

Vergaderjaar 2002–2003

**28 977**

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

**Nr. 4**

### **VERSLAG**

Vastgesteld 3 september 2003

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup>, belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, brengt als volgt verslag uit van haar bevindingen.

Onder het voorbehoud dat de regering de gestelde vragen tijdig zal hebben beantwoord, acht de commissie de openbare handeling van dit wetsvoorstel voldoende voorbereid.

### **Algemeen**

De leden van de PvdA-fractie hebben begrip voor de technische wijzigingen die worden aangebracht in de Wet personenvervoer 2000, maar betreuen tegelijkertijd dat er niet meer haast is gemaakt om andere, essentiële, problemen van de Wet personenvervoer aan te pakken. Nog steeds is er bijvoorbeeld sprake van moeizame overdracht van personeel en materiaal. De leden betwijfelen of de wijziging van artikel 39 voldoende zal zijn om dit probleem op te lossen. Ook zijn er vaak problemen met programma's van eisen die lagere overheden moeten opstellen, handhaven en controleren. Waarom is daar niets aan gedaan, vragen de leden van de PvdA-fractie zich af. Wat vindt de regering ervan dat bepaalde opdrachtgevers, bijvoorbeeld in Groningen en Drenthe, nu toch kiezen om de ontwikkelfunctie en de opbrengstrisico's in eigen handen te nemen en niet geheel of gedeeltelijk bij de vervoerder onder te brengen? Uiteraard menen de leden van de PvdA-fractie dat er mogelijke voordelen zijn te behalen met het aanbesteden van openbaar vervoerlijnen: «meer waar voor subsidiegeld». Toch vinden deze leden het te betreuen dat de aanwezige problemen, vaak als gevolg van het gebrek aan kennis en kunde, niet worden aangepakt. Graag hadden deze leden een inventarisatie van de problemen met bijbehorende oplossingen willen zien in tabelvorm.

Met belangstelling hebben de leden van de VVD-fractie kennis genomen van de voorgenomen wijziging van de Wet personenvervoer 2000. Over de technische wijzigingen hebben deze leden geen opmerkingen. Wel willen zij ingaan op de klachtenafhandeling van taxireizigers en hebben zij een aantal vragen over de wijzigingen die samenhangen met de concessies in het stad- en streekvervoer.

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Duivesteijn (PvdA), Dijksma (PvdA), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Van Hijum (CDA), Van Lith (CDA), Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Koopmans (CDA), Oplaat (VVD), Geluk (VVD), Ten Hoopen (CDA), Dijsselbloem (PvdA), De Pater-van der Meer (CDA), Voorzitter, Depla (PvdA), Van As (LPF), Van den Brand (GL), Duyvendak (GL), Gerkens (SP), Van Haersma Buma (CDA), Bruls (CDA), Van der Ham (D66), Boelhouwer (PvdA), Dubbelboer (PvdA), De Krom (VVD), Hermans (LPF), Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD).

Piv. leden: Heemskerk (PvdA), Tichelaar (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Hessels (CDA), Eurlings (CDA), Smeets (PvdA), De Ruiters (SP), Huizinga-Heringa (CU), Buijs (CDA), De Grave (VVD), Szabó (VVD), Van Winsen (CDA), Van Dijken (PvdA), voorzitter, Haverkamp (CDA), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Vos (GL), Halsema (GL), Vergeer-Mudde (SP), Jager (CDA), Mastwijk (CDA), Giskes (D66), Van Dam (PvdA), Verdaas (PvdA), Van Beek (VVD), Van den Brink (LPF) en Luchtenveld (VVD).

De leden van de SP-fractie betreuren het dat de Wet personenvervoer 2000 met behulp van deze veegwet verbeterd zal moeten worden en de regering niet erkent dat de gevolgen van de Wet personenvervoer 2000 dermate negatief zijn dat een grondige evaluatie van de wet op zijn plaats zou zijn. Het voorliggende wetsvoorstel behelst enkele verbeteringen, maar gaat op de grootste problemen die door de Wet personenvervoer 2000 ontstaan zijn niet in. Deze leden zien de noodzaak van verbeteringen in de Wet personenvervoer 2000 in, maar betreuren het dat met deze veegwet alleen kleine vlekjes opgeveegd worden, terwijl de reizigers en het personeel op echte maatregelen zitten te wachten.

