentelijke vervoersbedrijven allerlei efficiencywinsten gerealiseerd, maar dat betekent niet dat er voor de komende jaren niet ook dezelfde efficiencywinsten kunnen worden gerealiseerd.

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Ook mijn ministerie, dat nu 17,5% moet bezuinigen, heeft in de voorgaande jaren ook heel veel keren moeten bezuinigen. In dit land zijn wij gewoon met elkaar verplicht om bij alle uitgaven die we doen, of dat nu aan onderwijs is, aan openbaar vervoer of aan defensie, iedere keer weer te kijken of wij het op de beste manier doen, of wij het zo efficiënt mogelijk doen en indachtig wat onze achterbannen willen en eisen van de nationale overheid.

Daarmee probeer ik dus uiteindelijk te kijken hoe wij nu ook de vervolgslog kunnen maken, want de wereld staat niet stil nadat je een aantal jaren efficiënter bent geworden. Er zijn altijd weer nieuwe mogelijkheden, er sluipen ook altijd weer nieuwe inefficiënties in. Hoe kunnen wij dat verder nu zo goed mogelijk gaan vormgeven?

Daarover ben ik in gesprek met mijn collega's van de VVD. Ik hoor zeggen dat zij tegen aanbesteding zijn. Zoals ik het van hen meekrijg, zijn zij niet tegen aanbesteding, maar hebben zij wel grote moeite met het bedrag. Dat snap ik ook, want je moet omschakelen. Je moet opnieuw kijken. Je moet de plannen die je had opnieuw tegen het licht houden. Men heeft ook aangegeven dat ombuigingen alleen realiseerbaar zijn door een combinatie van snijden in het voorzieningenniveau en prijsverhogingen. Daarmee wordt die last echter direct en automatisch naar de reiziger doorgeschoven. Ik heb in ons gesprek aangegeven dat dit wat mij betreft niet het eerste is waar men aan moet denken. Er zijn meer mogelijkheden. Ook ik heb het artikel gelezen waar de heer Haverkamp uit heeft geciteerd. Zo gaat het altijd. Als het budget kleiner wordt, waarschuwt de omroepbaas direct dat de veelbekende nieuwsprogramma's en de populaire talkshows als eerste zullen sneuvelen. Uiteindelijk moet je echter met elkaar bezien hoe dit op een verstandige manier kan, zodanig dat voor de reiziger het aanbod en de kwaliteit van het ov goed worden geregeld.

De voorzitter:

Nu doet u het zelf ook. U sprak over de collega's van de VVD. Volgens mij zijn het collega-ministers en wethouders van grote steden, maar wat u zei, klopt volgens mij niet.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Dat klinkt altijd zo collegiaal, maar u hebt gelijk, voorzitter.

De heer Bashir (SP):

De minister zei zojuist dat die 120 mln. is gebaseerd op cijfers uit oude rapporten uit 2005. In die rapporten stond dat er een efficiencywinst zou kunnen worden behaald van 15%. Dat komt neer op die 120 mln. Klopt het dat er sinds 2005 voor 161 mln. is bezuinigd in de drie grote steden?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Sinds die tijd – ik weet niet of het 161 mln. is – is er in de grote steden voor een ongeveer even groot bedrag aan efficiencymaatregelen genomen. Ik probeer echter uit te leggen dat dit nog niet betekent dat er vanaf dat moment sprake is geweest van stilstand de komende tien of 20 jaar. Wij moeten in dit land, welk onderwerp het ook betreft, continu kijken of de dingen die wij doen optimaal zijn georganiseerd en of ze zo goed mogelijk zijn geregeld. Ik denk dat er mogelijkheden tot efficiënter werken zijn die ook zouden moeten worden bekeken en die niet in eerste instantie ten koste gaan van de klant. Denk aan samen inkopen. Dat gaat echt niet alleen over potloden

en penselen. Het gaat ook over materieel en dat betreft gigantische kosten. Denk aan samenwerking op het gebied van reparatie en onderhoud. Denk aan samenwerking op het gebied van personeelszaken, ICT en administratie. Denk aan meer samenhang en schaalvergroting bij aanbestedingen. De verschillende bestuurders bekijken inderdaad wat er op dat terrein kan worden gerealiseerd. Zo zijn er wellicht nog meer mogelijkheden die je in ogenschouw zou kunnen nemen. Het gaat om een compact stedelijk openbaar vervoer met een hoge gebruiksfrequentie. Daarom moeten er mogelijkheden tot efficiëntcy aanwezig zijn.

De heer Bashir (SP):

