

Vergaderjaar 2002–2003

28 977

## Wijziging van de Wet personenvervoer 2000, houdende technische wijzigingen alsmede enige andere verbeteringen

Nr. 3

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt, omdat het zonder meer instemmend luidt/uitsluitend opmerkingen van redactionele aard bevat (artikel 25a, vierde lid, onderdeel b, van de Wet op de Raad van State).

### MEMORIE VAN TOELICHTING

#### Algemeen

De in dit wetsvoorstel opgenomen wijzigingen vloeien voort uit de wenselijkheid de Wet personenvervoer 2000 (hierna: Wp2000) op een aantal onderdelen te wijzigen met het oog op de technische verbetering van de Wp2000. De wijzigingen zijn dan ook voor het overgrote deel redactioneel van aard, zoals het aanbrengen van taalkundige verbeteringen en het corrigeren van onjuiste verwijzingen. In dit voorstel wordt tevens voorzien in enkele wijzigingen die niet principieel van aard zijn. Het betreft vooral het opheffen van onvolkomenheden en onduidelijkheden. Onvolkomenheden komen in veel gevallen aan het licht als bij de daadwerkelijke uitvoering onverwachte neveneffecten van nieuwe wetgeving naar voren komen, dan wel blijkt dat beoogde effecten niet in hun geheel worden bereikt. Zo wordt bijvoorbeeld voorgesteld om in de definitie van een gemeentelijk vervoerbedrijf in artikel 64 enkele wijzigingen aan te brengen, teneinde beter recht te doen aan doel en strekking van de bepaling (artikel I, onderdeel H). Daarnaast wordt voorgesteld om in artikel 13 een grondslag op te nemen voor het bij of krachtens algemene maatregel van bestuur stellen van nadere regels omtrent het aan de reiziger kenbaar maken van de wijze waarop door de vervoerder klachten over het verrichten van personenvervoer worden behandeld. Verwezen wordt naar artikel I, onderdeel B en de toelichting daarbij.

In dit wetsvoorstel zijn tevens reparaties opgenomen van enkele redactionele misslagen die zijn gesloten in het thans in de Eerste Kamer aanhangige wetsvoorstel houdende aanvulling van de Wet personenvervoer 2000 en de Spoorwegwet, strekkende tot invoering van een concessiestelsel voor het personenvervoer per trein en regeling van de verlening van meerjarige rechten met betrekking tot de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit (Concessiewet personenvervoer per trein) (Kamerstukken I, 27 216). Deze zijn opgenomen in artikel I, onderdelen F, onder 1, G, J en N en artikel II van het onderhavige wetsvoorstel.

*Advies van het Overlegorgaan Personenvervoer (OPV)*

Een ontwerp van het onderhavige wetsvoorstel is overeenkomstig artikel

106 van de Wp2000 voor advies voorgelegd aan het OPV. Het OPV heeft op 7 november 2002 zijn rapport uitgebracht.<sup>1</sup> Het merendeel van het OPV kan zich verenigen met het wetsvoorstel. Enkele brancheverenigingen hebben echter aanleiding gezien tot het maken van enkele opmerkingen waardoor door het OPV op enkele punten een verdeeld advies is uitgebracht.

De brancheorganisatie voor het taxivervoer, KNV Taxi (Koninklijk Nederlands Vervoer Taxi), vindt de voorgestelde wijziging van artikel 13 overbodig, omdat de verplichting in de huidige wet reeds voldoende duidelijk zou zijn vastgelegd. KNV Taxi geeft daarbij bovendien aan dat thans de taxibranche zelf bezig is de vereiste geschillenregeling op te zetten. KNV Taxi meent ten onrechte dat de onderhavige wijziging betrekking heeft op de geschillenregeling. De verplichting van de vervoerder om een geschillencommissie in te stellen voor de behandeling van geschillen over de vervoersovereenkomst, als bedoeld in de artikelen 80, eerste lid, en 100, eerste lid, van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek, is geregeld in artikel 12 van de Wp2000. De onderhavige wijziging van artikel 13 ziet op de klachtenbehandeling. Indien KNV Taxi met geschillenregeling mocht doelen op de klachtenregeling, kan het volgende worden opgemerkt. De regering acht het een goede zaak dat de branche initiatieven onderneemt om een gezamenlijke klachtenregeling op te zetten. De voorgestelde wijziging ziet echter niet op de inhoud van het klachtrecht. Deze is en blijft overgelaten aan de bedrijfsvoering van de vervoerder zelf.

