

Vergaderjaar 1998–1999

26 456

Nieuwe regels omtrent het openbaar vervoer en besloten busvervoer (Wet personenvervoer 2000)

Nr. 6

VERSLAG

Vastgesteld 13 juli 1999

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹, 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 behandeling van dit voorstel als voldoende voorbereid.

1. Inleiding

De leden van de PvdA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel, dat mede bepalend zal zijn voor de toekomst van het collectief openbaar vervoer. Openbaar vervoer is voor Nederland cruciaal om te komen tot een verantwoorde mobiliteit om de bereikbaarheid en leefbaarheid voor de huidige en de toekomstige generaties te verbeteren. Openbaar vervoer kan een belangrijker rol vervullen, als het gaat om bereikbaarheid en leefbaarheid. Bovendien heeft het openbaar vervoer in de ogen van deze leden een belangrijke economische en sociale functie voor mensen zonder toegang tot een auto.

Gelet op bovenstaande betekenis is het stimuleren van het gebruik van groot belang. Een goede organisatie, alsmede een doelmatige en kostenbewuste opzet van de bedrijven is daarbij een voorwaarde. Doel is om te komen tot een groei van het gebruik van het openbaar vervoer en verhoging van de kostendekkingsgraad. Wel bestaat de vraag wat de onderdelen naast marktwerking zijn van de bredere aanpak zoals genoemd in de inleiding van de Memorie van Toelichting waar deze tot uitdrukking komen. In bovenstaand kader beoordeelt de PvdA deze wet. Hoe beoordeelt de regering deze wet in het licht van de bevindingen in de nota, «Werkt marktwerking», vragen de leden van de PvdA-fractie. In deze nota wordt van marktwerking slechts een beperkt effect verwacht ten aanzien van één van de beoogde doelen, namelijk de groei van het openbaar vervoer.

De vervoersmarkt voor openbaar vervoer biedt perspectief, zeker als hierin de mogelijkheden van de taxi, het spoor, het besloten busvervoer, maar ook carpoolen en gedeeld autogebruik in samenhang, de ketenbenadering en doelgroepenverkeer tegelijkertijd benut worden. In het ketenvervoer speelt openbaar vervoer een belangrijke functie. De plannen

¹ Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), voorzitter, Van den Berg (SGP), Reitsma (CDA), Biesheuvel (CDA), Rosenmöller (GL), Van Gijzel (PvdA), Valk (PvdA), Leers (CDA), ondervoorzitter, Van Heemst (PvdA), Feenstra (PvdA), Verbugt (VVD), Giskes (D66), Stellingwerf (RPF), Crone (PvdA), Van Zuijlen (PvdA), Klein Molekamp (VVD), Hofstra (VVD), Van der Knaap (CDA), Ravestein (D66), Van der Steenhoven (GL), Niederer (VVD), Nicolai (VVD), Van Bommel (SP), Eurlings (CDA) en Herrebrugh (PvdA).
Plv. leden: Te Veldhuis (VVD), Bakker (D66), Th. A. M. Meijer (CDA), Stroeken (CDA), Van Gent (GL), De Boer (PvdA), Waalkens (PvdA), Atsma (CDA), Witteveen-Hevinga (PvdA), Duivesteijn (PvdA), Voûte-Droste (VVD), Augusteijn-Esser (D66), Schutte (GPV), Bos (PvdA), Spoelman (PvdA), Geluk (VVD), Luchtenveld (VVD), Buijs (CDA), Van Walsem (D66), M. B. Vos (GL), Weekers (VVD), Balemans (VVD), Poppe (SP), Dankers (CDA) en Dijkema (PvdA).

van de regering op het gebied van taxi's, stads- en streekvervoer en spoorvervoer vereisen nadere afstemming tussen de diverse wetten. Hoe is hierin voorzien door de regering, vragen deze leden en ziet de regering mogelijkheden om op de middellange termijn tot een integrale wetgeving te komen. Is dat ook wenselijk en noodzakelijk?

De belangrijkste beleidswijziging uit het huidige wetsvoorstel behelst het mogelijk maken van marktwerking. De leden van de PvdA-fractie zijn van mening dat marktwerking niet een doel maar een middel moet zijn op weg naar beter, betrouwbaarder en efficiënter openbaar vervoer. Op welke wijze zijn de lessen uit het rapport «Werkt marktwerking?» betrokken bij de opzet van het wetsvoorstel?