Er is al 161 mln. bezuinigd in de drie grote steden sinds 2005. Dat kun je ook halen uit de jaarcijfers van de drie grote vervoerbedrijven in de drie grote steden. Dat staat zwart op wit. Als je dan ook nog eens 120 mln. wilt bezuinigen, dan kom je op 281 mln. in een zeer korte tijd. Dat betekent in feite het slopen van het openbaar vervoer in de drie grote steden. Daar waarschuwen ook de lokale wethouders voor. Ik begrijp niet dat deze minister aangeeft dat het oude cijfers zijn, maar toch moedwillig door gaat met haar bezuinigingsdrang. Ik kan slechts één conclusie trekken: Hier is gewoon sprake van wanbeleid.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik bevestig dat onder andere uit ervaringen in het verleden is gebleken dat er 15% efficiencywinst mogelijk is bij aanbestedingen. Het rapport is mede gebruikt als onderbouwing. Ik heb het regeerakkoord niet gemaakt. Degeenen die er wel aan hebben gewerkt, hebben ook het CPB en andere instanties genoemd. Dat is mede gebruikt als onderbouwing van de stelling dat een verdere efficiencyslag mogelijk is. Dat ik aangeef waarop dit is gebaseerd, betekent niet dat het gaat om foute gegevens. Het betekent dat dit in het verleden mogelijk is gebleken en wat mij betreft is dat ook in de toekomst mogelijk. Wij moeten bezien hoe we ervoor zorgen dat de efficiëncyslag zo goed mogelijk tot stand komt, met behoud van een kwalitatief goed openbaar vervoer. Daar spreek ik over met mijn collega's, want het is een lastige opgave. Ik bespreek vele mogelijkheden. We hebben in het overleg van 2 februari afgesproken dat wij die mogelijkheden zorgvuldig in beeld brengen.

De heer Verhoeven (D66):

Ik kan het woord "efficiency" niet meer horen. De minister doet alsof zij hier staat met de handen gebonden. Wij moeten immers 18 mld. bezuinigen; 17,5% op haar departement. De minister doet alsof het een onontkoombaarheid is dat zij 120 mln. op de G3 moet bezuinigen. Zij vergeet echter één ding te zeggen, namelijk dat er ook een heleboel politieke keuzes achter zitten en dat dit echt ontkoombaar is. De minister wil een zevenbaansweg in beide richtingen rond Utrecht aanleggen, maar schrappt tegelijkertijd, als het zo doorgaat, lijn 8 in Rotterdam of bus 9 in Amsterdam. Dat er keuzes zijn gemaakt en dat de minister wil bezuinigen, is allemaal prima. Dan moet zij echter eerlijk zijn en niet alleen maar over efficiency praten, maar zeggen: er zijn politieke keuzes gemaakt, wij willen zeven banen om Utrecht en wij willen geen goed openbaar vervoer in Rotterdam. De minister moet daar eerlijk over zijn.

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik gebruik expres het woord "efficiency" en niet "bezuiniging", zoals net genoemd werd. Die 161 mln., als dat het precieze getal zou zijn, is niet zozeer bezuinigd als wel anders geïnvesteerd, onder andere in infra, materieel en in nieuwe tramlijnen. "Efficiency" betekent soms ook dat je herinvesteert. In dit geval zeggen wij het volgende. Aan de ene kant vinden wij het een goede keuze om aan te besteden omdat wij geloven dat aanbesteding uiteindelijk kan leiden tot betere kwaliteit van het openbaar vervoer en tot betere dienstverlening voor de klant. Dit is een politieke keuze. Aan de andere kant hebben wij te maken met een bezuinigingsopgave. Wij denken dat deze door efficiëncymaatregelen waar te maken is.

De voorzitter:

Mijnheer Verhoeven, tot slot.

De heer Verhoeven (D66):

Het woord "efficiency" heeft voor mij een heel nare bijklank. Aan de ene kant omdat het betekent dat bij aanbesteding de grote bulkbedrijven de stedelijke vervoersbedrijven aan de kant zullen schuiven en over vijf jaar met veel hogere tarieven alsnog dezelfde rekening zullen presenteren; dag 120 mln.! Aan de andere kant heeft "efficiency" voor mij een nare bijklank vanwege het gebundeld inkopen dat een gevolg is van het aanbesteden. De minister denkt echt dat zij met gebundelde inkoop heel veel geld kan besparen, maar dat kan alleen als er zodanig grootschalig wordt ingekocht dat ook in dit geval de grote bulkbedrijven vooraan komen te staan. Kan de minister op de een of andere manier toch iets meer laten zien van haar plan om dit te gaan halen, zonder dat de grote, massale commerciële bedrijven de openbaarvervoersmarkt gaan overnemen? D66 heeft daar namelijk echt geen behoefte aan.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik kom te zijner tijd samen met de regio met een invulling van de bezuinigingsopgave. Het beeld dat efficiency alleen maar leidt tot schaalvergroting of verkleining van de markt, laat ik bij de heer Verhoeven. Er zijn vele voorbeelden in het veld waaruit blijkt dat efficiency ook kleinschalig kan. Opnieuw kijken naar je processen of je lijnnet, of kijken naar de manier waarop je een betere verbinding kunt leggen met andere vormen van vervoer, leidt ook tot efficiency. Ik geloof dat er op dit vlak veel meer mogelijkheden zijn. Ik ben met de wethouders in gesprek om te bezien hoe wij dit het beste kunnen vormgeven. Met hen komen wij op een gegeven moment terug op de vraag hoe een en ander ingevuld zal worden.

Mevrouw ...

De voorzitter:

Mevrouw Wiegman heeft nog een interruptie. Totdat ze allemaal weg zijn, geef ik eenieder bij de interruptiemicrofoon een kans.

