

## 6

### Openbaar personenvervoer

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wet personenvervoer 2000 in verband met verordening (EG) nr. 1370/2007 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 23 oktober 2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad en Verordening (EEG) nr. 1107/70 van de Raad (PbEU L 315) (32376).**

De **voorzitter**:

Ik heet de minister van Infrastructuur en Milieu nogmaals welkom in de Eerste Kamer. Wij zijn toe aan de eerste termijn van de zijde van de Kamer.

De beraadslaging wordt geopend.



De heer **Noten** (PvdA):

Voorzitter. Het is onvermijdelijk dat de behandeling van dit wetsvoorstel, wat mij betreft overigens op bescheiden en vriendelijke toon, voor een belangrijk deel gaat over iets wat er niet in staat. Dat is de uitwerking van de motie-Roefs c.s. (23645, nr. 165), die toentertijd is gesteund door de Tweede Kamer en alle betrokken lokale bestuurders, vervolgens vertaald door een staatssecretaris van de ChristenUnie in een wetsvoorstel en door de huidige regering er weer uitgehaald. In die motie-Roefs c.s. werd een uitzonderingspositie bepleit voor de aanbesteding van het openbaar vervoer in de vier c.q. drie grote steden. Die staat niet in het wetsvoorstel, maar toch is het goed om het daar in dit debat over te hebben met de minister.

De minister weet dat er op dit moment in deze Kamer een parlementair onderzoek gaande is, dat zich bezighoudt met de wijze waarop besluitvorming heeft plaatsgevonden rondom aanbestedingen en privatiseringen op belangrijke dossiers, onder andere de spoorwegen. De Eerste Kamer is dat onderzoek gestart omdat zij zich afvraagt, overigens niet in verwijtende zin, of de besluiten die toentertijd genomen zijn, ook door deze Kamer, hebben uitgepakt zoals was voorzien. Als je zo'n onderzoek definieert en gaat uitvoeren – let wel, dit is voor de eerste keer in de geschiedenis van de Eerste Kamer – dan heb je het vermoeden dat het antwoord op die vraag zou kunnen luiden: nee, het heeft anders uitgepakt dan wij in eerste instantie hadden vermoed.

De effecten van tweede en derde orde waren beduidend minder positief dan wel negatiever dan gedacht. Kort geformuleerd, de enorme verwachte efficiencywinsten blijken na verloop van tijd te verdampen. De afhankelijkheid van opdrachtgevers in een door aanbieders gedomineerde markt brengt grotere risico's met zich mee dan verwacht. Daarnaast blijkt de behoefte aan publieke sturing en aan politieke uiting daarvan niet te onderdrukken bij volksvertegenwoordigers. Wij en ook de minister zien bij voortdurende volksvertegenwoordigers die de minister en mogelijk ook andere bestuurders vragen om verantwoording af te leggen over zaken die zij zelf in het kader van privatisering en liberalisering op afstand van diezelfde politiek hebben gezet. Oftewel, wij verplaat-

sen het naar de markt en zijn vervolgens verontwaardigd over het feit dat de markt niet doet wat wij hadden gedacht. Wij ontkennen als het ware de eigen dynamiek van de markt.

In deze Kamer is in ieder geval de vraag gesteld in hoeverre wij de lessen hebben geleerd van de privatiseringsbewegingen in het verleden. Dat maakt het des te belangrijker dat wij hier een minister hebben die met volle overtuiging kan verdedigen dat het uitstel van de aanbestedingen van het openbaar vervoer in de drie grote steden onomstreden is en dat zij volledig zeker is van de verwachte effecten daarvan. Anders doet zij iets raars. Dan weet zij dat de Eerste Kamer bezig is met een parlementair onderzoek naar een dossier waar zij nu verdergaande stappen in zet, terwijl het onderzoek gestart is vanuit twijfels over de effectiviteit van eerder gezette stappen. De minister moet dus volkomen overtuigd zijn van haar opvatting. Gegeven de twijfel in deze Kamer, het verzet van de lokale bestuurders en de uitspraak van een meerderheid van de Tweede Kamer in de motie-Roefs c.s. is dat een dappere daad, als die tenminste goed doordacht is. Dat is het eerste punt dat ik wil maken.

Het tweede punt dat ik wil maken, is het volgende. Als wij de Europese verordening die tot de wijziging van de Wet personenvervoer leidt, nader bestuderen, dan komen wij tot de conclusie dat deze ons op geen enkele wijze verplicht tot liberalisering dan wel privatisering van het openbaar vervoer. In overweging 12 wordt letterlijk geconstateerd: "In het Gemeenschapsrecht is het van geen belang of een openbare personenvervoersdienst door een publieke dan wel een private onderneming wordt geëxploiteerd." Verder lezen we niet één keer maar verschillende malen in de Europese verordening dat een onderhandse gunning zeer wel tot de mogelijkheden behoort. Oftewel, een private onderneming wordt door de Europese verordening niet uitgesloten en een onderhandse gunning ook niet. Als dat zo is en als wij op die manier dus ook die Europese verordening juist interpreteren – het kan zijn dat we dat niet goed doen – dan betekent dit dat het verplichten tot aanbesteding van het openbaar vervoer in de drie grote steden alleen maar verklaard kan worden vanuit een politieke keuze. Brussel heeft het dit keer niet gedaan; het was Den Haag. Het is goed om dat met elkaar te constateren. Het is een politieke keuze in Den Haag, op grond waarvan de aanbesteding verplicht wordt in plaats van tot de mogelijkheden behoort.

Waar liggen de bezwaren van onze fractie tegen de aanbesteding? Die zijn niet principieel. Degenen die dat hopen, moet ik teleurstellen. Ze zijn praktisch van aard. Wij zijn niet tegen de markt. Wij zijn er heilig van overtuigd dat de markt ervoor zorgt dat een heleboel van ons een heel nette belegde boterham hebben. Er is hierbij dus geen verzet tegen de markt, maar er is wel twijfel of marktwerking effectief kan zijn bij sectoren waarin het publieke belang zo evident is. Ik heb in feite de argumenten al genoemd. Er is sprake van een aanbiedersmarkt die maar heel moeilijk kan worden betreden omdat grote kapitaalintensieve investeringen noodzakelijk zijn om dat te doen. Daarin hebben grote partijen in de afgelopen jaren in feite markt gekocht. Het valt niet anders te definiëren. Door extreem hoog te bieden heeft NS concessies verworven. Door extreem laag in te schrijven hebben openbaarvervoersbedrijven, busbedrijven, concessies verworven. Dat is het kenmerk van deze markt, want we hebben gezien dat daarna, bij vervolgingschrijvingen de bedragen enorm omhooggingen dan wel daalden; de minis-

## Noten

ter mocht bijleggen. Als dat het kenmerk is van deze aanbiedersmarkt, die met prijsdumping gekocht wordt, dan zijn we op een gevaarlijk traject bezig. We zijn dus niet tegen marktwerking, maar we maken ons grote zorgen over de onvolkomenheden van deze markt. Dat zijn onze conclusie en vragen op dit moment. Daarom willen nog een keer heel goed van de minister horen waarom zij de aanbesteding doorzet. Waarom is zij ervan overtuigd dat deze markt adequaat werkt? Waarom hebben de tussentijdse evaluaties niet op zijn minst tot twijfel geleid? Waarom is, zeker bij de complexiteit van de multimodaliteit van de Amsterdamse situatie, enig uitstel niet op zijn minst overwogen?

Tot slot kom ik op de onbedwingbare behoefte aan politieke en publieke sturing. Ik heb jarenlang, toen ik nog een "echte" baan had, op mijn bureau een artikeltje gehad, dat ingelijst was in een lijstje van Blokker. Misschien weet de minister dat wel. Ik heb het in de fractiekamer laten liggen. Ik keek iedere dag naar dat artikeltje. Als ik een deel van mijn maatschappelijke woede dreigde te verliezen, hoefde ik daar maar even naar te kijken en dan werd ik weer helemaal opgejaagd. Het is een kopie van een artikeltje uit het Algemeen Dagblad. Ik zal dit artikeltje dadelijk laten zien. Het zit in een spuuglelijke lijst. De tekst gaat ongeveer als volgt. Tweede Kamerlid van D66 Boris van der Ham heeft aan de minister van Verkeer gevraagd waarom de noodhamertjes zijn verdwenen in de treinen tussen Leiden en Den Haag, de nieuwe dubbeldekkers, en waarom er geen plakaten hangen waarop staat wat te doen in geval van nood. Daar keek ik naar en dan dacht ik: jeetje, het is toch ongelofelijk dat een overleg plaatsvindt in de Tweede Kamer over een geprivatiseerde omgeving en dat deze vraag, die een volksvertegenwoordiger heeft gesteld, daadwerkelijk door een minister wordt beantwoord. Dit voorbeeld betreft Boris van der Ham. Onze eigen collega Jacques Monasch kan er ook wat van. Ook de heer Aptroot, partijgenoot van de minister, is op dit gebied nadrukkelijk bij tijd en wijle aanwezig. Laat ik het vriendelijk formuleren. Hij roept ook voortdurend vervoerders en beheerders tot de orde. Vrijwel dagelijks deelt hij rode kaarten uit, die verder overigens geen enkel effect hebben, maar gelijktijdig zet hij het openbaar vervoer op grotere afstand. Dat is boeiend. Het is boeiend dat je, terwijl je zegt dat een en ander afgelopen moet zijn, ook je eigen verantwoordelijkheid en je eigen rol verder beperkt. Ook hierbij kiest de politiek en de minister voor de merkwaardige hybride constructie van een grotere betrokkenheid door grotere afstand.



De heer **Smaling** (SP):

Voorzitter. Eén van de dingen die ik het meest vurig heb willen worden in mijn leven, is trambestuurder. Ik wil het nog steeds, maar met mijn lengte schijn ik niet in de cabine te passen en is een sollicitatie minstens zo kansloos als die van mijn partijgenoot Laurens Ivens destijds om directeur van het GVB te worden. Ik herinner mij de vele ritjes met lijn 9 waarbij ik naast de bestuurder stond en het Tropenmuseum en Artis aan mij voorbij zag trekken. Bij de kruising met de Plantage Kerklaan was er altijd het spannende moment of het lukte de wissel te verzetten. Zo niet, dan moest de bestuurder met een ijzeren staaf de tram uit. Dat kwam vaak voor. Vaak regende het dan ook. Ik heb het over die legendarische lijn 9 met destijds zijn eindpunt bij het oude Ajax-stadion. Tegenwoordig heeft

deze tram zijn keerpunt in een halfwoestijn ergens achter in Diemen. Het spoor dat deze tram verder zou moeten trekken de bewoonde wereld in, ligt er roestig bij vanwege de bezuinigingen.

De tram was toen nog blauw en bestond uit twee stukken. Later was hij grijs, toen geel en nu is hij weer blauw. In al die gedaantes bleef één ding hetzelfde: hij was niet aanbesteed. Dat dreigt nu te veranderen. Mijn partij heeft stokpaardjes – ik geef het meteen toe – maar de VVD heeft ze ook. Als de VVD een elfde gebod mocht bedenken, luidde het: gij zult aanbesteden. Aanbesteden gaat uit van marktwerking. In het rapport van de SER, Overheid én markt: het resultaat telt! uit 2010 staat daarover: cruciaal bij marktwerking is dat daadwerkelijk concurrentie om de gunst van de afnemers tot stand komt; concurrentie is een mechanisme dat tot vraagsturing leidt, aangezien op het niet voldoen aan de eisen van de vragers de sanctie staat dat de vrager naar een andere aanbieder overloopt. Dat lijkt me bij het openbaar vervoer niet het geval. Jij bent aangewezen op jouw halte, jouw bus, jouw tram, jouw wachttijd, jouw route, jouw ritprijs; er valt voor een reiziger niks te kiezen. Je neemt die bus of die tram of je gaat niet met het openbaar vervoer. Hoe kijkt de minister tegen deze stelling van de Sociaal-Economische Raad aan?

We behandelen vandaag een wetswijziging die tussentijds is aangepast. De oorspronkelijke memorie van toelichting leest nu als een boek over Ot en Sien. Tussen toen en nu lagen het besluit van deze regering om zeer fors te bezuinigen op het openbaar vervoer én de keuze om aanbesteding toch overal te verplichten. Daarmee werd de uitwerking van de motie-Roefs uit 2007 – collega Noten had het er ook al over – geschrapt. Met deze motie werd de grote steden en hun directe omgeving de mogelijke geboden zelf te beslissen of het ov wordt aanbesteed of onderhands gegund.

De wijziging van de Wet personenvervoer 2000 (Wp 2000), die we vandaag behandelen, is bedoeld om de al uit 2007 stammende Europese public service obligation, PSO-verordening, in te bedden. Aanbesteding van ov is volgens de verordening niet verplicht in Europa. In de PSO-verordening valt te lezen in artikel 5, lid 2: onder voorbehoud van nationale wettelijke bepalingen kan een lokale overheid ervoor opteren zelf ov-diensten aan te bieden op haar grondgebied of zonder openbare aanbestedingsprocedure te gunnen aan een interne exploitant. Dat laat aan duidelijkheid niets te wensen over. Op nationaal niveau is deze verplichting na veel gesteggel wel in de Wp 2000 gehesen. Zij is er even uitgeweest als gevolg van de motie-Roefs, maar nu is de verplichting terug. Dat is erg fijn voor de mensen die ermee te maken hebben. Maar de Wp 2000 gaat ook en vooral over de decentralisatie van bevoegdheden naar de negentien ov-autoriteiten, zijnde de provincies en stadsregio's. Daarover zegt de minister in de nadere nota naar aanleiding van het verslag aan de Tweede Kamer: de decentrale overheden zijn "bij uitstek" de geschikte bestuurslaag om te kunnen bepalen waaraan behoefte is in hun regio; ze kunnen de kwaliteit van het vervoer en het aanbod aanpassen aan de vraag van de reiziger en kunnen de meest kosteneffectieve oplossing daarvoor daarom het beste bepalen.

