

Vergaderjaar 2005–2006

23 645

Openbaar vervoer

24 036

**Marktwerking, deregulering en
wetgevingskwaliteit**

Nr. 107

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 27 september 2005

Zoals toegezegd tijdens het overleg met uw Kamer op 14 september 2005 over de koop van het vervoerbedrijf Novio door de HTM, zend ik u hierbij aanvullend de gevraagde verduidelijking en/of mijn standpunt ten aanzien van de volgende onderwerpen:

1. Verduidelijking over wanneer HTM mag meedingen naar andere concessies (motie Dijkma, Kamerstukken II, vergaderjaar 2004–2005, 23 645, nr. 99)
2. Toelichting op uitkomsten uit het gesprek met Stadsgewest Haaglanden en HTM op 21 september 2005.
3. Mijn standpunt met betrekking tot de verkoop van Nederlandse openbaar vervoer bedrijven aan buitenlandse gegadigden.
4. Standpunt met betrekking tot uitbreiding rol NMa Vervoerkamer als toezichthouder op de markt voor openbaar vervoer (motie Dijkma, Kamerstukken II, vergaderjaar 2004–2005, 23 645, nr. 100))

Tijdens het overleg met uw Kamer op 30 juni 2005 heb ik tevens toegezegd vóór 1 oktober brief te sturen met uitleg hoe ik uitvoering ga geven aan de motie Dijkma, inzake het niet verlenen van uitstel van de verplichte aanbesteding voor concessies van GVB's die verkocht worden aan een ander GVB. In deze brief is dan ook opgenomen:

5. Uitleg hoe ik uitvoering ga geven aan de motie Dijkma e.a. (kamerstukken II, vergaderjaar 2004–2005, 24 036, nr.313).

1. Wanneer mag HTM meedingen naar andere concessies?

De vraag uit deze motie Dijkma omvat allereerst een tijdstipindicatie. Uit de combinatie van het eerste lid, onderdeel a, en het derde lid van artikel 109 van de Wet personenvervoer 2000 (hierna: Wp2000) volgt dat de HTM mag meedingen naar andere concessies, zodra de concessieverlener Stadsgewest Haaglanden heeft medegedeeld dat de thuismarkt van HTM wordt aanbesteed. Stel dat – gezien een gemiddelde aanbestedingsproce-

dure van één jaar – de kennisgeving van de aanbesteding busconcessie Den Haag door Haaglanden eind 2007 wordt gepubliceerd (voor de busconcessie HTM die uiterlijk per 1 januari 2009 moet starten), dan kan HTM van het moment van die kennisgeving meedingen naar andere concessies waarvan de exploitatie per eind 2008 of begin 2009 start. Op deze manier is in artikel 109 gewaarborgd dat bedrijven die een niet betwistbare markt hebben, niet kunnen meedingen naar andere concessies, maar dat er tegelijkertijd – om op een bepaald moment andere concessies te kunnen verwerven – een reële voorbereidingstijd op aanbesteding mogelijk is.

Gezien de discussie over de dochterbedrijven is vervolgens in het kader van deze vraag relevant *wie* er mag meedingen: HTM zelf en/of dochterbedrijven? De bedoeling van de reciprociteitsbepaling (artikel 109 jo. artikel 64 van de Wp2000) is dat HTM noch onder eigen naam, noch onder naam van één van haar dochterondernemingen of onder naam van een gezamenlijke dochteronderneming van meerdere gemeentelijke vervoerbedrijven (hierna: GVB-en) en haar eventuele rechtsopvolger(s) mag meedingen naar concessies voor zolang het openbaar vervoer dat op 1 januari 2001 door HTM werd verricht, niet of niet in voldoende mate is aanbesteed. Dat betekent dat Novio op de markt mag meedingen vanaf het moment dat de thuismarkt van moederbedrijf HTM is geopend.

2. Uitkomsten uit het gesprek met Stadsgewest Haaglanden, HTM en KAN/Nijmegen

De heer Hofstra heeft mij verzocht een gesprek aan te gaan met Stadsgewest Haaglanden en HTM. Dat gesprek heeft plaatsgevonden op 21 september jl. Ook heb ik gesproken met Knooppunt Arnhem-Nijmegen (KAN), gemeente Nijmegen en Novio. Wij bespraken de uitweg voor HTM en Novio, die bestaat uit de mogelijkheid dat de regio Haaglanden, de concessieverlener, de busconcessie van HTM eerder dan de verplichte datum 1 januari 2009 aanbesteedt. Mijn inzet in het gesprek was om Haaglanden te bewegen deze stap daadwerkelijk te zetten. HTM en Haaglanden hebben aangegeven deze optie te zullen overwegen.