### **Overdracht van personeel**

De leden van de PvdA-fractie willen weten in hoeverre de regering denkt dat onderhavig wetsvoorstel een oplossing biedt voor problemen die zich al hebben voorgedaan bij concessies met betrekking tot het zittende personeel. Bestaan er nog niet opgeloste conflicten tussen vervoerders over de vraag of een bepaald deel van het zittende personeel wel of niet overnameplichtig is?

De leden van de VVD-fractie willen graag weten welke vervoerders de suggestie hebben aangedragen om een gemotiveerde toelichting te geven op de opbouw van de loonkosten, zoals staat vermeld op pagina 2 van de memorie van toelichting. Kan de regering aangeven wat de meerwaarde is van het verstrekken van deze gemotiveerde toelichting gezien het feit dat het personeel sowieso moet worden overgenomen? Is afkoop van de overname van het personeel toegestaan? Wordt er ook een accountantsverklaring afgegeven over de opbouw van de loonkosten?

De overgang van personeel tussen de verschillende concessiehouders wordt naar de mening van de leden van de SP-fractie voor de inschrijvende vervoerders wel verbeterd, maar voor het personeel niet. Nog steeds is het zo dat personeel er officieel niet op achteruitgaat bij overgang van werkgever, maar de arbeidsomstandigheden bij de overgang van een concessie kunnen wel drastisch veranderen.

### **Gemeentelijke vervoerbedrijven**

De leden van PvdA-fractie menen dat er nog niet begonnen moet worden met verplichte aanbesteding van gemeentelijke vervoerbedrijven in de (vier) grote steden. Deze leden willen daartoe graag enige wijzigingen tegemoet zien. Wachten op de evaluatie in 2004, of 2006 zoals staat in de memorie van toelichting op bladzijde 2 zal te laat zijn. Nu al wordt in enkele grote steden nagedacht over het aanbestedingstraject, verzelfstandiging en opsplitsing. Met het scheiden van infrastructuur en exploitatie dreigen dezelfde problemen te ontstaan als zich met de Nederlandse Spoorwegen hebben voorgedaan.

De leden van de PvdA-fractie hebben begrip voor het nader definiëren van een gemeentelijk vervoerbedrijf. Zo wordt getracht, uit reciprociteits-oogpunt, gemeentelijke vervoerbedrijven of hun dochterondernemingen te weren van aanbestedingstrajecten. De netten van de gemeentelijke vervoerbedrijven worden pas op termijn voor concurrentie opengesteld. Deze leden hadden echter graag ook een wijziging willen zien die deze openstelling niet meer verplicht maakt. Graag zien zij daar voorstellen voor teneinde aanbestedingen in de grote steden, c.q. de BOV-gemeenten, facultatief te houden. De leden van de PvdA-fractie vragen zich ook af hoe het geregeld is met de reciprociteit ten opzichte van buitenlandse bedrijven wier «thuisbasis», of eigen vervoersgebied, in feite gesloten is?

De leden van de VVD-fractie hebben nog een aantal vragen over het gemeentelijk vervoerbedrijf. Kan de regering aangeven of een bedrijf waarvan 51% van de aandelen in handen is van een private onderneming en 49% in handen van één of meer gemeentelijke vervoerbedrijven onder de definitie van gemeentelijk vervoerbedrijf valt? Zo nee, acht de regering het wenselijk om de ruimte, die gemeentelijke vervoerbedrijven hebben om via een dergelijke constructie mee te dingen bij aanbestedingen, in te perken?

De leden van de SP-fractie verwonderen zich er bovenal over dat deze veegwet geheel niet ingaat op de uitkomst van het referendum in Amsterdam op 15 mei 2002, waarbij de Amsterdammers democratisch aangegeven hebben dat zij het stadsvervoer in hun stad in gemeentelijke handen willen houden. Artikel 64 van de Wet personenvervoer 2000 wordt in strijd met de aangegeven boodschap vanuit Amsterdam juist dusdanig aangepast dat gemeentelijke vervoerbedrijven nog minder kansen hebben. Aangezien de evaluatie van de Wet personenvervoer 2000 nog te lang op zich laat wachten, zal deze veegwet aan de democratische uitspraak van de Amsterdamse bevolking gehoor moeten geven, zo menen deze leden.

