

Noten

op afstand van politiek en bestuur. Dat doen wij nu al jarenlang. Gelijktijdig, in de dagelijkse praktijk van politiek en bestuur, bemoeien wij ons steeds intensiever met diezelfde uitvoering. Het was voor mij in de afgelopen jaren verbazingwekkend hoe het boegbeeld van de marktwerking, zoals je bijna zou kunnen zeggen, de heer Aptrout, gelijktijdig degene was die bij voortduring in de Tweede Kamer het debat opstartte over de verantwoordelijkheid van lokaal management en de invulling van de openbaarvervoerskwesties. Deze bestuurlijke paradox moeten wij ons echt aanrekenen. Het gaat ons, wat mij en de leden van mijn fractie betreft, niet aan om aan de ene kant iets op afstand te zetten en aan de andere kant niet in staat te zijn om er met je vingers vanaf te blijven. Als je vindt dat er een politieke verantwoordelijkheid is, zul je die ook moeten waarmaken en zul je die moeten nemen, ook in de uitvoeringsvraagstukken.

Derhalve lijkt het de leden van onze fractie buitengewoon wijs om het wetsvoorstel zoals dat nu voorligt, met zijn heel lange procesgang, zo snel mogelijk af te tikken.

De voorzitter:

Het woord is aan mevrouw Martens, die haar maiden-speech zal houden.



Mevrouw Martens (CDA):

Voorzitter. In 1999 werd ik gekozen tot lid van het Europees Parlement. Daar heb ik tien jaar lang een bijdrage mogen leveren aan de Europese regelgeving. Vorig jaar werd ik in deze Kamer gekozen. Ik vind het een eer om nu hier mijn bijdrage aan de politiek te mogen leveren en ik doe dat met veel plezier. De aanwezigen kunnen zich voorstellen dat het in het begin even wennen was. Waar het Europees Parlement toen 785 leden telde uit 27 lidstaten, zijn er hier 75 uit een en hetzelfde land. Waar in het Europees Parlement bij commissievergaderingen vaak zo'n 150 mensen in de zaal waren, zijn het er hier meestal maximaal twintig. Duurden de commissievergaderingen in Brussel altijd drieënhalve uur, hier duren ze tien tot vijftien minuten. Werkten we in Brussel met 23 werktalen, hier in één werktal; wel zo gemakkelijk. Maar de grote overeenkomst is dat beide parlementen zijn gericht op inhoud en kwaliteit en gekenmerkt worden door een buitengewoon wellevende en collegiale omgang.

Europa staat soms onder kritiek, en op heel wat punten kan en moet het ook beter. Toch is tijdens mijn Brusselse periode mijn Europese hart alleen maar groter geworden. Juist de samenwerking en onderlinge afhankelijkheid hebben ons vrede en stabiliteit gebracht, waardoor onze welvaart kon groeien. Daarnaast is geen enkel land groot genoeg om de grote problemen van deze tijd – denk bijvoorbeeld aan migratie, milieu en criminaliteitsbestrijding – alleen aan te pakken.

Wij leven in een democratie. Daarbij kan het niet alleen gaan om een meerderheid van de helft plus één. Uiteindelijk moet het ook gaan om een samenhangende visie op algemeen welzijn, om een evenwichtige hiërarchie van waarden, om de waardigheid en de rechten van de mens. Wetgeving moet mensen dienen én de samenleving als geheel. Dat geldt ook voor het wetsvoorstel dat vandaag aan de orde is, het voorstel tot wijziging van de Wet personenvervoer 2000 teneinde investering van het openbaar vervoer voor de grote steden mogelijk te maken.

Het wetsvoorstel raakt de verhouding overheid-samenleving, raakt de vraag: welke taken horen in handen te zijn en te blijven van de overheid en welke taken kunnen we beter overlaten aan de samenleving dan wel de markt? Voor het CDA is uitgangspunt dat de overheid niet moet doen wat de private sector ook en zelfs beter kan. Met andere woorden: privaat als het kan, publiek als het moet.

In juni kopten de kranten: "grote steden mogen zelf over stadsvervoer beslissen, dankzij initiatiefwetsvoorstel is openbaar aanbesteden niet langer verplicht". Lichtelijk voorbarig; de Eerste Kamer spreekt immers vandaag pas over het wetsvoorstel. Pas na de stemming in deze Kamer zal duidelijk zijn of het wetsvoorstel het heeft gehaald of niet.

De CDA-fractie dankt de initiatiefnemers en de minister voor de antwoorden op haar vragen. Zij maakt graag van de gelegenheid gebruik om enkele aanvullende opmerkingen te maken en enkele vragen te stellen. Deze hebben respectievelijk betrekking op de aanleiding en het motief voor het wetsvoorstel, de markteffectoets, de efficiency respectievelijk prijs-kwaliteitverhouding en het risico van strijdigheid met de Europese PSO-verordening in verband met fiscale aspecten en de artikelen 62 en 63b.

De Europese PSO-verordening bepaalt dat openbaar vervoer in de lidstaten verplicht openbaar moeten worden aanbesteed. In Nederland is het openbaar vervoer dan ook inmiddels verplicht aanbesteed. De PSO-verordening biedt daarnaast de mogelijkheid tot investering onder de voorwaarde dat dit in een nationale wet wordt vastgelegd. Het initiatiefwetsvoorstel wil dit regelen.

De leden van de CDA-fractie hechten aan goed, toegankelijk en betaalbaar openbaar vervoer, met een goede bereikbaarheid in het land, een goede prijs-kwaliteitverhouding en maximale sociale veiligheid. Het blijkt dat daar waar het openbaar vervoer is aanbesteed, er een geweldige efficiëncyslag is gemaakt zonder dat de kwaliteit, de klanttevredenheid of de werknemerstevredenheid erop achteruit zijn gegaan. In Rotterdam spreekt men van een efficiëncyslag van zo'n 40%, dat wil zeggen tientallen miljoenen, met daarbij meer en beter aanbod en een grotere klanttevredenheid. Er is meer kwaliteit voor minder geld gekomen. Impulsen voor dergelijke verbeterlagen kom je niet gemakkelijk tegen waar overheden ondernemer zijn. Ondernemers hebben een andere scope dan je bij de overheden kunt verwachten. Ondernemen doet een groter appel op creativiteit en vernieuwing.

De CDA-fractie had gehoopt dat kwaliteit van het aanbod, klanttevredenheid, kosten en het belang van de reiziger mede aan dit wetsvoorstel ten grondslag zouden liggen. Wie schetst onze verbazing? Dit lijkt niet het geval. Het argument dat een- en andermaal bij de beantwoording van vragen werd gegeven, luidde: we willen de mogelijkheid van investering geven omdat het mogelijk is deze mogelijkheid te geven. De indieners zeggen dat het voor hen niet uitmaakt op welke gronden de steden tot investering zouden willen besluiten. In de NRC van 22 juni jongstleden wordt de heer Monasch geciteerd waar hij zegt: "of ze een rationele of een emotionele afweging maken dat maakt ons niet uit". Het enige doel is dat de grote steden zelf de beslissingsbevoegdheid hebben, zo is te lezen in de memorie van antwoord van 6 juli. Het kan, dus het moet. De CDA-fractie had serieuze motieven verwacht om tot een zo ingrijpend voorstel te komen.

In de nota naar aanleiding van het verslag van 6 september 2012 constateren de initiatiefnemers dat er binnen de grote steden de wens leeft om zelf te kunnen kiezen

voor in- of aanbesteden. Graag ontvangt de CDA-fractie een toelichting bij wie deze wens leeft en hoe die, waar en door wie, is geuit en met welke motivering.

Met verbazing heeft de CDA-fractie ook kennisgenomen van de grote haast die de initiatiefnemers hadden om het wetsvoorstel in stemming te krijgen. Op 21 juni jongstleden heeft de Tweede Kamer de laatste nota van wijziging ontvangen, over het wetsvoorstel gedebatteerd en gestemd. Eind juni lag het in de Eerste Kamer voor procedure met de wens het voorstel nog vóór het reces in stemming te hebben gehad. De facto zou dat binnen twee weken zijn. Voor geen van de steden is er echter een zodanige urgentie dat er binnen veertien dagen duidelijkheid zou moeten komen. In Utrecht speelt het niet, daar is al aanbesteed. Voor Rotterdam en Den Haag lopen de concessies tot 2017, dus ook daar is geen urgentie. Ook het argument van de initiatiefnemers "anders komt Amsterdam in de problemen" is weinig overtuigend, aangezien er met Amsterdam een bestuursovereenkomst is gesloten, waarin Amsterdam respijt krijgt tot januari 2014.

