

Vergaderjaar 2011–2012

**32 845**

**Voorstel van wet van de leden Monasch, BAshir, Van Gent en Verhoeven tot wijziging van de Wet personenvervoer 2000 teneinde inbesteding van openbaar vervoer mogelijk te maken in een plusregio die de gemeente Amsterdam, 's-Gravenhage, Rotterdam of Utrecht omvat (Wet Aanbestedingsvrijheid OV grote steden)**

**Nr. 10**

**NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET NADER VERSLAG**

Ontvangen 12 juni 2012

De indieners danken de leden van de Vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Milieu voor haar nader verslag met betrekking tot het Voorstel van wet van de leden Monasch, Bashir, Van Gent en Verhoeven tot wijziging van de Wet personenvervoer 2000 teneinde inbesteding van openbaar vervoer mogelijk te maken in een plusregio die de gemeente Amsterdam, 's-Gravenhage, Rotterdam of Utrecht omvat.

De indieners hebben met belangstelling kennis genomen van de nadere vragen en opmerkingen van de leden van de VVD, CDA en ChristenUnie-fractie en zullen deze beantwoorden, waarbij per onderdeel de volgorde van de vragen wordt aangehouden en vragen met dezelfde strekking worden samengevoegd en in één keer beantwoord.

**Algemeen**

De leden van de VVD-fractie hebben met verbazing kennisgenomen van het voorstel van de leden Monasch, Bashir, Van Gent en Verhoeven tot wijziging van de Wet personenvervoer 2000 teneinde inbesteding van openbaar vervoer mogelijk te maken in een plusregio die de gemeente Amsterdam, 's-Gravenhage, Rotterdam of Utrecht omvat. De leden van de VVD-fractie hebben ernstige bedenkingen bij dit wetsontwerp en hebben daarom nog enkele aanvullende vragen.

De indieners hopen dat zij de verbazing bij de leden van de VVD met deze nadere beantwoording weg kunnen nemen.

De leden van de CDA-fractie hebben nog enkele vragen. Deze zullen hierna beantwoord worden.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben kennisgenomen van de nota naar aanleiding van het verslag met betrekking tot het voorliggende initiatief wetsvoorstel (Kamerstuk 32 845, nr. 8) en zijn onder de indruk van de snelle beantwoording. Deze leden zijn echter van mening dat wetgeving wel een zorgvuldige behandeling vereist en dat er niet een te hoge tijdsdruk op deze wetsbehandeling mag worden gezet. De leden van

de ChristenUnie-fractie hebben naar aanleiding van de nota naar aanleiding van het verslag nog enkele vragen.

De indieners wijzen er op dat de voorstellen die zij doen al eerder bij de Kamer hebben gelegen in de vorm van een wetsvoorstel van de regering in 2009. De indieners delen daarom niet de constatering dat hier sprake is van overhaaste wetgeving. De indieners zullen zich inspannen om tot een zorgvuldige behandeling te komen.

### **Steden**

De leden van de VVD-fractie vragen hoe reëel het is dat Utrecht een eigen openbaarvervoerbedrijf opricht of een openbaarvervoerbedrijf overneemt. De indieners laten deze keus geheel aan Utrecht. Wellicht dat in de toekomst deze behoefte weer gaat ontstaan als de stad Utrecht daarmee haar stadsvervoer weer kan inbesteden. Voorts vragen de leden van de VVD-fractie en de ChristenUnie-fractie waarom deze wet niet geldt voor Zwolle, Groningen, Eindhoven, Arnhem of Nijmegen. Zoals al aangegeven in de nota n.a.v. het verslag, is er gekozen voor de vier grote steden omdat dit wetsvoorstel voortborduurde op de motie Roefs. Mochten de leden van de VVD-fractie en/of ChristenUnie-fractie goede argumenten hebben om deze steden toe te voegen aan de wet, dan zien de indieners dat met belangstelling tegemoet tijdens de verdere behandeling van de wet.

De leden van de VVD-fractie vragen of de keuze voor aan- danwel inbesteding op zo laag mogelijk niveau betekent dat de indieners ook het regionaal aanbesteden van regionale treinlijnen, sprinters, zullen steunen? Zo nee, is er dan geen sprake van gelegenheidsargumentatie?