De voorgestelde wijziging opent de mogelijkheid om eisen te stellen aan de wijze waarop de vervoerder aan de reiziger bekend maakt op welke wijze klachten over het verrichten van personenvervoer worden behandeld. De regering acht de voorgestelde wijziging aangewezen. Naar aanleiding van de opmerking van KNV Taxi is de toelichting ten opzichte van het aanvankelijke voor advies voorgelegde voorstel op dit punt verduidelijkt. Verwezen wordt naar de toelichting in artikel I onderdeel B.

De branchevereniging van ondernemers in het collectief personenvervoer (Mobis) heeft bezwaren tegen het voorstel de zittende vervoerder te verplichten een gemotiveerde toelichting te geven van de wijze waarop de loonkosten zijn opgebouwd (Artikel I, onderdeel F). Deze gegevens betreffen volgens Mobis concurrentiegevoelige informatie.

De regering kan hierop het volgende melden. De ratio achter deze wijziging is dat verkrijging van dergelijke informatie van belang is voor het level playing field; het ontbreken van dergelijke informatie kan leiden tot een toetredingsdrempel voor nieuwe vervoerders. De vervoerders hebben dus zelf ook last van het niet aandragen van deze informatie door de zittende vervoerder. Bovendien is niet bedoeld dat deze gegevens tot op detailniveau worden geleverd.

Mede gelet op het feit dat de voorgestelde wijziging behalve zijdens de concessieverleners ook door een aantal vervoerders zelf is aangedragen, ziet de regering geen reden op dit punt thans een andere keuze te maken.

De vakbeweging heeft afwijzend gereageerd op de voorgestelde wijziging van artikel 64, tweede lid, onderdeel e, voornamelijk vanwege de aard van de wijziging. Deze zou naar haar mening pas na een inhoudelijke discussie in het kader van de evaluatie van de Wp2000 aan de orde kunnen zijn. De regering deelt deze mening niet. De definitie van een gemeentelijk vervoerbedrijf is in artikel I, onderdeel H, op enkele punten bijgesteld om deze in overeenstemming te brengen met de oorspronkelijke doelstelling van de wetgever. Zo dient ook een uit gemeentelijk vervoerbedrijven samengestelde dochter te vallen onder het gemeentelijk vervoerbedrijf-regime, hetgeen nu onder de huidige tekst van artikel 64 niet het geval is. Verwezen wordt naar hetgeen hierover is opgemerkt in de artikelsgewijze

---

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

toelichting. Vooruitlopend op de evaluatie die ingevolge artikel 108, eerste lid, pas is voorzien in 2006, wordt deze inhoudelijke onvolkomenheid thans met de voorgestelde wijziging van artikel 64, tweede lid, onderdeel e, weggenomen. Het is naar onze mening niet wenselijk dat dergelijke onvolkomenheden langer dan nodig zouden voortbestaan.

#### *Lasten voor de overheid en het bedrijfsleven*

De voorgestelde wijzigingen zijn voor een belangrijk deel technisch van aard en hebben uit dien hoofde geen budgettaire en personele gevolgen voor het Rijk, provincies, gemeenten en kaderwetgebieden. De voorgestelde wijziging in artikel 13 brengt geen nieuwe administratieve lasten voor de (taxi)ondernemingen met zich mee. Ook thans zijn de vervoerders verplicht om kenbaar te maken op welke wijze klachten worden behandeld. De bij of krachtens algemene maatregel van bestuur te stellen nadere regels zullen slechts betrekking hebben op de wijze waarop de vervoerder aan de reiziger kenbaar maakt hoe de klachten worden behandeld.

### **Artikelsgewijs**

#### **Artikel I**

##### *Onderdeel A*

Dit onderdeel betreft een correctie van artikel 1, onderdeel g. Bij de totstandkoming van de Wp2000 was bedoeld dat het begrip dienstregeling inhoudelijk geen wijziging ondervindt ten opzichte van de destijds geldende definitie in de Wet personenvervoer (oud). De mogelijkheid tot beïnvloeding van de dienstregeling door de reiziger richt zich tot óf de tijdstippen, óf de halteplaatsen binnen de dienstregeling (Kamerstukken II 1999/2000, 26 456, nr. 9, blz. 9). Destijds is verzuimd in de definitie een tweede uitsluitende «of» op te nemen. Dit onderdeel voorziet daar alsnog in.

##### *Onderdeel B*

In artikel 13 is de verplichting opgenomen dat de vervoerder kenbaar maakt op welke wijze klachten over het verrichten van personenvervoer worden behandeld. De wijze waarop de klachten worden behandeld is een zaak van de vervoerder zelf. Het voorgestelde artikellid opent de mogelijkheid om bij of krachtens algemene maatregel van bestuur nadere regels te stellen over de wijze van kenbaar maken aan de reiziger. Vooral nog wordt gedacht aan het stellen van nadere regels voor met name de taxi-vervoerder. Niet is uitgesloten dat in de toekomst hieraan ook behoefte zal zijn in bijvoorbeeld het besloten busvervoer.

In de praktijk is gebleken dat bij met name het taxivervoer het kenbaar maken van een klachtenprocedure niet of op onvoldoende duidelijke wijze gebeurt. De reiziger kan zich derhalve met zijn klacht veelal niet wenden tot de desbetreffende taxivervoerder. Voorts blijkt ook de normstelling in artikel 13 voor de handhaafbaarheid te globaal. Het huidige artikel laat immers aan het oordeel van de vervoerder over op welke wijze hij de klachtenprocedure in het vervoermiddel kenbaar maakt. Enige verduidelijking van de eisen aan de kenbaarheid is naar onze mening noodzakelijk. Aangezien de taxibranche uit circa 6 000 ondernemingen bestaat waarvan er slechts 25 tot 30% is aangesloten bij de brancheorganisatie voor taxivervoer, kan niet worden volstaan met het maken van afspraken hierover met de brancheorganisatie. Hoewel er reeds initiatieven door de brancheorganisatie zijn genomen, is regelgeving naar onze mening noodzakelijk

om te voorkomen dat zulks afhankelijk is van de vrijwilligheid en bereidheid van de individuele taxiondernemer.

In de nadere regels zullen duidelijke eisen worden gesteld aan de kenbaarheid van de klachtafhandeling. De informatie van de vervoerder over de wijze waarop klachten worden behandeld moet leesbaar en voor de reiziger zichtbaar aanwezig zijn in het vervoermiddel. Op deze manier kan er beter worden gecontroleerd of er sprake is van een klachtenregeling en worden waarborgen vergroot dat de reiziger bij de desbetreffende taxi-vervoerder terecht kan met zijn klacht. Klachten en de manier waarop daarmee door de vervoerder wordt omgegaan, vormen immers mede een integraal onderdeel van de kwaliteit van het taxiproduct. Ook de taxi-branche zelf heeft belang bij een goede klachtafhandeling; dit draagt immers uiteindelijk bij aan tevreden klanten en een beter imago van het taxivervoer.

Om de mogelijkheden voor de reiziger verder te verbeteren, wordt door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat samen met de taxibranche en de Inspectie Verkeer en Waterstaat een landelijk klachtenmeldpunt taxi geopend. Dit is een van de aangekondigde maatregelen ter verbetering van de positie van de consument (Kamerstukken II, 2001/02, 25 910, nr. 41).

Uitgangspunt is dat de vervoerder eerste aanspreekpunt is voor klachten over het vervoer. Het kan echter voorkomen dat het voor de taxireiziger niet duidelijk is wie de vervoerder is geweest. De traceerbaarheid van de taxivervoerder is van groot belang als de reiziger een klacht wil indienen. De reiziger kan in een dergelijk geval zijn klacht indienen bij het landelijk meldpunt. Via dit meldpunt kan de desbetreffende vervoerder worden getraceerd en kan de klacht voor afhandeling alsnog aan die vervoerder worden gestuurd. In de op te stellen nadere regels zal tevens worden bepaald dat het telefoonnummer van het landelijke klachtenmeldpunt taxi zowel van de buitenzijde van als binnenin de taxi voor de reiziger zichtbaar moet worden gemaakt.

De voor de ministeriële regeling benodigde grondslag in een algemene maatregel van bestuur kan met een betrekkelijk kleine wijziging van artikel 73 van het Besluit personenvervoer 2000 worden gecreëerd. Artikel 73 van het Besluit personenvervoer 2000 is een uitwerking van artikel 86, onderdeel b, van de Wp2000, waarin is bepaald dat bij of krachtens algemene maatregel van bestuur regels kunnen worden gesteld betreffende het kenbaar maken van de (taxi)tarieven aan de reiziger.

#### *Onderdeel C*

Dit onderdeel betreft een correctie van een onjuiste verwijzing. In artikel 64 is bepaald wat wordt verstaan onder een gemeentelijk vervoerbedrijf. De huidige verwijzing naar artikel 64, tweede lid, heeft geen betrekking op rechtsopvolgers in de zin van artikel 64, derde lid, en is derhalve te beperkt.

#### *Onderdeel D*

Artikel 26 voorziet in een overlegverplichting over de afstemming van het openbaar vervoer met de concessieverleners in aangrenzende gebieden. Dit dient te geschieden voordat een concessie wordt verleend of gewijzigd. In artikel 45 (species van artikel 26) van de Wp2000 is bepaald dat in geval van aanbesteding het afstemmingsoverleg plaatsvindt voordat een concessieverlener het programma van eisen vaststelt. Met het oog op het waarborgen van een adequate landelijke samenhang in het openbaar vervoernetwerk is bij de totstandkoming van de Wp2000 in het derde lid

van artikel 26 opgenomen dat de Minister van Verkeer en Waterstaat een aanwijzing kan geven aan de concessieverleners indien de afstemming onvoldoende tot stand komt (Kamerstukken II, 1999/2000, 26 456, nr. 11).

In de praktijk blijkt artikel 26 geen voldoende waarborg te zijn voor de totstandkoming van openbaar vervoer dat aantrekkelijk is voor de reiziger. Afspraken over de afstemming komen niet of moeizaam tot stand. Veelal wordt de afstemming door de tot concessieverlening bevoegde overheden overgelaten aan de betrokken vervoerders. Naar de mening van de regering is dat op zich een goed mogelijke optie, die in de visie van het geven van (ontwerpen ontwikkel-) vrijheden aan vervoerders past, doch door verschillende concessievoorwaarden zijn de vervoerders vervolgens niet altijd (goed) in staat om tot goede verbindingen te komen. Voorheen doorgaande verbindingen worden daardoor soms zodanig «geknipt» dat dit onvoldoende kwaliteit biedt voor de reiziger. Op grond van de formulering van het huidige derde lid is het bovendien niet geheel duidelijk of de minister voldoende mogelijkheden heeft om bij daadwerkelijke patstellingen met betrekking tot de afstemming van concessiegrensoverschrijdend vervoer te doorbreken. De Minister zou bijvoorbeeld slechts kunnen aanwijzen dat er afgestemd moet worden en als invulling daarvan dat bepaalde voorzieningen in stand gehouden moeten worden.

Na overleg met het OPV is ervoor gekozen om het eerste lid zodanig aan te passen dat de tot concessieverlening bevoegde overheden tot afspraken over de afstemming komen. Dit gaat verder dan in de huidige formulering, waarin het slechts gaat over overleg. In het voorstel is opgenomen dat het overleg voorziet in afspraken over de afstemming. Deze afspraken kunnen bijvoorbeeld resulteren in de afspraak dat één van de betrokken concessieverleners verantwoordelijk is voor de grensoverschrijdende lijn of bijvoorbeeld dat er gelijke concessievoorwaarden gelden voor de betreffende concessiegrensoverschrijdende lijnen.

In dit onderdeel wordt tevens voorgesteld om de formulering van de aanwijzingsbevoegdheid in het derde lid aan te passen. De bedoeling van de aanwijzingsbevoegdheid is aan te geven dat de minister kan ingrijpen indien de betrokken concessieverleners niet in staat blijken te zijn om te voldoen aan de verplichting om een goede afstemming van diensten te regelen. Met de aanwijzing moet ook kunnen worden bereikt dat de minister, indien de concessieverleners na het afstemmingsoverleg niet tot voor beide partijen en de reiziger bevredigende afspraken kunnen komen, een van de betrokken concessieverleners kan aanwijzen als verantwoordelijke voor de grensoverschrijdende verbinding. De formulering van het huidige derde lid maakt dit onvoldoende duidelijk. Vandaar dat hier wordt voorgesteld dat de minister een aanwijzing kan geven ter waarborging van de afstemming. Aangezien een aanwijzing altijd bindend is, wordt om verwarring te voorkomen in dit onderdeel tevens voorgesteld het huidige vijfde lid te laten vervallen.

#### *Onderdeel E*

Dit onderdeel betreft het herstel van redactionele misslagen.

#### *Onderdeel F*

Artikel 39, eerste lid, wordt op een tweetal punten aangepast om tegemoet te komen aan in de praktijk gebleken interpretatieproblemen.

Artikel 39 is opgenomen in de paragraaf waarin de positie van werknemers bij overgang van concessies is geregeld. Kern daarvan is dat een nieuwe concessiehouder verplicht is al het direct personeel en een «even-

redig» deel van het indirect personeel van de zittende vervoerder over te nemen. In verband met deze verplichte overname van het personeel wordt in artikel 39, eerste lid, bepaald welke informatie over het personeel op verzoek van de concessieverlener door de zittende vervoerder moet worden verstrekt. Deze informatie betreft de in het geding zijnde werkgelegenheid, de arbeidsvoorwaarden en financiële aspecten daarvan. Voor vervoerders die voornemens zijn om in te schrijven op een concessie dient duidelijk te zijn welk personeel bij de overdracht van de concessie is betrokken met de daarbij behorende personeelskosten.

In de praktijk geeft de zittende vervoerder totaalbedragen van de loonkosten op, inclusief toeslagen voor bijvoorbeeld onregelmatige werktijden (zoals het werken op zon- en feestdagen).

Gezien het feit dat de toeslagen in vergelijking met het «basisloon» relatief hoog kunnen zijn en de inzet van de toeslagen afhankelijk is van de manier waarop een dienstregeling en bijbehorende inzet van personeel wordt opgezet door de vervoerder, is het voor de concessieverlener en de inschrijvende vervoerders van belang dat tevens een gemotiveerde toelichting wordt gegeven van de wijze waarop de loonkosten zijn opgebouwd. Het ontbreken daarvan kan leiden tot een toetredingsdrempel voor andere vervoerders. Daar het in de praktijk voor de concessieverleners moeilijk is de zittende vervoerders te bewegen dergelijke specificaties te verstrekken, wordt hiervoor een wettelijke basis gelegd.

Tevens wordt in dit onderdeel, onder 2, een tweede knelpunt weggenomen, dat naar voren is gekomen bij de eerste aanbesteding op grond van de Wp2000. In Leeuwarden is een geschil tussen de zittende vervoerder en de vervoerder die voornemens was om op de aanbesteding in te schrijven aan de rechter voorgelegd. In kort geding heeft de rechter te Leeuwarden geoordeeld dat de abstracte berekeningsmethode voor het indirecte personeel in artikel 37, tweede lid, ertoe leidt dat de vereiste gemotiveerde toelichting van de samenstelling van het personeel slechts kan slaan op het directe personeel (Pres. rechtbank Leeuwarden 30 maart 2001, nr. 01-84). Aan deze uitleg kleefde naar de mening van de regering het bezwaar dat het ontbreken van een dergelijke toelichting belemmerend kan werken voor andere vervoerders om zich in te schrijven op een concessie. Een juiste opgave van ook het type indirect personeel dat met de concessie voor overgang in aanmerking komt, is immers van belang voor de bepaling van de personeelskosten. Ten behoeve van de gelijkheid van de bij concessieverlening betrokken partijen dient de beschikbaarheid van deze informatie over zowel het direct personeel als het indirect personeel te worden gewaarborgd. Onderdeel F, onder 2, strekt ertoe om buiten twijfel te stellen dat de gemotiveerde toelichting van de genoemde gegevens ook betrekking heeft op het indirect personeel.

Aangezien het bij indirect personeel moeilijk is om individuele personeelsleden te verbinden aan de werkzaamheden die door de concessieovergang geraakt worden, is het bij de gemotiveerde toelichting van de wijze waarop de loonkosten zijn samengesteld, de samenstelling en het aantal van het (indirect) personeel niet de bedoeling dat de zittende vervoerder tot in personen herleidbare gegevens moet presenteren. Na de concessieverlening zal in het overleg, bedoeld in artikel 40, kunnen worden bepaald welke individuele personeelsleden daadwerkelijk overgaan.

#### *Onderdeel G*

Dit onderdeel herstelt een redactionele misslag.

In artikel 64 wordt aangegeven welke bedrijven onder een gemeentelijk vervoerbedrijf worden verstaan. Op de gedeeltelijke verplichting tot aanbesteding in 2003 is namelijk een uitzondering gemaakt voor het vervoer door bedrijven die aan gemeenten toebehoren vanwege de noodzakelijke voorbereidingen ten aanzien van ontvlechting en versterking van concurrentiekracht. Hiermee werden de vervoerbedrijven van de zogenoemde BOV-gemeenten bedoeld. BOV-gemeenten, genoemd naar het Beleidsorgaan Openbaar Vervoer, zijn gemeenten die een eigen vervoerbedrijf exploiteren. Het gaat om de gemeenten Amsterdam, Rotterdam, Utrecht, Maastricht, Groningen, Den Haag, Nijmegen en Dordrecht. Deze gemeenten hadden op 1 januari 1996 ofwel een eigen ambtelijke vervoerdienst, ofwel waren eigenaar van een vervoerbedrijf (Kamerstukken II 1998/99, 26 456, nr. 3, blz. 20). In de praktijk is gebleken dat de definitie van gemeentelijk vervoerbedrijf niet in alle gevallen tot de door de wetgever beoogde toepassing leidt. Met enkele beperkte technische aanpassingen in artikel 64, tweede lid, kan de Wp2000 op dit punt verduidelijkt worden. Daarmee wordt beter recht gedaan aan doel en strekking van de bepaling.

De eerste aanpassing betreft de toevoeging «voorzover die openbaar vervoer of daarmee rechtstreeks samenhangende activiteiten verricht» in de aanhef van het tweede lid. Hiermee wordt beoogd te voorkomen dat indien als gevolg van artikel 69, eerste lid, een onderdeel van het gemeentelijk vervoerbedrijf wordt afgesplitst dat geen openbaar vervoer verricht, het bedrijf waarin dit onderdeel is ondergebracht weer als gemeentelijk vervoerbedrijf wordt aangemerkt. Het is namelijk niet de bedoeling dat vervoerders die geen openbaar vervoer of daarmee rechtstreeks samenhangende activiteiten verrichten als gemeentelijk vervoerbedrijf worden aangemerkt.

De tweede aanpassing betreft het vervangen van «op 1 januari 1996» in de onderdelen b, c en d door: op of na 1 januari 1996. Hiermee wordt beoogd de bepaling in overeenstemming te brengen met de oorspronkelijke doelstelling zodat ook na 1 januari 1996 verkochte of verzelfstandigde gemeentelijke vervoerbedrijven onder de werking van deze bepaling vallen. In een situatie dat een bedrijf of bedrijfsonderdeel op 1 januari 1996 een gemeentedienst was en dat thans een gemeente meer dan de helft van de aandelen in het maatschappelijke kapitaal van het (verzelfstandigde) bedrijf bezit, dient ook dit bedrijf als gemeentelijk vervoerbedrijf te worden aangemerkt. Door deze wijzigingen vallen de eerdergenoemde gemeentelijke vervoerbedrijven en de na 1 januari 1996 verkochte of verzelfstandigde bedrijven die openbaar vervoer verrichten onder de werking van deze bepaling.