Het vereenvoudigen van de regelgeving is een belangrijke doelstelling van dit Kabinet. Gezien de vele verwijzingen naar Ministeriële Besluiten en Algemene Maatregelen van Bestuur wekt het wetsvoorstel de schijn dat uiteindelijk de regelgeving slechts complexer en omvangrijker wordt. Kan de regering aangeven op hoeveel plaatsen in de wet het stellen van nadere regels opgedragen wordt aan de regering of de minister, vragen genoemde leden. Kan een vergelijking gegeven worden tussen de hoeveelheid regelgeving nu en in de toekomstige situatie? Kan de regering aangeven hoe zij tot zorgvuldige afweging komt bij het toestaan van uitzonderingen?

In Nederland bestaat brede consensus over het feit dat ketenvervoer, van deur tot deur, datgene is waar de reiziger om vraagt. Hierbij hoort een zo breed mogelijk scala aan vormen van vervoer, zoals openbaar vervoer op afroep. Waarom is ervoor gekozen de diverse vormen niet op te nemen in de wet maar te regelen bij algemene maatregel van bestuur? Valt het zogenaamde «vanpoolen» onder de Wet? De leden van de PvdA fractie zijn voorstanders van voortzetting van destijds vernieuwende vormen van collectief vervoer, te weten de treintaxi en de interliner. Bestaat niet het risico dat bij de opdeling in concessiegebieden dergelijke goede nationale initiatieven ongedaan gemaakt worden?

Kan de Regering aangeven hoe zij de ontwikkelingen met betrekking tot het openbaar vervoer in het Knooppunt Arnhem Nijmegen beoordeelt? Welke inhoudelijke argumenten verzetten zich, gelet op de daar bereikte positieve resultaten alsmede op de decentrale verantwoordelijkheid ten principale tegen een dergelijke aanpak, vragen deze leden.

In het Regeerakkoord d.d. 3 augustus 1998 is opgenomen dat de Tweede Kamer binnen een jaar wordt gerapporteerd over een Uitvoeringsplan Sneltrams/Lightrail. Hoe staat het hiermee, vragen de leden van de PvdA-fractie.

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het onderhavige wetsvoorstel. Zij zouden hierover graag de volgende opmerkingen willen maken.

De VVD is een voorstander van het gebruik van marktwerking. Met nadruk stellen deze leden dat marktwerking gezien moet worden als een middel. Het doel dat met dit middel bereikt zal worden is dat processen efficiënter en effectiever zullen verlopen. Het doel van dit wetsvoorstel is dus te bereiken dat er hetzelfde gedaan kan worden voor minder geld of meer voor hetzelfde geld. Zij zijn verheugd over de introductie van marktwerking in de openbaar vervoersector door middel van dit wetsvoorstel. Een ander punt waar zij van harte mee instemmen is de dubbel-doelstelling. Vergroting van het aantal reizigers(kilometers) en verhoging van de kostendekkingsgraad. Wel zijn deze leden van mening dat de introductie van marktwerking in de openbaar vervoersector daadwerkelijk moet leiden tot nieuwe toetreders tot de markt. Het mag niet zo zijn dat er slechts wat bussen worden overgeschilderd en dat er op papier wat nieuwe firma's worden opgericht. Er moet zoveel mogelijk vrije mededinging ontstaan.

Het valt op dat in het onderhavige wetsvoorstel heel veel AMvB's in het vooruitzicht worden gesteld. De leden van de VVD-fractie zouden graag bij de nota van antwoord een overzichtstabel willen hebben van welke AMvB's krachtens deze wet benodigd zullen zijn. Hierbij zou naar onze mening tevens aangegeven moeten worden wanneer deze AMvB's klaar zullen zijn en waarom er geen voorhangprocedure zal plaatsvinden. Het is gewenst om tijdig voor de behandeling van deze wet over de concept-amvb's te kunnen beschikken. Overigens achten zij beperking van het aantal AMvB's dringend gewenst.

In de memorie van toelichting stelt de regering dat bepaalde efficiëntievoordelen kunnen worden omgezet in verbeteringen in het openbaar vervoer door niet op prijs te concurreren maar op kwaliteit. Hoe moet deze concurrentie op kwaliteit volgens de regering gaan plaatsvinden, vragen deze leden.

Het wetsvoorstel is ter notificatie gestuurd aan de Europese Commissie. Deze heeft nog niet gereageerd. Wanneer verwacht de regering een reactie uit Brussel? Wat zijn de gevolgen als de Commissie (gedeelten van) het wetsvoorstel afkeurt, dan wel niets van zich laat horen? Welke Europese regels zijn hierop van toepassing?

De rechter heeft onlangs de beschermde positie van de huidige vervoerders bevestigd (CBB, d.d. 4 december 1997, AB 1998, 52). Heeft deze bevestiging nog gevolgen voor de invoering van de onderhavige wet en zo ja, welke, vragen deze leden.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel betreffende een regeling voor de introductie van marktwerking voor het openbaar vervoer en verdere liberalisering van het besloten busvervoer. Zij herinneren de regering aan de lange voorgeschiedenis en de opvattingen van deze leden voor wat betreft de marktwerking in het openbaar vervoer. Het openbaar vervoer is een belangrijke nutsvoorziening waarbij de overheid een belangrijke rol dient te behouden. Daarom zijn deze leden steeds terughoudend geweest bij de introductie van openbare aanbesteding en vergaande liberalisering. Wat de aanbesteding betreft hebben de leden van de CDA-fractie steeds gepleit voor vrijwilligheid. De sociale functie van het openbaar vervoer dient behouden te blijven.

De leden van de fractie van D66 hebben met belangstelling kennisgenomen van onderhavig wetsvoorstel, hetgeen een wettelijke basis verschafft voor de onderwerpen die in de beleidsnota «Marktwerking in het regionaal vervoer» aan bod kwamen. In deze beleidsnota is uiteengezet op welke wijze de marktwerking in het regionaal vervoer op een beheerste en gefaseerde wijze geïntroduceerd zal worden, wat dit betekent voor de bevoegdheden van de decentrale overheden en voor de ontvlechting en verzakelijking van de relatie decentrale overheid-vervoerbedrijf. Het wetsvoorstel heeft tot een aantal opmerkingen en vragen geleid.

De leden van de D66-fractie zijn voorstander van de invoering van marktwerking in het stads- en streekvervoer, waarbij de leidende gedachte is dat de efficiency-voordelen omgezet worden in verbeteringen van het openbaar vervoer. De dubbeldoelstelling van dit wetsvoorstel wordt onderschreven. Naast een stimulering van de groei van het gebruik van het openbaar vervoer door middel van een meer op de wensen van de reiziger gericht aanbod van openbaar vervoer, wordt gestreefd naar een verhoging van de kostendekkingsgraad tot minstens 50%.

Marktwerking kan nooit een doel op zich zijn, maar is slechts één van de instrumenten uit een heel pakket van maatregelen die de positie van het openbaar vervoer aantrekkelijker moet maken ten opzichte van de auto. Juist door de wensen van de reiziger centraal te stellen zal het openbaar vervoer in staat moeten zijn om de positie versterken ten opzichte van de auto.

De leden van de GroenLinks fractie hebben met gemengde gevoelens kennisgenomen van het wetsvoorstel Wet Personenvervoer 2000. Zoals bekend mag worden verondersteld zijn deze leden nooit voorstander geweest van de introductie van marktwerking in het openbaar vervoer. Het middel (marktwerking) is naar het oordeel van deze leden verheven tot doel op zich en als uitgangspunt gehanteerd in de zo noodzakelijke discussie over verbetering van kwaliteit en kostendekkingsgraad van het openbaar vervoer. Andere mogelijkheden om de beoogde doelen te bereiken zijn nauwelijks onderzocht en hebben in het debat nauwelijks een rol gespeeld. Zeker ook tegen de achtergrond van ervaringen in het buitenland, achten zij dit onbegrijpelijk. Zoals ook onderzoek in opdracht van verkeer en Waterstaat naar ervaringen in het buitenland heeft laten zien, is het effect van introductie van marktwerking niet eenduidig, blijken tal van andere maatregelen zeker zo belangrijk en is ook het kostenbesparende effect waarmee zo vaak wordt geschermd, lang niet altijd het gevolg.