Mevrouw Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie):

Ik kan zeggen dat ik mij grotendeels kan aansluiten bij de vorige sprekers. Mijn vragen liggen immers op hetzelfde vlak. Het woord "efficiency" wil ik best gebruiken. Dat komt misschien doordat ik niet al te vaak in deze commissie woordvoerder ben. In de zorg hoor ik dat woord ook te vaak. Volgens mij kunnen wij op dit moment stellen dat

wij via al die maatregelen die de minister heeft genoemd, dat enorme bedrag niet binnenhalen. Als de minister zegt dat zij stakingen voorbarig vindt, kan zij dat vinden, maar ik kan mij voorstellen dat heel veel mensen zeggen: wij vinden de ingeboekte bezuiniging – want dat is het echt – voorbarig, zeker gezien wat er de afgelopen jaren al gebeurd is en welke mogelijkheden er nu nog resten.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Wij kunnen ook andere bewoordingen gebruiken, zoals "verbeteren van de processen", "beter laten aansluiten van verschillende vormen van vervoer". Er zijn zo veel meer mogelijkheden om efficiency te beschrijven. Wat mij betreft is deze term een goede term om aan te tonen dat je meer waar voor je geld wilt krijgen, dus meer waar voor je euro. Daarin moeten wij het met elkaar gaan zoeken.

De voorzitter:

Mevrouw Wiegman, tot slot.

Mevrouw Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie):

Ik ben het ermee eens om op die manier te kijken. Het is echter voorbarig om er nu al zulke hoge bedragen aan te koppelen en om zulke hoge verwachtingen te hebben van de opbrengsten van dit soort processen. Dat hierdoor processen onder druk worden gezet en dat er zorgen ontstaan, kan ik mij heel goed voorstellen. Voor mij is het veel belangrijker als de minister vandaag het signaal kan afgeven dat zij garant staat voor de kwaliteit, als zij gaat opschrijven van welke basiskwaliteit mensen in de grote steden op aankunnen en als zij ervoor zorgt dat er een reëel bedrag tegenover staat om die te realiseren.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik redeneer andersom. Wij hebben allemaal een taakstelling meegekregen. Ik bespreek met de wethouders in de grote steden op welke wijze wij daaraan vorm kunnen geven. De eerste reactie daarop is natuurlijk: moeilijk, moeilijk, kan niet. Vervolgens leg ik het bij hen terug. Ik zeg dat ik met hen meedenk en er zelf een aantal mensen naar laat kijken. Vervolgens breng ik de ideeën bij de verschillende wethouders in. Ik denk namelijk dat zij hierin veel verder kunnen komen. Zolang ik niet zie dat het niet kan, blijf ik bij de 120 mln.

De heer Van den Berge (GroenLinks):

Ik proef toch een stevige tegenstrijdigheid in de antwoorden van de minister. Aan de ene kant hoor ik haar zeggen dat het voorbarig is dat er gestaakt gaat worden. Aan de andere kant hoor ik haar zeggen: ik heb wel een taakstelling waaraan ik heb te voldoen. Volgens mij is het of het een of het ander. De ene mogelijkheid is dat het voorbarig is. Dan zegt de minister dat zij gaat praten met de wethouders in de grote steden en met de vervoersbedrijven daar en vervolgens met een voorstel komt. In dat geval zou de minister die taakstelling dus niet meer dwingend laten zijn. De andere mogelijkheid is dat de minister zegt dat de taakstelling dwingend is. In dat geval zijn de stakingen niet voorbarig, want dan weten wij heel goed met elkaar wat er gaat gebeuren.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Dat hangt ervan af hoe je denkt dat de taakstelling ingevuld wordt. Als die werkelijk wordt ingevuld met efficiën-

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

cymaatregelen die de kwaliteit van het openbaar vervoer op peil houden en de positie van het personeel niet aantasten, zal er een heel ander gesprek zijn met de gemeentelijke vervoersbedrijven dan op dit moment. Volgens mij is de stakingsgedachte vooral gebaseerd op het beeld dat in de kranten is neergezet. Van mij mag men protesteren; dat mag altijd. Ik zou alleen zeggen: kies een moment waarop de reiziger er geen last van heeft, want er zijn wel meer manieren om te protesteren. Op dit moment weet men nog niet wat eruit gaat komen, maar kiest men er wel voor om het openbaar vervoer plat te leggen. Dat heeft heel veel effect, vooral op de reiziger.

De heer **Van den Berge** (GroenLinks):

De minister zegt dat we nog niet weten wat eruit gaat komen. Dat klopt. Daarom vind ik ook dat de minister ook de mogelijkheid zou moeten openhouden dat de 120 mln. niet haalbaar is met alleen de efficiencywinst waarover zij het heeft. Ik ben ervan overtuigd dat het niet haalbaar is, maar ik laat me graag overtuigen als er goede argumenten zijn. Dan moet de minister ook openstaan voor het tegenovergestelde. Dan moet zij zeggen: als het niet kan zonder een kwaliteitsverslechtering in het openbaar vervoer, zoals zowel de wethouders in de grote steden als de vervoersbedrijven betogen, zie ik af van de 120 mln. aan bezuinigingen.

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

Dat zeg ik niet in deze formulering, maar zoals ik al eerder heb ik aangegeven, praat ik met de wethouders ook over bredere kaders; ook dat is van belang om te weten. Eerst wil ik echter weten hoe wij de aanbesteding zo goed kunnen vormgeven dat wij werkelijk in staat zijn om het ov te verbeteren en daarbij tegelijkertijd budgettair voordelen te behalen. In mijn betoog kom ik zo op enkele voorbeelden daarvan.