De indieners vinden het openbaar vervoer in de grote steden en regionale treinlijnen niet te vergelijken. Bij stedelijk vervoer gaat het immers over een complex systeem van openbaar vervoer met verschillende modaliteiten.

Voor zover sprake is van regionaal vervoer dat de regio niet verlaat, de zogenaamde regionale lijnen, deze worden al door de provincies (en in geval van Hoek van Holland stadsregio Rotterdam) gegund.

### **Europese richtlijnen**

De leden van de VVD-fractie vragen zich af of deze wet niet in strijd is met Europese richtlijnen. De indieners zijn hier al uitvoerig op ingegaan bij de beantwoording in de nota n.a.v. het verslag omtrent de PSO-verordening. De indieners verwijzen derhalve naar deze beantwoording.

Voorts vragen de leden van de VVD-fractie of dit ook in de toekomst nog binnen de Europese richtlijnen zal passen mochten deze worden veranderd. Ook de leden van de ChristenUnie-fractie vragen welke ontwikkelingen er zijn ten aanzien van de PSO-verordening voor de langere termijn. Deze leden hebben de indruk dat in Europa wordt ingezet op verdere liberalisering. Dit zou kunnen betekenen dat binnen een aantal jaar bij aanneming van het initiatiefwetsvoorstel opnieuw een wetswijziging nodig is, die aanbesteding weer verplicht. Genoemde leden vragen een reactie hierop van de indieners.

De indieners verwachten geen veranderingen op dit gebied, zeker niet omdat veel grote steden binnen Europa hun eigen vervoersbedrijf hebben. Ook in Parijs is een publieke organisatie, RATP, verantwoordelijk voor het OV. In Rome is ATAC, het vroegere gemeentelijk vervoersbedrijf nog steeds verantwoordelijk.

## Marktconformiteit

De leden van de VVD-fractie merken op dat de initiatiefnemers melden, dat eerder is gebleken dat ook zonder aanbesteden, grote efficiëncyslagen haalbaar waren. De leden van de VVD-fractie vragen of de indieners daarmee het feit ontkennen dat bij de openbare aanbesteding ook recent in Rotterdam en Den Haag duidelijke voordelen zijn behaald, terwijl eerder de vervoersbedrijven RET en HTM en de gemeentebesturen die mogelijkheid ontkenden. Blijkt hieruit niet dat deze positieve resultaten van openbaar aanbesteden en marktwerking bevestigen wat eerder bij het openbaar vervoer in de provincies is bereikt?

De indieners ontkennen niet dat aanbestedingen tot lagere kosten kunnen leiden, maar geven juist aan dat óók met inbesteding efficiëncyslagen kunnen worden bereikt. Het is aan de concessieverleners om te bezien op welke wijze zij hun openbaar vervoer willen inrichten en hoe zij een eventuele efficiëntieslag willen behalen.

De leden van de VVD-fractie merken op dat de indieners als bewijs voor een efficiëncyslag leveren dat de concessie voor het GVB vanaf 2012 voor € 28 mln. minder is gegund dan daarvoor. De leden van de VVD-fractie vragen hoe de indieners hieruit kunnen concluderen dat er nu alle mogelijke efficiency is gerealiseerd. Is het enige aantoonbare niet dat in het verleden veel te veel is betaald aan het eigen niet efficiënte bedrijf? De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat vervoersbedrijf RET de busconcessie in Rotterdam heeft gewonnen voor een aanzienlijk lagere concessieprijs dan de huidige concessie. Betekent dit volgens de indieners dat de RET voor de aanbesteding kennelijk nog niet marktconform werkte?

In Amsterdam is gebleken dat door een efficiëntieslag zonder aanbesteding toch een forse bezuiniging is behaald. De initiatiefnemers hopen dat daarmee de service aan de reiziger niet in gedrang komt. Of er een nog grotere korting had kunnen worden toegepast is altijd koffiedik kijken. Gevaar is daarbij dat service aan de reiziger er wel onder lijdt, of dat de tekorten van elders uit het bedrijf worden aangevuld. De efficiëncyverbeteringen in Rotterdam zijn onder andere toe te schrijven aan schaalvoordelen door samenvoeging van twee eerdere concessies. Voor de initiatiefnemers staat de kwaliteit van het OV voorop, niet de maximale korting op de uitgaven, maar de optimale.