Europa schrijft aanbesteding niet voor. Het Rijk deed dat eerst wel, toen weer niet en nu weer wel. Intussen bewierookt de minister de decentrale overheden zonder hun zelf de beslissingsbevoegdheid te geven over iets zo verstrekkends als aanbesteding of onderhandse gunning

## Smaling

van het ov. De SP is, net als de PvdA, niet mordicus tegen aanbesteding. In allerlei sectoren is concurrentie een goede zaak, zolang er iets te kiezen valt. Een monopoliepositie kan ook luiheid en gemakzucht in de hand werken. De dienstdoende vervoerbedrijven hebben echter de buikriem al zeer stevig aangehaald. Bij elkaar opgeteld is sinds 2004 ongeveer 160 mln. per jaar bespaard in de drie stadsregio's, zonder openbare aanbesteding. De grote efficiëncyslag waar de minister zo op tamboereert, ligt achter ons. Die slag is gemaakt, en in tegenstelling tot elders trekt men in de grote steden ook nog meer ov-gebruikers aan.

Ik las ooit een interview met de minister waarin zij vertelde hoe zij zich als wethouder in Leiden enorm had geërgerd aan Jan Pronk, toevallig een van mijn helden en toen minister van VROM, die zich met zaken bemoeide die in haar ogen prima op lokaal niveau geregeld konden worden. Hoe staat de minister hier nu in? En hoe kijkt zij naar de rol van de drie schaalniveaus die ik zojuist noemde? Waar Europa de kaders schetst en gelukkig de ruimte biedt, en zaken decentraal in goede handen lijken te zijn, is het Rijk toch de grote dissonant?

Inclusief de drie stadsvervoerders RET, HTM en GVB zijn er slechts negen partijen actief op de ov-markt in Nederland. Er is dus eerder sprake van oligopolisering dan van vrije markt. De commerciële bidders neigen naar groei. Schaal is noodzaak, anders verdien je te weinig als bedrijf. De dynamiek die dat oplevert, kennen we inmiddels en is niet beperkt tot het ov. Banken, verzekeraars, supermarkten, woningcorporaties, you name it, alles moet overgenomen worden. Wat het ov betreft: je bent nog maar amper aan de naam Connexxion gewend of de tent is overgenomen door Veolia. Die moet dan weer knippen, omdat de mededingingswaakhond gromt. Ben je wat kleiner en wil je samen bieden, zoals RET en Qbuzz in Rotterdam, dan gromt de waakhond weer. De directies van veel commerciële aanbieders zijn niet in Nederland gevestigd. Er trekken mensen aan touwtjes die weinig tot geen affiniteit hebben met het ov in Nederland. Toch maken Franse en Duitse bazen van Veolia en Arriva winst op het ov in Nederland. Hoeveel winst is trouwens toegeestaan? In de bijlage van de PSO-verordening wordt gesproken van "een redelijke winst", maar ik zie dat nergens gepreciseerd.

Wat doen trouwens Israëliëse vervoersbazen van EBS hier, die niet alleen joodse kolonisten vervoeren in bezet Palestijns gebied, maar nu ook in Broek in Waterland? Je bent chauffeur bij Arriva en hop: ineens werk je voor een bedrijf dat elders diensten verleent die in strijd zijn met het internationaal recht, een bedrijf zonder haltes in Palestijnse dorpen en steden. Met enige trots maakt de minister melding van deze nieuwe marktpartij in de memoerie van antwoord, maar die dateert misschien nog van daarvoor. Wat zou de ratio zijn achter een dergelijke blijdschap?

Ik loop nu de drie regio's af. De aanbesteding in de regio Rotterdam is afgerond. Het resultaat: de RET heeft de aanbesteding gewonnen van slechts twee concurrenten, met een bieding van 28 mln. per jaar. Op dit moment verspijkt de RET 45 mln. per jaar. Daarnaast komen er 200 bussen en 90 chauffeurs bij, zegt de RET. Hoe kan dit? De rek kan hem maar in twee zaken zitten, zou je zeggen: personeel of ritprijs. In Rotterdam kon op opbrengst worden geboden en kon men "reizigers maal ritprijs" opvoeren in de bieding. Met beide aantallen kun je ook bluffen. Het gerucht wil dat de RET de concessie binnen heeft

kunnen halen door de winsten uit metro alvast te verdisconteren. Is dit zo? Zo ja, dan zou je kunnen spreken van een soort interne kruissubsidie. Moet RET nu een aparte boekhouding gaan voeren voor de bedrijfsonderdelen? En zo ja, wat gebeurt er dan met tram en metro als die later apart moeten worden aanbesteed? Dan kan de RET het bijna niet winnen en krijgen we straks misschien de verliezer van nu in de stad, met alle risico's van dien van elkaar dwarszitten en frequenties en vertrektijden niet afstemmen. De RET-directeur verwacht in ieder geval veel meer reizigers en denkt winst te kunnen halen uit slimme roosters, het schrappen van lijnen, overname van bussen van Qbuzz en, let op, het in eigen beheer uitvoeren van onderhoud. Dat is dus blijkbaar goedkoper dan aanbesteden. Connexxion zit ondertussen bij de rechter, of is daar alweer weg, want dat vermoedt dat de RET onder de kostprijs heeft geboden. Rechtszaak nummer 1.

In Haaglanden loopt de aanbesteding al, maar bestaat het risico dat niemand inschrijft. In tegenstelling tot in Rotterdam mag er namelijk alleen op prijs en niet op opbrengst worden geoffereerd. Het plafond is gesteld op 27 mln. per jaar en de stadsregio stelt de ritprijs vast. Veolia heeft net een kort geding afgewezen zien worden. Het bedrijf verwacht 5 mln. per jaar verlies te draaien op deze concessie. Gisteren zou de inschrijving sluiten, maar ik heb zojuist gehoord dat die sluiting is uitgesteld. Rechtszaak nummer 2.

In Amsterdam moet het allemaal nog gaan lopen. In tegenstelling tot de andere twee steden is het daar de bedoeling om metro, tram en bus in een keer aan te besteden. Nog in 2009 heeft de stadsregio Amsterdam besloten het vervoer vanaf 2012 opnieuw onderhands te gunnen aan het GVB tot 2017. Hierop is de branchevereniging van commerciële vervoerders al in beroep gegaan en heeft een kort geding gediend in 2010. Dat is rechtszaak nummer 3. Inmiddels heeft het nieuwe kabinet deze concessie ongeldig verklaard en moet Amsterdam hals-overkop alsnog openbaar aanbesteden. Je moet gewoon vaststellen dat, alleen al gezien de wetsgeschiedenis, 1 januari 2013 geen haalbare kaart is, laat staan voor aanbesteding van bus, tram én metro samen.

Er is sprake van een aantal griezelige parallellen. De juridisering van het ov neemt toe. Er is sprake van ongelijkheid in de condities voor de aanbieders. Het risico bestaat dat er onder de kostprijs wordt geboden en de winnaar niet in staat zal zijn, de gewenste kwaliteit te leveren. Er wordt weinig gemonitord en er worden weinig boetes uitgedeeld. Er is dus ook geen stimulans om de gewenste kwaliteit te leveren. Een andere parallel is de rek die gezocht wordt in zaken die werknemer én reiziger treffen, zoals toekomstige cao, frequentie, haltedichtheid, opstaptarief, kilometerprijs en tariefdifferentiatie tussen doelgroepen. Graag zien wij hoe de minister de situatie in de drie stadsregio's nu duidt.

Naast dit wetsvoorstel zijn er de "gewone" bezuinigingen op de Brede doelluitkering verkeer en vervoer (BDU). De minister zegt dat dit wetsvoorstel geen arbeidsplaatsen kost. Kan zij dat nog eens bevestigen? Stel, HTM of GVB verliest de concessie. Gaan dan alle werknemers een-op-een over van het oude bedrijf naar het nieuwe? Treden zij in dienst bij het nieuwe bedrijf onder dezelfde cao en, zo ja, hoe lang houdt die stand? Er staan volgens schattingen van de bonden toch echt 3000 arbeidsplaatsen op het spel, van mensen die toch al niet zo'n reusachtig salaris genieten.

## Smaling

Bezuinigen en aanbesteden zijn moeilijk los van elkaar te zien. Kijk naar de prijsstijgingen in Amsterdam. Sinds 1 januari betaal je 14,2 cent per kilometer in plaats van 10,5 cent. Als je alleen AOW hebt, is dat een heel aanzienlijke stijging van je uitgaven. Volgens de ANBO wordt er zoveel winst gemaakt dankzij de ov-chipkaart dat deze prijsstijging helemaal niet nodig was. Zelfs de ANWB maakt zich zorgen, want de steden gaan weer dichtslippen als het ov zoveel duurder wordt. Naar het inzicht van mijn fractie kun je stellen dat bezuinigingen een pervers effect hebben op een aanbestedingsplicht. Anders koppel je geen irrationeel laag plafond aan een bestek, zoals in Den Haag het geval is. Anders ga je niet zo laag bieden en gokken op meer reizigers, van wie je niet weet of ze zullen instappen, zoals in Rotterdam het geval is. En anders voer je niet zo'n bizarre prijsstijging door in de hoop bieders niet op voorhand af te schrikken, zoals in Amsterdam het geval is.

De minister refereert aan evaluaties van de afgelopen jaren. Die laten volgens haar zien dat aanbesteding van het openbaar vervoer heeft geleid tot hogere efficiency en tegelijk een verbeterde kwaliteit van het vervoer voor de reiziger. Hogere efficiency en verbeterde kwaliteit zijn geen eenduidige indicatoren. Het is de vraag hoe je deze zaken meet. Efficiency is een breuk, namelijk opbrengst gedeeld door kosten. Je kunt dus aan twee knoppen draaien. Op de aanbestede trajecten Amersfoort-Ede/Wageningen en Zutphen-Hengelo is bijvoorbeeld nog nooit mijn kaartje gecontroleerd, hoewel ik vaak in die treinen zit. Niet één keer. Dat er geen conducteur is, kun je uitleggen als een verbetering van de efficiency, want de noemer van de breuk wordt kleiner. Maar is het ook wenselijk? "Resultaat verhogen" kan betekenen "ritprijs verhogen" en "kosten verlagen" kan betekenen "slechtere cao's". In beide gevallen gaat het om mensen. Dat het om mensen, banen en vaak kleine portemonnees gaat, verdwijnt in de mist van het begrip "efficiency".

In de brief bij het rapport van Twynstra Gudde uit 2010 trekt de minister de volgende conclusies. De eerste conclusie is dat bij aanbesteding van ov behoorlijke efficiencywinsten optreden. De tweede conclusie is dat bij de tweede aanbesteding de efficiencywinst afvlakt. De derde conclusie is dat in de G-3 efficiencywinsten in het busvervoer zichtbaar zijn, maar dat er nog meer winst valt te behalen als de totale lijnennetten worden aanbesteed. Ik heb het desbetreffende rapport erop nageslagen. Erg veel moeite kost dat niet, want de informatie in het rapport is karig, deels omdat commerciële bedrijven die aanbestedingen hebben gewonnen hun gegevens niet ter beschikking hoeven te stellen uit concurrentieoverwegingen. Verder zijn er geen nulmetingen en is er geen enkele statistische analyse gepleegd. Veel gegevens hebben betrekking op slechts twee of drie achtereenvolgende jaren.

Het vervoersaanbod in de G-3 en omstreken, de eerste indicator, gaat omhoog volgens het rapport, gemeten over de periode 2006–2008. Die periode beslaat slechts drie jaar. Er is geen verschil tussen openbare aanbesteding en onderhandse gunning geconstateerd. De vervoersvraag, de tweede indicator, is gemeten over twee periodes van twee jaar die niet met elkaar te vergelijken zijn. In de G-3 en omstreken is een lichte stijging. Dan komen we aan de derde indicator: het dienstregelingstarief, het DRU-tarief. Die indicator wordt wel van 2005 tot en met 2009 gegeven en gaat in de G-3 en omstreken over de hele linie in die periode liefst 20% tot 30% omlaag, zonder openbare aanbesteding dus. Dan nog de kos-

tendekkingsgraad, de vierde indicator. Die is voor de bus in de G-3 licht gestegen tussen 2005 en 2007 en daarna weer gedaald tot 2009. Per saldo is sprake van een lichte stijging, maar die houdt behalve bij de tram in de G-3 nergens gelijke tred met de kostenreductie.

In het rapport wordt geconcludeerd: "De verbetering van de verhouding tussen kosten en opbrengsten in de periode 2005–2009 is een gevolg van de daling van het DRU-tarief na het aanbesteden van concessies." De minister leest hier volgens mijn fractie "openbare aanbesteding van concessies". Ik ben bang dat sprake is van een woordprobleem, dat gevolgen heeft voor de duiding van de minister die eraan is gekoppeld. De eerste conclusie is dat de opbrengsten mee omlaag gaan met de kosten, maar minder hard. Dat ziet er dan uit als een efficiencyverbetering. De tweede conclusie is dat minder mensen gebruiken van het ov. Daar haalt de minister misschien de schouders over op. In Vlaanderen is de kostendekkingsgraad slechts 15%, maar dat heeft wel geleid tot een verdubbeling van het ov-gebruik en dito indirecte voordelen met betrekking tot autogebruik en milieu. Graag een reactie van de minister.

