

Vergaderjaar 2006–2007

30 683

Wijziging van de Wet personenvervoer 2000 in verband met de bijzondere positie van gemeentelijke vervoerbedrijven in relatie tot de aanbestedingsverplichting in het openbaar vervoer en enkele technische wijzigingen

Nr. 5

VERSLAG

Vastgesteld 21 september 2006

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹, belast met het voorbereidend onderzoek, brengt als volgt verslag uit van haar bevindingen omtrent dit wetsvoorstel. Onder het voorbehoud dat de regering de in dit verslag opgenomen vragen en opmerkingen afdoende beantwoordt, acht de commissie de openbare behandeling van het wetsvoorstel voldoende voorbereid.

De leden van de PvdA-fractie hebben met gemengde gevoelens kennisgenomen van het voorliggende wetsvoorstel. Deze leden willen nogmaals benadrukken dat zij niet ten principale tegen aanbesteding van de vervoersconcessies van stadsvervoersbedrijven van de G-4 zijn, maar wel tegen de verplichting. De keuze tot aanbesteding zou moeten worden overgelaten aan de G-4. Omdat de regering vast blijft houden aan verplichting tot aanbesteding zijn de voorliggende wetswijzigingen volgens de leden van de PvdA-fractie dan ook voor te stellen.

De leden van de PvdA-fractie betreuren het echter dat de regering, alle Europese ontwikkelingen ten spijt, vast blijft houden aan de verplichting tot aanbesteding en dit tevens als het enige instrument blijft zien om tot kwalitatief beter en meer marktconform werkend openbaar vervoer in de G-4 en het regionale OV te komen. Ondanks dat de regering vast blijft houden aan de verplichting tot openbare aanbesteding, stellen de leden van de PvdA-fractie het wel op prijs dat de ingangsdatum van openbare aanbesteding van het busvervoer naar achteren is geschoven.

Desalniettemin is de PvdA-fractie van mening dat de oorspronkelijke doelstellingen van de invoering van de Wet personenvervoer 2000 uit het oog zijn verloren en vraagt zich dan ook af of met de voorliggende wijzigingen in de Wet Personenvervoer 2000 het realiseren van deze doelstellingen dichterbij komt.

De leden van de PvdA-fractie willen van de regering weten in hoeverre de huidige Europese regelgeving, maar ook de huidige ontwikkelingen op het gebied van openbare aanbestedingen van vervoerbedrijven de verplichting van openbare aanbesteding van de vervoersconcessies in Nederland overeind houdt. Zij merken hierbij op dat de minister van Verkeer en

¹ Samenstelling:

Leden: Dijkema (PvdA), Hofstra (VVD), onder voorzitter, Atsma (CDA), voorzitter, Van Gent (GL), Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Depla (PvdA), Van den Brink (LPF), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GL), Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Boelhouwer (PvdA), De Krom (VVD), Verdaas (PvdA), Hermans (LPF), Dezentjé Hamming (VVD), Van Hijum (CDA), Roefs (PvdA), Van der Sande (VVD), Lenards (VVD), Knops (CDA), Krähe (PvdA) en Van Oudenallen (Groep Van Oudenallen).

Plv. leden: Samsom (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Hessels (CDA), Özütok (GL), Smeets (PvdA), Vacature (algemeen), Slob (CU), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Van Winsen (CDA), Halsema (GL), Jager (CDA), Vergeer (SP), Van Haersma Buma (CDA), Bakker (D66), De Pater-van der Meer (CDA), Van Dam (PvdA), Van Beek (VVD), Dubbelboer (PvdA), Vacature (LPF), Oplaat (VVD), Buijs (CDA), Van Dijken (PvdA), Szabó (VVD), Aptroot (VVD), Ten Hoopen (CDA) en Heemskerk (PvdA).

Waterstaat Europa altijd heeft aangedragen als argument om over te gaan tot een systeem van verplichte openbare aanbesteding in Nederland.

Verder merken de leden van de PvdA-fractie op dat een interne verzelfstandiging van de G-4 vervoerbedrijven mogelijk moet zijn. De minister heeft in het verleden zelf gesteld dat verzelfstandig van de G-4 vervoerbedrijven niet perse door de verkoop van aandelen tot stand dient te komen. Deze leden willen dan ook van de minister weten in hoeverre zij hier nu op terugkomt.

Tevens is de PvdA-fractie benieuwd naar het antwoord van de minister op de vraag hoe het onderbrengen van een G4 busbedrijf in een stichting, zich verhoudt tot de letter van de Wet personenvervoer 2000?

Tot slot vragen de leden van de PvdA-fractie of de minister het niet onheus acht dat eerder gemaakte afspraken met de gemeente Den Haag over RandstadRail als dreigement worden gebruikt om Den Haag te dwingen tot aandelenverkoop.

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van de voorliggende wetswijziging van de Wet personenvervoer 2000. In hoofdlijnen kunnen deze leden akkoord gaan met het voorstel. Er is echter nog een enkele vraag waarop de leden van deze fractie een antwoord zouden willen krijgen.

Het college van B&W van Den Haag heeft besloten de zeggenschap over de aandelen van HTM tot 2012 onder te brengen bij een stichting. Hiermee zou het stadsgewest Haaglanden de busconcessie van HTM met drie jaar kunnen verlengen. Welk oordeel heeft de regering over deze gang van zaken?

De leden van de SP-fractie zijn blij dat de G4-gemeenten nog niet onmiddellijk alles moeten aanbesteden. De vrijheden die deze gemeenten met dit wetsvoorstel krijgen zijn echter veel te beperkt en gaan voorbij aan de doelstelling van goed openbaar vervoer. Aanbestedingen lijken een doel te zijn geworden in plaats van een middel. Waarom laat de regering de keuze om aan te besteden niet aan de decentrale overheden indien zij dit zo'n succesvol middel vindt? Door dit verplichtend op te leggen erkent de regering dat door vrijwillige keuze er wellicht iets beters dan een openbare aanbesteding gehouden wordt.

Met het wetsvoorstel worden de grote gemeenten geprikkeld om nu het vervoerbedrijf uit handen te geven. Waarom is dit noodzakelijk terwijl in veel van onze buurlanden nog overheidsbedrijven bij het openbaar vervoer zijn?

De nieuwe Europese richtlijn die er lijkt te komen biedt ruimte aan lagere overheden om zelf beleid rondom de gemeentelijke vervoerbedrijven te bepalen en het onderhands gunnen. Deze ruimte biedt de regering met dit wetsvoorstel niet. Waarom wil de regering dit niet bieden?

Ook het verbod voor vervoerbedrijven die (deels) in handen van de overheid zijn om andere vervoerbedrijven op te kopen lijkt niet weldoordacht. Hoe wordt hierbij omgegaan met vervoerbedrijven die in een ander land een beschermde markt hebben of (deels) in handen van de overheid zijn, zo vragen de leden van de SP-fractie.

De voorzitter,
Atsma

De griffier,
Roovers