### **Ontwikkeling Europese wet- en regelgeving**

Het Europees Parlement heeft zich ook uitgesproken voor het facultatief aanbesteden in grote steden. Wetgeving op Europees niveau is nog niet uitgekristalliseerd. Waarom wordt hier niet op gewacht, zo willen de leden van de fractie van de PvdA weten? Waarom loopt Nederlandse wetgeving voorop en hoe oordeelt de regering over de uitspraak van de zogeheten Magdeburg case, dat het direct verstrekken van subsidie aan het eigen vervoerbedrijf niet als ongeoorloofde staatssteun moet worden aangemerkt. Vanwege de uitspraak van het Europese Hof van Justitie is de druk grotendeels weggevallen om op Europees niveau tot een verordening te komen voor «public service contracts».

Ook de leden van de SP-fractie betreuren het dat de veegwet niet ingaat op de uitspraken van het Europees Parlement in november 2001 die een grotere rol weggelegd ziet voor publieke openbaar vervoerbedrijven.

### **Klachtenafhandeling voor taxireizigers**

Bij algemene maatregel van bestuur zal de regering vaststellen hoe de klachtenafhandeling van taxireizigers wordt geregeld en hoe klanten op de hoogte worden gesteld van de mogelijkheden om een klacht in te dienen.

De leden van de PvdA-fractie kunnen zich vinden in het vaststellen van een klachtenregeling voor de taxireiziger. Afspraken met verschillende brancheorganisaties zijn niet voldoende, zo blijkt uit de memorie van toelichting (p.3 en 4). Hoe wordt omgegaan met de vele eenmansbedrijven die de taxiwereld rijk is? Moet de zelfstandige taxichauffeur zijn/haar eigen klachtenregeling opzetten? Of is deze taxichauffeur verplicht zich aan te sluiten op het landelijke klachtenmeldpunt? Deze leden wensen hier meer duidelijkheid over.

De leden van de VVD-fractie willen graag weten of in iedere taxi kenbaar wordt gemaakt voor welke firma de chauffeur rijdt en wat het telefoonnummer van die firma is. Tevens willen deze leden weten wat de mening van de regering is over de suggestie om net als in vele andere landen in de auto een foto van de chauffeur alsmede diens voornaam en achternaam zichtbaar te maken. De leden van de VVD-fractie merken op dat

«leesbaarheid voor de passagier» inhoudt dat alle gegevens zowel voorin als achterin de auto leesbaar moeten zijn. Deze leden staan achter het invoeren van een landelijke klachtenlijn. Wanneer is deze klachtenlijn operationeel, zo willen zij graag van de regering vernemen.

### **Afstemming tussen concessiehouders in aangrenzende gebieden**

Over de afstemming tussen de verschillende concessiehouders in aangrenzende gebieden hebben de leden van de VVD-fractie enkele vragen. Geldt de afstemmingsplicht ook voor het realiseren van goede overstapmogelijkheden tussen de verschillende diensten? Houdt deze afstemmingsplicht ook in dat de concessiehouders voor het personenvervoer per spoor (hoofdrailnet, lokale lijnen en contractsectorlijnen) afspraken moeten maken met de concessiehouders voor het stads- en streekvervoer? Zo nee, waarom niet?

Aangegeven wordt dat de minister één concessiehouder aan kan wijzen als verantwoordelijke vervoerder voor de grensoverschrijdende verbinding, zo merken de leden van de VVD-fractie op. Aan de hand van welke criteria wordt bepaald welke concessiehouder wordt aangewezen? Welke gevolgen heeft dit voor de vervoerder, die niet aangewezen wordt als verantwoordelijke? Is het mogelijk dat deze vervoerder – indien hij reeds een concessie heeft verkregen waarin staat dat hij de lijn moet rijden – niet aan de concessievoorwaarden kan voldoen? Zo ja, hoe wordt dit rechtgetrokken? Heeft de regering door het geven van een aanwijzing ook invloed op de dienstregeling? Zo ja, welke financiële consequenties kan dit hebben? Op welke wijze en door welke instanties of personen kan de minister op een situatie worden gewezen waarbij ingrijpen noodzakelijk is?