De heer **Dijkgraaf** (SGP):

In een vorige functie heb ik jaren mogen besteden aan het bestuderen van de aanbestedingsliteratuur. Ik denk dat de minister gelijk heeft als zij constateert dat er grote voordelen te behalen zijn, voordelen in de orde van grootte van 15% tot 30%. De hele aanbestedingsliteratuur wijst dat gewoon uit. Het is een feit. De grote vraag is echter in welk tempo je dit kunt doen. Kan de minister toezeggen dat zij, als zij met voorstellen naar de Kamer komt, een scherp onderscheid maakt tussen enerzijds de vraag wat je in de komende jaren met efficiency kunt bereiken in het kader van de 120 mln. en anderzijds de vraag welke maatregelen ten aanzien van frequentie of het schrappen van lijnen of wat dan ook nodig zijn om de 120 mln. te behalen? Op die manier kan de Kamer een goede afweging maken.

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

Uiteindelijk zullen de regio's en steden zelf met voorstellen komen hoe zij dit vorm zullen geven. Ik ga er echter van uit dat er in de tussentijd genoeg debat zal zijn tussen de Kamer en mij over frequentie en tijd en over de wijze waarop dit zal worden gehaald. Ik leg hun plannen niet ter goedkeuring aan de Kamer voor. Zo werkt het natuurlijk niet.

De heer **Dijkgraaf** (SGP):

Dat is zo, maar de minister weet ook dat we heus nog wel debatten over deze plannen zullen voeren. Ik denk dat de kwaliteit van het debat toeneemt als de minister toezegt

dat zij in een brief of in een toelichting een scherp onderscheid tussen de efficiency en de kwaliteit zal maken. Anders maken we in de Kamer weer allerlei inschattingen op basis van krantenartikelen, uitzendingen van gisteren en uitzendingen van morgen. Dat is blijkbaar gebruik in deze Kamer. Dit is niet verstandig, maar het gebeurt wel. Ik heb liever dat de minister dit goed voorbereidt en dat zij helder aangeeft wat efficiency is en wat kwaliteitsverlies.

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

Ik probeerde aan de heer Dijkgraaf mee te geven dat wij voor de debatten zullen praten over de consequenties voor de kwaliteit en de vormgeving van het openbaar vervoer.

De **voorzitter**:

De minister vervolgt haar betoog. Ik sta geen interrupties meer toe.

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

Ik heb gezegd dat er wat mij betreft meer mogelijkheden zijn om tot een efficiëncyslag of verbeteringsslag te komen. We hebben bij het decentraal vervoer bijvoorbeeld kunnen zien dat de marktwerking in bepaalde gevallen een stijging van het aanbod liet zien. Halvuursdiensten werden kwartiersdiensten, bij gelijk blijvende prijzen. Dit ging ook vaak gepaard met nieuw materieel. Dit soort verbeteringen kwam meteen ten goede aan de reiziger. Marktwerking hoeft niet altijd te betekenen dat er enorm op het aanbod aan voorzieningen wordt gekort. De woordvoerder van de D66-fractie heeft gevraagd om ook andere dingen te verkennen. We kunnen hierbij denken aan de schaalgroottediscussie, aan het samenvoegen van concessies of delen ervan of aan het samenwerken tussen de bedrijven, bijvoorbeeld op bedrijfsvoering, staf, beheer en onderhoud. Je kunt ook kijken naar een combinatie van bus, tram en metro.

Onder andere de D66-fractie heeft gevraagd of de tram- en metroconcessies doorlopen. De aanbestedingsplicht daarvoor is in de wet pas op 1 januari 2017 bepaald. Amsterdam heeft het zo aanbesteed dat ze er ook voor kan kiezen om het eerder open te breken en het allemaal tegelijkertijd te doen. De wethouders in de grote steden moeten deze keuze in eerste instantie zelf maken. De heer Monasch heeft gevraagd om de garantie dat reizigersinfo, infra en dergelijke allemaal in één hand blijven. Ik ga ervan uit dat de steden hier heel goed naar zullen kijken. Zij hebben nu ook een integrale blik en zullen dus zelf bepalen hoe zij het ov het beste kunnen regelen voor hun regio of stad en hoe zij dit in hun aanbestedingsvraag zullen opnemen.

Ik besef dat het regeerakkoord de organisatorische en financiële randvoorwaarden verandert waarbinnen de drie stadsregio's het openbaar vervoer moeten aanbesteden. Dit was voor mij de reden om een jaar uitstel te geven, opdat wij tot een zorgvuldige aanbestedingsprocedure zouden kunnen komen. Daarmee is de verplichte aanbestedingsdatum voor busvervoer en multimodale concessies op 1 januari 2013 gesteld, in plaats van 1 januari 2012. Voor mij betekent dit uitstel, geen afstel, zoals door een aantal Kamerleden bepleit werd.

De heer Dijkgraaf heeft gevraagd of dit geen oneerlijke concurrentie is, doordat de omliggende landen hun markten wel op een dergelijke manier beschermen. De Europese verordening is heel duidelijk. Alle landen in de EU zijn verplicht om in de komende jaren te voldoen aan wat

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

in de verordening is bepaald, ultimo 2019. Inbesteding is daarop een uitzondering; dit moet in een nationale wet worden vastgelegd. In het regeerakkoord staat nu juist dat wij dit niet willen. Daarmee is dit punt ook besproken.

De praktijk in het streekvervoer laat zien dat de opening van de markt gepaard gaat met efficiencywinst, waarbij de klanttevredenheid op peil blijft. Ik heb eerder al gezegd dat ik een paar voorbeelden zou geven. Als voorbeeld noem ik de Zuidtangent in Amstelland-Meerlanden. Met 5% minder subsidie worden er in de busdiensten 60% meer dienstregelingen gedraaid. Een ander voorbeeld zijn de Drechtsteden, waar Arriva bij gelijkblijvende subsidies 57% meer treinkilometers realiseert.

Daarom staat ook in het regeerakkoord dat de drie gemeentelijke vervoerbedrijven worden aanbesteed. En daarom heeft de Kamer van mij de nota van wijziging ontvangen. Ik denk dat er meer kansen zijn, waarbij ook deze bedrijven mee kunnen doen in de aanbesteding. Als er iets op de markt komt, prikkelt dat bedrijven, of het nu de gemeentelijke vervoerbedrijven zelf zijn of andere potentiële marktpartners, om na te denken over manieren om de beste kwaliteit te leveren voor het beste bedrag. Ik hoop snel met de Kamer over die nota van wijziging te kunnen spreken.

Tot slot kom ik bij de vragen van de PVV-fractie over het personeel. Wat mij betreft, is het personeel het gezicht van het ov. Daar moet je dus heel zorgvuldig mee omgaan. Het nieuwe vervoersbedrijf, als dat er komt na de aanbesteding, moet het personeel overnemen. Dat staat in de wet. Dat geldt ook voor het personeel van een voormalig gemeentelijk vervoerbedrijf dat naar een commercieel bedrijf overgaat. Het personeel houdt bij de overgang zijn baan. Ook blijft de oude cao bij de overgang gelden, totdat die is afgelopen. Dat geldt echter voor alle cao's; dan ontstaat er een nieuwe onderhandelings situatie.

Voorzitter, ik denk dat ik hiermee de vragen van de geachte afgevaardigden heb beantwoord.

De voorzitter:

Is er bij de leden behoefte aan een tweede termijn? Dat is het geval. Ik geef het woord aan de heer Monasch.



De heer **Monasch** (PvdA):

Voorzitter. Voor de PvdA-fractie zijn prikkels prima. Graag zelfs. Efficiënte bedrijven: absoluut. Elke belastingcent moet optimaal worden benut. En dat doen de RET, de HTM en het GVB ook. In geen enkel rapport wordt aangegeven dat in de afgelopen jaren onvoldoende efficiënt zou zijn geopereerd. Integendeel. Elke keer zie je weer dat het beter kan. Dat moet ook zo. Het gebeurt ook, bijvoorbeeld bij de laatste concessie in Amsterdam, waar het GVB en de gemeente weer efficiënter werken en miljoenen minder worden uitgegeven met betere dienstverlening en tegen lagere kosten. Het gebeurt dus allemaal, en toch zegt de VVD: laten we het maar proberen. Het CDA beroept zich op verouderde cijfers en de PVV zegt dat we 120 mln. gaan bezuinigen en doet net of dat niet zal leiden tot ontslagen en tot minder dienstregelingen. De PVV zit duidelijk in de wurggreep van het kabinet op dit dossier. Dat is buitengewoon betreurenswaardig.

Wij zijn van mening dat er sprake moet zijn van afstel in plaats van uitstel. Daarom dien ik met mijn collega Bashir van de SP de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de wethouders in de steden Rotterdam, Amsterdam en Den Haag die openbaar vervoer in hun portefeuille hebben, rampzalige gevolgen van de privatiseringsplannen voorzien;

verzoekt de regering om in plaats van een jaar uitstel van de aanbesteding van het openbaar vervoer in de drie grote steden te kiezen voor afstel van verplichte aanbesteding,

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. 412 (23645).



De heer **Van den Berge** (GroenLinks):

Voorzitter. Ik vond het nogal een wonderlijk debat. Aan de ene kant waren er de coalitiepartijen, die zeiden dat de stakingen voorbarig zijn, en aan de andere kant was er de minister, die gewoon zei: ik ga door met deze taakstelling en met deze bezuiniging. Ik ben het niet met de heer Haverkamp eens, maar ik moet eerlijk zeggen dat ik hem wel consequent vind. Als je namelijk zegt dat de stakingen voorbarig zijn, dan moet je ook de taakstellende bezuiniging van 120 mln. ter discussie willen stellen. Dat deed de heer Haverkamp inderdaad, maar dat geldt helaas niet voor zijn collega's van VVD en PVV, en ook niet voor de minister. Mijn conclusie na dit debat is dan ook dat de regering de harde bezuiniging van 120 mln. op het stadsvervoer gewoon gaat doorzetten. Dat vind ik een bijzonder slecht idee ... Ik zie dat de heer Aptroot mij een vraag wil stellen.

De voorzitter:

Ik ook, maar u gaat eerst uw redenering afmaken.

De heer **Van den Berge** (GroenLinks):

Ik concludeer dus dat de regering deze harde bezuiniging wil doorvoeren. Ik vind dat een slecht idee. Ik dien zelf geen motie in, maar uiteraard zal GroenLinks de motie van PvdA en SP steunen. Dan rest mijn nog alle medewerkers van GVB, RET en HTM veel succes te wensen bij de stakingen. Onze fractievoorzitter, Jolande Sap, zal volgende week langsgaan om hen een hart onder de riem te steken.

