

Vergaderjaar 2009–2010

32 376

**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)****Nr. 6 HERDRUK<sup>1</sup>**

<sup>1</sup> I.v.m. het afdrucken van de complete inbreng van de ChristenUnie-fractie.

<sup>2</sup> Samenstelling:

Leden: Dijkema, S.A.M. (PvdA), Gent, W. van (GL), Slob, A. (CU), Koopmans, G.P.J. (CDA), Aptroot, Ch.B. (VVD), Samsom, D.M. (PvdA), Jansen, P.F.C. (SP), Koppejan, A.J. (CDA), Graus, D.J.G. (PVV), Broeke, J.H. ten (VVD), Fng voorzitter, Ouwehand, E. (PvdD), Rouwe, S. de (CDA), Bashir, F. (SP), Mos, R. de (PVV), Tongeren, L. van (GL), Monasch, J.S. (PvdA), Sharpe, J.E.J.W. (PVV), Nieuwenhuizen, C. van (VVD), Dekken, T.R. van (PvdA), Dijkgraaf, E. (SGP), Lucas-Smeerdijk, A.W. (VVD), Verhoeven, K. (D66) en Koolmees, W. (D66).  
Plv. leden: Groot, V.A. (PvdA), Peters, M. (GL), Vacature CU, Vacature CDA, Ladders, W.J.H. (VVD), Vermeij, R.A. (PvdA), Gerven, H.P.J. van (SP), Hijum, Y.J. van (CDA), Klaveren, J.J. van (PVV), Harbers, M.G.J. (VVD), Thieme, M.L. (PvdD), Uitslag, A.S. (CDA), Karabulut, S. (SP), Jong, L.W.E. de (PVV), Braakhuis, B.A.M. (GL), Plasterk, R.H.A. (PvdA), Agema, M. (PVV), Neppérus, H. (VVD), Jacobi, L. (PvdA), Staaij, C.G. van der (SGP), Snijder-Hazelhoff, J.F. (VVD), Veldhoven, S. van (D66) en Ham, B. van der (D66).

<sup>3</sup> Kamerstuk 23 645, nr. 167, motie-Roefs c.s. die vraagt om openbare aanbesteding van het openbaar vervoer voor grote steden niet langer te verplichten.

<sup>4</sup> Verordening (EG) nr. 1370/2007 van het Europees Parlement en de Raad 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).

**VERSLAG**

Vastgesteld 23 augustus 2010

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>2</sup>, belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, heeft de eer verslag uit te brengen van haar bevindingen. Het verslag behandelt alleen die onderdelen waarover door de genoemde fracties inbreng is geleverd. Onder het voorbehoud dat de regering de gestelde vragen tijdig en afdoende zal hebben beantwoord, acht de commissie de openbare behandeling van dit wetsvoorstel voldoende voorbereid.

**Algemeen**

De leden van de VVD-fractie hebben kennis genomen van het voorstel tot wijziging van de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000). De leden van de VVD-fractie steunen de uitvoering van de motie-Roefs c.s.<sup>3</sup> niet.

De leden van de PvdA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het voorstel tot wijziging van de Wp2000 en zijn verheugd dat met dit voorstel invulling wordt gegeven aan de motie-Roefs c.s.. De voorgestelde wijzigingen brengen de Wp2000 in overeenstemming met de PSO-verordening<sup>4</sup> en leiden in de ogen van de leden van de PvdA-fractie tot harmonisatie van de wijze van gunning van openbare dienstcontracten en het voorkomen van overcompensatie.

De leden van de PvdA-fractie streven naar meer kwaliteit, transparantie en doelmatigheid in de openbare personenvervoersdiensten. Hierbij staat voor deze leden de reiziger in het openbaar vervoer centraal. Hij heeft recht op een samenhangend aanbod van openbaar vervoersdiensten van hoge kwaliteit. Het hanteren van aanbestedingen is daarbij een middel om openbaar vervoer te realiseren dat zo goed mogelijk op de reiziger is afgestemd, maar niet het doel op zich.