### **Marktmacht**

Is er in de wet een percentage genoemd waarbij er sprake is van een marktmacht in het stad- en streekvervoer? Zo nee, acht de regering het wenselijk om dit op te nemen, zo willen de leden van de VVD-fractie weten? Zo nee, waarom niet? Zo ja, hoe hoog zou dit percentage moeten zijn? Heeft de Nma al eens uitspraken gedaan over concurrentie in het stad- en streekvervoer? Zo ja, in welke gevallen en wat waren de uitspraken?

### **Artikelgewijs**

Artikel I, onderdeel B (artikel 13) stelt vast dat een klachtenregeling duidelijk kenbaar moet worden gemaakt. Echter, zo staat in de memorie van toelichting: «De wijze waarop de klachten worden behandeld is een zaak van de vervoerder zelf.» Waarom wordt ook niet een aantal minimum eisen hiervoor vastgelegd, zo willen de leden van de PvdA-fractie weten? Bijvoorbeeld dat bij vertraging de reiziger een vorm van compensatie dient te krijgen, zoals inmiddels mogelijk voor reizigers via het spoor? Wat zijn de overwegingen om «nadere regels» op te stellen?

De PvdA leden zijn tevreden met het opnemen van artikel 26, onderdeel D. Deze leden zijn van mening dat aangrenzende OV-autoriteiten goede afspraken moeten maken over de lijnen die hun vervoergebieden overschrijden. Als deze autoriteiten daar niet slagen is het een goede zaak dat de minister een oplossing kan aanwijzen. Maar de leden vragen zich af hoe dit tot stand komt. Onder welke (beleid)criteria zal de minister een keuze maken om een geschil te beslechten?

Over artikel 26 willen de leden van de VVD-fractie het volgende weten. De minister kan een bindende aanwijzing geven aan de betrokken concessiehouders. Kan aangegeven worden hoe het gewijzigde artikel 26 zich verhoudt tot de bevoegdheden van de lagere overheden? Grijpt de minister in in de bevoegdheden van de lagere overheden? Acht de regering het verstandig dat het de minister is die kan ingrijpen, indien het gaat om twee concessiehouders in het stadsvervoer? Waarom moet de aanwijzende bevoegdheid in dat geval niet bij de provincie of het kaderwetgebied liggen?

De leden van de PvdA zijn eveneens vergenoegd dat er een wetswijziging is opgenomen ten behoeve van de overdracht van personeel (MvT, blz. 5–6). Zo is in artikel 39 opgenomen dat al het directe personeel en een evenredig deel van het indirecte personeel overgenomen moet worden. Maar deze leden zijn toch nog bezorgd. Bij de overdracht is er bijvoorbeeld vaak sprake van een lange tijdsduur, waardoor werknemers lang in onzekerheid blijven. Waarom is hier geen wijziging voor opgenomen met bijvoorbeeld een tijdslimiet? En is er niet nog sprake van onduidelijkheid? Wordt alleen personeel overgenomen binnen het concessiegebied of al het personeel, zowel direct als indirect, met behoud van rechten? Is er wel of geen sprake van «overgang van onderneming», waarbij personeelsleden de rechten behouden die ze ook bij hun oude werkgever hadden? Deze leden stemmen in met de wijziging om een verplichting op te nemen waarbij de zittende vervoerder gegevens over het betrokken personeel moet leveren. Er zijn nog steeds te weinig marktpartijen en vaak wint de zittende vervoerder ook nog de concessies in de «eigen» regio. Vernieuwing op gang brengen in het openbaar vervoer blijft lastig als er weinig belangstelling lijkt te zijn voor aanbestedingen buiten eigen regio. Artikel 39 maakt meer concurrentie mogelijk, menen de leden van de PvdA. Maar waarom is in artikel 39 ook niet de overdracht van materiaal opgenomen? Weliswaar gaat de Wet personenvervoer daar niet direct over, maar overdracht van busgarages, haltes, stallingen, enz. is nog steeds niet duidelijk geregeld. Graag zouden de leden hier meer informatie over willen ontvangen en de redenen willen horen waarom hier geen wijziging voor opgenomen is.

De voorzitter van de commissie,  
De Pater-van der Meer

De adjunct-griffier van de commissie,  
Kool