Kwaliteit is ook een lastige indicator. Die is namelijk nogal in "the eye of the beholder", dus erg subjectief. In het rapport van Twynstra Gudde wordt "kwaliteit" slechts beoordeeld op de complexe parameter "klanttevredenheid", die voortkomt uit de klantbarometer. De subjectiviteit is evident wanneer twee kort achter elkaar gepubliceerde krantenberichten in Het Parool worden vergeleken. In Amsterdam is een bonus-malussysteem ingevoerd en het GVB heeft kort geleden de maximale premie ontvangen van de stadsregio wegens de kwaliteit van de geleverde diensten. Vorige week echter scoorde het busvervoer in Amsterdam volgens de reiziger minder dan de afgelopen jaren. Dat werd toegeschreven aan de klantvriendelijkheid van de chauffeur, het omroepen van informatie, rijstijl, aantal zitplaatsen en punctualiteit. Los van het humeur van de chauffeur vallen twee dingen op. Er zijn blijkbaar minder zitplaatsen. Maar het vervoersaanbod is juist omhoog gegaan, sterker dan de vraag. Dit verhoudt zich slecht tot de kritiek ten aanzien van de zitplaatsen. En de punctualiteit is helemaal verbazend omdat de bonus juist was toegekend vanwege de punctualiteit. Er is dus een perceptiekwestie aan de orde. De klanttevredenheid zwabbert wat over de jaren heen. Zoals de minister terecht meldt in haar brief bij het Twynstra rapport: het maakt niet uit of er openbaar aanbesteed is of niet. Graag ook op dit punt de visie van de minister.

De regering doet dingen waar vervoerbedrijven, met oud-collega en prominent VVD'er Pieter Hofstra voorop, wethouders, gemeenteraden, reizigersorganisaties, vakbonden, middenstand, ANWB, scholieren, studenten, ouderen, gehandicapten en het personeel allemaal grote problemen mee hebben. In de Tweede Kamer heeft de minister gezegd dat het ov in haar optiek te goedkoop is, omdat 60% van de kaartprijs wordt gesubsidieerd. Waarom is 60% veel? Percentages zeggen niks. Het bezuinigen van 100 mln., een absolute waarde, op een totaal van 260 mln. voor de G-3 is heel veel! Wat staan we dan mijlenver af van steden als Hasselt, Sydney, Calgary, Seattle en nu ook Tallinn in Estland, waar het ov gratis is. De minister is ongetwijfeld op de hoogte van het initiatiefwetsvoorstel dat thans in voorbereiding is en dat de aanbestedingskwestie wil regelen op een zakelijke manier, waarbij de decentrale beslissingsbevoegdheid voor de grote steden in ere wordt gehouden. Is de minister bereid, het hui-

## Smaling

dige wetsvoorstel aan te houden totdat het initiatiefwetsvoorstel in de Kamers in behandeling komt? Ik weet dat het als een retorische vraag klinkt, maar ik ben ook een keer omgegaan toen de minister hier in kraakheldere bewoordingen een door haar gewenste wijziging van de Tracéwet bepleitte. Ik sluit niet uit dat zij ook over een zekere flexibiliteit beschikt. Minister, laat het idee los dat het leven altijd met 130 km/u voorbij moet razen. Busvervoer dient niet alleen een algemeen economisch belang, zoals de Europese Unie graag aangeeft en zoals in de PSO-verordening staat, maar ook heel andere belangen. Dat bewezen The Hollies in 1966 al met het prachtige liedje over een bushalte: Bus stop, wet day, she's there, I say, Please share my umbrella. Bus stop, bus goes, she stays, love grows Under my umbrella. De rest van het liedje zal ik u besparen.

(geroffel op de bankjes)

### De voorzitter:

Het lijkt mij lastig om dit te verwoorden in de Handelingen. Misschien kunnen de muzieknoten erbij worden gezet?



### Mevrouw Vos (GroenLinks):

Voorzitter. Wat heb ik nog toe te voegen na dit muzikale einde van de bijdrage van mijn collega? Misschien moeten wij aan multimediale verslaglegging van de debatten gaan denken. Het aardige is dat ik mij van dat liedje vooral het woord "umbrella" herinner. Ik wist niet dat het over het openbaar vervoer ging, dus ik zal er nog eens goed naar luisteren.

Wij spreken vandaag over de wijziging van de Wet personenvervoer 2000 in verband met de PSO-verordening. Deze wijziging heeft velen enigszins verrast, denk ik. Wij hadden gehoopt en verwacht dat het kabinet zou komen met een wetswijziging in het kader van de motie-Roefs. Daarover hebben mijn collega's al uitgebreid gesproken. Mijn fractie heeft als kernvraag: waartoe dient dit wetsvoorstel? Waarom komt de minister met het idee van een wet voor verplichte aanbesteding van het openbaar vervoer, ook in de grote steden? Het hoeft niet van Europa; dat erkent de minister. Daar gaat het dit keer niet om. De minister zegt echter dat het van haar moet, omdat zij als algemeen doel het behalen van meer efficiency en een verbeterde kwaliteit heeft. Vanuit het oogpunt van dat algemene belang, dat belangrijke doel, vindt zij dat wij bij wet moeten regelen dat openbaar vervoer te allen tijde verplicht wordt aanbesteed. Het gaat dan om de bus, de tram en de metro. Vervolgens boekt de minister op voorhand 120 mln. aan efficiencywinst in, oftewel: een bezuiniging van 120 mln. Dan rijst toch de vraag of het op voorhand mogelijk maken van de bezuiniging het eigenlijke doel van deze aanbesteding is. Hoe kan een bezuiniging van 120 mln. volgens de minister tot betere kwaliteit leiden?

De stedelijke gebieden waar het om gaat, Amsterdam, Rotterdam en regio Haaglanden, en hun VVD-wethouders hebben luid en duidelijk laten weten niets voor verplichte aanbesteding te voelen. Zij hebben duidelijk geprotesteerd tegen de bezuiniging van 120 mln., waar nog een bezuiniging van 45 mln. op de BDU-gelden bovenop komt. Sinds 2004 hebben hun vervoerbedrijven al 160 mln. bezuinigd. Er zijn enorme efficiëncyslagen gemaakt.

Zij geven aan dat het niet anders kan dan dat het ov in hun steden door deze nieuwe bezuiniging een stuk slechter zal worden. Zij zijn bang voor minder lijnen, lagere frequenties, duurdere kaartjes, minder conducteurs op tram en bus en dus een grotere kans op problemen met de sociale veiligheid. Het gaat hier niet om iets kleins. Het gaat om de belangen van 1 miljoen reizigers per dag. Het gaat ook om de belangen van de vele werknemers die voor deze bedrijven werken. Er is luid en duidelijk breed geprotesteerd, door vele lokale wethouders, door reizigersorganisaties en door de ANWB, die zegt dat dit zal leiden tot een kaalslag in het openbaar vervoer.

De minister zegt: de ervaring leert dat aanbesteding tot efficiencywinst en betere kwaliteit leidt. Welke ervaring heeft de minister dan? Waar heeft zij het over? Collega Smaling heeft net al uitvoerig duiding gegeven aan het rapport van Twynstra Gudde. Ook mijn fractie is opgevelen dat dit rapport helemaal niet onderbouwt wat de minister beweert. Wij lezen juist in dit rapport dat er geen eenduidig verband is tussen efficiency en de wijze van aanbesteden. Kortom: of je nu onderhands gunt, zoals de steden tot nu toe hebben gedaan en zoals zij graag willen blijven doen, of dat je openbaar aanbesteedt, het leidt absoluut niet automatisch tot een verbetering van de efficiency. De steden hadden het openbaar vervoer inmiddels inbesteed. Dat leverde in Amsterdam een besparing van 25 mln. op. Dit resultaat veegt de minister bruusk terzijde door met deze verplichte aanbesteding te komen.

Het verbaast ons dat de minister, die vaak zegt "doe decentraal wat decentraal kan", op deze wijze ingaat tegen een zeer uitdrukkelijke wens van de desbetreffende grote steden. Het zijn steden met een zeer complex openbaar vervoer, waarin jarenlange ervaring, expertise, kennis en bewezen kunde cruciaal zijn om dat complexe openbaar vervoer goed te laten functioneren en waarin het gaat om meer dan 1 miljoen reizigers per dag. Dan is echt de vraag: wat doet de minister door dit terzijde te schuiven en te kiezen voor verplicht aanbesteden?

Voor de invulling van de concessies ziet het kabinet de decentrale overheid als de meest geschikte bestuurslaag om keuzes te maken voor het openbaar vervoer, rekening houdend met de specifieke, regionale situatie. Hoe kan het nu dat de decentrale overheid wel moet zorgen voor de invulling van de concessies, maar dat haar geen keuzevrijheid wordt gegund in de wijze van aanbesteding, namelijk een openbare aanbesteding of een onderhandse gunning? De minister geeft hun niet het vertrouwen dat zij de beste keuze kunnen maken voor de regio, voor de stad.

Ik heb ook een vraag over de marktwerking. Functioneert deze optimaal? De heer Noten gaf aan dat er tot nu toe nogal wat onvolkomenheden te zien zijn geweest in de ov-markt. Ook nu, net als eind vorig jaar, zien wij weer dat er nogal wat marktmonopolies en -duopolies ontstaan. In zeven van de twaalf laatste concessiegebieden hebben zich maar één of twee aanbidders aangediend. Mijn vraag is: waarom gaat die marktwerking zo goed functioneren?

De minister heeft gezegd, ook in de beantwoording van vragen van onze Kamer, dat zij een jaarlijkse monitoring van belang vindt. De klanttevredenheid en sociale veiligheid zouden worden gemonitord door het Kennisplatform Verkeer en Vervoer. Daarin zouden jaarlijkse cijfers over de klanttevredenheid, de sociale veiligheid en de aanbestedingsgraad worden opgenomen. De decentrale overheden moeten zelf het proces van de concessieverlening

en de uitvoering van de concessies monitoren; de prijsvorming en het aantal aanbiedende partijen zullen hierbij worden betrokken. Wat is de rol van de minister in deze jaarlijkse monitoring? Gaat zij op basis van de gegevens die zij krijgt, zowel van de decentrale overheden als van het kennisplatform, zelf een evaluatie maken van de effecten die de verplichte aanbesteding heeft op tal van terreinen, die ik reeds genoemd heb?

Ook wij hebben gehoord dat men in Amsterdam, waar men kiest voor een integrale aanbesteding om inhoudelijke redenen, namelijk omdat men ervan overtuigd is dat de bus, de tram en de metro het beste integraal kunnen worden aanbesteed, in tijdnood komt. Is de minister bereid om Amsterdam meer tijd te geven dan tot 1 januari 2013?

Ik kom tot een afsluiting. Mijn fractie ziet geen noodzaak voor dit wetsvoorstel. Het hoeft niet van Europa. De decentrale overheden hebben juist de wens om het niet te doen. Er wordt keihard gewerkt aan efficiency en vervoersprestaties. Wij zien de noodzaak dus niet. De minister zegt wel dat het doel betere kwaliteit en efficiency is, maar eerlijk gezegd hebben wij zeer grote twijfels over de verbetering van de kwaliteit. Wij worden daarin ondersteund door velen in het veld, als eerste door de drie VVD-wethouders die nu aan het roer staan. Wij kunnen slechts concluderen dat het enige doel bezuinigen lijkt te zijn. Aanbesteden is het voertuig om een bezuiniging te kunnen opleggen en uitvoeren. Dat is een doel waar mijn fractie absoluut niet achter kan staan. Wij maken ons zeer grote zorgen om de effecten die deze verplichte aanbesteding zal hebben in deze drie steden, waar openbaar vervoer cruciaal, maar uitermate complex en ingewikkeld is. Het baart ons zorgen dat dit plan tegen de zin van lokale wethouders wordt doorgezet. Mijn fractie kan niet anders dan concluderen dat er sprake is van ideologische motieven en politieke keuzes. Bij een zaak als het openbaar vervoer, dat cruciaal is in het dagelijks leven van vele mensen, vinden wij dat niet verantwoord. Wij wachten de reactie van de minister af, maar wij zien geen reden om dit wetsvoorstel te steunen.

De vergadering wordt van 14.40 uur tot 15.10 uur geschorst.



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

Voorzitter. Vorige week was ik in Brazilië met een bedrijvenmissie. Ik was onder andere in Sao Paulo waar ik met metrolijn 4 heb gereden. In Sao Paulo wordt de metro per lijn aanbesteed. Sommige lijnen zijn nog publiek en zullen nog de aanbesteding ingaan. Sommige lijnen zijn al aanbesteed. Lijn 4 was geheel in private handen. Die lijn had een punctualiteit van 99,9%, was ongelofelijk schoon, veilig en mooi. Het was een heel aantrekkelijk perspectief, ook omdat die lijn goedkoper was dan de publieke lijnen daar. Nu moet je niet verschillende landen en systemen met elkaar vergelijken. Ik geef dit echter even als voorbeeld van een heel succesvolle aanbesteding en een private uitvoering van openbaar vervoer. Dat kan dus ook.

Vandaag zullen wij daar met elkaar over spreken. De woordvoerders van verschillende fracties in de Eerste Kamer hebben mij een aantal vragen gesteld over het wetgevingsoverleg, over de Wet personenvervoer 2000 en over de aanpassingen daarop die ik vandaag voorstel. Het gaat in hoofdlijnen om enkele vragen. De eerste hoofd-

lijn is eigenlijk: waarom brengt u dit voorstel nu in, waarom houdt u het niet aan? De Eerste Kamer heeft immers nog een evaluatie over privatisering, verzelfstandiging en marktwerking op de plank liggen. Er komt bovendien nog een initiatiefwetsvoorstel in de Tweede Kamer aan. Deze vragen stellen de woordvoerders van een aantal fracties.

Misschien is het belangrijk om hier nadrukkelijk aan te geven dat dit wetsvoorstel hier niet ligt om aanbesteding mogelijk te maken. De verplichte aanbesteding van het regionale stads- en streekvervoer, dus ook in de grote steden, is immers onderdeel van de bestaande Wet personenvervoer 2000. Het is dus niet zo dat dit kabinet op dit moment met deze wetgeving de aanbestedingsplicht introduceert. Die is al sinds 2000 een doel en is ook verankerd in de Wet personenvervoer. Deze wijziging van de Wet personenvervoer 2000 heeft een ander doel, namelijk om de wet aan te passen aan de PSO-verordening, een Europese verordening. Die gaat over de lengte van de concessieduur, de verlengingsmogelijkheden, het waarborgen van het tegengaan van overcompensatie, de kwaliteitseisen, de verplichte inhoud voor concessies, het vergroten van de transparantie bij aanbestedingen, de voorschriften voor reciprociteit en zelfs over de mogelijkheid tot onderhandse gunning van kleine contracten. Wij maken hiermee juist de onderhandse gunning van kleine contracten mogelijk. Voorts zijn enkele dubbelingen weggehaald en zijn er nog wat extra punten die te maken hebben met verslaggeving en dergelijke.