Terzijde: het is wel jammer dat de initiatiefwet bij ons op de agenda kwam precies ten tijde van het nieuws dat het GVB in Amsterdam, zoals de kranten kopten, "een bolwerk was van vriendjespolitiek en wanbeleid". Op hetzelfde moment meldde de wethouder dat het GVB goedkoper kan en met minder geld meer reizigers kan vervoeren door het slimmer in te richten en het ov beter te laten aansluiten op de wensen en behoeftes van reizigers. Blijkbaar zet alleen de kans op aanbesteden al aan tot creatiever nadenken, en dat is hard nodig. Het gaat hierbij immers om belastinggeld en daarmee moeten wij zorgvuldig omgaan, zeker in tijden van financiële crisis en verregaande bezuinigingen. Het blijft verrassend dat dit geen rol speelt bij de afwegingen die wij hebben gehoord van de initiatiefnemers. Zij willen de mogelijkheid tot inbesteden geven omdat het nu eenmaal mogelijk is om die mogelijkheid te geven.

Het onderwerp heeft een hele geschiedenis, waarbij het door het vallen van kabinetten de ene keer leek dat er in de grote steden wel en even later weer dat er niet aanbesteed zou moeten worden. Het veld is gebaat bij helderheid. De indieners willen dit jojo-effect dan ook voorkomen en de CDA-fractie juicht dit toe. Zij vraagt zich echter wel af hoe deze wens zich verhoudt tot het voorstel dat de grote steden na elke concessie weer opnieuw zouden moeten kunnen kiezen voor in- of aanbesteden. Betekent dat niet juist opnieuw een jojo-effect? Gaarne ontvang ik de reactie van de initiatiefnemers hierop, graag mede in het licht van het feit dat de omvang van de ov-grotestedenmarkt geschat wordt op zo'n 50% van de gehele Nederlandse ov-markt.

Bij wetsvoorstellen is een markteffecttoets verplicht, bij initiatiefwetsvoorstellen niet. Aangezien het wetsvoorstel ingrijpende consequenties heeft respectievelijk kan hebben voor de ov-markt, zoals ook de indieners in de nota naar aanleiding van het verslag schrijven, is het verbazend dat zij geen markteffecttoets hebben laten doen. Op de vraag van de CDA-fractie of de indieners alsnog bereid zijn om die te laten doen, geven zij als antwoord dat zij dat niet nodig achten. De daarbij gegeven redenen gingen niet over de markt maar over de vraag of de concessiehouders verzekerd zouden kunnen blijven van hun marktaandeel. Dat is iets anders. De fractie heeft graag een antwoord op de vraag of de indieners alsnog bereid zijn een markteffecttoets te laten doen, bij voorkeur met een kort ja of nee. De CDA-fractie ziet graag dat daarbij

betrokken wordt dat de aanbestedende instantie met het wetsvoorstel na elke concessie opnieuw de mogelijkheid krijgt om te kiezen tussen aan- of inbesteden. Indien de indieners daar niet toe bereid zijn, ontvangen wij graag een inhoudelijke motivering waarom zij daarmee voorbij willen gaan aan het dringend advies van minister en de dringende vraag uit het veld, en het gegeven dat de PSO-verordening bepaalt dat aanbesteding de regel is en inbesteding de uitzondering.

Een van de overwegingen van de initiatiefnemers is dat inbesteding soms gemakkelijker is als er behoefte bestaat aan tussentijdse aansturing. De indieners hebben geluiden gehoord uit enkele grote steden dat zij er op voorhand niet per se vertrouwen in hebben dat dit met commerciële partners net zo snel en soepel verloopt. De CDA-fractie is van mening dat veel typen van onverwachte omstandigheden in hoge mate te voorzien zijn – denk aan inhuldigingen, protesten, Koninginnedagvieringen, muziekfestijnen etc. – en dat concessieverleners ook in het program van eisen hierover goede afspraken zouden moeten kunnen maken. Kunnen de indieners aangeven waarop het wantrouwen van de grote steden is gebaseerd en of dit wantrouwen bij alle grote steden bestaat, respectievelijk of er voorbeelden te noemen zijn waarbij de partijen er niet op redelijke wijze zijn uitgekomen? Kunnen de initiatiefnemers ook inzicht geven in de extra kosten die met interne tussentijdse aansturing gepaard zijn gegaan en hoe deze inzichtelijk en controleerbaar worden gemaakt? Deze komen dan immers te liggen bij de gemeentelijke belastingbetaler.