De leden van de CDA-fractie hebben met gemengde gevoelens kennisgenomen van het wetsvoorstel. Enerzijds zijn zij voorstander van (zo eng mogelijke) implementatie van Europese regelgeving en vereenvoudiging van bestaande wetgeving. Anderzijds hebben zij grote bezwaren tegen het

ontheffen van de grote steden van de verplichting tot aanbesteding van hun openbaar vervoer. Volgens de leden van de CDA-fractie is dit wetsvoorstel op dit punt niet in lijn met de geest van de PSO-verordening.

De leden van de SP-fractie staan niet achter de Wp2000. De doelstellingen van de wet en de praktische uitwerking ervan liggen volgens deze leden mijlenver uit elkaar. Het onderhavige voorstel tot wijziging van de wet zal dit probleem volgens hen niet oplossen. De leden van de SP-fractie constateren dat de Wp2000, in plaats van tot een forse groei van het openbaar vervoer, heeft geleid tot een kaalslag in grote delen van het land. Daarnaast is het openbaar vervoer volgens deze leden volslagen inefficiënt georganiseerd doordat er veel geld wordt uitgegeven om te komen tot marktwerking, maar het openbaar vervoer niet blijkt te werken als een reguliere markt. De leden van de SP-fractie zijn van mening dat aanbestedingen daardoor leiden tot hoge kosten; geld dat volgens deze leden beter bij de reizigers terecht zou kunnen komen. De leden van de SP-fractie constateren dat de voorgestelde wetswijziging de marktwerking slechts voor een klein deel teruggedraait en daarom slechts een stapje in de goede richting is, terwijl de reizigers een grote sprong verdienen. De leden van de SP-fractie vragen hoe de regering kan onderbouwen waarom zij het verantwoord acht om het principe van aanbesteden te laten blijven gelden, nu bewezen is dat dit principe de doelstellingen van de Wp2000 niet dient. Ook zijn deze leden benieuwd naar de kosten die er gemaakt worden per ronde van aanbestedingen. Zij vragen of dit geld niet beter bij de reiziger terecht kan komen.

Volgens de leden van de SP-fractie is dit wetsvoorstel kortom slechts een klein stapje in de goede richting. De kansen die nu aan de drie grote steden geboden worden, zouden volgens hen blijvend geboden moeten worden en dan aan alle openbaar vervoergebieden. Deze leden zijn teleurgesteld dat de regering blind blijft geloven in marktwerking en zich door angst laat leiden. Het wantrouwen dat de regering met dit wetsvoorstel ten opzichte van de decentrale overheden laat blijken, is zwaar teleurstellend en toont niet aan dat de regering de kwaliteit van het openbaar vervoer voorop stelt.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel. Zij hebben hierover een aantal vragen, die in dit verslag zijn verwerkt.

### **Verplichte inhoud concessies**

De leden van de SP-fractie zijn blij dat de regering onderaanneming beter wil regelen. In de concessie moet nu geregeld worden onder welke voorwaarden dit wordt toegestaan. Deze leden vragen echter wel wat er gebeurt als dit in een concessie niet geregeld wordt; is onderaanneming dan nog steeds verboden? Ook vragen de leden van de SP-fractie in hoeverre bij onderaanneming de collectieve arbeidsovereenkomst (CAO) voor het stad- en streekvervoer van kracht blijft. Het streven van de regering dient volgens deze leden te zijn om te komen tot een eenduidige CAO, zodat nooit op arbeidsvoorwaarden wordt geconcurrereerd. De leden van de SP-fractie vragen hoe het staat met het streven om tot een dergelijke CAO te komen.

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat bij onderaanneming de desbetreffende overheden op grond van de PSO-verordening kunnen eisen dat de geselecteerde exploitant het personeel, dat al werkzaam was bij de openbare vervoersdiensten, de rechten biedt die het personeel zou hebben genoten indien een overgang van de onderneming zou hebben plaatsgevonden. Genoemde leden vragen hoe deze constatering zich verhoudt tot de recente ophef rond onderaanneming door Connexxion

in de regio Haarlem-Amsterdam. Zij vragen waarom er niet voor is gekozen in de wet vast te leggen dat ook bij onderaanbesteding de rechten van het personeel worden gewaarborgd.

### **Transparantie**

De leden van de SP-fractie zijn verheugd dat de regering zich nu ook hard wil maken voor de transparantie bij de concessieverlening en tijdens de concessieperiode. Deze leden vragen of de regering als aanvullende voorwaarde richting de vervoerders wil stellen dat zij hun winstcijfers openbaar maken. De leden van de SP-fractie zijn niet alleen van mening dat reizigers het recht hebben om te weten waar hun geld heen gaat, maar ook dat dit duidelijk zal maken in hoeverre er efficiënt wordt aanbesteed.

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat voor een groot deel van het openbaar vervoer financiële ondersteuning nodig is van de concessieverleners, maar dat er desondanks regelmatig discussies zijn over de mate van bedrijfsvertrouwelijkheid van gegevens over het vervoer van concessiehouders. Deze leden vragen of de Wp2000 op dit punt voldoende voorwaarden stelt aan concessiehouders.

Aangezien de Wp2000 beoogt het openbaar vervoer te laten groeien in het belang van de reiziger en een substantiële verbetering van de kostendekkingsgraad te bewerkstelligen, vragen de leden van de ChristenUnie-fractie welke gegevens de vervoerders op zowel aanbestede als inbestede openbaar vervoersdiensten verplicht zijn te leveren aan de concessieverlener en in hoeverre het Rijk hier uiteindelijk inzicht in heeft. Betreft dit alleen gegevens van financiële aard of betreft dit ook gegevens van vervoerkundige aard? Genoemde leden vragen of vervoerders verplicht zijn gedetailleerde informatie te verstrekken over het aantal vervoerkilometers, het aantal reizigerskilometers en de kostendekkingsgraad per lijn en per concessie.

### **Concessieduur**

De leden van de PvdA constateren dat uit de evaluatie van de Wp2000 is gebleken dat er behoefte was aan een grotere flexibiliteit van de concessieduur en dat er rekening mee werd gehouden dat de ophanden zijnde PSO-verordening een maximale concessieduur van acht jaar zou gaan hanteren. Nu zijn er in de PSO-verordening langere maximale concessie-termijnen opgenomen van tien en vijftien jaar. De leden van de PvdA-fractie zijn verheugd over deze verlenging van de termijnen, waardoor meer flexibiliteit ontstaat. Deze leden vragen of deze langere termijnen straks ook gelden voor de onderhandse aanbestedingen. En zo nee, waarom niet?

De leden van de CDA-fractie vragen waarom de regering, in afwijking van de PSO-verordening, wel een maximumduur stelt aan concessies in zeer uitzonderlijke gevallen, terwijl de regering met dit wetsvoorstel tegelijkertijd afziet van de bevoegdheid van de minister van Verkeer en Waterstaat om ontheffing te verlenen van de maximale concessieduur. De leden van de CDA-fractie vragen verder of elke aanbestedende overheid ook de mogelijkheid heeft of krijgt om een concessie te verlenen voor een bepaalde periode en die periode bij goed presteren te verlengen met één of twee jaar. Wanneer dat van tevoren in de aanbesteding wordt opgenomen levert dat volgens deze leden geen concurrentievervalsing op, zoals in de PSO-verordening wordt benoemd, maar wel een incentive voor de vervoerders om na het winnen van de concessie ook gedurende de looptijd optimaal te presteren. De leden van de CDA-fractie verwijzen

hierbij naar het Verenigd Koninkrijk, waar al langer ervaring bestaat met dit soort constructies.

De leden van de SP-fractie vragen of de regering zich actief in gaat zetten om te bevorderen dat concessies worden verleend voor de maximaal toegestane termijn (bijvoorbeeld tien jaar voor een concessie van busvervoer).

De leden van de SP-fractie constateren verder dat de afgelopen jaren menigmaal is gebleken dat een concessie gedurende de looptijd gewijzigd diende te worden, maar dat de regering hier geen duidelijke voorwaarden voor heeft gesteld. Volgens deze leden is dat wel hard nodig. Zij zijn van mening dat de flexibiliteit nu zelfs dreigt te verminderen, doordat het onmogelijk gemaakt wordt om substantiële lijnen toe te voegen aan een inbesteed gebied. Zij vragen waarom de regering dit niet toestaat. En waarom mag het omgekeerde dan wel? Zij vragen tevens wat er gebeurt als een aantal lijnen overgaat van inbesteed gebied naar een aanbestede concessie; mogen deze lijnen bij de volgende concessieverlening dan wel weer worden inbesteed?