De leden van de VVD-fractie vragen waarom de indieners niet eerlijk aangeven dat het rapport van Twynstra en Gudde onomstotelijk aantoonde dat de drie vervoersbedrijven van de drie grote steden tenminste veertig procent duurder zijn per DRU (DienstRegeling Uur: één uur één bus met chauffeur) dan de andere vervoerders?

De indieners wijzen de VVD-fractie erop dat het Twynstra Gudderapport uit 2010 concludeert dat: «Uit het onderzoek blijkt dat de kosten zowel in de categorie G3 als in de overige categorieën van concessies in de periode 2005 tot en met 2009 zijn afgenomen. Uit een nadere analyse blijkt dat er geen eenduidig verband is tussen de daling van het DRU-tarief en de wijze van aanbesteden (openbare aanbesteding of onderhandse gunning).

De indieners noemen in de nota naar aanleiding van het verslag het bestek als middel om te sturen op *efficiency*. Delen de indieners de mening dat het bestek alleen afspraken bevat over de te leveren diensten, maar geen prikkel in zichzelf is als er geen andere vervoerders kunnen meedoen in een aanbesteding?

In het bestek kunnen ook prestatieafspraken worden opgenomen met boetebedingen bv bij grote klantontevredenheid. Hiermee kan een prikkel worden ingebouwd.

Genoemde leden hebben nog geen antwoord gezien op hun vragen in het verslag aangaande de marktconformiteit bij inbesteding. Zij vragen alsnog de volgende vragen te beantwoorden. Zij vragen waarom, behoudens de extra bevoegdheden voor de Nederlandse Mededingingsautoriteit, in het wetsvoorstel geen extra waarborgen voor marktconformiteit zijn opgenomen. Deze leden stellen voor om te komen tot een verplichte *benchmark* voor de vervoerders in de grote steden zolang er geen sprake is van aanbesteding.

De indieners stellen de Reiziger, en niet zozeer marktconformiteit, voorop. Het is echter aan de concessieverlener om dit in te richten. Een *benchmark* kan een goed gereedschap zijn voor verschillende steden om hun OV onderling te vergelijken. De indieners zien daarbij als doel vooral het van elkaar leren en verbeteren van de dienstverlening voor de Reiziger met de grote R.

### **Alternatief alleen aanbesteden railgebonden vervoer**

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben in het verslag aan de indieners het alternatief voorgelegd dat uitgaat van het verplichten van de aanbesteding van het busvervoer, maar het niet verplichten van de aanbesteding van het railgebonden vervoer. Immers, de complexiteit waarover de indieners spreken heeft vooral te maken met het railgebonden vervoer. De indieners geven aan dat zij de voorkeur geven aan de mogelijkheid van integrale concessies. Genoemde leden vragen waarom de indieners zo hameren op aansluitingen, terwijl dit in andere wel aanbestede concessies geen probleem is.

De indieners zijn het niet eens met de constatering van de leden van de CU dat de aansluitingen tussen verschillende concessies geen problemen op zouden leveren. Zij wijzen alleen al op de problemen met tarieven. Waar voorheen het een service aan de klanten was als een bus te laat ging arriveren om de volgende te laten wachten, mag er nu geen contact meer zijn tussen de chauffeurs van verschillende bedrijven en loopt alle communicatie via het hoofdkantoor. De klant wordt daar niet wijzer van.

Kunnen de indieners beargumenteerd aangeven waarom inbesteding, of althans de optie van inbesteding, hiervoor noodzakelijk is? Ook vragen zij of de indieners de mening delen dat ook bij een aanbesteding van de busconcessie via de concessievoorwaarden, van zowel het inbestede als het aanbestede deel, geregeld kan worden dat bus en tram elkaar niet beconcurreren maar aanvullen.

De indieners onderschrijven dat de mogelijkheid bestaat diensten in de aanbestedingsvoorwaarden zó op te schrijven dat sprake zou moeten zijn van optimale aansluiting. De leden wijzen er echter op dat de concessieduur van tram en bus vaak uiteenlopen waardoor eenmaal vastgestelde rijschema's op den duur niet meer goed op elkaar aansluiten. Uitsluiten van concurrentiegedrag lijkt de indieners een onmogelijkheid. De verschillende vervoerders zullen immers elk proberen de meeste reizigers te trekken.