Met deze wijziging van de Wet personenvervoer 2000 wordt aanbesteding in de G-3 dus niet mogelijk gemaakt, omdat die aanbesteding in de G-3 al in de wet zit. Dit kabinet heeft er in het regeerakkoord ook expliciet voor gekozen om dat nogmaals te benadrukken en aan te geven dat het kabinet vindt dat er ook in de G-3, net als in de rest van het land, aanbesteding moet plaatsvinden. Het wetsvoorstel dat er lag op basis van de motie-Roefs, is door dit kabinet ingetrokken en heeft dus nooit enige geldingskracht gekregen.

Ik heb ook gehoord dat er in de Tweede Kamer nog een initiatiefwetsvoorstel in dit kader zal worden ingediend. In de tussentijd hebben wij in de Kamer echter gesproken over de wijzigingen van de Wet personenvervoer 2000 en over het Besluit personenvervoer 2000. Toen, in het najaar 2011, was al duidelijk dat er een initiatiefwetsvoorstel was ingediend voor advies bij de Raad van State. De indieners hebben naar aanleiding daarvan nu waarschijnlijk de tijd om een reactie voor te bereiden. Ik weet daar niets van. Ik weet echter wel dat er tijdens onze debatten een amendement is ingediend door het lid Monasch. De heer Monasch is ook de eventuele indiener van het initiatiefwetsvoorstel. Dat amendement is door de Tweede Kamer echter niet aangenomen. De regering kan daarom haar beleid ten aanzien hiervan doorzetten. De regering is voorstander van de aanbesteding van het openbaar vervoer. Dat blijkt ook uit het regeerakkoord. Ik wil daarom zo snel mogelijk een einde maken aan de onduidelijke situatie. Aanbesteden is de koers en daar zal het kabinet bij blijven. Dit alles is dus voor mij geen reden om dit voorstel tot wijziging aan te houden. De meerderheid van de Tweede Kamer heeft het amendement afgewezen. Ik heb daarna ook geen initiatiefwetsvoorstel meer gezien. Ik weet ook niet of dit nog ingediend zal worden, maar dat staat de Kamer natuurlijk altijd vrij. Ik zit echter niet in de wachtstand, om het maar zo te formuleren. Voor mij is er geen reden om dit wetsvoorstel nu niet te behandelen, al-

## Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

leen al omdat het ergens anders over gaat dan over aanbesteding.

**Mevrouw Vos** (GroenLinks):

De motie-Roefs was wel degelijk aangenomen en het vorige kabinet was bezig met wetgeving om die motie-Roefs inderdaad te implementeren. Er was dus zeer zeker sprake van wetgeving die juist de verplichte aanbesteding niet aan de grote steden zou voorschrijven. Nu zegt de minister dat er eigenlijk helemaal niets verandert. Het kabinet heeft echter wel degelijk besloten om niet op dat pad door te gaan en de verplichte aanbesteding wel voor te schrijven. Wat is het doel van dit wetsvoorstel op dat punt?

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

Het nu voorliggende wetsvoorstel, de wijziging van de Wet personenvervoer 2000 heeft niet te maken met het voorschrijven van de verplichte aanbesteding. Dat is al geregeld in de oude Wet personenvervoer 2000. Zoals ik net heb gezegd, heeft dit kabinet er inderdaad niet voor gekozen om de aanpassing van de wet die naar aanleiding van de motie-Roefs werd gemaakt, verder vorm te geven. Het kabinet vindt dus dat de oude, bestaande wet moet blijven gelden. Ik weet dat mijn voorganger, de heer Eurlings, de stad Amsterdam heeft gewaarschuwd omdat zij al wel overging tot onderhandse aanbesteding en inbesteding, toen de motie-Roefs nog niet in nieuwe wetgeving was omgezet. Hij heeft Amsterdam gewaarschuwd, omdat dat nog niet tot de mogelijkheden behoorde. Dat zou pas kunnen als er een nieuwe wet zou zijn, maar die is er nooit gekomen en daar is ook geen politieke meerderheid voor.

**De heer Noten** (PvdA):

Ik maak een beetje bezwaar tegen de reactie van de minister in dezen. Volgens mij heeft de minister persoonlijk ervoor gezorgd dat de mogelijkheid tot uitstel van een verplichte aanbesteding voor de G-3 uit het bestaande wetsvoorstel is gehaald middels een door haar ondertekend wijzigingsvoorstel. Dat is toch correct? Als dat zo is, als dit dus een actieve daad is geweest van de minister, dient zij daar in alle opzichten voor de volle 100% verantwoordelijkheid voor te nemen. Als wij vragen waarom de minister dit gedaan heeft, waarom zij het wetsvoorstel als zodanig heeft gewijzigd, en bovendien vragen wat de minister daarmee beoogde, moet de minister mijns inziens gewoon een antwoord geven. Zij moet dan niet zeggen: dat doet er niet toe, want dat ligt hier niet voor. Zij moet gewoon verantwoordelijkheid nemen op dit punt, lijkt mij.

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

Ik draag de verantwoordelijkheid voor al mijn daden en ook voor het brede kabinetsbeleid, zoals bekend is. Ik heb al twee keer gezegd dat dit kabinet het voorstel naar aanleiding van de motie-Roefs niet heeft overgenomen. In het regeerakkoord staat ook expliciet dat de aanbestedingsplicht die in de wet staat en die, behalve in de G-3, in het hele land geldt, ook in de G-3 zou moeten gelden. Het kabinet wil dus geen uitzondering maken voor de G-3. Dat is in een vorige wetswijziging mogelijk gemaakt. Men vroeg mij nu waarom ik deze wetswijziging indien en die gaat daar niet over.

**De heer Noten** (PvdA):

Ik ben mijn betoog begonnen met te zeggen dat het wat mij betreft voor een belangrijk deel moet gaan over wat niet in het wetsvoorstel staat. Daar gaat het ook voor een beduidend deel over. Als ik het goed begrijp – graag krijg ik een bevestiging daarvan – zegt de minister dat zij dit niet inhoudelijk wil toelichten en verdedigen, maar dat zij dit puur procedureel doet. Zij verwijst namelijk naar het feit dat dit in het regeerakkoord is opgenomen. Is dat het enige argument dat de minister naar voren brengt of zijn er nog een paar anderen?

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

Nee, absoluut niet. Ik ga zo meteen nog op alle inhoudelijke vragen in. Er werd mij alleen gevraagd: waarom houdt u deze wet niet aan in afwachting van de evaluatie van bijvoorbeeld de privatisering en de marktwerking of in afwachting van initiatiefwetgeving? Mijn antwoord daarop is dat ik deze wetswijziging niet aanhoud, omdat deze op andere zaken van toepassing is. De Wet personenvervoer 2000, waarin de aanbesteding in het gehele land geregeld is, is een reeds lang bestaande wet. De wet die er ooit leek te komen tot een wijziging daarvan, namelijk om een uitzonderingspositie voor de G-3 te regelen, is nooit ingediend en dus ook nooit goedgekeurd. Ik zal hierna ingaan op de inhoudelijke vragen die door de heer Noten en de woordvoerders van de twee andere partijen gesteld zijn, zoals: waarom doet u dit eigenlijk, wat vindt u van de kwaliteit?

Voordat ik dat doe, lijkt het mij goed om iets te zeggen over de huidige situatie. In het regeerakkoord is expliciet gemaakt dat er geen uitzondering wordt gemaakt voor de G-3. In 2011 heb ik dan ook met een wijziging van het Besluit personenvervoer 2000 de termijnen verlengd voor de drie grote steden, omdat ik besef dat er in het verleden andere verwachtingen gewekt zijn en dat het openbaar vervoer in de steden niet van het ene op het andere moment openbaar aanbesteed kon zijn; in de wet was de datum 1 januari 2012 opgenomen. Ik heb de termijn dus verlengd tot 1 januari 2013. De stadsregio Rotterdam heeft inmiddels het busvervoer gegund. Op 9 december 2012 gaat de RET daar in een aanbestede concessie rijden. In Haaglanden sluit de inschrijving in april. Ook daar zal het busvervoer op 9 december gaan rijden. De stadsregio Amsterdam heeft aangegeven multimodaal te willen aanbesteden: niet alleen de bus, maar ook de tram en de metro. Men heeft daarover met mij gesproken. Ik heb de Tweede Kamer vandaag een brief gestuurd waarin ik schrijf dat de stadsregio Amsterdam wat meer tijd krijgt omdat zij het openbaar vervoer totaal wil gaan aanbesteden en omdat dit complexer is dan alleen de aanbesteding van het busvervoer. De stadsregio Amsterdam zal op 15 september 2013 de concessie hebben verleend en zal daarmee uiteindelijk op 15 december 2014 de aanbesteding feitelijk hebben gerealiseerd. Wij hebben dit vastgelegd in een bestuursovereenkomst waarin ook sancties staan die ingaan als de afspraken niet worden gehaald. Daarmee geef ik de stad Amsterdam, die een complexere opgave wil doen dan Rotterdam en Den Haag, extra tijd. Ik heb de mogelijkheid om deze ontheffing te verlenen in de Wp 2000. Dat heb ik recent dan ook gedaan.

**De heer Smaling** (SP):

Hoe zien die sancties eruit?

## Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

### Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik spreek met de gemeente en met de stadsregio, die heeft meegetekend, af dat er financiële sancties zullen volgen als zij, zonder dat daar goede redenen voor zijn, zich niet houden aan de afgesproken aanbestedingstermijn. Er zitten ook ontsnappingsclausules bij. Zoals je in andere steden ziet, kunnen er bepaalde rechtszaken zijn waardoor zij er niets aan kunnen doen dat een aanbestedingsperiode langer duurt. Zoiets zal hen niet aangerekend worden, maar zaken als niet aanbesteden of ophouden natuurlijk wel. Wij regelen dit zo omdat wij al uitstel hebben gegeven van januari 2012 naar januari 2013. In het verleden is er overigens ook al eens uitstel gegeven. Ik vind wel dat men in Amsterdam, net als Rotterdam en Den Haag, moet laten zien dat men de aanbesteding waar kan maken. Men wil dat ook. Men gaat voor de multimodale aanbesteding en die is complexer. Daarom krijgt men extra tijd. Ik wil dit echter wel zodanig ingeperkt hebben dat wij in de toekomst niet halverwege in de situatie belanden dat er met een nieuwe politieke constellatie weer een verandering komt. Hiermee heb ik overigens gelijk de vraag beantwoord hoe wij omgaan met Amsterdam.

Moeten wij van Europa aanbesteden of is dat helemaal niet nodig? Die vraag is mij diverse malen gesteld. De PSO-verordening kent drie vormen van gunnen. Ten eerste kan een overheid aanbesteden via openbare aanbesteding aan alle vervoerders. Ten tweede kan men het vervoer inbesteden, waarbij een concessie wordt verleend zonder openbare aanbesteding aan een interne exploitant waarover de bevoegde overheid zeggenschap heeft. Dat kan alleen als de nationale overheid dat mogelijk maakt, maar de regering kiest niet voor deze variant. Ten derde kan men het vervoer onderhands gunnen, een concessie uitgeven zonder dat er een openbare aanbesteding wordt gehouden. Dat kan echter alleen voor de trein en voor de kleine contracten. Hierdoor blijft voor het ov in de steden alleen de openbare aanbesteding over, want wij kiezen ook niet voor inbesteding. Dit moet dus niet van Europa. Het is een keuze die in het verleden in Den Haag is gemaakt. In de tussentijd is die betwijfeld, maar dit kabinet gaat weer verder op deze lijn.

Mij is ook gevraagd wat het nut van de openbare aanbesteding is en waarom ik erin geloof. Er zijn rapporten geciteerd om te onderbouwen dat het al dan niet werkt. Op meerdere momenten hebben wij naar nut en noodzaak van aanbesteding gekeken. Dit kabinet hoopt dat openbare aanbesteding tot meer efficiency en tot een betere kwaliteit leidt. Bovendien vinden wij dat als het hele land openbaar moet aanbesteden, ook de laatste drie regio's dat moeten. Dit heeft overigens geen financiële reden – ik kom zo dadelijk nog te spreken over de 120 mln. – maar een principiële. Degenen die het regeerakkoord schreven, vonden werkelijk dat voor het hele land dezelfde vorm van aanbesteding moest gelden. Vervolgens zijn er om andere redenen wel taakstellingen opgelegd, maar het is niet andersom gegaan. Wij geloven dus dat de kwaliteit en de efficiency van het openbaar vervoer omhoog moeten en dat dit ook een gevolg kan zijn van aanbesteding. Ik ga daar straks nog dieper op in.

Eerst is het van belang om te weten of er op de markt daadwerkelijk verschillende partijen zijn die kunnen concurreren. De heer Smaling heeft in dat kader een vraag gesteld over de SER-cijfers. Als de SER het heeft over concurrentie en marktwerking, gaat het bijvoorbeeld bij wegtransport om concurrentie op de weg, waarbij er meerdere aanbieders op dezelfde weg rijden. Bij open-

baar vervoer is er echter sprake van concurrentie om de weg. Het gaat dan niet om meer partijen die op hetzelfde spoor of op dezelfde buslijn zitten, maar om concurrentie om het spoor en om de buslijn. Er blijken voldoende partijen in het veld te zijn die werkelijk marktinteresse voor het ov hebben. De NMa heeft ook geconcludeerd dat er sprake is van een biedersmarkt "om de weg", zoals men dat noemt. De regionale overheden zullen goed kijken naar de regionale vraag en de behoefte van de reiziger. Zij zullen ervoor zorgen dat dit zo wordt vervat dat meerdere partijen hierop kunnen inspelen. Anders zou het voor de regionale overheden niet aantrekkelijk zijn om een aanbesteding te doen.

Ik vrees dus geen marktmonopolie of -duopolie in de grote steden. In de Nederlandse ov-markt komen jaarlijks vijf tot tien concessies op de markt. Dit betekent dat er meerdere momenten zijn waarop het voor bieders op de markt interessant is om mee te doen. Via transparante regels voor openbare aanbesteding staat het eenieder vrij om mee te dingen. De NMa heeft gesteld dat er voldoende markt is op dit vlak. Ook de Europese Commissie ziet hier overigens op toe. Ik noem bedrijven als EBS, die de Kamer wellicht koppelt aan andere activiteiten, omdat ik blij ben dat er meerdere toetreders op een markt zijn. De concessieverlenende overheid stadsregio Amsterdam heeft in een openbare aanbestedingsprocedure gekozen voor het bedrijf EBS. Dat is ook het recht van die decentrale overheid.

Hoe leidt de efficiency tot hogere kwaliteit en wat betekent dit?

### Mevrouw Vos (GroenLinks):

Ik zou graag eerst van de minister horen wat zij vindt van het gegeven dat eind vorig jaar werd vastgesteld dat zich in zeven van de laatste twaalf concessiegebieden slechts een of twee aanbieders op de markt bewegen. Het lijkt mij niet dat je kunt stellen dat er een geweldige marktwerking is met heel veel aanbieders.

### Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Je zou willen dat zich meer aanbieders inschreven. Dit is nog geen heel grote markt. Wel hebben wij hiernaar laten kijken door de NMa. Deze heeft aangegeven dat de biedersmarkt voldoende is. Er komen genoeg contracten op de markt en er zijn genoeg partijen die kunnen meedoen. Het is complex om in te schrijven; partijen moeten telkens weer een bieding doen en het is altijd spannend hoeveel tijd en werk daarin gaat zitten. Daarom is het juist belangrijk om ervoor te zorgen dat de markt groot genoeg is. Een van de klachten in de markt was dat het openbaar vervoer in de G-3 niet werd aanbesteed. Dat betekende dat de markt, voor de bedrijven die naar Nederland kwamen om ook mee te doen, bijna 40% kleiner was dan ze van tevoren gedacht hadden toen het Bp 2000 voor heel Nederland werd ingesteld. Met de G-3 erbij wordt de markt een stuk aantrekkelijker en zullen er meer spelers zijn die me willen doen.

### De heer Noten (PvdA):

Het is toch op zijn minst zorgelijk te noemen dat het aantal aanbieders afneemt en dat het aantal inschrijvers bij concrete aanbestedingsoperaties ook afneemt. In mijn eigen regio, voor alle duidelijkheid, waren dat er de laatste drie jaar nul; geen enkele dus. Als je dat concludeert en ziet dat er sprake is van een afnemende tendens, gaat de minister dat dan volgen? Zegt zij dan over een paar jaar:



## Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

nu is er toch echt geen sprake meer van reële marktwerking en dus halen we het terug? Is dat een optie?

### Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

De Europese Commissie en de Nederlandse Mededingingsautoriteit volgen dat. Daarmee komt dat vanzelf op mijn bordje terecht. De heer Noten zet het echter af tegen een markt zonder keuze, namelijk inbesteding bij één organisatie. Wij realiseren een markt waarbij meerdere partijen een goed aanbod kunnen doen voor openbaar vervoer, kwaliteit en kwantiteit. Dat zal een markt zijn die misschien niet heel hard groeit – dat zal de toekomst uitwijzen – maar die wel keuze biedt, terwijl er nu geen keuze is.

### De heer Noten (PvdA):

Ik wil wel juist geciteerd worden. Wij hebben ons namelijk niet uitgesproken tegen marktwerking en tegen de mogelijkheid om aan te besteden. Wij hebben ons uitgesproken voor de ruimte voor lokale bestuurders om de voor hen beste oplossing te genereren. Dat is wat we gedaan hebben.

### Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Daarom zeg ik ook niet dat u nu zegt dat u liever één partij wilt hebben. Ik zet het af tegen de huidige situatie, waarin er geen keuze is. Daarmee leg ik het ook niet bij de Partij van de Arbeid neer, maar verwijs ik wel naar de bestaande situatie versus de gewenste situatie.

### Mevrouw Vos (GroenLinks):

Dan wil ik toch het volgende punt voorleggen. Het is een volstrekt andere situatie als je overgaat tot openbare aanbesteding en zich daarbij misschien maar een aanbieder voordoet. Dan zit je als overheid namelijk aan die ene aanbieder vastgeklonken. Dat zien we helaas nogal vaak, ook in allerlei andere aanbestedingstrajecten. Dat moeten wij niet willen. In die zin is het volstrekt anders als je als gemeente met je eigen vervoersbedrijf in onderhandeling gaat en het dwingt om efficiënter en beter te presteren. Die twee zaken zijn dus niet met elkaar te vergelijken. Het zal toch niet zo zijn dat zich straks misschien maar een of twee bedrijven voor dit soort heel grote concessies inschrijven en de overheid alleen maar "ja" kan zeggen tegen wat men te bieden heeft?

### Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik zie een groot verschil, dat in het voordeel van de marktwerking uitvalt. Je zult als overheid namelijk moeten nadenken over de vraag wat de functionaliteit van het bestaande openbaar vervoer is. Welke kwaliteit en kwantiteit streeft men na? Wat wil men bieden aan de burgers en de reizigers? Dat moet men goed beschrijven. Dat kan in een bestek of onderhands in onderhandeling met het eigen gemeentelijk vervoersbedrijf. Het maakt uit of je dat goed beschrijft in het bestek of dat je dat in onderhandeling doet: Als je het goed beschrijft in het bestek, heb je in ieder geval nog een, twee of meer partijen die kunnen laten zien dat ze meer kunnen leveren dan een van de andere aanbieders. Als je alleen onderhandelt met het eigen gemeentelijk vervoersbedrijf, ben je afhankelijk van dat ene bod. Al is er maar een beperkte belangstelling, dan nog denk ik dat de reiziger uiteindelijk beter af is met de wijze waarop je het vastlegt, met de transparantie die je ermee beoogt en met de mogelijkheid van andere partijen om een beter bod voor de reiziger te leveren.

### De heer Smaling (SP):

Ik begrijp de redenering van de minister. Als je echter ziet hoe het gegaan is in de eerste fase van aanbestedingen en als je ziet dat het nu afvlakt – de minister concludeert dat zelf in de brief bij het rapport van Twynstra Gudde – nader je een punt waarop het naar de verkeerde kant, namelijk het bluffen, doorslaat. In Rotterdam is dat misschien wel het geval: het stellen van een plafond, in het geval er niet op opbrengst geboden kan worden, dat niet haalbaar is. Daardoor heeft men bij Veolia bijvoorbeeld gezegd: met dit bestek lijden wij sowieso een verlies van 5 mln. per jaar. De minister stelt dat voor als een zich voortdurend optimaliserende situatie. Volgens mij ligt dat punt wel ergens, maar daarna keldert het weer. Ik ben zo bang dat de minister dat niet ziet.

### Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik ben het daar niet mee eens. Ik ben een groot voorstander van continue verbetering, van lean, of hoe je het ook wilt noemen. Wat mij betreft kan dat hierbij ook. Het is niet zo dat je een eenmalige verbetering in het openbaar vervoer kunt realiseren, die in de eerste aanbesteding is opgenomen maar niet in de vervolgaanbestedingen.

De heer Smaling verwijst naar het rapport van Twynstra Gudde, maar we hebben meer gedaan dan dat alleen. We hebben in 2005 de Wp 2000 geëvalueerd. Daar is ook uit gebleken dat de aanbestedingen een positief effect hebben gehad. Ik noem als voorbeeld Amstelland-Meerlanden met de Zuidtangent. Die hebben 5% minder subsidie nodig. In de busdiensten worden bovendien 60% meer dienstregelingen gedraaid. Drechtsteden, waar Arriva bij gelijkblijvende subsidie 57% meer treinkilometers is gaan realiseren. Zo zijn er meer voorbeelden te noemen van de eerste fase.

Ik geloof dat dit net zo goed in de tweede fase kan, omdat het rapport van Twynstra Gudde eigenlijk alleen maar ingaat op de reguliere efficiency: wat kun je als bedrijf doen om het nog efficiënter te laten verlopen? Daar kwam een range uit van 8% tot 40%. In de brief aan de Tweede Kamer zijn wij uitgegaan van een gemiddelde van 20%, omdat dat nog tot de mogelijkheden behoort. Wij hebben ook onderzoek laten doen door Conquist. Dat onderzoek gaat uit van de samenstelling van het openbaarvervoersnetwerk. Zou je niet veel meer efficiency kunnen realiseren als je daar opnieuw naar gaat kijken? Ons ov is in de loop der jaren immers gegroeid. Er was een buslijn, daar kwam een tram naast en dan kwam er nog een buslijn bij. Daarna werd de stad uitgebreid. Zo is dat in de loop der jaren gegroeid. Gesteld echter dat je opnieuw zou bekijken wat goede en dikke lijnen zouden zijn, waardoor mensen zo snel mogelijk van A naar B kunnen komen. Gesteld dat we alle politieke eisen uit het verleden, gesteld door verschillende kleuren en om uiteenlopende redenen, zouden loslaten. Gesteld dat we niet meer per se om de zoveel meter een opstap hoeven of steeds maar weer bij elke veranderde milieuwens nieuwe trams en bussen. Wat zou er gebeuren als je het gehele netwerk opnieuw zou bekijken? Het Conquist-rapport geeft aan dat er heel veel mogelijkheden zijn. Een groot deel van de besparingsmogelijkheden is het gevolg van het opnieuw invullen van het netwerk. Ook Amsterdam zegt dat nu. Deze gemeente wil graag multimodaal aanbesteden, want dan kan opnieuw worden bekeken of bus en tram nog wel naast elkaar moeten rijden, of dat er beter gekozen kan worden voor een bus op de ene plek en een tram op de andere plek.

## Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

De heer **Smaling** (SP):

Ik weet dat de minister eerder heeft gesproken over die dikke stromen. Ik zie dat ook wel voor me, maar niet iedereen woont in A en niet iedereen hoeft naar B. Je kunt met snelbussen werken. In Rome, waar men helemaal geen vrije busbanen kent, zijn er ook bussen die tien haltes overslaan. Als je dan van Termini naar het Colosseum moet, heb je maar twee haltes. Je kunt dat dus differentiëren, maar dat laat onverlet dat de bestaande uitvoerders van het openbaar vervoer in de steden dat toch ook met afspraken met de decentrale overheid kunnen bewerkstelligen? Nu loop je het risico in Den Haag en Rotterdam dat de aanbesteding van tram en metro straks door een ander wordt gewonnen dan de aanbesteding van de bus. Dan krijg je misschien te maken met kleinere units. Dat is ook voor de werknemers onprettig. Het is goed om een sterke, grotere partij in het ov van de stadsregio te hebben. Die partijen gaan elkaar dan misschien wel dwarsliggen, op reizigers concurreren, de vertrektijden niet afstemmen en dergelijke. Daar is toch niemand bij gebaat?

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

Er zijn twee vragen gesteld. Ja, je kunt het ook doen met het gemeentelijk vervoersbedrijf. Het vergt echter wat van een partij, die al jarenlang op een bepaalde manier haar diensten levert, om zich opnieuw uit te durven vinden. Het vergt ook wat van de politiek. De bazen van de vervoersbedrijven zeggen vaak: het kan allemaal wel, maar dan zouden de raden ons wat minder eisen moeten stellen, waardoor we een efficiënter product leveren. In die eisen wordt vaak gesteld dat men toch wil dat een bepaalde wijk tot in de late uren bereikbaar is met een grote bus. Waarom zou het niet met een kleine bus of met vraagafhankelijk vervoer kunnen? Je kunt daar verschillende varianten voor bedenken. Het vergt wat, maar het kan inderdaad ook met een gemeentelijk vervoersbedrijf.

Mijnheer Smaling, hoe luidde uw tweede vraag ook alweer? Ik ben hem vergeten.

De heer **Smaling** (SP):

Het hoofdpunt is dat veel van wat u mij nu beantwoordt, zaken zijn die ik, het GVB mijn hele leven gevolgd hebende, ook heb zien veranderen. Dat is een dienst die op een gegeven moment een verzelfstandigingsslag heeft gemaakt. De DRU-tarieven hebben de afgelopen zes, zeven jaar ook een enorme knal naar beneden gemaakt. Uw punt dat het nu nodig zou zijn om die steden hieraan te onderwerpen, overtuigt mij dus niet. Warum einfach, wenn's auch kompliziert geht?

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

Daar kan ik goed antwoord op geven. Ik gaf al aan dat het in principe zou kunnen, maar dat betekent wel dat je jezelf moet heruitvinden en dat je zelf terughoudendheid moet betrachten. Ik weet naar aanleiding van deze aanbestedingsaanscherping zeker dat de steden opnieuw moesten nadenken, niet alleen de politiek maar ook de vervoersbedrijven, welk product ze precies willen leveren, hoe ze dat willen hebben en dat de financiële prikkel daarbij een rol heeft gespeeld. Vanuit die prikkel zijn zij opnieuw naar het netwerk gaan kijken. Zij hebben gezegd dat zij er zelf iets meer afstand van moeten nemen en iets meer ruimte moeten laten voor een partij die erop moet inschrijven, zodat zij een ander en liefst beter product voor dezelfde prijs kunnen krijgen.