De voorzitter:

Dan is nu het woord aan de heer Aptroot.

De heer **Aptroot** (VVD):

De heer Van den Berge heeft het in verband met de stakingen over de coalitiepartijen. Ik vraag hem of hij mij dat heeft horen zeggen. Ik heb namelijk helemaal niet over de stakingen gesproken, omdat ik vind dat dit geen onder-

Van den Berge

deel is van het debat met de minister. Kan hij bevestigen dat ik daar inderdaad geen uitlatingen over heb gedaan? Daarbij hoop ik echter wel dat mensen straks niet zo enthousiast zijn over wandelen, fietsen, steppen, autorijden en dergelijke, dat ze, eenmaal uit het openbaar vervoer, niet meer terug willen; dat zou lastig zijn.

De heer **Van den Berge** (GroenLinks):

Het klopt dat de heer Aptroot niet heeft gezegd dat de stakingen voorbarig zijn. Ik heb dat wel gehoord uit de mond van CDA-collega Haverkamp, uit de mond van PVV-collega De Jong en van de minister.

De heer **De Jong** (PVV):

Voorzitter ...

De **voorzitter**:

Wij horen u niet, mijnheer De Jong. Als u wilt dat wij u horen, moet u even naar de microfoon; maar dat hoeft niet.

Dan is nu het woord aan mevrouw Wiegman van de ChristenUniefractie.

□

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie):

Voorzitter. Wat de ChristenUniefractie betreft voerden we vandaag niet zozeer een debat over wel of niet aanbesteden. Het gaat ons erom dat wij steden niet opzadelen met een onmogelijke aanbestedingsopdracht. Wat de ChristenUniefractie betreft zal er eerst duidelijkheid moeten komen over de garanties voor de reiziger, met een hoofdletter r. Ook zal er duidelijkheid moeten komen over het bedrag dat daarbij hoort. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de regering een verkenning wil doen naar efficiencyverbetering in het openbaar vervoer in de drie grote steden;

overwegende dat voor efficiencyverbetering heldere kaders nodig zijn over het minimaal vereiste kwaliteitsniveau;

verzoekt de regering:

- in overleg met de gemeenten Amsterdam, Rotterdam en Den Haag een minimaal kwaliteitsniveau voor het openbaar vervoer in deze gemeenten vast te stellen;
- daarbij op hoofdlijnen criteria voor reistijd, lijnvoering, frequenties en zitplaatsen op te stellen;
- een onafhankelijke toets te laten uitvoeren naar de haalbaarheid van dit kwaliteitsniveau binnen de kaders van de voorgenomen bezuinigingen op de BDU en de specifieke ov-bezuinigingen voor de drie grote steden;
- de Kamer hierover uiterlijk 1 juli 2011 te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Wiegman-van Meppelen Scheppink en Verhoeven. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 413 (23645).

□

De heer **Bashir** (SP):

Voorzitter. Het personeel van de drie grote stadsvervoerbedrijven gaat maandag tot en met woensdag actie voeren tegen de aangekondigde bezuiniging en de verplichte aanbesteding van het openbaar vervoer. Het personeel gaat op één dag laten zien wat de reiziger straks te wachten staat als de bezuiniging op het openbaar vervoer in de drie grote steden doorgaat. Ik kan namens de SP-fractie dan ook zeggen dat wij vierkant achter het personeel staan, niet alleen omdat de reiziger recht heeft op goed openbaar vervoer, maar ook omdat de onderbouwing van de cijfers hopeloos achterhaald is. De bezuiniging van 120 mln. is allang behaald, zelfs meer dan dat, namelijk 161 mln.

Ik zei net dat de PVV de reiziger en het personeel voor 120 mln. bedrogen heeft. Dat klopt niet. Ik zal het even rechtzetten: de PVV heeft het personeel en de reiziger voor niets bedrogen. Die 120 mln. is namelijk al gerealiseerd.

De heer **De Jong** (PVV):

Dit kan echt niet. De SP is de partij die constant de kiezer en andere mensen bang maakt. Dit klopt niet; ik distantieer me van deze woorden. Wij hebben helemaal niemand belazerd. Wij hebben verantwoordelijkheid genomen.

De heer **Bashir** (SP):

Ik denk dat die verantwoordelijkheid op dit moment gelijkstaat aan het bedrog in de richting van de reiziger en het personeel van het ov in de drie grote steden; het is feit.

□

De heer **Dijkgraaf** (SGP):

Voorzitter. Deze Kamer pleit telkens weer, althans als het niet over concrete gevallen gaat, voor onderbouwd beleid en voor het nemen van beslissingen op basis van juiste cijfers. Daar zijn wij erg voor. De minister zegt dat het een ontijdig debat is; daarmee moet ik instemmen. Als dat echter het criterium wordt voor elk spoeddebat dat wij hier voeren, ben ik bang dat wij minder spoeddebatten voeren; maar dat zou misschien wel een goede zaak zijn. Ik deel de visie van de minister in ieder geval. Ik wacht dan ook rustig af tot de minister – ik heb er namelijk alle vertrouwen in dat zij probeert om alle dingen boven tafel te krijgen – met een onderbouwd voorstel komt, waarbij heel duidelijk wordt welke middelen via efficiëncyslagen binnengehaald kunnen worden en welke gevolgen dit heeft voor de reiziger. Bij ons staat voorop dat de gevolgen minimaal moeten zijn. Als er al gevolgen zijn, moeten wij daar heel goed naar kijken, want die zijn al heel snel ongewenst in deze drie grote steden. Bij ons is ook de integraliteit van de verschillende vormen van belang. Wij willen die bij elkaar houden.