Ik wacht vooralsnog, los van de berichten in de media, de stappen van de betrokken partijen en hun reactie richting mij even af en houd daarbij uiteraard de vinger aan de pols.

3. Verkoop van Nederlandse openbaar vervoer bedrijven aan buitenlandse gegadigden

Tijdens het debat op 14 september jl. heeft het lid Gerkens een motie ingediend met de strekking dat de regering dient te voorkomen dat Nederlandse vervoersbedrijven worden verkocht aan buitenlandse partijen. Ik heb reeds aangegeven dat de Wp2000 niet gaat over koop of verkoop van bedrijven. Ik kan immers niet bepalen aan wie een decentrale overheid haar eigendommen, in dit geval een GVB, wel of niet mag verkopen. Tijdens de debatten is ook de vraag gesteld of via de reciprociteitregels in de Wp2000 het meedingen van buitenlandse bedrijven kan worden tegengegaan. Dat kan ik niet, gegeven bovenstaande en gegeven de volgende feiten:

- Als een buitenlands vervoerbedrijf een Nederlands vervoerbedrijf koopt, zal hij zich bij de Nederlandse Kamer van Koophandel inschrijven. Dan wordt het daarmee een Nederlands vervoerbedrijf dat in Nederland geen beschermde thuismarkt heeft;
- Tevens zou Nederlandse wet- en regelgeving van deze strekking praktisch niet uitvoerbaar/handhaafbaar zijn: de concessieverlener zou namelijk voor alle bedrijven die meedingen onderzoek moeten gaan doen naar holdingconstructies in het buitenland.

- De nieuwe Europese verordening Public Services zal de Europese reciprociteit gaan regelen. Er ligt nu hiervan concepttekst. In dat proces zal ik met onderhavige vraagstukken in het achterhoofd kritisch kijken naar het onderdeel reciprociteit.

Ik ontraad daarom de motie.

4. Uitbreiding rol NMa Vervoerkamer als toezichthouder op de OV-markt

In de motie van het lid Dijkema wordt geconstateerd dat de rol van de NMa Vervoerkamer beperkt is gebleven in relatie tot de toename van de marktwerking in het openbaar vervoer. De motie maakt echter niet duidelijk *welk probleem* de uitbreiding van taken en bevoegdheden van de NMa Vervoerkamer moet oplossen. Gezien de aanleiding voor het verzoek ga ik er vanuit dat het in eerste instantie gaat om het handhaven van het reciprociteitsbeginsel.

De NMa Vervoerkamer ziet op dit onderwerp niet toe. Het «toezicht» en de «handhaving» op de reciprociteit gebeuren namelijk feitelijk door de partijen die betrokken zijn bij een aanbesteding. Dat zijn in eerste instantie de concessieverlenende overheden die moeten onderzoeken of de thuismarkt van een vervoerbedrijf, dat meedingt bij een aanbesteding, al is aanbesteed. Als dat niet het geval is moet de concessieverlener het vervoerbedrijf dat wil meedingen, uitsluiten van de aanbesteding. Ook andere, concurrerende vervoerbedrijven kunnen het reciprociteitsbeginsel «handhaven». Als een bedrijf oneerlijk naar aanbestedingen meedingt, en de concessieverlener dat over het hoofd heeft gezien, kan een belanghebbend concurrerend vervoerbedrijf bij de burgerlijke rechter een procedure aanspannen waardoor dat ongedaan gemaakt wordt. De Wp2000 is dus het kader waarbinnen de spelers het spel moeten spelen. Gezien de forse concurrentie tussen de bedrijven heb ik alle vertrouwen dat deze vorm van handhaving goed werkt.

Uitbreiding van de bevoegdheden van de NMa in het kader van toezicht op het reciprociteitsbeginsel acht ik derhalve niet nodig. Het zou ook een forse ommezwaai betekenen in het systeem van de Wp2000. De Wp2000 gaat uit van privaatrechtelijke handhaving en van zo min mogelijk bestuurslasten door bestuursrechtelijke handhaving door de overheid.