De derde aanpassing betreft het vervangen van «maatschappelijk kapitaal» in de onderdelen b en c door: geplaatst kapitaal. Beoogd is om de stemverhoudingen in een bedrijf bepalend te laten zijn voor de vraag of sprake is van een gemeentelijk vervoerbedrijf. Het maatschappelijk kapitaal is het maximum bedrag waarvoor aandelen op grond van de statuten kunnen worden uitgegeven. Het geplaatst kapitaal is het totaalbedrag aan aandelen die zijn uitgegeven aan houders van aandelen. Pas als een aandeel wordt geplaatst, ontstaat er een zeggenschapsrecht voor de aandeelhouder. Het geplaatst kapitaal geeft derhalve inzicht in de stemverhoudingen van het bedrijf.

De vierde aanpassing betreft een wijziging van onderdeel e. Ingevolge artikel 109, eerste lid, onder a, mogen gemeentelijke vervoerbedrijven niet meedingen naar concessies zolang het vervoer dat door deze bedrijven

wordt verricht in het eigen gebied niet of niet in voldoende mate is aanbesteed. Reden voor die beperking is dat het onwenselijk is dat deze bedrijven, zolang de thuismarkt nog is beschermd, ongelimiteerd in concurrentie treden met derden waardoor scheve marktverhoudingen ontstaan. Onder de huidige tekst van de wet blijkt voor gemeentelijke vervoerbedrijven waarvan de thuismarkt onvoldoende is aanbesteed, toch een mogelijkheid te bestaan om mee te dingen naar een concessie in een ander gebied. Dit zou kunnen door het oprichten van een gezamenlijke dochter waarmee de gemeentelijke vervoerbedrijven gezamenlijk meedingen naar een concessie in een ander gebied. Met de voorgestelde aanpassing van onderdeel e wordt bereikt dat ook een gezamenlijke dochter van gemeentelijke vervoerbedrijven als een gemeentelijk vervoerbedrijf wordt aangemerkt.

#### *Onderdeel I*

Dit onderdeel herstelt een tweetal onvolledige verwijzingen in artikel 69, eerste lid. De huidige verwijzing naar artikel 64, tweede lid, onderdelen a tot en met d, heeft ten onrechte geen betrekking op een gemeentelijk vervoerbedrijf als bedoeld in onderdeel e. Door de voorgestelde wijziging krijgt de bepaling betrekking op alle gemeentelijke vervoerbedrijven bedoeld onder artikel 64, tweede lid. De wijziging onder 2 herstelt een omissie.

#### *Onderdeel J*

Dit onderdeel herstelt een redactionele misslag.

#### *Onderdeel K*

Artikel 78, onderdeel b, verwijst ten onrechte naar artikel 61, eerste lid. In dit onderdeel wordt dit gecorrigeerd.

#### *Onderdeel L*

Dit onderdeel betreft het herstel van redactionele misslagen.

#### *Onderdeel M*

Dit onderdeel voorziet in een redactionele aanpassing.

#### *Onderdeel N*

Dit onderdeel voorziet in een redactionele aanpassing.

#### *Onderdeel O*

Artikel 113 verwijst ten onrechte naar artikel 5. In dit onderdeel wordt dit gecorrigeerd.

### **Artikel II**

Dit artikel herstelt een onjuiste verwijzing.

### **Artikel III**

In dit artikel is bepaald dat de artikelen van deze wet in werking treden op een bij koninklijk besluit nader te bepalen tijdstip, dat voor de verschillende artikelen of onderdelen daarvan verschillend kan worden vastgesteld. Met betrekking tot het tijdstip van inwerkingtreding van de verschil-

lende artikelen van onderhavig wetsvoorstel zal rekening worden gehouden met de inwerkingtreding van de Concessiewet personenvervoer per trein.

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