Deze leden wijzen er ook op dat het op elkaar aansluiten van concessieperiodes dat de indieners noemen als argument ook mogelijk is bij aanbesteding en dus niet een specifiek punt is voor inbesteding.

De indieners zijn het hiermee eens. Bij inbesteding is het echter makkelijker om een eenmaal aanbestede concessie wat betreft de dienstverlening aansluitend te maken op een nieuwe concessie voor een andere vervoersmodaliteit.

Genoemde leden geven in overweging dat de keuze van railgebonden vervoer een algemeen criterium zou kunnen zijn voor inbesteding, dat ook van toepassing zou kunnen zijn in andere steden zoals Groningen waar tramplannen worden uitgewerkt. Op deze manier zou er een uniforme

norm kunnen komen, die niet specifiek gericht is op de vier grote steden. Genoemde leden vermoeden dat hiermee ook gegarandeerd wordt dat wordt voldaan aan de PSO-verordening zodat de juridische risico's worden beperkt.

De indieners zien een amendement dat deze wet van toepassing maakt op alle railvervoer in grote steden met interesse tegemoet.

### **Gevolgen OV-markt**

De leden van de VVD en de ChristenUnie-fractie vragen naar de gevolgen van de initiatiefwet voor de OV-markt. De indieners hebben geen onderzoek gedaan naar de gevolgen voor de OV-markt, zijn niet in overleg getreden met de Federatie Mobiliteitsbedrijven en zijn ook niet van plan dat alsnog te doen. Zij achten zulks ook niet nodig. Omdat drie van de vier grote steden hun openbaar vervoer tot op heden inbesteed hebben of net een concessie (grotendeels) hebben verleend aan een gemeentelijk vervoersbedrijf, verwachten de indieners geen grote verschuivingen op de OV-markt. In dat verband zij erop gewezen dat de NMa onlangs aangaf geen bezwaren te hebben tegen de samenwerking tussen HTM en Q-buzz omdat zij geen verschuivingen in de concurrentieverhoudingen voorzagen. Als de keuze voor inbesteding van concessies in de grote steden er toe zou leiden dat commerciële aanbieders zich meer gaan richten op de aanbestede concessies elders, waardoor er daar meer aanbieders komen per inschrijving, is dat winst. Nu is immers vaak sprake van één, soms twee inschrijvende partijen. Anders dan de leden van de VVD-fractie suggereren is het overigens niet gezegd dat Utrecht haar OV meteen weer zal inbesteden.

### **Deelname aan aanbestedingen**

De leden van de VVD-fractie merken op dat de initiatiefwet concessiehouders de mogelijkheid biedt om twee jaar vóór het aflopen van de onderhands gegunde concessie mee te dingen naar andere openbare aanbestedingen. Dat betekent dat na jaren van inbesteding en dus echte bescherming en afscherming van concurrenten elders mag worden meegedongen. De leden van de VVD-fractie vragen of dit niet kan worden gezien als een vorm van staatssteun.

De leden van de VVD-fractie vragen waarom de indieners deze uiterst gevaarlijke uitzondering niet voorleggen aan de Europese Commissie. Kunnen de indieners aangeven wie er op draait voor eventuele schadeclaims in verband met ongeoorloofde staatssteun en beperking van de interne markt. De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat de indieners voorstellen dat twee jaar vóór afloop van een onderhands gegunde concessie concessiehouders mee kunnen dingen naar andere openbare aanbestedingen als er is besloten dat de nieuwe concessie zal worden aanbesteed. Genoemde leden vragen wat er gebeurt als deze aanbesteding onverhoopt toch niet doorgaat. Wordt dan de aanbesteding in een ander concessiegebied voor de betreffende partij ongeldig? Genoemde leden pleiten ervoor dat de aanbesteding in het eigen gebied onomkeerbaar moet zijn alvorens deelname aan aanbestedingen in andere gebieden is toegestaan.

De initiatiefnemers vinden het logisch dat vervoerders die via inbestedingen een concessie verkregen hebben twee jaar voor afloop van die concessie ook elders mogen meedingen. Het is niet logisch zo'n vervoerder dan het recht te ontzeggen ook elders mee te dingen. De indieners verwachten niet dat deze constructie als ongeoorloofde staatssteun kan worden aangemerkt, omdat de Europese Richtlijn de ruimte voor inbesteding gewoon biedt. De tweejaarstermijn volgt zelfs uit de PSO-verordening.