In de motie wordt een parallel getrokken met de taken van de OPTA. De OPTA kent de volgende taken *op het gebied van markttoezicht*:

- Toezicht op «aanmerkelijke marktmacht» in de telecommunicatiemarkt. De NMa heeft in het kader van de mededingingswetgeving een aantal handvatten om toe te zien op machtsposities van vervoerbedrijven. Enerzijds is er het generieke verbod van misbruik van machtsposities, anderzijds is er de voorafgaande controle op de vorming van concentraties.
- Het beslechten van geschillen tussen aanbieders over toegang tot en interconnectie van netwerken. Hiervan is in de sector openbaar vervoer geen sprake, aangezien er sprake is van concurrentie *om* netwerken en niet van *op* netwerken.

De taken die de NMa op dit moment heeft zijn dus tweeledig:

- De Vervoerkamer van de NMa is bij de inwerkingtreding van de Wp2000 opgericht om er op toe te zien dat GVB'en hun OV-activiteiten en niet-OV-activiteiten van elkaar scheiden. Ook houdt de NMa er toezicht op dat er geen kruissubsidies tussen die twee soorten activiteiten ontstaan. Daarmee wordt voorkomen dat GVB-en misbruik kunnen maken van hun machtspositie.
- Daarnaast fungeert de NMa uiteraard in haar bekende rol als toezicht-

houder op de algemene mededingingsregels uit de Mededingingswet. Het gaat dan om (1) toezicht op de gedragingen van bedrijven, te weten op (1.a.) kartelafspraken en (1.b.) het misbruik maken van een machtspositie en om (2) structuurtoezicht, te weten het tegengaan van concentraties die resulteren in het ontstaan of versterken van een economische machtspositie.

Gezien bovenstaande concludeer ik dat op dit moment een grotere rol van de NMa als toezichthoudende instantie niet nodig is. Gelet op het feit dat de privaatrechtelijke handhaving van de Wp2000 in de huidige markt-omstandigheden goed werkt, zou een eventuele uitbreiding de toezichts- en bestuurslasten onnodig vergroten en ingaan tegen de «Beter Geregeld-gedachte» van het kabinet. In de afgelopen week heeft over dit onderwerp ambtelijk overleg plaatsgevonden tussen mijn ministerie en het ministerie van Economische Zaken en de (Vervoerkamer van de) NMa. Ook zij zijn deze mening toegedaan. Ik ontraad daarom de motie Dijkema/Hermans.

5. Uitvoering motie Dijkema inzake niet verlenen uitstel aanbestedingsplicht

In de motie Dijkema e.a. is geconstateerd dat GVB'en voor een bepaalde periode zijn vrijgesteld van de aanbestedingsverplichting. Volgens het kabinetsstandpunt van maart 2005 (Kamerstukken II, 2004/05, 23 645, nr. 87) zijn de aanbestedingsverplichtingen voor het busvervoer tot 2009 en voor het railvervoer tot 2017 uitgesteld en is voor het busvervoer verder uitstel mogelijk van 3 jaar ingeval van verkoop van het GVB. De motie geeft aan dat het niet mogelijk zou moeten zijn een GVB te «privatiseren» door de verkoop ervan aan een ander GVB waardoor geprofiteerd kan worden van een langere uitsteltermijn tot de ingangsdata van de aanbestedingsverplichtingen zonder de thuismarkt daadwerkelijk open te stellen voor partijen uit de vrije markt.

Op dit moment werk ik aan een concepttekst tot aanpassing van het herziene artikel 61 van de Wp2000. In dit herziene artikel 61 (Kamerstukken II, 2004/2005, 30 210, nr. 2) is de algemene aanbestedingsverplichting opgenomen en een daarbij behorend ontheffingenregime. Het artikel zal, in een aanvullende wetwijziging naar aanleiding van de debatten over de G4, worden aangevuld met een artikellid waarin een uitstelmogelijkheid is opgenomen van de aanbestedingsverplichting van het GVB-vervoer. Hierin zal worden geregeld dat die uitstelmogelijkheid slechts geldt in het geval dat het betrokken GVB volledig is geprivatiseerd, dat wil zeggen dat er geen invloed meer is van een gemeente in het bedrijf. In het concrete geval dat NOVIO wordt verkocht aan HTM en HTM eigendom blijft van gemeente Den Haag is er aldus geen sprake van privatisering. Dat betekent dat op basis van dit artikel geen aanspraak gemaakt kan worden op de drie jaar uitstel. De motie Dijkema e.a. voer ik dus uit.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs