

Vergaderjaar 2003–2004

28 977

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

Nr. 5

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 4 oktober 2003

Met belangstelling heb ik kennisgenomen van het verslag over het onderhavige wetsvoorstel.

Hieruit blijkt dat de in het verslag aan het woord zijnde fracties zich op hoofdlijnen in het wetsvoorstel kunnen vinden. In algemene zin zijn vragen gesteld met betrekking tot de relatie met de evaluatie van de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000), de doeltreffendheid van de aanpassingen en de opstelling van de decentrale overheden bij het opdrachtgeverschap. Tevens zijn enkele vragen gesteld die geen directe relatie met het wetsvoorstel hebben, zoals de problematiek van de gemeentelijke vervoerbedrijven, marktmacht en Europese ontwikkelingen. Hieronder zal ik ingaan op de vragen van de verschillende fracties.

Algemeen

Door enkele fracties zijn opmerkingen gemaakt ten aanzien van de breedte van de wijzigingen in de Wp2000 alsmede het tijdtraject. Zo geven de leden van de PvdA-fractie aan het te betreuren dat er niet meer haast is gemaakt om andere essentiële problemen uit de Wp2000 aan te pakken. De leden van de SP-fractie betreuren het dat de regering niet erkent dat de gevolgen van de Wp2000 dermate negatief zijn dat een grondige evaluatie van de wet op zijn plaats zou zijn. Zoals in de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel is aangegeven, vloeien de opgenomen wijzigingen voort uit de wenselijkheid de Wp2000 op een aantal onderdelen te wijzigen met het oog op de technische verbeteringen van de Wp2000. De betreffende wijzigingen zijn aangebracht om onvolkomenheden en onduidelijkheden op te heffen en zijn niet principieel van aard. Een evaluatie van de Wp2000 is, conform de uit artikel 108 van de Wp2000 voortvloeiende verplichting, reeds in gang gezet. Het gaat hierbij in het bijzonder om de effectiviteit van het aanbestedingsinstrument. Omtrent de tussenresultaten hiervan bent u bij brief van 15 augustus 2003 (DGP/MDV/BMO/u.0301413) geïnformeerd. Vastgesteld wordt dat de tot nu toe gehouden aanbestedingen in het stad- en streekvervoer een positieve ontwikkeling van de doelen laten zien. Het beeld is dat «meer waar voor het geld» geboden wordt. Het verbeterde aanbod uit zich veelal in hogere frequenties, nieuwe (spits) lijnen en inzet van nieuw materieel. Medio 2004 zal de evaluatie naar de effectiviteit van de aanbestedingen van concessies in het openbaar

vervoer zijn afgerond. De Tweede Kamer zal voor 1 december van datzelfde jaar omtrent de uitkomsten van de evaluatie worden geïnformeerd. Op basis van de resultaten zal een oordeel worden gevormd omtrent het verplichte karakter van de aanbestedingen. Tenslotte zal ook het totale kader van de Wp2000 worden geëvalueerd. Omtrent het tijdstip waarop u deze resultaten tegemoet kunt zien, zal ik u nader informeren.

De PvdA-fractie signaleert dat decentrale overheden vaak problemen hebben met het opstellen, handhaven en controleren van het programma van eisen. Deze leden betreuren het dat de aanwezige problemen, vaak door het ontbreken van kennis en kunde, niet worden aangepakt. Waarom is er niets aan gedaan om deze problemen op te lossen, zo vragen deze leden zich af. In samenhang met deze problematiek vragen de leden zich af wat de regering vindt van de ontwikkelingen in Groningen en Drenthe in relatie tot de uitvoering van de ontwikkelfunctie. Tenslotte zouden de leden graag de problemen met bijbehorende oplossingen in tabelvorm ontvangen.

Concessieverlening en aanbesteding zijn nieuwe instrumenten waarmee OV-autoriteiten hun openbaar vervoer kunnen aansturen. In de praktijk blijkt dat OV-autoriteiten nog ervaring moeten opdoen bij het toepassen van deze instrumenten en moeten groeien in hun rol als «OV-opdrachtgever». Veel van de aanloopproblemen blijken gelukkig goed oplosbaar binnen de systematiek van de wet. Ten behoeve van de ontwikkeling van kennis en kunde heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat het Centrum voor vernieuwing van het openbaar vervoer (CVOV) opgericht. Het CVOV helpt de OV-autoriteiten problemen te onderkennen en hiervoor oplossingen te vinden. OV-autoriteiten leren ook van elkaar.

Een oplossing die de ene OV-autoriteit vindt, kan ook waardevol zijn voor de andere concessieverlenende overheden. Het CVOV vervult bij deze uitwisseling van informatie een coördinerende rol. De afgelopen twee jaar hebben vooral in het teken gestaan van de concessieverlening. Nu reeds diverse concessies zijn verleend, waarvoor een programma van eisen veelal de input was, onderkennen de OV-autoriteiten dat zij op deze concessies toezicht moeten houden en deze moeten handhaven als de concessiehouder de concessie niet naleeft. Alle concessies bevatten bepalingen over de informatie die de concessiehouder moet aanleveren om een controle van zijn activiteiten mogelijk te maken. Hierbij wordt over het algemeen gebruik gemaakt van het Model-informatieprofiel dat het CVOV in samenwerking met de OV-autoriteiten en vervoerders heeft opgesteld. Daarnaast verzamelen de OV-autoriteiten ook zelf informatie over de uitvoering van de concessies, bijvoorbeeld door het inzetten van «mystery guests» en via consumentenorganisaties. Ook kunnen zij terugvallen op externe informatiebronnen zoals de OV-monitor en de Klantenbarometer van het CVOV. Indien uit deze informatie blijkt dat de prestaties van de concessiehouders achterblijven bij datgene dat in de concessie is vastgelegd, kan handhavend worden opgetreden. Veelal bevatten de concessies bepalingen waarin de sancties zijn neergelegd die kunnen worden opgelegd als de concessiehouder de concessie niet naleeft. Deze sancties kunnen financieel van aard zijn, maar kunnen ook betrekking hebben op het dwingend voorschrijven van verbeteringen. Ook hier geldt echter dat OV-autoriteiten moeten groeien in hun rol als controleur en al doende ondervinden welke informatie nodig is en welke sanctie-instrumenten effectief zijn. Het CVOV ondersteunt OV-autoriteiten bij het invullen van dit concessiebeheer. Daarbij is het natuurlijk van belang dat de OV-autoriteiten voldoende ambtelijke capaciteit vrijmaken om deze controlerende en handhavende taak ook waar te maken. Veel OV-autoriteiten hebben dit inmiddels gedaan, anderen zijn bezig hun organisatie hierop in te richten.

De ontwikkelingen in Groningen en Drenthe, waar men bezig is een ontwikkelbureau in het leven te roepen, zijn een variant op de wijze waarop aan aanbesteding van het openbaar vervoer vorm kan worden gegeven. Uiteraard zal bij de inrichting van het stelsel aan de in de Wp2000 gestelde eisen moeten worden voldaan. Uitgangspunt van de wet is dat de ontwikkelfunctie voor een belangrijk deel bij de vervoerder komt te liggen. Ik zal de ontwikkelingen in Groningen en Drenthe volgen. In het kader van de evaluatie zal ik u informeren omtrent het verloop van de ontwikkelfunctie en de innovatie in deze regio.

Tenslotte geven de leden van PvdA-fractie aan dat zij graag een inventarisatie van de problemen met bijbehorende oplossingen hadden willen zien in tabelvorm. De problemen waarmee decentrale overheden worden geconfronteerd komen onder andere bij de tussenrapportage over de aanbestedingen aan de orde. Ook zijn deze onderwerp van ambtelijk overleg met de decentrale overheden. Deze hebben veelal betrekking op de omvang van de concessies, de implementatietermijn van de concessies en het relatief korte tijdsbestek waarin de concessies moeten worden gerealiseerd.

Overdracht van personeel

Met betrekking tot de overdracht van personeel willen de leden van de PvdA-fractie 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. De leden vragen zich voorts af of er nog niet opgeloste conflicten tussen de vervoerders zijn of een bepaald deel van het zittende personeel wel of niet overnameplichtig is.

De regering is van oordeel dat met de onderhavige wijziging van artikel 39 aan een tweetal in de praktijk gebleken interpretatieproblemen tegemoet wordt gekomen. Beide wijzigingen zijn er op gericht de bij de concessieverlenende partijen beter te informeren en inzicht te krijgen in de omvang en financiering van het personeel; zowel voor de concessieverlener als de inschrijvende vervoerders. Inzicht in de wijze waarop de loonkosten zijn samengesteld en de beschikbaarheid van informatie over het direct personeel en het indirect personeel zijn van belang. Zoals ook in de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel is aangegeven, biedt het wetsvoorstel een oplossing voor de problemen die zich bij de aanbesteding in Leeuwarden hebben voorgedaan. Het is de verantwoordelijkheid van de oude en nieuwe concessiehouder om door goed overleg met de werknemers c.q. de vakbonden eventuele onrust en conflicten zoveel mogelijk weg te nemen. Indien bij de in artikel 108 lid 1 van de wet verplichte evaluatie van de Wp2000 die in 2006 is voorzien mocht blijken dat er zich nog steeds problemen voordoen, zal worden bezien of nadere aanpassingen noodzakelijk zijn.

Tot nu toe zie ik hiervoor geen aanleiding. In de Wet is een algemene overlegverplichting opgenomen voor de oude en nieuwe concessiehouder en de vakbonden.

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. Zij vragen of de regering aan kan geven wat de meerwaarde is van het verstrekken van deze gemotiveerde toelichting. Dit mede gezien het feit dat personeel sowieso moet worden overgenomen. Tenslotte vragen de leden van de VVD-fractie of afkoop van de overname van het personeel is toegestaan en of er een accountantsverklaring wordt afgegeven over de opbouw van de loonkosten.

Zowel decentrale overheden als ook enkele vervoerders hebben verzocht om een gemotiveerde toelichting omtrent de opbouw van de loonkosten. De meerwaarde van het verstrekken van deze gemotiveerde toelichting is dat hiermee de vervoerders over gelijke informatie kunnen beschikken en hiermee mogelijke toetredingsdrempels voor nieuwe vervoerders worden weggenomen. In de praktijk blijkt namelijk dat de zittende vervoerder totaalbedragen van de loonkosten opgeeft. Gezien het feit dat de toeslagen in verhouding tot 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 een gemotiveerde toelichting van belang. Naar aanleiding van de vraag of afkoop van personeel is toegestaan, merk ik op dat dit niet het geval is. De bedoeling van de wet is immers dat het personeel overgaat. De in artikel 39 bedoelde opgave geschiedt naar de toestand op het tijdstip van de opgave en naar de te verwachten toestand op het tijdstip van het eindigen van de concessie. De opgave gaat vergezeld van een verklaring van een of meer onafhankelijke deskundigen, dat de opgave is opgesteld overeenkomstig het eerste lid. In dit artikel (artikel 39) is niet opgenomen dat een accountantsverklaring moet worden afgegeven.

De opvatting van de leden van de SP-fractie dat het personeel er officieel niet op achteruitgaat bij overgang van werkgever maar dat de arbeidsomstandigheden bij de overgang van een concessie wel drastisch veranderen, is op hoofdlijnen correct. De bepalingen met betrekking tot de overgang van personeel zijn gericht op de arbeidsvoorwaarden en niet op de arbeidsomstandigheden in het nieuwe bedrijf. Natuurlijk kenmerkt ieder bedrijf zich door een eigen sfeer, een eigen bedrijfscultuur en dergelijke. De overgang naar een nieuwe onderneming hoeft in dit opzicht overigens niet per definitie een verslechtering te betekenen, maar kan ook een voor de werknemer prettigere arbeidsomstandigheden tot gevolg hebben.

Gemeentelijke vervoerbedrijven

De leden van de PvdA-fractie menen dat de verplichte aanbesteding van gemeentelijke vervoerbedrijven in de vier grote steden nog geen aanvang moet nemen. Deze leden willen daartoe graag enige wijzigingen tegemoet zien. Voorts vragen deze leden hoe het geregeld is met de reciprociteit ten opzichte van buitenlandse bedrijven wier «thuisbasis», of eigen vervoersgebied, in feite gesloten is.

Het uitgangspunt van de Wp2000 is verplichte aanbesteding. In de wet is een evaluatiebepaling opgenomen met als achtergrond dat een definitief besluit hierover genomen zal worden aan de hand van het oordeel over de effectiviteit van het aanbestedingsinstrument. De eerste ervaringen met dit instrument zijn inmiddels opgedaan. Voor een goede beoordeling zal echter de afronding van de evaluatie, die medio 2004 is voorzien, moeten worden afgewacht. Het aanbrengen van wijzigingen op dit moment acht ik derhalve ongewenst. In de Wp2000 is een reciprociteitsbepaling opgenomen op basis waarvan buitenlandse bedrijven wier markt nog gesloten is niet mee mogen doen bij de aanbestedingen. Over de betreffende bepaling heeft veel discussie, ook met de Europese Commissie, plaatsgevonden. De opname van een tijdelijke reciprociteitsbepaling in de Verordening openbare dienstcontracten (vo. 1191/69) geeft aan dat de Europese Commissie deze problematiek onderkent en tot een oplossing wenst te komen, uiteraard binnen de Europeesrechtelijke kaders.

De opvatting van de SP-fractie dat het wetsvoorstel aan de uitspraak van de Amsterdamse bevolking om het stadsvervoer in hun stad in gemeentelijke handen te houden, gehoor moet geven, deel ik niet. Een zekere verza-

kelijking van de gemeentelijke vervoerbedrijven is noodzakelijk zowel in nationaal als Europees perspectief. Uitgangspunt van de Wp2000 is dat op 1 januari 2007 al het openbaar vervoer dat wordt verricht door gemeentelijke vervoerbedrijven op basis van openbaar aanbestede concessies wordt verricht. Concessies die niet openbaar zijn aanbesteed, vervallen. Vanuit het perspectief van marktwerking is het normatieve streefbeeld dat gemeentelijke vervoerbedrijven als zelfstandige ondernemingen in concurrentie betwistbare concessies kunnen verkrijgen. Alle gemeentelijke vervoerbedrijven dienen daarom verzelfstandigd te worden. Het is echter primair aan de gemeente om een gemeentelijke vervoerbedrijf te verzelfstandigen; er is in de Wp2000 geen wettelijke plicht tot verzelfstandiging. Indirect wordt de verzelfstandiging van gemeentelijke vervoerbedrijven wel bevorderd door de concessie- en aanbestedingssystematiek.

De leden van de VVD-fractie vragen of de regering aan kan geven of een bedrijf waarvan 51% van de aandelen in handen is van een private onderneming en voor 49% in handen is van een of meer gemeentelijke vervoerbedrijven onder de definitie van een gemeentelijk vervoerbedrijf valt. Indien dit niet het geval is, acht de regering het dan wenselijk deze ruimte in te perken? De leden van de VVD-fractie kan ik melden dat een door hen bedoeld bedrijf niet onder de definitie van een gemeentelijk vervoerbedrijf valt. Dit betekent dat het betreffende bedrijf zich in mag schrijven bij aanbestedingen in andere gebieden.

Ik acht het niet wenselijk deze ruimte verder in te perken, maar vind wel dat de decentrale overheden, die de financiële verantwoordelijkheid voor de betreffende bedrijven dragen, hieromtrent hun keuzes moeten maken. De betreffende gemeente als eigenaar wordt immers ook gedeeltelijk financieel verantwoordelijk voor eventueel verkregen aanbestedingen. Gezien de termijnen van de wet zullen de betreffende gemeenten spoedig actie moeten ondernemen.

Ontwikkeling Europese wet- en regelgeving

De leden van de PvdA-fractie vragen waarom Nederland op de Europese troepen vooruit loopt bij aanbesteding in de grote steden. Het Europese Parlement heeft zich immers uitgesproken voor een facultatieve aanbesteding in de steden. Voorts is naar de mening van de leden van de PvdA-fractie, door de uitspraak van het Europese Hof van Justitie in de Altmark zaak (zaak C-280/00), de druk om te komen tot een verordening «public service contracts» verdwenen. Ook de leden van de SP-fractie betreuren dat het wetsvoorstel niet ingaat op de uitspraken van het Europese Parlement, die een grotere rol weggelegd ziet voor publieke openbaar vervoerbedrijven.

De Wp2000 die op 1 januari 2001 in werking is getreden gaat uit van aanbesteding voor al het openbaar vervoer in stad en streek. In de wet zijn voorzieningen ingebouwd waarmee voor het railgebonden vervoer voldoende tijd kan worden genomen om deze processen in gang te zetten en te realiseren. Ook in Europees verband wordt aan een scheidslijn tussen railgebonden vervoer en busvervoer gedacht. De facultatieve optie van het integrale vervoer in de steden die het Europese Parlement graag had gezien, is tot dusverre niet door de Europese Commissie overgenomen. Dit omdat de busmarkt als een markt wordt gezien waarop concurrentie vorm kan krijgen en voordelen op kan leveren. Dit is op basis van door in opdracht van de Europese Commissie verricht onderzoek vastgesteld. Ook in het zogenoemde Altmark arrest komt het Europese Hof van Justitie tot de conclusie dat openbare aanbesteding een te verkiezen optie is in vergelijking met de transparantie van een «goed beheerde onderneming», die in Altmark als een van de vier voorwaarden wordt gesteld bij compensatie van openbare diensten. Indien er openbaar

is aanbesteed op basis van het criterium laagste prijs, is er geen sprake van ongeoorloofde staatssteun. Naar aanleiding van de uitspraak van het Hof van Justitie heeft de Europese Commissie in eerste reactie aangegeven dat de noodzaak van een verordening, waarin aanbesteding van openbaar vervoer over de weg geleidelijk verplicht wordt gesteld, nog zeker aanwezig is. Alleen op deze manier kan tot een uniform Europees kader worden gekomen op basis waarvan het niet optreden van staatssteun in de sector kan worden aangetoond. Zonder een dergelijk kader zal er een grote mate van rechtsonzekerheid kunnen ontstaan die de ontwikkeling van de markt niet ten goede zal komen. Dit zijn dus ontwikkelingen die in lijn liggen van de Wp2000 en hoe daar de laatste jaren mee is omgegaan.

Klachtenafhandeling voor taxireizigers

De leden van de PvdA-fractie vragen hoe, in het kader van het vaststellen van een klachtenregeling voor de taxireiziger, 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? Reeds op grond van het huidige artikel 13 van de Wp2000 zijn alle vervoerders, dus ook alle ondernemingen die taxivervoer verrichten, verplicht om op een naar de aard van het vervoer geëigende wijze kenbaar te maken op welke wijze klachten over het verrichten van personenvervoer worden behandeld. Ook de zogenaamde eenmansbedrijven waarbij de taxiondernemer tevens bestuurder is van de taxi, dienen te voldoen aan deze verplichting. De vervoerder is op dit moment nog vrij om dat op een eigen wijze te doen door bijvoorbeeld het hebben van een bekendgemaakte klachtenregeling. De ondernemer kan zelf een klachtenregeling opstellen of gebruikmaken van de model-klachtenregeling die in november 2002 als handreiking aan alle taxivervoerders in Nederland is aangeboden door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, met name om de eenmansbedrijven te faciliteren. Met het voorgestelde artikel I, onderdeel B wordt beoogd een grondslag te bieden om nadere eisen te stellen aan de kenbaarheid van de klachtenafhandeling.

Er geldt geen verplichting voor de taxivervoerders om zich aan te sluiten bij het landelijke klachtenmeldpunt. Het klachtenmeldpunt is door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, na overleg met de branche en de Consumentenbond, ingesteld om de taxireiziger in staat te stellen een klacht in te dienen wanneer dat op een andere manier niet mogelijk is (bijvoorbeeld omdat de reiziger onvoldoende gegevens heeft om zelf een klacht in te kunnen dienen bij de vervoerder). Het landelijk klachtenmeldpunt behandelt een gemelde klacht niet inhoudelijk, maar registreert de klacht, traceert de betrokken vervoerder voor zover mogelijk en stuurt de klacht door naar de vervoerder die de klacht vervolgens in eerste instantie zelf afhandelt.

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. De huidige situatie is zo dat niet in iedere taxi duidelijk kenbaar is voor welke onderneming de chauffeur rijdt en wat het telefoonnummer van die onderneming is. Het wetsvoorstel beoogt een grondslag te bieden om aan die kenbaarheid nadere eisen te stellen waardoor het huidige artikel 13 Wp2000 beter handhaafbaar is. Naar aanleiding van de suggestie van de leden van de VVD-fractie om in de auto een foto van de chauffeur alsmede diens voornaam en achternaam zichtbaar te maken, kan ik mededelen dat een dergelijke verplichting reeds bestaat. Op grond van artikel 75, tweede lid, van het Besluit personenvervoer 2000 dient de taxichauffeur reeds in het bezit te zijn van een geldige, behoorlijk leesbare chauffeurspas en dient hij deze zichtbaar voor de reiziger in de

taxi te houden. Op grond van de Regeling chauffeurspas taxivervoer staat op de chauffeurspas onder meer een foto van de chauffeur en diens voor- en achternaam.

De leden van de VVD-fractie merken terecht op dat «leesbaarheid voor de passagier» inhoudt dat alle gegevens zowel voorin als achterin de auto leesbaar moeten zijn. Dit aspect zal worden meegenomen bij de te stellen voorwaarden voor het kenbaar maken van de tarieven.

In antwoord op de vraag van de leden van de VVD-fractie kan ik mededelen dat het Landelijk Klachtenmeldpunt Taxi sinds 1 januari 2003 operationeel is. Het Klachtenmeldpunt is ondergebracht bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat.

Afstemming tussen concessiehouders in aangrenzende gebieden

De geldende Wp2000 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. Het wetsvoorstel regelt dat de tot concessieverlening bevoegde overheden afspraken over de afstemming maken. Dit gaat verder dan in de huidige formulering, waarin het slechts gaat over overleg.

Met betrekking tot de afstemmingsplicht vraagt de VVD-fractie of deze ook geldt voor het realiseren van goede overstapmogelijkheden tussen de verschillende diensten en of deze afstemmingsplicht ook inhoudt dat de concessiehouders voor het personenvervoer per spoor afspraken moeten maken met de concessiehouders voor het stad- en streekvervoer. Indien dit niet het geval is, willen deze leden graag weten waarom niet. Voorts vragen de leden van de VVD-fractie aan de hand van welke criteria wordt bepaald welke concessiehouder wordt aangewezen. Welke gevolgen heeft dit voor de vervoerder die niet wordt aangewezen?

Welke gevolgen heeft dit voor de vervoerder die niet wordt aangewezen 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?

Ten behoeve van de beantwoording van deze vragen is het van belang eerst vast te stellen dat de verplichting tot afstemming is gericht tot de concessieverleners en niet tot de concessiehouder. Met andere woorden de afstemmingsplicht is gericht tot de decentrale overheden die als concessieverlener optreden en niet tot de vervoerder. Dit betekent dat er ten aanzien van het grensoverschrijdend vervoer dat in de betreffende concessie aan de orde is, afstemming met de andere decentrale overheid plaats dient te vinden. De afstemmingsplicht geldt derhalve voor de diensten waarop de betreffende concessie betrekking heeft. Er zijn geen exacte criteria vastgesteld voor wie van de decentrale overheden als verantwoordelijke concessieverlener voor de grensoverschrijdende verbinding wordt aangewezen. Dit zal van geval tot geval worden bekeken en zal afhankelijk zijn van de omstandigheden. Factoren die hierbij een rol kunnen spelen zijn bijvoorbeeld hoe de lijn loopt, waar het meeste wordt gereden, etc. De decentrale overheid die niet als verantwoordelijke wordt aangewezen heeft nog steeds de verplichting om tot afstemming te komen. Zij zal haar medewerking moeten verlenen om tot een goede afstemming van het grensoverschrijdende openbaar vervoer te komen. De vervolgvragen die

door de VVD-fractie dienaangaande zijn gesteld kan ik niet beantwoorden, daar er abusievelijk van uit is gegaan dat de aanwijzing zich richt tot de vervoerder.

De regering heeft door het geven van een aanwijzing geen invloed op de dienstregeling. De aanwijzing richt zich immers niet zozeer op de inhoud maar op de noodzaak dat afspraken tussen de concessieverleners tot stand worden gebracht.

De Minister kan bij brief, waarin een verzoek tot een aanwijzing staat verwoord, worden gewezen op een situatie waarbij ingrijpen noodzakelijk is. Dit verzoek zal naar verwachting afkomstig kunnen zijn van de bij de concessieverlening betrokken partijen; bijvoorbeeld consumentenorganisaties of vervoerders.

Marktmacht

De leden van de VVD-fractie willen graag van de regering weten of het wenselijk is in de wet een percentage te noemen waarbij er sprake is van marktmacht. Voorts vragen deze leden of de Nma al uitspraken heeft gedaan over de concurrentie in het stad en streekvervoer.

In de Wp2000 zijn sectorspecifieke bepalingen opgenomen (artikelen 51 t/m 60 Wp2000) die de mogelijkheid bieden om marktpartijen uit te sluiten van deelname aan aanbestedingen. De betreffende bepalingen zijn nog niet in werking getreden. Op basis van de resultaten van onderzoek naar de concurrentieverhoudingen op de markt, waarvan u bij brief van 1 september 2003 op de hoogte bent gesteld, is besloten dat er momenteel geen aanleiding is deze artikelen in werking te laten treden.

Artikelsgewijs

Ten aanzien van de vragen van de leden van de PvdA-fractie over artikel I, onderdeel B (artikel 13) het volgende. In de Wp2000 is er voor gekozen de verantwoordelijkheid van de klachtenafhandeling bij de ondernemer te leggen. De regering is van mening dat die verantwoordelijkheid bij de vervoerder zou moeten blijven, omdat ook de wijze waarop het vervoer geschiedt een verantwoordelijkheid van de vervoerder is. Het stellen van minimum eisen aan de klachtafhandeling wordt daarom afgewezen. De wijze waarop de klachten worden behandeld, is en blijft daarmee een zaak van de vervoerder zelf. Er is in artikel 12 en 13 Wp2000 (die overigens ook gelden voor openbaar vervoer en besloten busvervoer) gekozen voor de constructie dat een reiziger die niet tevreden is met de afhandeling van een klacht, een geschil daarover met de vervoerder kan voorleggen aan de geschillencommissie. De geschillencommissie kan een bindende uitspraak doen inzake het geschil. De geschillencommissie voor taxivervoer oordeelt onder andere aan de hand van de algemene vervoer-voorwaarden voor taxivervoer die door iedere bij de geschillencommissie aangesloten ondernemer dienen te worden gehanteerd.

De leden van de PvdA-fractie noemen een vorm van compensatie bij vertraging zoals mogelijk voor reizigers via het spoor als voorbeeld van een minimum eis voor de klachtafhandeling. Bij het spoorvervoer is sprake van een regeling inzake compensatie bij vertraging die door de NS in de algemene vervoer-voorwaarden is vastgelegd op grond van het contract tussen de Staat en NS over het hoofdrailnet. Een dergelijke regeling zou bij taxivervoer op een aantal praktische problemen stuiten. Er zijn immers circa 5000 taxivervoerders in Nederland die eigen tarieven mogen hanteren. Bovendien zijn vertragingen afhankelijk van het verkeer en de plaatselijke situatie. De nadere regels zullen, gelet op het voorgaande, gaan over de kenbaarheid en niet over de wijze waarop de klachten worden behandeld. De overwegingen om deze nadere regels vast te stellen, zijn vooral gelegen in het stellen van uniforme eisen aan deze

kenbaarheid, een versterking van de positie van de reiziger en een verbetering van de handhaafbaarheid van artikel 13.