Tegen deze achtergrond hebben de leden van de GroenLinks-fractie grote moeite met het thans voorliggende wetsvoorstel. Dit wordt nog versterkt door de volgende overweging. In de memorie van toelichting wordt gesteld dat bij het opstellen van dit wetsvoorstel is uitgegaan van een minimum aan regelgeving. Het voorliggende wetsvoorstel getuigt hier volgens de leden van de GroenLinks-fractie geenszins van. Van een vereenvoudiging van de regelgeving is gezien dit wetsvoorstel geen sprake, met name als ook nog de gedelegeerde regelgeving in ogen-schouw genomen wordt. De vrees – door deze leden ook reeds in het debat over de beleidsnota geuit – dat marktwerking niet tot minder maar tot meer overheidsbemoeyenis zou kunnen leiden, lijkt hiermee werke-lijkheid te worden.

De leden van de GroenLinks-fractie constateren een veelvoud aan wijzigingen nadat de Raad van State over het wetsvoorstel is gehoord. Dit staat op gespannen voet met het uitgangspunt dat besluitvorming over een wetsvoorstel moet zijn afgerond voor het aan de Raad van State wordt voorgelegd. Volgens deze leden behoren de wijzigingen die niet het gevolg zijn van het advies van de Raad van State aan de Raad te worden voorgelegd.

De leden van de fracties van RPF en GPV hebben met belangstelling kennis genomen van het voorliggende wetsvoorstel, dat een tamelijk ingrijpend karakter heeft. Het voorstel biedt niet alleen een wettelijke grondslag voor marktwerking in het openbaar vervoer, maar ook voor een verdere liberalisering van het besloten busvervoer. Daarnaast is uitgangspunt dat de decentrale overheden onder de werkingssfeer van de nieuwe wet een maximale vrijheid moeten hebben om het openbaar vervoer in hun gebied naar eigen goeddunken te organiseren. Deze leden constateren dat de regering erin is geslaagd een aantal hoofdelementen uit de rapporten van de Commissie Brokx en de daaruit voortvloeiende Kamerdebatten te vertalen in het voorliggende wetsvoorstel. Zij herin-neren eraan dat de leden van de fracties van RPF en GPV een aantal van de in de beleidsnota «Marktwerking in het regionaal openbaar vervoer» verwoorde doelstellingen en uitgangspunten hebben onderschreven. In de debatten hierover hebben zij benadrukt dat marktwerking en decentra-lisatie nooit een doel op zichzelf kunnen zijn. Bovendien moet het Rijk naar het oordeel van deze leden nadrukkelijk in beeld blijven om gestalte te geven aan een krachtig flankerend beleid. Hoe dan ook moet worden voorkomen dat concurrentie en decentralisatie van het mobiliteitsbeleid leiden tot verlies van samenhang in het openbaar vervoer-netwerk en daarmee tot verlies van het marktaandeel van het openbaar vervoer. De discussies die de afgelopen jaren over deze materie hebben plaatsge-vonden hebben geleid tot overeenstemming over een aantal uitgangs-punten. De nadere invulling hiervan is uiteraard primair een zaak van de

regering. De leden van de fracties van RPF en GPV realiseren zich dat bovengenoemde discussies de regering de ruimte hebben geboden om op een groot aantal onderdelen tot een nadere invulling te komen. Zij betwijfelen of voor de door haar gemaakte keuzes in alle opzichten voldoende draagvlak bestaat in het parlement. Voor deze leden geldt in elk geval dat zij nog veel vragen hebben over de concrete invulling in dit wetsvoorstel en met verschillende onderdelen van het wetsvoorstel moeite hebben. Zij zijn met name beducht voor het feit dat het Rijk zichzelf in diverse opzichten op grote afstand plaatst. In dit stadium willen zij de regering een groot aantal vragen voorleggen.

Het is deze leden overigens opgevallen dat in de stukken vrijwel geen aandacht wordt gegeven aan de opgelopen vertraging in het wetgevings-traject. Wil de regering de gevolgen hiervan in kaart brengen? Bij het onderdeel evaluatie komen deze leden op dit aspect nader terug.