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat de maximale concessieduur op 25 jaar wordt gesteld. Genoemde leden begrijpen de wens om de concessieduur te maximeren, maar zouden de gekozen grens graag nader onderbouwd zien. Deze leden wijzen erop dat de afschrijvingsduur van treinen over het algemeen langer is dan 25 jaar. Zij geven daarbij in overweging dat het in de toekomst wellicht wenselijk is bij hoge uitzondering toch een langere concessieduur toe te staan, bijvoorbeeld als een exploitant tevens de ontwikkelaar is van een nieuw aan te leggen spoorlijn of van een substantiële uitbreiding van de infrastructuur op een bestaande lijn.

### **Inbesteding**

De leden van de VVD-fractie zijn voorstander van liberalisering van het openbaar vervoer. Kwaliteit en kwantiteit, doelmatigheid, toegankelijkheid en klanttevredenheid in aanbestede gebieden zijn van een hoger niveau dan in niet-aanbestede gebieden. Dit blijkt volgens deze leden uit openbare onderzoeken. De leden van de VVD-fractie vinden het niet juist en niet nodig dat dit voorstel het voor de desbetreffende stadsregio's mogelijk maakt om het openbaar vervoer dat nu wordt verricht door gemeentelijke vervoerbedrijven te gunnen aan een zogenaamde interne exploitant.

De motie-Roefs c.s. stelde dat marktwerking zou leiden tot versnippering van het aanbod en dat er in de G4 sprake was van gecompliceerde netwerken en een noodzaak voor een integrale aanpak van sociale veiligheid. De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat private vervoerders hebben laten zien deze problemen goed aan te kunnen pakken. Deze leden merken daarnaast op dat het aan de concessieverlener is om duidelijk te maken wat er verwacht wordt van de concessiehouder. Met een duidelijk en samenhangend pakket van eisen, over verschillende concessiegebieden heen, is het volgens deze leden voor concessiehouders meer dan mogelijk om deze uitdagingen aan te gaan.

De leden van de VVD-fractie vragen welke prikkel er voor de gemeentelijke vervoerbedrijven zal zijn om hun werkwijze te veranderen, als de belangrijkste prikkel van aanbesteding in feite is weggenomen.

De leden van de VVD-fractie lezen dat de gemeentelijke vervoerbedrijven bij inbesteding niet meer mogen meedoen aan aanbestedingen in andere vervoersregio's, waardoor drie mogelijke marktpartijen daar geen verdere rol kunnen spelen. Deze leden vragen wat dit volgens de regering betekent voor de openbaar vervoersmarkt en het aantal partijen op die markt in Nederland?

De leden van de VVD-fractie constateren verder dat de stadsregio zelf mag bepalen of de eigen specifieke situatie voldoet aan de mogelijkheid voor inbesteding met inachtneming van de Europeesrechtelijke criteria daarvoor. De leden van de VVD-fractie vragen of dit dan ook betekent dat de stadsregio hier zelf de verantwoordelijkheid voor draagt, als mocht blijken dat de situatie in een stadsregio daar achteraf gezien toch niet aan voldoet. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen in aanvulling hierop of de Staat in dat geval enig risico zou lopen, en zo ja, wat die risico's dan zijn.

Tot slot vragen de leden van de VVD-fractie wat een keuze voor inbesteding betekent voor de reiziger. Deze leden vragen wat de regering verwacht op het gebied van het aanbod voor de reiziger en op het gebied van de kosten van het openbaar vervoer.

De leden van de PvdA-fractie kunnen zich vinden in het gedachtegoed van de Wp2000, maar zijn verheugd over de introductie van de keuzemogelijkheid voor aan- of inbesteden voor de drie stadsregio's. Er wordt een keuzemogelijkheid voor inbesteding geboden voor de stadsregio's Amsterdam, Rotterdam en Haaglanden en hiermee wordt recht gedaan aan het complexe en uitgebreide netwerk van bus-, tram-, en deels ook metrovervoer in deze steden. In deze gebieden van complexe multimodale netwerken wordt het reizigersbelang beter gewaarborgd door een vervoersbedrijf dat dicht bij de concessieverlenende overheid staat. Met de mogelijkheid om een deel van de inbestede concessie ook in onderaanneming door private vervoerders uit te laten voeren en het feit dat de stadsregio te allen tijde kan beslissen om inbestede lijnen voor de volgende periode aan te besteden, blijft de prikkel voor de interne exploitant bestaan om vervoer van hoge kwaliteit te bieden en efficiënt te presteren.

De leden van de CDA-fractie hebben fundamentele bezwaren tegen de voorgestelde wetwijziging naar aanleiding van de motie-Roefs c.s.. Uitvoering van deze motie zal volgens deze leden leiden tot het behoud van inefficiënte gemeentelijke vervoerbedrijven, minder interesse van grote vervoerders in de Nederlandse markt en daarmee naar verwachting minder en minder scherpe biedingen in de rest van Nederland. De mogelijke onderhandse gunning van het hoofdrailnet aan NS zal dit effect alleen maar versterken. De leden van de CDA-fractie vragen of de regering deze gedachtelijn deelt. En zo, nee waarom niet? Of zo ja, waarom wel? Ook uit de OV-Klantenbarometer 2010 van het Kennisplatform Verkeer en Vervoer bleek volgens de leden van de CDA-fractie weer dat de gemeentelijke vervoerbedrijven nu al het slechtst presteren van alle vervoerders in Nederland. Kan de regering de conclusie van de OV-Klantenbarometer onderschrijven dan wel weerleggen, zo vragen deze leden. Zij zijn van mening dat de zekerheid die dit voorstel voor de werknemers lijkt op te leveren maar schijn is; die zekerheid is immers in de personeelsparagraaf van de Wp2000 al uitstekend geregeld. Zij vragen of de regering deze mening deelt. En zo nee, waarom niet?

De leden van de CDA-fractie vragen of de in Nederland gekozen constructie met gemeentes als eigenaar van het vervoerbedrijf en WGR-plusregio's<sup>1</sup> als aanbestedende overheid, binnen de kaders van de PSO-verordening past. En zo, ja op welke wijze dan? Naar de mening van deze leden is maar één scenario slechter dan het voorgenomen onderhands gunnen in de grote steden, en dat is onderhands gunnen en vervolgens teruggefloten worden op basis van Europese regelgeving. De leden van de CDA-fractie vragen verder of de regering, bij wijze van voorbeeld, duidelijkheid kan geven over de vraag of de Stadsregio Rotterdam het openbaar vervoer ook onderhands zou mogen gunnen aan het Haagse vervoersbedrijf HTM. Deze leden vragen tevens waarom de regering het oordeel hierover aan de decentrale overheden laat.

---

<sup>1</sup> Plusregio's conform de Wet gemeenschappelijke regelingen.

De leden van de SP-fractie verwonderen zich erover dat de regering de motie-Roefs c.s. slechts voor driekwart uitvoert. In de motie wordt gesproken van de G4, daar hoort Utrecht ook bij. Ook deze stad kent volgens deze leden een complex openbaar vervoersnetwerk. Zij vragen waarom de regering deze stad de kans niet biedt om haar openbaar vervoer in te besteden. En waarom de regering stelt dat lijnen die eenmaal zijn aanbesteed, nooit meer inbesteed mogen worden. Ook hierbij voert de regering volgens de leden van de SP-fractie de motie niet uit.

Verder vragen de leden van de SP-fractie of het niet eenvoudiger zou zijn om de grote steden hun eigen openbaar vervoer in te laten besteden. Deze leden vragen waarom dit via de stadsregio's moet worden bewerkstelligd. Een wetswijziging op dit punt zal de transparantie bevorderen, denken de leden van de SP-fractie.

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat de aanleiding voor de voorgestelde wetswijziging onder andere de PSO-verordening is, die de harmonisatie regelt van de wijze van gunning van openbare dienstcontracten. Genoemde leden vragen of deze verordening een onderscheid maakt tussen overheden die zelf openbare vervoersdiensten uitvoeren en overheden die een openbaar dienstcontract onderhands gunnen aan de eigen interne exploitant. Als dit onderscheid er is, dan vragen deze leden waarom in voorliggend wetsvoorstel alleen van de tweede optie wordt uitgegaan.

De leden van de ChristenUnie-fractie lezen dat voorafgaand aan iedere nieuw te verlenen concessie een stadsregio waarbinnen sprake is van concessies die zijn inbesteed, gehouden is aan een keuze voor aan- dan wel inbesteding voor de nieuwe periode. Genoemde leden vragen of het wetsvoorstel voldoende regelt dat hiervoor tijdig een keuze wordt gemaakt zodat de termijnen voor aanbesteding zorgvuldig kunnen worden doorlopen.

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat binnen de stadsregio's die volgens het wetsvoorstel mogen blijven inbesteden, nu ook al aanbestede openbaar vervoersdiensten worden aangeboden, zoals de buslijnen in de Zaanstreek, Amstelland- en Meerlanden en Waterland. Genoemde leden vragen in dit kader wat de overdracht van de zeggenschap over de «inhouse»-vervoerder van de gemeente naar de stadsregio concreet betekent in het geval er in de toekomst alsnog wordt besloten tot aanbesteding dan wel verkoop van de «inhouse»-vervoerder. Dragen de gemeenten die voorheen geen zeggenschap hadden over de «inhouse»-vervoerder daarbij risico's (bij verlies van de aanbesteding) en/of delen zij in de opbrengst (bij verkoop of een gewonnen aanbesteding)? Ook vragen deze leden of het mogelijk is dat een «inhouse»-vervoerder wordt verkocht aan een vervoerder die opereert op de aanbestede markt danwel aan een nieuwe partij die actief wil worden op de aanbestede markt, of dat in dat geval altijd een nieuwe aanbesteding moet volgen.

De leden van de ChristenUnie-fractie lezen verder dat de regering ervan uit gaat dat de stadsregio's in hun rol van openbaar vervoersautoriteit een onafhankelijke benchmark laten uitvoeren om zodoende efficiëntieprikkels in te bouwen. Genoemde leden vragen of een dergelijke benchmark al eens heeft plaatsgevonden. In dat geval zouden zij graag de resultaten ontvangen. Als een dergelijke benchmark er nog niet is, vragen deze leden waarop de genoemde verwachting is gebaseerd. De leden van de ChristenUnie-fractie constateren verder dat de Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa) volgens de Memorie van Toelichting (MvT) een logische partij lijkt voor het uitvoeren van de benchmark, maar dat diezelfde NMa juist aanbeveelt een verplichtende benchmark op te nemen voor interne exploitanten (paragraaf 15 MvT).



## **Concessie voor het hoofdrailnet**

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat de regering voorstelt de verplichting tot het opstellen van een programma van eisen niet van toepassing te verklaren op een concessie voor het openbaar vervoer per trein die overeenkomstig artikel 64, eerste lid van de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000) wordt verleend. Genoemde leden vragen waarom er aldus voor is gekozen de onderhandse gunning van een concessie voor het hoofdrailnet uit te zonderen van deze verplichting. Zij zien het programma van eisen als een instrument om sturing te geven aan de kwaliteit van het openbaar vervoer waarop de concessie betrekking heeft.

## **Administratieve lasten**

De leden van de CDA-fractie vragen of de administratieve lasten die dit wetsvoorstel voor de concessiehouder met zich meebrengt (in totaal € 3 920,00 per jaar, bestaande uit 70 maal € 18,67 plus 70 maal € 37,33), tot op 2 decimalen achter de komma bekend zijn en vaststaan. Of betreft het hier normbedragen en zou beter uitgegaan kunnen worden van een maximum in de orde van grootte van € 4 000,-?

## **Bestuurslasten, bedrijfseffecten en nalevingskosten**

In de MvT wordt niet gesproken over mogelijke bedrijfseffecten of extra nalevingskosten of bestuurslasten. De leden van de PvdA-fractie vragen of het wetsvoorstel daadwerkelijk geen extra kosten tot gevolg heeft, mede gelet op het digitaal door de concessieverlener te publiceren overzichtsverslag (artikel I, onderdeel D, art. 14) en het feit dat concessieverleners ook bij onderhandse gunning verplicht worden een programma van eisen op te stellen (artikel I, onderdeel O, art. 44, lid 4).

## **Afwijking van de personeelsparagraaf bij experimenten**

De leden van de CDA-fractie willen van de regering uitleg bij Artikel I, onderdeel C. De leden van de CDA-fractie vinden de aanname van de minister «het betrokken personeel weet vanaf het begin dat zij aan een tijdelijk experiment deelneemt» niet vanzelfsprekend en vermoeden dat een vervoerder ook bestaand eigen personeel kan en zal inzetten bij experimenten. In dat geval zou dit, zo begrijpen de leden, kunnen betekenen dat deelname aan een experiment voor een chauffeur onbedoeld negatieve effecten op zijn baanzekerheid zou hebben. Valt bestaand personeel dat (tijdelijk) in het kader van een proef wordt gedetacheerd, wel onder de strekking van de personeelsparagraaf indien deze proef wordt omgezet in een definitieve regeling?

## **Misbruik van economische machtspositie**

De leden van de CDA-fractie vinden in de context van dit wetsvoorstel dat in het verleden behaalde resultaten geen garantie bieden voor de toekomst. Deze leden vragen of de regering in dit kader uiteen kan zetten welke argumenten er zijn om regels ter voorkoming van misbruik van een economische machtspositie te schrappen. Zij vragen tevens op welke wijze machtmisbruik na het schrappen van deze regels voorkomen zal worden. Er is momenteel volgens hen immers een situatie ontstaan waarin nog maar enkele vervoerders actief zijn in Nederland en er nog steeds fusies plaatsvinden tussen deze bedrijven. Daarnaast verwachten zij dat de uitvoering van de motie-Roefs c.s. de attractiviteit van de Nederlandse openbaar vervoersmarkt verder zal doen afnemen.

## **Inwerkingtreding**

Voor de leden van de PvdA-fractie is het niet geheel duidelijk wat de gewenste datum van inwerkingtreding is voor dit wetsvoorstel. Aangezien de PSO-verordening rechtstreekse werking heeft en op 3 december 2009 in werking is getreden, moeten concessieverleningen vanaf 3 december 2009 voldoen aan de bepalingen in die verordening. Het lijkt deze leden daarom van belang dat de Wp2000 zo spoedig mogelijk in overeenstemming wordt gebracht met de PSO-verordening. Daarnaast geldt de uitzonderingsmogelijkheid die de PSO-verordening biedt tot inbesteding alleen als die in nationale wetgeving is verwerkt. De uitzondering voor stadsregio's Amsterdam, Den Haag en Rotterdam waar de motie-Roefs c.s. om vraagt, is op dit moment van kracht op basis van de uitzondering tot 1 januari 2012 voor multimodale concessies in die steden zoals vastgelegd in het Besluit personenvervoer 2000 (Bp2000). Gezien het feit dat er de nodige voorbereidingen getroffen dienen te worden, blijkt uit de praktijk dat een en ander een jaar eerder dan het verlopen van de uitzonderingsbepaling zou moeten zijn vastgelegd. De leden van de PvdA-fractie dringen daarom aan op spoedige inwerkingtreding, doch uiterlijk 1 januari 2011.

## **Artikelsgewijs**

### *Experimentenregeling (Artikel I, onderdeel C)*

De leden van de ChristenUnie-fractie begrijpen dat bij of krachtens algemene maatregel van bestuur regels kunnen worden gesteld ten behoeve van experimenten met openbaar vervoer voor een periode van ten hoogste zes jaar. Genoemde leden vragen hoe deze periode zich verhoudt tot de wijzigingen in het wetsvoorstel waarmee de maximale duur van concessies wordt verlengd. Deze leden vragen of parallel hieraan de maximale duur van experimenten niet ook moet worden verlengd. Voorts vragen zij of het waar is dat er nog geen regels voor dergelijke experimenten zijn opgesteld.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen verder of het mogelijk is middels deze experimentenregeling in een reeds aanbestede concessie een nieuwe buslijn aan te besteden aan een andere partij dan de concessiehouder en onder welke voorwaarden dit zou kunnen. Genoemde leden geven in overweging dat hierdoor nieuwe lijnen mogelijk sneller tot ontwikkeling zouden kunnen komen.