Met betrekking tot artikel 26, grensoverschrijdend vervoer, zijn door de leden van de fracties van de PvdA en de VVD vragen gesteld.

De leden van de PvdA-fractie vragen zich af onder welke criteria de Minister een keuze zal maken om een geschil te beslechten. Zoals ook uit de toelichting bij het betreffende artikel blijkt, kan een aanwijzing een rol spelen indien er geen afstemming plaatsvindt en indien men zich zorgen maakt over een adequate landelijke samenhang van het openbaar vervoernetwerk.

Bij de uitleg van de waarborg van de landelijke samenhang van het openbaar vervoer moet gedacht worden aan de aanwezigheid van openbaar vervoervoorzieningen en niet de kwaliteit ervan. Een doorgaande verbinding is immers niet per definitie nodig voor landelijke samenhang.

De leden van de VVD-fractie stellen een aantal vragen omtrent de verhouding tussen centrale en decentrale overheid. Hierover kan ik in relatie tot de aanwijzing voor grensoverschrijdend vervoer het volgende zeggen. De mogelijkheid van de aanwijzing neemt niet weg dat de bevoegdheid voor het openbaar vervoer en dus de verantwoordelijkheid voor de kwaliteit ervan in eerste instantie op decentraal niveau ligt. De aanwijzingsbevoegdheid kan niet bij de provincie of het kaderwetgebied liggen omdat deze overheden zelf onderwerp van de eventuele aanwijzing zijn. Wellicht ten overvloede maar voor de duidelijkheid zij vermeld dat een eventuele aanwijzing door de Minister zich niet richt tot de concessiehouder maar tot de concessieverlener.

De wijziging van artikel 39, de overdracht van personeel, wordt door de leden van de PvdA-fractie positief ontvangen. Niettemin maken de leden van de fractie zich zorgen omtrent de lange tijdsduur bij overdracht, waardoor werknemers lang in onzekerheid blijven. Zij vragen zich in dit verband af of het niet mogelijk is een tijdslimiet te stellen. Voorts wordt gevraagd duidelijkheid te scheppen omtrent het personeel dat overgaat. Beperkt zich dat tot de concessie of omvat het al het personeel? Is er wel of geen sprake van «overgang van onderneming» waarbij personeelsleden de rechten behouden die ze ook bij hun oude werkgever hadden? Tenslotte zouden de leden van de PvdA-fractie graag informatie ontvangen omtrent de overdracht van materieel en de redenen willen horen waarom hiervoor geen wijziging in de Wp2000 voor is opgenomen.

Het proces van overdracht van de concessie van de ene vervoerder naar de andere vervoerder is een aangelegenheid van de concessieverlener. In deze bevoegdheid wil de regering niet treden. Met betrekking tot het personeel dat overgaat kan worden gesteld dat er bij overgang van een concessie het personeel meegaat dat nodig is voor het uitvoeren van de betreffende taken. Dit betreft niet de gehele onderneming maar een gedeelte dat de betreffende taak voor zijn rekening neemt. Hiertoe is in de Wp2000 een aparte systematiek, die afwijkt van de «overgang van onderneming», ontwikkeld.

De overdracht van materieel is niet in de Wp2000 geregeld vanwege de gedachte dat deze productiemiddelen geen uniek karakter hebben en op de markt te verkrijgen zijn. Anders ligt het voor die productiemiddelen die niet reproduceerbaar zijn. Hiertoe is in de Wp2000 een gedoogplicht van de oude vervoerder/eigenaar opgenomen.

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