Art 62, vijfde lid (5. *Het eerste, tweede en derde lid zijn niet van toepassing indien een onherroepelijk besluit als bedoeld in artikel 5, tweede lid, onderdeel c, van verordening (EG) 1370/2007 is genomen.*) regelt dat alleen als een onherroepelijk besluit is genomen tot het aanbesteden van de volgende concessie, vanaf twee jaar voorafgaand aan het aflopen van de inbestede concessie een OV-bedrijf mag meedingen naar aanbestedingen elders. In dit artikel wordt direct verwezen naar de PSO-verordening die stelt: *c) niettegenstaande punt b) mag een interne exploitant vanaf twee jaar voordat zijn onderhandse gegunde contract afloopt, meedoen aan eerlijke openbare aanbestedingen op voorwaarde dat onherroepelijk is besloten tot een eerlijke openbare aanbesteding van de openbare personenvervoersdiensten die onder het contract van de interne exploitant vallen, en dat de interne exploitant geen andere onderhands gegunde openbaredienstcontracten heeft gesloten;* Dit betekent dat zolang een besluit tot aanbesteding van de laatste inbestede concessie die het bedrijf in handen heeft niet onherroepelijk is, meedingen elders niet mogelijk is.

### **Tussentijds bijstellen en flexibiliteit**

De leden van de CDA-fractie en de Christen Unie fractie willen weten waar de indieners hun stelling op baseren dat de flexibiliteit bij een inbestede concessie groter is dan bij een aanbestede concessie.

Gemeentelijke vervoersbedrijven die via inbesteding een concessie verkrijgen kunnen gemakkelijker aangesproken worden op publieke dienstverlening dan commerciële bedrijven, ook buiten de concessievoorwaarden om. Navraag van de indieners bij de gemeente Amsterdam leert dat gemeentelijke vervoersbedrijven bijvoorbeeld bepaald flexibel zijn bij evenementen als Sail of Koninginnendag of bij calamiteiten op het spoor. Het is niet gezegd dat commerciële vervoerders dat niet doen, maar de indieners willen dat gemeenten die goede ervaringen hebben en deze graag willen continueren, hiertoe de mogelijkheid krijgen. Daarbij is een voordeel dat een publiek bedrijf ook bestuurlijk op haar verantwoordelijkheden kan worden aangesproken. In dat verband zij er ook op gewezen dat de gemeenten Amsterdam zeer constructief samenwerkt met het GVB bij de aanleg van de Noord Zuidlijn, waar het GVB de opdrachtgever Amsterdam volop adviseert in allerlei kwesties.

De leden van de Christen Unie fractie vragen op welke wijze de tussentijdse «toilettendiscussie» anders zou zijn geweest indien de vervoersconcessie voor het hoofdrailnet was aanbesteed. De indieners willen daarover niet te speculeren en zien de relevantie daar ook niet van in omdat bussen, trams en metro's geen toiletten hebben.

De leden van de Christen Unie fractie vragen of met vervoerders die via aanbesteding een concessie verkregen toch ook afspraken gemaakt kunnen worden over meer- en minderwerk en inzet bij evenementen. Dat is zeker waar, maar in grote steden komen veel meer omstandigheden voor waardoor de dienstregeling moet worden aangepast dan elders en als gemeenten goede ervaringen hebben, vinden de indieners dat zij ervoor mogen kiezen de relatie met hun vervoerder te continueren. Ook is het bij inbestede diensten minder ingewikkeld om extra investeringen in OV direct beschikbaar te stellen aan het OV.

### **Draagvlak en WGR+**

De leden van de VVD-fractie vragen of de indieners bekend is dat het niet de gemeente Den Haag is die over het openbaar vervoer en de aanbesteding gaat maar het stadsgewest Haaglanden, en dat het Dagelijks Bestuur en het Algemeen Bestuur van Haaglanden niet onderhands willen

aanbesteden en inmiddels al het busvervoer hebben aanbesteed, hetgeen ook voor de regio Rotterdam geldt?