Ook vragen de leden van de ChristenUnie-fractie of er al voorbeelden zijn van geslaagde experimenten die op basis van deze regeling zijn uitgevoerd.

### *Overdragen concessie (Artikel I, onderdeel L)*

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat artikel 41, eerste lid, het mogelijk maakt dat een concessiehouder een concessie overdraagt aan een andere vervoerder. Deze leden begrijpen dat dit in het wetsvoorstel wordt beperkt tot rechtsopvolgers, omdat het aanbestedingsrechtelijk moeilijk te onderbouwen zou zijn als een concessie wordt overgedragen zonder een aanwijsbare reden. Genoemde leden vragen hoe dit zich verhoudt tot de huidige ontwikkelingen op de Europese markt voor openbaar vervoer, waar fusies van enkele grote vervoerbedrijven plaatsvinden. In dit kader is er sprake van dat betrokken vervoerders mogelijk enkele concessies moeten overdragen of verkopen. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of met voorgestelde wijziging deze wijze van overdracht onmogelijk wordt gemaakt en vragen, als dat het geval is, of dat wenselijk is.



#### *Vervallen van een concessie (Artikel I, onderdeel M)*

De leden van de ChristenUnie-fractie begrijpen dat het gewijzigde artikel 42 bepaalt dat een concessie van rechtswege vervalt, op het moment dat de vergunning van de concessiehouder komt te vervallen. Genoemde leden vragen welke mogelijkheden een concessieverlener heeft om in te grijpen als een concessiehouder zich niet aan de afspraken houdt.

#### *Marktmacht (Artikel I, onderdeel R en S)*

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat de huidige artikelen 53 en 55 regelen dat de marktmacht van partijen op de Nederlandse openbaar vervoersmarkt niet te groot wordt, door het maximale markt-aandeel te begrenzen. Deze leden begrijpen dat de regering voorstelt deze bepalingen te schrappen. Hoewel een deel van deze bepalingen nooit in werking is gesteld, vragen genoemde leden toch een nadere motivatie voor het schrappen van deze bepalingen. Zij onderschrijven dat niet is aangetoond dat partijen misbruik hebben gemaakt van hun machtspositie, maar dat hoeft volgens hen niet uit te sluiten dat dat in de toekomst wel gebeurt. Zij erkennen dat er in 2008 een nieuwe vervoerder tot de markt is toegetreden, maar deze vervoerder is volgens hen niet een geheel nieuwe partij, aangezien hij gelieerd is aan NS. Daar staat volgens de leden van de ChristenUnie-fractie tegenover, dat bij steeds meer aanbestedingen sprake is van slechts éénieder. Deze leden onderschrijven dat de Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa) bij misbruik van een economische machtspositie op grond van de Mededingingswet kan optreden, maar deze bepalingen gelden volgens genoemde leden alleen achteraf en zien vooral toe op bescherming van de consument, terwijl artikelen 53 en 55 in de Wp2000 gericht zijn op het garanderen dat er voldoende partijen op de Nederlandse openbaar vervoersmarkt zijn.

#### *Aanbestedingsreglement (Artikel I, onderdeel V)*

De leden van de ChristenUnie-fractie begrijpen dat de verplichting tot het hebben van een aanbestedingsreglement door dit wetsvoorstel komt te vervallen, omdat decentrale overheden inmiddels ervaring hebben opgedaan met aanbestedingen en daarbij ook kunnen inschatten wat de toegevoegde waarde is van het hebben van een aanbestedingsreglement. Genoemde leden vragen in welke gevallen zo'n aanbestedingsreglement geen toegevoegde waarde zou hebben.

#### *Evaluatie (Artikel I, onderdeel GG)*

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat met dit artikel onder andere de evaluatiebepaling (oud artikel 108) geschrapt wordt, omdat deze uitgewerkt is. Genoemde leden vragen of het niet voor de hand ligt om, gezien de gewijzigde opzet van de wet, een nieuwe evaluatiebepaling op te nemen.

De fungerend voorzitter van de commissie,  
Ten Broeke

De adjunct-griffier van de commissie,  
Tijdink