De CDA-fractie heeft in relatie tot de PSO-verordening vragen gesteld over, ten eerste, het risico van verboden staatssteun – de huidige Vpb-vrijstelling voor overheidsbedrijven lijkt namelijk bij inbesteding te leiden tot oneerlijke concurrentieverhoudingen – en, ten tweede, de mogelijke strijdigheid met de PSO vanwege artikel 62 inzake meedingen bij aanbesteding door interne exploitant en artikel 63b inzake mogelijkheden van onderaanneming door interne exploitant. Aangezien de reacties van de indieners en de minister niet een-op-een op elkaar lijken aan te sluiten, zou de CDA-fractie graag nog eens van de indieners en de minister horen of zij kunnen garanderen dat het wetsvoorstel op geen enkele manier strijdig is met de PSO-verordening.

Graag ziet de CDA-fractie in het antwoord ook betrokken worden de brief van de Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland van 14 september jongstleden, waarin de risico's en mogelijke strijdigheden met de PSO-verordening worden geschetst met betrekking tot de volgende vijf punten: 1. het gegeven dat de ov-markt van de grote steden ruim 50% bedraagt en inbesteding volgens de PSO-verordening uitzondering dient te zijn; 2. het gegeven dat het wetsvoorstel niet alleen de stedelijke kern, maar het gehele grondgebied van de stadsregio uitzonderd van aanbestedingsplicht; 3. de regels met betrekking tot het vermijden van concurrentievervalsing; 4. de mogelijkheid van onderaanneming door de interne exploitant; 5. de te late mogelijkheid voor controle op staatssteun en kruissubsidies, welke laatste niet vooraf kunnen worden getoetst maar pas achteraf na publicatie van de jaarrekening. De federatie heeft deze vragen ook voorgelegd aan de Europese Commissie en verwacht daarop binnenkort een antwoord.

Wat betreft de stemming merk ik het volgende op. De uitspraak van de Europese Commissie kan mogelijk effect hebben op het stemgedrag van leden van de senaat, als

Martens

zou blijken dat het wetsvoorstel inderdaad strijdig is met de PSO-verordening. Nu er voor geen van de grote steden zo veel haast is, dat er per se op heel korte termijn gestemd zou moeten zijn, hoort de CDA-fractie graag de visie van de initiatiefnemers en de minister op mogelijk uitsstel van de stemming tot na de uitspraak van de Europese Commissie, die binnen een paar weken – langer moet het ook niet duren – te verwachten is. Wij vragen dit om een jojo-effect te voorkomen. De initiatiefnemers wensen immers terecht eindelijk helderheid voor het veld.

De CDA-fractie stelt de minister tot slot de volgende vragen. Kan zij iets meer zeggen naar aanleiding van haar brief van 7 september jongstleden, waarin zij meldt "dat de regering een gelijk speelveld wil creëren waarbij overheidsbedrijven geen voordelen genieten – zoals de Vpb-vrijstelling – ten opzichte van niet-overheidsbedrijven"? Hoe wil zij het concurrentieverstorende element van de Vpb-vrijstelling ter discussie stellen?

Vooralsnog zijn wij niet zo positief over dit wetsvoorstel. Ik wacht de antwoorden op de vragen met belangstelling af.

De voorzitter:

Mevrouw Martens, mijn hartelijke gelukwensen met uw maidenspeech, die op de eerste vergaderdag van de Eerste Kamer in het parlementaire jaar 2012–2013 valt.

Hoewel dit uw eerste toespraak in de plenaire vergadering is, bent u al ruim een jaar actief lid van deze Kamer. U bent lid van de commissies voor Buitenlandse Zaken, Defensie en Ontwikkelingssamenwerking, voor Europese Samenwerkingsorganisaties, voor Infrastructuur en Milieu en voor Volksgezondheid, Welzijn en Sport, en u maakte in het afgelopen jaar deel uit van de delegatie naar de Raadgevende Interparlementaire Beneluxraad in Brussel. Bovendien bent u in het afgelopen parlementaire jaar in onze Kamer veruit de grootste afnemer geweest van Derde Kamerkoffertjes. Dit toont aan dat u graag bijdraagt aan de verspreiding van kennis over politiek en parlement bij de jeugd.

Als afgestudeerd theoloog aan de Radboud Universiteit van Nijmegen, begon u in 1984 uw loopbaan als docent levensbeschouwing in Doetinchem en als secretaris buitenland van de Nederlandse Missieraad. In 1988 werd u studiesecretaris van het Verband van Katholieke Maatschappelijke Organisaties.