Het is de indieners uiteraard bekend dat de Stadsgewest Haaglanden, waarin de gemeente Den Haag een belangrijke positie inneemt, in dit geval de concessieverlener is. De indieners zijn van mening dat de concessieverleners zelf moeten kunnen bepalen of zij hun openbaar vervoer willen inbesteden of aanbesteden. Het klopt dat het Stadsgewest Haaglanden heeft besloten de aanbesteding van het busvervoer door te zetten. Mogelijk heeft hierbij de fase waarin de aanbesteding van het busvervoer in Den Haag zich bevond een rol gespeeld. Het tramvervoer in Den Haag, en het tram- en metrovervoer in Rotterdam is echter nog niet aanbesteed. Dit wetsvoorstel biedt voor deze modaliteiten de mogelijkheid aan de concessieverleners om een eigen, vrije keuze te maken. Ook bij de gunning van de volgende busconcessie, na afloop van de recent gegunde, kan opnieuw gekozen worden voor inbesteding.

De leden van de CDA-fractie vragen naar de rol en reactie van de stadsregio's op voorliggend wetsvoorstel.

De stadsregio's zijn de concessieverleners van het openbaar vervoer in de grote steden. De keuze om al- dan niet aan te besteden is dan ook aan hen. Vanuit de stadsregio's zijn geluiden ontvangen over de wens tot eindelijk duidelijkheid. Deze wens wordt door de indieners gedeeld. Na aanneming door de Tweede Kamer van de motie Roefs, en daarna de vertaling hiervan in de wet door de regering, waarna het huidige kabinet dit heeft teruggedraaid. De indieners hopen dat met dit wetsvoorstel definitief duidelijkheid te kunnen bieden aan de stadsregio's.

Ook vragen zij of de indieners met de CDA-fractie van mening dat openbaar vervoer naar de kernen buiten de grote stad ook van groot belang is?

De indieners zijn het van harte met de leden van de CDA-fractie eens dat openbaar vervoer naar kernen buiten de stad van groot belang is, maar zien niet in wat het voorliggende wetsvoorstel daaraan af zou doen.

De leden van de CDA-fractie zien dat de indieners met dit wetsvoorstel stadsregio's eigenlijk verplichten om het openbaar vervoer in te besteden. Immers, «als een concessieverlenende plusregio wil dat de inbestede vervoerder die in de centrumgemeente het vervoer verricht ook vervoer gaat verrichten buiten de centrumgemeente, dan zal die plusregio dat vervoer niet moeten aanbesteden, maar ook moeten inbesteden.»

Het gaat hier alleen om de situatie waarin het de wens is van de stadsregio dat een gemeentelijk vervoersbedrijf, dat een inbestede dienst verzorgt, ook een openbaar vervoersdienst buiten de centrumgemeente verzorgt in dezelfde regio. De keuze kan dan zijn om dit vervoer ook in te besteden. Een andere keuze kan zijn om als de stadsregio het vervoer *niet* door de vervoerder waarop zij zeggenschap uitoefent wil laten uitvoeren, om deze uit te sluiten van mededinging.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen naar de werking van het wetsvoorstel wanneer in de toekomst de WGR+ regio's worden opgeheven.

De indieners geven aan dat dit afhankelijk zal zijn van de exacte uitwerking van het opheffen van de plusregio's. Op dit moment wordt gedacht over vervoersregio's die dan de taken van de WGR+-regio's over zullen nemen. In deze omvorming zal rekening gehouden moeten worden met de bestaande concessies. Ook als de vervoersregio's worden vergroot kunnen zij nog voldoen aan de PSO-verordening die immers spreekt van «*bevoegde plaatselijke overheid*»: *elk bevoegd overheidslichaam dat niet bevoegd is voor het volledige grondgebied van een land.(art 2 lid c).*

### **Artikel 62 lid 3**

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of de externe exploitant bij een aanbesteding altijd in het nadeel zal zijn ten opzichte van de interne exploitant.

De indieners geven aan dat wanneer de grote steden kiezen voor aanbesteding, het uiteraard zo moet zijn dat iedereen gelijke kansen heeft. Mocht de concessieverlener een sterke voorkeur hebben voor de interne exploitant, dan zou deze niet kiezen voor aanbesteding, maar inbesteding, welke mogelijkheid de PSO-verordening ook biedt. Het is aan de grote steden zelf om de keuze voor wel- of niet aanbesteden te maken.

Monasch  
Bashir  
Van Gent  
Verhoeven