Voor de rest wens ik de minister veel succes bij haar moeilijke taak.

Aptroot



De heer **Aptroot** (VVD):

Voorzitter. Ik sluit mij aan bij de heer Dijkgraaf. Eigenlijk is dit een overbodig debat. Wij hebben hier recent al over gesproken. Wij moeten echt afwachten waar de minister mee komt na de gesprekken met de wethouders en de colleges in de grote drie steden. Wij hebben daar vertrouwen in.

Ik ben wel enigszins teleurgesteld in collega's, want ik vind de grofheid van de SP naar de PVV, de term "bedrog", niet nodig. Ik vind het ook niet nodig dat de heer Monasch praat over de integriteit van een collega die niet aanwezig is en een ander lid van die fractie daarop aanspreekt. Ik ga er bij alle collega's van uit dat zij in ieder geval hier het debat voeren vanuit de overtuiging dat zij weten wat het beste is.



De heer **Verhoeven** (D66):

Voorzitter. Bezuinigen zonder hervormen; efficiency zonder uitzicht. Wij zijn daar niet gelukkig mee. Dat moge duidelijk zijn. Wij wachten dan maar op de gespreksresultaten en met name op de punten waarop wij hebben gehamerd. Hopelijk brengen die ons openbaar in vervoering, maar ik vrees het ergste. Wij hopen twee dingen. Ten eerste dat de kwaliteit maximaal overeind kan blijven en dat alles op alles wordt gezet. Daarom heb ik de motie van de ChristenUnie medeondertekend. Ten tweede moet er echt gekeken worden naar drie aspecten: de reiziger, de medewerker en de kwaliteit. Anders wordt efficiency echt massamanagement en kassakaalslag. Dit willen wij niet. Minister, doe er dus alles aan om dit niet te laten gebeuren.



De heer **Haverkamp** (CDA):

Voorzitter. Ik dank de minister voor de beantwoording. Ik dank haar ook voor het feit dat zij nog eens benadrukt heeft dat zorgvuldigheid in dit proces boven snelheid gaat. De CDA-fractie onderschrijft dit. Ik wil even een misverstand ten opzichte van collega Van den Berge uit de weg ruimen. Wij gaan ervan uit dat de taakstelling van de 120 mln. wel gehaald kan worden. Wij baseren ons op de meest actuele cijfers die wij bovendien nogmaals hebben laten doorrekenen door de rekenmeesters van het kabinet. Daarnaast hebben wij gezien wat in andere regio's heeft plaatsgevonden. Onze collega's uit Limburg worden keurig vervoerd door Veolia, een groot bedrijf. Dit laatste zeg ik tegen de heer Verhoeven. Dat bedrijf kan presteren en heeft bovendien efficiency gerealiseerd. Wij hebben er alle vertrouwen in dat dit ook kan in de grote drie steden. Wij zullen de minister toetsen op het daadwerkelijke resultaat van de uitvoering van het regeerakkoord.

De heer **Monasch** (PvdA):

Kan het zo zijn dat er bij het CDA de gedachte opkomt dat de situatie in Limburg, waar geen metro rijdt, waar geen veerponten zijn en waar geen trams zijn, toch enigszins afwijkt van het busvervoer van een dorp naar een dorp of van een dorp naar een treinstation toe?

De heer **Haverkamp** (CDA):
Wat is de vraag?

De heer **Monasch** (PvdA):

Is de situatie niet veel complexer met verkeersleidingscentra, met een compleet netwerk waarin bus, tram, veerpont en metro samenkomen? Daar moet een heel strakke regie zijn. Is dit niet een totaal andere situatie? Kortom, vergelijkt de heer Haverkamp niet appels met peren?

De heer **Haverkamp** (CDA):

Nee, wij geven aan dat er efficiency gerealiseerd is in die gebieden. De heer Monasch heeft ook zelf mogen ervaren dat de RET op dit moment al positief zit mee te denken. De RET kan zich best voorstellen dat sommige buslijnen wellicht door een concurrent uitgevoerd zullen worden, zolang de RET maar een algemeen overzicht ervan houdt zodat de lijnen op elkaar aan blijven sluiten. Dat is een van de redenen dat in het regeerakkoord is afgesproken om het openbaar vervoer in de Randstad centraal te coördineren. De Randstad houdt overigens niet op bij de stadsgrens van Amsterdam of Rotterdam. Er moet integraal openbaar vervoer zijn. Die afspraak staat in het regeerakkoord. Binnen die centrale coördinatie, die in de Randstad inderdaad anders is dan in Limburg, is efficiency mogelijk. We zien dat er momenteel positieve stappen worden gezet door bijvoorbeeld de RET. We vinden het fijn dat het gesprek nu gaande is. We willen de uitkomsten van dat gesprek afwachten en niet volgende week gaan staken.