Ik weet al weer wat het tweede deel van de vraag was. Het hoeft niet achteruit te gaan als de ene partij de bus wint en de andere partij de metro en de tram, want het hangt helemaal af van de eisen die de politiek stelt voor integratie. Men kan heel goed aangeven welke functionaliteit men wil hebben. De partij die de busconcessie heeft en de partij die de tramconcessie heeft, moeten dan met elkaar ervoor zorgen dat zij een zo goed mogelijk product leveren. Het kan dus heel goed met elkaar samengaan.

Nogmaals, ik geloof dat de huidige impuls in de G-3 ook leidt tot verbetering. Je ziet dat ook in Rotterdam. Rotterdam, dat aan de voorkant veel bezwaren heeft geuit, en zelfs het gemeentelijk vervoerbedrijf dat de concessie heeft gewonnen, zegt dat men voor minder geld meer dienstverlening gaat leveren.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks):

Nu zegt de minister wel degelijk dat zij uiteindelijk verwacht dat de financiële prikkel een uitwerking heeft. Zij zegt toch gewoon dat die extra bezuiniging de motor is achter deze aanbesteding? Dat is wat ze hier naar voren brengt. Als de steden zelf zeggen dat zij hun vervoersbedrijf en hun stad kennen, dat zij bereid zijn om te bezuinigen en veel scherper te kijken wat nodig is en dat zij dat ook kunnen, waarom geeft de minister dan niet de steden het vertrouwen dat zij dit doen? Waarom heeft zij de steden dan niet gewoon een opdracht gegeven om het naar haar wens opnieuw in te richten, maar dan op de manier die zijzelf het best achten?

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

Mevrouw Vos legt nu een koppeling en vraagt of de bezuiniging niet de reden tot aanbesteden was. Ik heb al eerder gezegd dat de principiële overtuiging was dat waar in het hele land moet worden aanbesteed, het onterecht is dat drie gebieden daarvan waren uitgezonderd. Kijk ook naar de rest van het land. Het openbaar vervoer is daar van goede kwaliteit, het ligt daar niet plat. Er wordt goed werk geleverd. Niet eens alle grote steden waren uitgezonderd, maar de drie grote steden. De andere moesten in het verleden allemaal aanbesteden. Dat was de principiële reden om het op te nemen. Daarna zijn in het regeerakkoord bezuinigingen voorgesteld op de BDU en op de G-3. Ik denk dat de bezuinigingen ertoe hebben geleid dat de verschillende partijen niet alleen hun huidige netwerk in de markt hebben gezet, maar ook opnieuw wilden kijken naar de invulling van het netwerk en of ze door meer te leveren voor minder geld een efficiënter en beter openbaar vervoer konden realiseren.

In het verleden is dat dus zo gebeurd. Het is in de Wp 2000 geëvalueerd. In 2005 is het aan de Kamer zo aangeboden. Conquist geeft aan dat de netwerkverbetering nog tot heel veel extra kwaliteit kan leiden.

Zal de reiziger dat zo zien? Reizigers maken op dit moment geen onderscheid tussen aanbesteden, inbesteden en bedrijven. Zij weten vaak ook niet of iets is van het GVB of van Connexxion of van Veolia. Ze kijken gewoon of hun bus of tram op tijd is en of het schoon en veilig is. In die zin is het maar goed dat dit soort zaken achter de scène plaatsvindt en niet ervoor. Wij zien in elk geval dat de waardering ongeveer gelijk is.

Ik verwacht van aanbesteding wel het voordeel dat je door meer druk te zetten op het proces uiteindelijk meer ov kunt regelen voor minder budget. De budgetten staan overal op scherp. Dus ook zonder aanbesteding zou er minder budget zijn. Door aan te besteden zijn er partijen

## Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

die denken dat zij om het te krijgen, net een tandje scherper moeten zijn, het net iets beter moeten doen en net iets harder moeten werken aan de efficiency. Daarmee kunnen zij dus een beter product leveren tegen een lagere prijs.

De heer Smaling vroeg of er een verschil is tussen openbare aanbesteding en aanbesteding. Beide zijn hetzelfde. Openbare aanbesteding is een procedure volgens Bao, het Besluit aanbestedingsregels voor overheidsopdrachten, en PSO. Iedereen kan daarop inschrijven. Daarnaast bestaat onderhands gunnen. Dat is het verschil. Dan verleent de decentrale overheid een concessie aan een van tevoren gekozen partij. Aanbesteden en openbaar aanbesteden zijn dus hetzelfde.

De heer **Smaling** (SP):

In het rapport van Twynstra Gudde wordt een paar keer gesproken over aanbesteden, maar ook een paar keer over openbaar aanbesteden tegenover onderhands gunnen. In de conclusies die in de brief zijn geformuleerd naar aanleiding van het rapport, staat af en toe "aanbesteden" terwijl ik in het rapport van Twynstra Gudde lees dat het evengoed onderhandse gunning kan zijn. Zij hebben het namelijk over óf openbaar aanbesteden óf onderhandse gunning, maar af en toe worden beide vormen met "aanbesteden" aangeduid. Ik vermoed dat er dan een verwarring is met verzelfstandigde diensten die uiteindelijk onderhands gunnen. Ik zie dus een spraakverwarring. Ik maak mij daarover wel zorgen, omdat de conclusies van de minister voortvloeien uit wat Twynstra Gudde wel of niet met "aanbesteden" bedoelt, wat ik niet begrijp.

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

Twynstra Gudde geeft geen oordeel over wel of niet aanbesteden. Het geeft een oordeel over de mogelijke efficiencyverbetering, die tussen de 8% en 40% zou liggen. Wij hebben een gemiddelde van 20% genomen. Dat hadden wij nodig om te kunnen onderbouwen dat het haalbaar zou zijn om een korting toe te passen.

De heer **Smaling** (SP):

Ik denk dat het woordgebruik in het rapport van Twynstra Gudde niet adequaat en niet zorgvuldig genoeg is. De conclusies van de minister zijn daarvan een afgeleide. Ik vermoed dat bij Twynstra Gudde een onzorgvuldigheid in de woordkeuze is geslopen die de minister onbewust heeft overgenomen in haar aanbeveling.

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

Nee, uiteindelijk probeer ik te zeggen en dat Twynstra Gudde een advies geeft hoeveel efficiencyverbetering nog mogelijk is als je puur en alleen naar de organisatiekant kijkt. Het is heel goed mogelijk dat Twynstra Gudde daarin verschillende definities gebruikt, dat men met "aanbesteden" ook onderhands gunnen bedoelt. Daarmee verandert er voor mij echter niets.

In het regeerakkoord staat een efficiencykorting van 120 mln., waarvan ik wilde bekijken of die tot de mogelijkheden behoort. Ik heb daarover met de G-3 gesproken. De mogelijkheden die wij uiteindelijk hebben geconstateerd, waren 20 mln. via efficiencywinst, in de ene of de andere variant, 68 mln. door het realiseren van de netwerkverbeteringen van Conquist, 32 mln. door tariefverhogingen en andere bedragen als je kijkt naar de BDU, onder andere op fiets of andere zaken. In totaal was er een besparingsmogelijkheid van 142 mln. Aangezien er ook al 45 mln. uit

de BDU-korting lag, heb ik uiteindelijk de korting van 120 mln. met 23 mln. teruggebracht tot 97 mln., zodat het behapbaarder wordt. Dat is de uiteindelijke korting. Het enige waarnaar ik heb gekeken, is de mogelijkheid om efficiënter te werken. In het rapport staat dat dit kan. Dit is ook het antwoord aan mevrouw Vos die naar de 120 mln. vroeg. Dat bedrag is dus 97 mln. geworden. Het is ook verdeeld over de drie gemeenten. Wij hebben gezegd dat dit alleen maar kwijtgescholden wordt als de aanbesteding daadwerkelijk gerealiseerd wordt.

Vervolgens was de vraag of Rotterdam niet te laag biedt en wat de risico's daarvan zijn. Het is aan de verzoekers om een goed bod te doen en aan de concessieverlener om te bepalen aan wie de concessie gegund wordt. Naar aanleiding van de discussie die wij in de Tweede Kamer over de hsl hebben gevoerd, de bedragen die daar ooit voor geboden zijn en de realiteit tien jaar later over de haalbaarheid ervan, heb ik tegen de wethouders gezegd dat zij goed op moeten letten dat zij zelf de biedingen die zij krijgen, reëel vinden. Die verantwoordelijkheid ligt echter wel bij de decentrale overheid. Het wordt overigens niet alleen bepaald door de ritprijs en het personeel, maar ook door efficiency en andere zaken.

Vanwege de complexiteit van de aanbesteding hebben we in Amsterdam afgesproken dat daar een tenderboard komt, die daarop gaat toezien. Het ministerie zal iemand afvaardigen die deel gaat uitmaken van die tenderboard.

Hoeveel winst laat de PSO-verordening toe? Wat is een redelijke winst? De PSO-verordening bevat regels over de compensatie die een concessieverlener mag geven. Dan gaat het bijvoorbeeld om een decentrale overheid die bepaalde budgetten aan vervoerders geeft om bepaalde zaken te regelen. Die compensatie moet in verhouding staan tot de geleverde dienst, omdat anders sprake is van overcompensatie, wat eigenlijk een ander woord is voor staatssteun en dat mag natuurlijk niet. In de bijlage bij de verordening staat een rekenformule die voor de concessieverleners inzichtelijk is, om te kijken hoe ze de hoogte van de compensatie moeten bepalen. Die redelijke winst maakt deel uit van de formule; de hoogte daarvan is afhankelijk van de gebruikelijke kapitaalbeloning in de sector en wordt dan ook door zo'n decentrale overheid bepaald.

Er is mij gevraagd of ik het openbaar vervoer te goedkoop vind. Waarom zeg ik dat 60% wordt gesubsidieerd? Het is zoals bekend een van de meest gesubsidieerde sectoren in het land. In tijden van bezuinigingen moet je ook hiernaar kijken. Ik geloof dat er mensen zijn die hoog nodig een extra bijdrage moeten krijgen om van het openbaar vervoer te kunnen maken, maar ik geloof dat er ook een heleboel mensen zijn die prima een extra bijdrage aan het openbaar vervoer zouden kunnen leveren, omdat zij dat makkelijk kunnen betalen. Ik wil vooral bereiken dat het openbaar vervoer voor de grootste stroom reizigers efficiënt en goed vervoer biedt, zelfs nog beter dan het nu is. Dat betekent dat wat mij betreft ook de prijs op een aantal punten omhoog kan. Die ruimte geef ik ook aan de decentrale overheden. Als je vervolgens beleid wilt voeren op mensen die dat niet kunnen betalen, dan moet je langs een andere weg proberen te compenseren, maar niet voor eenieder de prijs extra laag houden.

Zijn er veel rechtszaken? Hoe kijk ik daar tegenaan? De stadsregio's zijn professionele organisaties die ervaring hebben met aanbestedingen. De aanbestedingen voor busconcessies in Den Haag en Rotterdam verlopen op zich goed. De tot nu toe gehouden rechtszaken zijn verlo-

## Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

ren. Ik vind het ook niet zo gek dat een nieuwe partij die iets niet krijgt, nog even blijven proberen om te kijken of het juridisch "sound" is. Dat gebeurt bijvoorbeeld ook bij de aanbesteding van wegen. Het aanbestedingsrecht biedt in ieder geval voldoende waarborgen voor rechtsbescherming. Het staat vervoersbedrijven vrij om bij verschillen van inzicht beroep aan te tekenen of naar de rechter te stappen. In die zin reguleert de markt zichzelf ook, en zullen de decentrale overheden hun verantwoordelijkheid nemen ten aanzien van reizigers, op het moment dat zij denken dat het niet goed zit met de concessie.

Kan ik bevestigen dat het wetsvoorstel geen arbeidsplaatsen kost? Gaan alle werknemers één op één over van het oude naar het nieuwe bedrijf, nemen ze dezelfde cao mee, en zo ja, hoe lang? Het personeel is natuurlijk het gezicht van het ov. Het is belangrijk dat daar zorgvuldig mee om wordt gegaan. Aanbesteding op zich leidt ook niet tot een vermindering van het aantal arbeidsplaatsen. Ten gevolge van het wetsvoorstel zullen die arbeidsplaatsen dus ook niet verloren gaan. Effecten van bezuinigingen kunnen natuurlijk wel leiden tot minder arbeidsplaatsen, afhankelijk van de keuzes die de decentrale overheden maken om het in te vullen.

Het nieuwe vervoersbedrijf moet in ieder geval het directe en indirecte personeel, zoals de chauffeurs, overnemen. Dat staat in de wet, en dat geldt ook voor het personeel van een voormalig gemeentelijk vervoersbedrijf dat naar een commercieel bedrijf gaat. Het directe en indirecte personeel houdt bij de overgang zijn baan, en houdt ook de cao, welke cao pas verstreken is op het moment dat de looptijd van die cao is verstreken. Op dat moment moet je net als in ieder ander bedrijf de onderhandelingen aangaan met je baas. Alleen het niet direct herleidbare personeel – ik probeer me altijd voor te stellen wie daaronder vallen – gaat hierin niet mee. Ik denk dat dat de adviesbureaus zijn die ze hebben ingeschakeld, of andersoortige zaken. Maar direct en indirect personeel gaat een-op-een mee.

Ga ik de effecten zelf ook nog monitoren? Door het Kennisplatform Verkeer en Vervoer wordt gemonitord. Alle concessieverleners kunnen de kennisdatabase gebruiken. Ik stimuleer dit kennisplatform door middel van subsidiëring. Ik wil met andere concessieverleners ook nog kijken hoe we de concessies beter op elkaar kunnen laten aansluiten door de best practices te delen. Maar ik ga niet nog een aparte evaluatie daaroverheen doen. Dit wordt een transparante evaluatie, die ook toegankelijk en inzichtelijk is voor de diverse partijen die daarmee moeten werken.

Ik zie veel zorgen over aanbesteding op zich. Ik wil nogmaals benadrukken dat dit wetsvoorstel over andere zaken gaat. Ik ben natuurlijk ook nieuwsgierig naar de mening daarover van de leden. Ik hoop dat ik de zorgen die er zijn rondom aanbestedingen nog enigszins heb kunnen wegnemen.