Vanaf 1999 was u tien jaar lid van het Europees Parlement; u refereerde daar ook zelf aan. Hier behartigde u met name het onderwerp ontwikkelingssamenwerking. U werkte onder meer aan armoedebestrijding, het oplossen van het hongerprobleem en aan nieuwe handelsovereenkomsten van de EU met ontwikkelingslanden. Ook vroeg u als Europarlementariër regelmatig aandacht voor ethische en religieuze kwesties. Zo pleitte u in 2007 voor meer bezoeken van religieuze leiders aan het Europees Parlement en stelde u: "Geen wereldvrede zonder vrede tussen religies". In 2007 werd u door 787 collega's gekozen tot "Europarlementariër van het jaar" en in 2008 werd u hiervoor wederom genomineerd. Bij deze benoeming werd u geroemd om uw inspanningen om sport en ontwikkeling op de parlementaire agenda te zetten.

Naast uw werk als Europarlementariër vervulde u binnen het CDA sedert 1991 talloze functies. Zo was u onder meer voorzitter van het CDA Nijmegen, adviseur van het algemeen bestuur van het CDA en adviseur van het CDA-bewindslidenoverleg. Ook was u lid van het bestuur en trainer bij de Eduardo Frei Stichting, een stichting die zich

inzet voor christendemocratische instituten en het werken aan een vreedzame overgang naar democratie in Centraal- en Oost-Europa en in de derde wereld.

Ook binnen de katholieke geloofsgemeenschap bent u zeer actief. Ik memoreerde al dat u van 1988 tot 1999 studiesecretaris van het Verband van Katholieke Maatschappelijke Organisaties bent geweest, maar u was ook voorzitter van het Nederlands Bisschoppelijk Comité voor het jubileumjaar 2000 en als zodanig zelfs de enige vrouw – en leek – ter wereld die bij de organisatie hiervan betrokken was.

Met deze opsomming heb ik slechts een kleine greep gedaan uit de veelheid aan organisaties en activiteiten waarbij u betrokken bent geweest en nog steeds bent. De breedte en variatie in uw maatschappelijke en politieke ervaring, zeker ook op Europees gebied, voorspelt een interessante verdere bijdrage aan het werk van deze Kamer en wij wensen u daarmee heel veel succes.

Ik schors de vergadering voor een ogenblik om de collegae de gelegenheid te geven u geluk te wensen met uw maidenspeech.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.



De heer Schouwenaar (VVD):

Mijnheer de voorzitter. Namens mijn fractie wil ik mevrouw Martens van harte feliciteren met haar maidenspeech. Ik zou ook een felicitatie willen richten tot de indieners van het initiatiefvoorstel inzake aanbestedingsvrijheid openbaar vervoer grote steden. Zij zijn erin geslaagd om een wetsvoorstel te maken over een moeilijk onderwerp met vergaande consequenties. Dat hebben zij gedaan in een korte tijd en zij hebben met succes de behandeling in de Tweede Kamer afgerond. Het is jammer dat mevrouw Van Gent hier vandaag niet kan meediscussieren. Maar gelukkig, zij is er wel en zij wordt waardig vertegenwoordigd door mevrouw Van Tongeren.

Niet alleen richt ik felicitaties aan de indieners maar ik zeg hun ook dank voor de beantwoording van onze vragen. Uiteraard geldt onze dank ook de minister voor de antwoorden op de vragen die aan haar gesteld waren.

Mijn fractie is over dit wetsontwerp niet positief. Wij menen daarvoor goede redenen te hebben. Onze opmerkingen bij deze initiatiefwet betreffen een viertal punten: 1. enkele inleidende overwegingen; 2. inhoudelijke argumenten bij aanbesteding en inbesteding; 3. de keuze die het wetsontwerp mogelijk wil maken; 4. de prijs-kwaliteitsverhouding.

Allereerst plaats ik een inleidende kanttekening over het jojo-effect, waaraan dit wetsontwerp een einde wil maken. Inderdaad is de aanbesteding van het openbaar vervoer in de grote steden de laatste jaren speelbal geweest van wisselende meerderheden. Dat is onvermijdelijk zolang de mogelijkheid van wetswijziging bestaat. Maar dan is het merkwaardig dat de indieners eerst een nieuwe koers inzetten en tegelijkertijd zeggen: nu moet het afgelopen zijn. De beste manier om een einde te maken aan het gejojo is om geen koerswijziging in te zetten.

Een ander motief voor dit wetsontwerp is volgens de indieners het vergroten van de keuzemogelijkheden voor de G3. Het is niet onaannemelijk dat de G3 zullen kiezen voor inbesteding. Echter, wordt er gevraagd naar de gevolgen van die keuze, dan houden de indieners de boot af. Dan verwijzen zij naar de stadsbesturen. Mijn fractie