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

Voorzitter. Ik zal meteen ingaan op de eerste motie, gezien het feit dat er weer een volgend debat is gepland. Ik ontraad deze motie van de heer Monasch en de heer Bashir. Zoals ik al eerder heb gezegd, is het juist kabinetsbeleid om aanbesteding in de G3 mogelijk te maken. Wat mij betreft is er dus geen sprake van afstel, maar houd ik mij aan het regeerakkoord. Ik zal nog maar niet spreken over de financiële consequenties van deze motie, die door een amendement zouden moeten worden gevolgd. Ik denk dat we daarover ook niet hoeven te spreken nu ik deze motie ontraad.

De heer **Monasch** (PvdA):

Zou u toch nog eens in overweging willen nemen dat hier een brede meerderheid inhoudelijk tegen dit voorstel is? U kent mij uit andere debatten; ik denk graag constructief met u mee. Daarom wijs ik erop dat een Kamerbrede meerderheid hiertegen is. Alleen doordat u de PVV dwingt, wurgt, om met u mee te gaan, hebt u een meerderheid en gaat u verder met deze ondoordachte plannen.

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

Allereerst dwing ik de PVV nergens toe en wurg ik haar niet. De PVV maakt zelf haar keuzes. Partijen onderschrijven in coalitieonderhandelingen altijd dingen die ze graag willen en die ze minder graag zien. Dat geldt ook voor het CDA en de VVD. Zo werkt een coalitie nu eenmaal. De partij van de geachte afgevaardigde heeft dat in het verleden ook vaak genoeg meegemaakt.

Daarnaast wijs ik erop dat ik enkele Kamerleden die tegen de aanbesteding in combinatie met de bezuiniging zijn, wel heb horen zeggen dat ze niet tegen aanbesteding zijn. De motie van de heer Monasch vraagt echter alleen maar om uitstel van de verplichte aanbesteding. Een aantal sprekers heeft aangegeven in principe niet tegen aan-

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

besteding te zijn, maar zich slechts ernstige zorgen te maken over de combinatie met de bezuiniging. Ik betwijfel dus of een meerderheid inhoudelijk tegen aanbesteding is. Verder blijf ik erbij dat ik de motie ontraad.

De heer **Monasch** (PvdA):

De motie is een vervolg van de motie-Roefs, waarin heel consequent wordt opgeroepen om dit niet te doen. Als je gaat aanbesteden, maak er dan in elk geval een aanbesteding binnen de gemeente van, maar niet de verplichte aanbesteding waar dit kabinet op doelt.

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

Ik ken de historie van uw partij. U bent hierin inderdaad heel consequent.

De tweede motie van mevrouw Wiegman vraagt mij om terug te gaan naar het verleden, toen het Rijk nog de regie had over het stads- en streekvervoer. De stadsregio's zijn echter zelf bevoegd om te bepalen welke inhoudelijke invulling moet worden gegeven aan de lijnen. Die bevoegdheid is in het verleden gedecentraliseerd. Mijn voorgangster op dit terrein heeft nog aangegeven als laatste een ov-visie van het Rijk af te zullen leveren, waarmee de overdracht compleet zal zijn gemaakt. Ik zal die visie in mijn actualisatie geven. Mijn taak is niet om voor de wethouders aan te geven welk kwaliteitsniveau, welke reistijd, welke lijnvoering en welke frequenties zij willen hanteren. Die moeten zij namelijk zelf goed afstemmen op de behoeftes in hun gebied. Ik ben wel met hen in discussie omdat het Rijk een taakstelling heeft voor de BDU-gelden die naar de G3 gaan onder het motto van aanbesteding. Daarmee voel ik mij er ook verantwoordelijk voor om mee te kijken hoe dit het best ingevuld kan worden. Daarmee neem ik nog niet hun rol en taak over. Ik ben niet de wethouder van Nederland en ik ontraad dus ook deze motie.

De **voorzitter**:

En "BDU" is brede doeluitkering.

De heer **Verhoeven** (D66):

Bij afwezigheid van mevrouw Wiegman mag ik als medeondertekenaar van de motie misschien toch de volgende opmerking maken. De minister zegt dat zij geen wethouder is van Nederland, maar als wethouder van Nederland stelt zij de aanbesteding van het openbaar vervoer in de drie steden over de rug van drie wethouders verplicht. Zij is dus wel de wethouder van Nederland. Ik vind het jammer dat zij die rol graag speelt, maar goed. Kan de minister echt niet een beetje de centrale regie nemen en overwegen om dit verzoek over kwaliteit en lijnvoering een klein beetje centraal te houden? Dat zou toch netjes zijn? Dan verplicht je centraal het aanbesteden, maar je laat ook centraal de gevolgen zo goed mogelijk verlopen. Dat zou voor ons heel logisch zijn.

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

Ik wil niet in de bevoegdheden van de stadsregio's treden. Dat wij met hen al in gesprek zijn over de verplichte aanbesteding vinden de wethouders waarschijnlijk al genoeg gaan. Als ik mij nu nog zou aanmelden als de architect van hun lijnennetwerk zou dit de onderhandelingen en de discussies niet helpen. Ik ontraad dus deze motie.

De **voorzitter**:

Volgens mij zijn nu wel alle argumenten gewisseld.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:

De stemming over de moties is volgende week dinsdag.

Ik dank de mensen op de publieke tribune voor hun voortreffelijke medewerking in de loop van het debat. Zeer bedankt. En nu kunt u klappen, want de vergadering wordt geschorst!

De vergadering wordt van 16.24 uur tot 16.30 uur geschorst.