De heer **Smaling** (SP):

Voorzitter. Dank voor de beantwoording. Soms sta je gewoon anders in een situatie in een maatschappelijk van groot belang zijnde sector, zoals het ov. Dat kan, daarvoor zijn we lid van verschillende politieke partijen. Het staat de minister vrij, haar opvatting daarover te geven. Dat heeft ze gedaan, waarvan wij al eerder nota hebben geno-

men in het overleg in de Tweede Kamer, en in alle schriftelijke sessies.

Ik had gehoopt dat er iets meer body in het verhaal zou hebben gezeten om nou echt hard te maken, waarom de aanbestedingen in de grote steden terug op de agenda zijn. We hebben gezien dat dat een heel grote mate van onzekerheid heeft gegeven in die gemeenten, bij het personeel van de bedrijven die de gunning hadden en hebben. Toenmalig staatssecretaris Huizinga is op een gegeven moment weliswaar tegen haar zin aan de gang gegaan met het uitwerken in wetgeving van de motie-Roefs. Dat heeft voor HTM, RET en GVB een situatie gecreëerd waarbij hoop en verwachting zijn gewekt dat er onderhands gegund zou worden. In Amsterdam is niet zo heel lang geleden onderhands een gunning gegeven. Dat gebeurde weliswaar onder een voorwaarde – als de wetgeving niet meer toereikend is, kan de concessie ingetrokken worden – maar toch is het een buitengewoon hard gelag als het dan toch weer wordt teruggedraaid. Het lijkt mij overigens een goede zaak dat je die drie onderdelen tegelijk probeert in een bestek te stoppen, maar dat verandert dan weer. 1 januari 2013 is wat Amsterdam betreft totaal geen haalbare kaart, lijkt me, maar de minister zegt dat ze een brief heeft geschreven waarin ze Amsterdam wat respijt gunt. Maar het lijkt me voor Amsterdam toch nog steeds een ondoenlijke situatie om metro, tram en bus op een adequate manier in zo'n grote regio bij elkaar te brengen. Het is een verfiind netwerk. De minister praat over dikke stromen, maar er zijn in Amsterdam dikke en dunne stromen. Er gaat een klein busje van Amsterdam-Noord naar Holysloot, Ransdorp en Durgerdam. Ik geef toe dat dat busje niet altijd vol zit – de trams in de binnenstad zitten voller – maar het is een verfiind netwerk, dat zich door de jaren heen heeft ontwikkeld, en dat efficiënter is geworden, niet alleen in het in het ov krijgen van de mensen, maar ook financieel. Daarom wil ik met een aantal collega's de volgende motie indienen.

---

### Motie

---

De **voorzitter**: Door de leden Smaling, Vos, Noten, Koffeman en Kox wordt de volgende motie voorgesteld:

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de stadsregio op het gebied van wel of niet openbare aanbesteding met verschillende wetgevingssignalen rekening heeft moeten houden gedurende de looptijd van de Wet Personenvervoer 2000;

overwegende dat binnen de stadsregio Amsterdam sinds 2004 zwaar is bezuinigd op het openbaar vervoer;

constaterende dat dit is gerealiseerd zonder verplichte openbare aanbesteding van het openbaar vervoer;

constaterende dat onderzoek aantoonde dat de grote slag al geslagen is wat betreft efficiencyverbetering van het openbaar vervoer;

overwegende dat de stadsregio Amsterdam heeft aangegeven met het oog op de samenhang van het ov-netwerk

## Smaling

de verschillende onderdelen van het openbaar vervoer niet afzonderlijk maar multimodaal te willen aanbesteden;

constaterende dat Amsterdam gehouden is, een reeds toegekende concessie voortijdig in te trekken én voor 1 januari 2013 zowel bus, tram als metro openbaar dient aan te besteden,

verzoekt de regering:

- de deadline voor de stadsregio Amsterdam te verschuiven naar 1 januari 2015;
- daarbij te heroverwegen, de stadsregio zelf te laten beslissen hoe de aanbesteding wordt vormgegeven,

en gaat over tot de orde van de dag.

Zij krijgt letter E (32376).

De heer **Smaling** (SP):

Ik heb vrij uitvoerig stilgestaan bij begrippen als efficiency en kwaliteit. Ik merk toch aan de minister dat de valkuil om het woord "efficiency" te noemen nog niet meteen leidt tot een verdere precisering waar nu de opbrengstenkant en waar de kostenkant van die efficiency zit. Er wordt vrij snel gezegd dat er meer opbrengsten zijn tegen lagere kosten. Ik kom uit de landbouwhoek. Ik heb nog nooit een maïsplant twee keer zo goed zien groeien op maar de helft van de kunstmest, dus dit zijn toch allemaal maar een beetje loze kreten.

De chauffeurs en de mensen in het openbaar vervoer die dit allemaal moeten uitvoeren hebben te maken met bepaalde situaties. Daarvan kun je wel zeggen dat de efficiency en de kwaliteit beter is maar de klantenbarometer geeft bijvoorbeeld aan dat mensen klachten hebben over de rijstijl van buschauffeurs. Dat komt natuurlijk ook doordat die chauffeurs gehouden zijn aan een marge van twee minuten waarbinnen men dient te vertrekken van het eindpunt en op een halte moet zijn. Dus wanneer je om wat voor reden dan ook toch iets te laat bent, ga je al snel te hard rijden. Bij de blauwe trams in Amsterdam heeft iedereen er erg aan moeten wennen dat je achterin soms alle kanten op slingert. Dat kun je ook niet een bestuurder kwalijk nemen. Dat is gewoon een kwestie van hoe die tram is gebouwd. Er is sprake van een subjectieve klantenbarometer, vooral als je de Henks en Ingrids ondervraagt van onze vrienden van de PVV die hier weigeren aan het debat deel te nemen, want zij zien bijna niets zitten. Dus het is niet zo wonderlijk dat je dan vrij slechte uitkomsten krijgt van een klantenbarometer.

De minister is vrij gemakkelijk over kwaliteit en schone treinen. Ik ken ook een trein zonder wc's. Dat vind ik ook niet prettig en ik hoop dat dat snel verandert. Er zijn allerlei kwaliteitskenmerken die heel subjectief zijn. Als ik in Amsterdam in de tram ga zitten op een plek met zo'n stoel tegenover mij kan ik met mijn lengte mijn benen niet kwijt. Dan zou ik voor de kwaliteit misschien een 3 geven, maar als de minister tegenover mij zit en ik zit noodgedwongen met mijn knieën tegen de benen van de minister, geef ik misschien wel een 10. Dus het is dermate subjectief dat in algemene termen praten over kwaliteit niet voldoende is. Als je toch wat diepgang in het debat wilt brengen, zoals wij dat hier doen, is het nodig om daarin preciezer te zijn.

Het verhaal van concurrentie op en onder de weg begrijp ik, maar ik vind het toch nog niet overtuigend. De minister ziet waarschijnlijk eerder de stadsregio als afne-

mer, terwijl mijn fractie toch geneigd is om naar de reiziger en naar het personeel te kijken als afnemer. Ik houd meer van soulmuziek dan van dixieland, wat bij VVD-partijcongressen wordt gedraaid. Als ik in een muziekwinkel ben koop ik soul. Ik ga liever naar een winkel in de Utrechtsestraat om muziek te kopen, omdat ik dat een leukere winkel vind, dan naar een winkel ergens anders in de stad. Dat zijn de keuzes in mijn consumentenwelvaart, om het maar zo te noemen. Die wordt door dit soort zaken bepaald.

Ik zie dus niet voldoende, denkend aan dikke en dunne stromen, dat het nu noodzakelijk is om de aanbesteding in de grote steden door te zetten en daarmee een route te verlaten die door het vorige kabinet was ingeslagen. Die route stelde volgens mij heel veel mensen tevreden, zowel reizigers als personeel van het openbaar vervoer. Dan gaat het om mensen die hun werk doen en trots zijn op hun bedrijf en hun stad, en die niet zoals de afgelopen jaren van hot naar her worden geslingerd en iedere keer weer door de politiek op het verkeerde been worden gezet. Ik hoop dat de minister op dit punt nog iets niet obli-gaats zal zeggen.

□

Mevrouw **Vos** (GroenLinks):

Voorzitter. Ik dank de minister voor de beantwoording. Mij zijn in ieder geval een aantal zaken helderder geworden. De minister geeft zelf aan dat de financiële prikkel een heel belangrijke rol speelt. Dat is naar ons idee ook wel degelijk reden om tot deze verplichte aanbesteding te komen. De minister onderbouwt haar bezuiniging overigens met een rapport van Conquest dat 68 mln. zou opleveren. Naar het idee van mijn fractie betekent die bezuiniging gewoon een verslechtering van de kwaliteit voor de reiziger.

Wat zegt de minister namelijk? Op de hoofdlijnen, op de dikke bundels, moet je investeren. Openbaar vervoer is juist iets wat voor iedereen toegankelijk moet zijn, ook voor ouderen met een rollator, voor mensen die slecht te been zijn. Het betekent gewoon minder haltes, verder lopen en minder lijnen. Dat leidt gewoon tot een slechtere kwaliteit. Wees daar dan ook eerlijk over en zeg dat dan ook gewoon. 32 mln. tariefverhoging betekent gewoon duurdere kaartjes. Het wordt gewoon duurder en slechter. Dat is de conclusie die ik trek.

Vervolgens zegt de minister dat zij verplicht aanbe-steedt om een principiële reden, namelijk omdat wij dat overal in het land doen. Ik kan het principe daarin eerlijk gezegd niet zien. Het gaat er uiteindelijk toch om of wij iets doen wat doelmatig is, wat een gewenst effect heeft en wat maatschappelijk van belang is? Dat moet het effect zijn van deze wet.

Ik vraag de minister dan ook echt of zij de consequenties voldoende heeft doordacht nu zij voor grote steden met zeer complexe situaties het risico gaat lopen dat er misschien een nieuwe aanbieder op de markt komt die misschien op papier wel leuk lijkt maar straks in de praktijk onder de maat gaat leveren. Daarom vraag ik haar ook om er zelf bovenop te zitten. Zij zegt dat het kennisplatform gaat monitoren en dat de decentrale overheden dat doen. Ik vind dat de minister een eigen verantwoordelijkheid heeft om op basis van de gegevens die zij wellicht van het kennisplatform en van de decentrale overheden krijgt jaarlijks aan te geven wat naar haar idee het effect is dat dit in de praktijk gaat opleveren voor de mensen en

voor het openbaar vervoer, zodat wij met elkaar jaar na jaar kunnen volgen wat de gevolgen zullen zijn van deze verplichte aanbesteding.



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

Voorzitter. Allereerst heeft de SP gezegd dat het grote probleem voor die partij de onzekerheid is voor het personeel die in de afgelopen jaren is ontstaan door eerst wel aan te besteden, toen niet aan te besteden en nu weer wel aan te besteden.

Ik vind dat zelf ook vervelend. Dat is ook waarom ik zowel in de Tweede Kamer als hier heb gezegd dat die zekerheid er moet zijn. Die zekerheid is er nu. Er is gekozen en er is al aanbesteed in Rotterdam, terwijl de komende maand wordt aanbesteed in Den Haag en ik met Amsterdam op 12 april een bestuursovereenkomst heb ondertekend waardoor ook de aanbesteding daar onomkeerbaar is geworden. Dus die duidelijkheid is er nu voor het personeel. Je kunt het leuk vinden of niet – het is inderdaad een verschil tussen politieke partijen of je wel of niet gelooft in de aanbesteding; ik ben wel een gelover, dus ik zit iets anders in de wedstrijd – maar die duidelijkheid is er nu wel gekomen. Ik denk dat dat voor iedereen ook wel de rust geeft die hierbij hoort.

Vervolgens heeft de heer Smaling aangegeven dat Amsterdam een verfijnd netwerk heeft dat al redelijk goed loopt. Dat vind ik ook. Het is geen diskwalificatie van de gemeentelijke vervoerbedrijven en van de manier waarop zij het tot nu toe hebben gedaan. Maar het is wel het geloof en de overtuiging dat je door openbare aanbesteding en nog meer partijen de creativiteit op het ov kunt loslaten en daarmee ook meer kwaliteit en efficiency kunt krijgen. Ik zal daarop zo iets dieper ingaan, want daar is ook naar gevraagd.

Maar eerst even de reactie op de motie en de vraag of wij nog de datum kunnen verschuiven. Ik heb net aangegeven dat ik op 12 april een bestuursovereenkomst heb getekend met Amsterdam. Daarin is aangegeven dat Amsterdam uiterlijk op 15 september 2013 de multimodale concessie zal verlenen. Ik heb dat in overleg gedaan met de wethouder en met de vertegenwoordiger van de stadsregio, na discussie over wat haalbaar is. Er zijn ook, zoals ik al eerder heb gezegd, een paar elementen opgenomen die nog een verschuiving in de tijd zouden kunnen betekenen, maar die zijn ook wel duidelijk gedefinieerd. Dus zij committeren zich daaraan en als uiterlijk op 15 september 2013 die concessie zal worden verleend, betekent dit dat uiterlijk op 15 december 2014 de nieuwe concessie zal ingaan. Ik ontraad daarmee deze motie.

Mij is gevraagd hoe het dan zit met de kwaliteit.

**De heer Smaling (SP):**

Ik was niet op de hoogte van deze laatste ontwikkelingen. Ik zal mij daar dus deze week even van op de hoogte stellen. Ik zal mij dan volgende week uitspreken over wat ik met die motie zal doen.

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

Dat lijkt mij goed. De heer Smaling kon het ook niet weten, omdat het vandaag pas is uitgegaan. De bestuursovereenkomst is weliswaar eerder getekend, maar zij lag er nog.

Dan kom ik op de discussie over kwaliteit en efficiency. Dat laatste is geen kaal begrip. Ik heb een aantal voor-

beelden genoemd hoe je voor minder geld meer dienstregelingen kunt rijden en hoe je ervoor kunt kiezen om je netwerk op een andere manier vorm te geven. Misschien rijden er dan geen grote bussen naar het einde van de stad, maar je kunt mensen dan wel met vraagafhankelijk vervoer iets kleinschaligers bieden. Daarmee geef je hun misschien ook wel een groter veiligheidsgevoel. Het kan gaan om de hoeveelheid zitplaatsen en de snelheid waarmee je bepaalde zaken biedt aan de reiziger.

Juist discussies over 2 minutenmarges komen vaak vanuit de lokale politiek. Daar wordt vaak gezegd dat er om de zoveel meter een halte moet zijn, dat er zoveel stops moeten zijn en dat het daar en daar allemaal aan moet voldoen. Op basis daarvan wordt de reiziger niet altijd het beste product geboden.

Ik zie dat ook bij de trein. Daarover gaat de discussie nu niet, maar daar zie ik het ook. Op het moment dat wij punctualiteitseisen stellen en dat met een verkeerde prikkel doen, gaat men de reizigers die men nog kan oppikken misschien niet oppikken, omdat men zo snel mogelijk in het treinschema wil komen om de punctualiteit hoog te houden. Bij het stellen van prestatie-indicatoren moet je er altijd heel goed over nadenken wat je eigenlijk vraagt van de vervoersbedrijven. Het is dus vaak niet de prijs die tot dit soort 2 minutenmarges leidt, maar de vraag die gesteld wordt en de prestaties die gemeten worden. Hierbij staan echter niet de klant en de reiziger centraal. Vaak worden die prestatie-indicatoren om andere redenen zo gedefinieerd. Dat is in essentie waarnaar steden en regio's waar aanbesteed wordt, in de toekomst veel beter naar zouden moeten kijken. Dat geldt ook voor het Rijk, dat dit doet bij het spoor.

**De heer Smaling (SP):**

Het punt is dat zaken aan elkaar gekoppeld zijn. Ik las de klantbarometer, waaruit ontevredenheid blijkt over het gedrag en de rijstijl van de buschauffeur. Dat komt ook omdat de eisen over punctualiteit dusdanig zijn dat een buschauffeur wel moet gaan jakkeren en eerder chagrijnig moet worden. Het is toch een uitruil met werkplezier, waarbij je dan maar een paar minuten later aankomt, waar je zijn moet? Wat zijn die paar minuten op een mensenleven? Die dingen zijn dus aan elkaar gekoppeld. De minister heeft het over kwaliteit. Oké, een heel veeleisende buspassagier vindt tijd wellicht doorslaggevend. Ik stap ook liever in een bus die sneller het punt bereikt waar ik zijn moet. Dat is duidelijk. Er zijn hier echter zaken aan elkaar gekoppeld die voor het personeel negatief doorwerken, terwijl de minister er volgens mij alleen zo naar kijkt dat de reiziger moet worden bediend.

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

Nee, want kwaliteit is voor mij een veel breder begrip dan alleen de tevredenheid van de reiziger. Overigens, volgens mij zitten wij op precies dezelfde lijn. Ik geloof juist dat het beter is als je minder van dit soort eisen stelt aan de voorkant en meer ruimte geeft aan de vervoerder om de klant zo goed mogelijk te bedienen. Wil je dat hij zo hard mogelijk aan de bushalte voorbijrijdt omdat hij op tijd bij het eindpunt moet zijn of wil je dat hij nog even wacht op de reiziger die nog op het laatst komt aanrennen met zijn boodschappentas, om die vervolgens mee te nemen? Dat laatste is essentieel. Daarvoor moet je proberen minder eisen te stellen aan de input en meer aan de output. Je moet dan zeggen dat je graag een goed openbaar vervoer wilt dat aan die en die eisen voldoet. Dat geldt

## Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

voor het rijksniveau maar ook voor de decentrale overheden, die dat op lokaal niveau moeten doen. Je moet dus wat minder eisen stellen aan de voorkant over het type bus en de hoeveelheid haltes en dergelijke. Daarop doel ik dus.

Bij kwaliteit gaat het niet alleen om klanttevredenheid, maar ook heel sterk over wat voor product je levert. Is het schoon? Is het veilig? Zijn de mensen er tevreden over? En ook: zorg je er als vervoersbedrijf voor dat je goed omgaat met goederen, spullen en diensten?

De heer **Smaling** (SP):

Stel je hebt een bieding. Veolia, Arriva of GVB claimen dan toch alle drie dat zij met een schone en veilige bus komen? Ik zoek naar een nulmeting op basis waarvan de bestekgever, de stadsregio dus, een verschil kan zien niet alleen in prijs maar ook in de gedane beloften op dit soort terreinen. Op basis daarvan kun je de juiste partij er dan uithalen. De minister noemt een hoop zaken, waarvan ik ook zou zeggen dat die belangrijk zijn, zoals dat bussen schoon zijn.

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

Zo'n nulmeting hebben zij ook, want zij kunnen in hun programma van eisen aangeven welke kwaliteit ze definiëren, tegen welke prijzen ze dat willen doen en over wat voor materieel het gaat. Dat kan dus al. Ook hebben we gesproken over een workshop waarin de vraag centraal staat hoe je het beste kunt aanbesteden en hoe je ervoor zorgt dat je het niet van tevoren helemaal dicht regelt. In de toekomst zullen we zo'n workshop ook aanbieden. Zij moeten het natuurlijk zelf doen, maar ik noem als voorbeeld mijn eigen rol als minister. Ik ben ook verantwoordelijk voor Rijkswaterstaat. Rijkswaterstaat beschreef vroeger het volledige bestek van hoe een weg er uit moest zien en zette die vervolgens in de markt. Die markt kon natuurlijk niet veel meer dan precies dat bieden waar wij om gevraagd hadden. Tegenwoordig laten we dat veel meer open. We beschrijven wat de functionaliteit moet zijn en waaraan het volgens ons moet voldoen. Er moet bijvoorbeeld duurzame verlichting zijn. Of ze dat in de vorm van led of op een andere manier doen, brengt de markt in. Je ziet dat zij betere tenders opleveren. Voor minder geld krijgen we een kwalitatief beter product. Dat vergt dat je moet loslaten, maar het is zowel voor degene die de concessie krijgt, als voor degene die de concessie verleent, uiteindelijk vele malen aantrekkelijker. Het zal nog best wat vergen in de komende jaren, want in het verleden was het veel meer dicht geregeld. Ik geloof echter dat dat juist de uitdaging is die dit soort problemen kan voorkomen. Je moet dus niet voorschrijven waar je allemaal precies moet zijn, maar je moet ervoor zorgen dat je als vervoersbedrijf op een goede manier een zo goed mogelijk bod kunt doen.

Ik ga in gesprek met de decentrale overheden en de vervoersbedrijven. Er komt een soort workshop over aanbestedingen en leereffecten. Ook geef ik subsidie aan het Kennisplatform voor Verkeer en Vervoer. De decentrale overheden kunnen zelf de concessies controleren en monitoren. Op decentraal niveau is er democratische controle. Ook kijken de NMa en de EU naar de markt. Voor het Rijk zie ik – zo zeg ik tegen mevrouw Vos – dus niet ook nog eens een aparte rol om bij deze decentrale verantwoordelijkheid een eigen evaluatie te uit te voeren, specifiek voor de G-3.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks):

Ik zie toch één dringende reden, namelijk het gegeven dat de minister als wetgever tegen deze drie grote steden zegt: u zult aanbesteden. De drie grote steden willen dat echter liever niet, omdat zij denken dat zij het zelf beter kunnen regelen. In dat geval vind ik dat de minister vanuit haar verantwoordelijkheid wel degelijk verplicht is om ook te volgen of het allemaal goed gaat. Het is dan te makkelijk om te zeggen dat de decentrale overheden dat zelf maar in de gaten moeten houden en dat de minister daarin geen rol heeft. Ik vind namelijk dat de minister hierin de rol heeft dat zij moet bekijken of, als zij besluit om hen te dwingen tot verplichte aanbesteding, dit inderdaad tot de wenselijke effecten leidt en of het eventueel bijsturing behoeft.

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

De heer Noten liet een plaatje zien over de hamertjes in de trein waarover in de Kamer nog gesproken werd. Dat was voor mij een herkenbaar plaatje. Ik spreek in de Kamer heel vaak over de ov-chipkaart. Dat is ook een verantwoordelijkheid die bij de decentrale overheden ligt, maar regelmatig wordt mijn mening gevraagd over allerlei activiteiten rondom de ov-chipkaart. Ik heb zelfs veleens het koffieapparaat op Station Zoetermeer moeten bespreken met de Kamer. Ik weet dus dat, als het niet werkt, er sowieso discussie over zal plaatsvinden op nationaal niveau. Dat laat onverlet dat ik er zelf niet voor kies om die rol nu bij mij neer te leggen. Ik heb al aangegeven wat ik wel doe. Ik ben samen met de decentrale overheden en de vervoerders bezig met de vraag hoe de aanbesteding zo goed mogelijk kan worden geregeld en wat hiervan de leereffecten zijn. Ik geef subsidie aan het kennisplatform, zodat de evaluatie en de monitoring worden uitgevoerd. Zij hebben zelf een rol om die concessies te controleren en te monitoren. Zij willen ook helemaal niet dat ik me daarmee bemoei. Op het moment dat zij het wel willen, doe ik dat ook. SRA heeft gevraagd of ik in de tenderboard wilde zitten. Op decentraal niveau is er echter democratische controle. Wat mij betreft, betekent dat dus dat het daar moet plaatsvinden. Uiteindelijk staat het de Tweede Kamer altijd vrij om mij ter verantwoording te roepen of mijn opvolgers in de toekomst, net zoals er in de Eerste Kamer ook een debat gaat plaatsvinden over privatisering en verzelfstandiging, terwijl het allang ergens anders ligt. Vanuit het Rijk zal ikzelf geen rol initiëren, maar als het nodig is, zal ik mij daar in de toekomst wel over verantwoorden.

Hiermee heb ik alle vragen beantwoord, los van de opmerking dat de VVD allang niet meer aan dixieland doet tijdens een partijcongres.

De heer **Smaling** (SP):

Als het mag wil ik nog één vraag stellen, die stamt uit de eerste termijn. Ik heb de vergelijking gemaakt met toenmalig minister Pronk, aan wie mevrouw Schultz van Haegen zich toen als wethouder zo ergerde. Als ik zo bekijk hoe de minister zich nu tot de decentrale overheden verhoudt, dan is zij een soort kopie van Jan Pronk. Dat zie ik toch goed? Schaamt zij zich daar niet een beetje voor?

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

Nee, absoluut niet. Dit is een logische vraag, maar het is een wezenlijk andere discussie. De heer Pronk keek op de halve kilometer op een bestemmingsplan of een bedrijventerrein niet te dicht bij een volkstuin kwam te liggen.

## **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**

Dat doe ik niet. Ik bemoei mij niet met de invulling van een aanbesteding. Dat moet echt decentraal plaatsvinden. Daar weten ze welke (vervoers)wensen er zijn, welk aanbod er moet zijn en welke combinaties zij willen maken. Ja, er is in het verleden al een keuze gemaakt om voor het hele land één regime te laten gelden. Die zetten wij ook onverkort door. Wij realiseren dus geen uitzonderingspositie voor de G-3. Dat regime is eenmalig vastgesteld: er zal aanbesteed worden in het openbaar vervoer. Dat geldt dus ook voor de G-3. Daarnaast is de invulling daarvan, de wijze waarop zij dat vormgeven, volledig aan henzelf.

De heer **Noten** (PvdA):

Ik heb geen bijdrage geleverd in tweede termijn, maar wil de minister wel graag bedanken voor haar beantwoording en de wijze waarop zij het debat heeft gevoerd.

Ik wil haar nog één punt meegeven. Wij zijn de discussie gestart met de constatering dat het kabinet zonder meer ervoor kiest om de lijn van aanbesteden door te zetten. Ook de minister is haar beantwoording daarmee gestart. Dat is een beleidskeuze. Daarmee confronteert zij vervolgens de lokale overheden. Het is de keuze van het kabinet om de lokale overheden voor het blok te zetten. De minister zegt dan iets te gemakkelijk dat zij niet de verplichting voelt om te evalueren in hoeverre de beleidskeuze die het huidige kabinet maakt, straks effectief blijkt te zijn. Het wordt wat te gemakkelijk als je zegt: wij als kabinet beslissen dat er aanbesteed dient te worden; overigens, of dat goed of niet goed gebeurt, is niet onze verantwoordelijkheid; daar zijn wij slechts indirect in geïnteresseerd. Dat lijkt mij niet consequent.

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

Ik blijf erbij dat wij het niet volledig terzijde hebben gelegd, maar juist mogelijk maken om de evaluatie inzichtelijk te maken via het kennisplatform in samenwerking met de decentrale overheden. Dat ik vervolgens de rol voor de evaluatie en de effecten daarvan bij de decentrale overheden zie liggen, lijkt mij volstrekt logisch gezien hun positie. Om dat dan dubbelop bij het Rijk te gaan doen, vind ik niet logisch. Als de Kamer te zijner tijd denkt dat daar wel noodzaak toe is, zal ik daar verantwoording over afleggen. Ik wil dat echter niet dubbelop organiseren, maar de verantwoordelijkheid laten waar wij haar uiteindelijk hebben neergelegd.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:

Ik kom tot afhandeling van het wetsvoorstel. Ik constateer dat er stemming wordt gevraagd. Dat geldt dan ook voor de motie van de heer Smaling, al heeft hij aangegeven dat hij nader gaat nadenken over wat hij met de motie gaat doen. Dat horen wij dan in principe volgende week bij de afronding en stemming.

Ik dank de minister voor haar aanwezigheid en antwoord, en de leden voor hun bijdrage en de discussie.

Sluiting 16.30 uur.