Het advies van de Raad van State heeft geleid tot een groot aantal wijzigingen van het oorspronkelijk wetsvoorstel. De leden van de fracties van RPF en GPV hebben hiervan met instemming kennis genomen. Zij vragen zich echter af of het aangepaste wetsvoorstel niet opnieuw aan de Raad van State had moeten worden voorgelegd, mede gelet op de indrukwekkende lijst aanpassingen onder punt 14 van het nader rapport. De regering kan er toch niet van uit gaan dat de wijze waarop zij bovengenoemd advies heeft verwerkt automatisch leidt tot instemming van de raad? Heeft het vooruitzicht van verdere vertraging een doorslaggevende rol gespeeld bij de keuze om van een nieuwe adviesaanvraag af te zien, vragen deze leden.

De Raad van State gaat ervan uit dat het wetsvoorstel nogmaals ter advisering wordt voorgelegd, als de reactie van de Europese Commissie aanleiding geeft tot ingrijpende wijzigingen. Is de regering van plan dat inderdaad te doen? Wanneer kan naar verwachting de reactie van de Commissie tegemoet worden gezien?

De regering schrijft in de memorie van toelichting dat met dit wetsvoorstel geen bezuinigingsdoelstelling wordt nagestreefd. De leden van de fracties van RPF en GPV vragen hoe dit in het beleid precies wordt vertaald. Het is uiteraard toe te juichen dat verbeteringen niet leiden tot bezuinigingen, maar blijft het hierbij of wordt overwogen met name reizigersgroei te belonen met meer subsidie? Aansluitend informeren deze leden naar de stand van zaken rond de meerjarenafspraken over de exploitatiebijdragen, waarover in artikel 36 van het VERDI-convenant wordt gesproken. Zij verzoeken de regering in dit kader te reageren op de stelling van het IPO, dat het hanteren van een budgettair plafond in de exploitatiebijdrage het effect van de marktwerking en prestatiebekostiging vermindert (zie brief IPO van 28 mei 1999).

De leden van de fracties van RPF en GPV constateren dat de nadere invulling van het beleid in een betrekkelijk groot aantal gevallen moet plaatsvinden door lagere regelgeving op rijksniveau en door de lokale overheden. Wat deze leden betreft verdient het in een aantal gevallen, waarvoor dit geldt, de voorkeur de materiële normen toch in de wet op de nemen. Als ervoor wordt gekozen de hoofdlijnen van de marktordening in de wet op te nemen en de uitwerking in lagere regelgeving vorm te geven, dringt zich de vraag op in welke mate de invloed van het parlement op dit belangrijke beleidsterrein wordt beperkt. Is deze keuze ingegeven door de wens zo snel mogelijk te kunnen inspelen op gewijzigde marktontwikkelingen, vragen deze leden. Zo ja, is dat naar het oordeel van de regering voldoende rechtvaardiging voor het gedeeltelijk buitenspel zetten van het parlement?

De regering stelt dat in de toekomst kan worden gezien of regulering van de marktordening – in aanvulling op de Mededingingswet – nog steeds noodzakelijk is. De leden van de fracties van RPF en GPV hebben de indruk dat deze opmerking bijzonder voorbarig is. Waarom wordt deze optie nu genoemd, terwijl toch evident is dat de openbaar-vervoersmarkt

een markt is met eigen kenmerken, waar een algemene wet als de Mededingingswet niet op toegesneden is?

De leden van de fracties van RPF en GPV stellen vast dat naast de nieuwe Wet Personenvervoer 2000, de huidige Wet Personenvervoer blijft bestaan met het oog op de regelgeving betreffende het taxivervoer. Dit is naar hun oordeel een ongewenste situatie die tot verwarring en onnodige regelgeving kan leiden. Bovendien lijkt hiermee te worden miskend dat de taxi onderdeel uitmaakt van de openbaar vervoersketen. Deze leden verzoeken de regering aan te geven waarom voor deze constructie is gekozen. Zij dringen erop aan de regelgeving betreffende het taxivervoer zo snel mogelijk te integreren in de Wet Personenvervoer 2000.

De leden van de SGP-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van de voorgestelde Wet Personenvervoer 2000. Het vormt een ingrijpende wijziging van het wettelijk kader inzake het collectief personenvervoer in Nederland met als centrale uitgangspunten de geleidelijke invoering van marktwerking en de decentralisatie van taken en verantwoordelijkheden naar regionale en lokale overheden.

De leden van de SGP-fractie willen allereerst enige meer formele en meer wetstechnische opmerkingen maken. Deze leden wijzen erop dat de regering een zeer groot aantal wijzigingen in het wetsvoorstel heeft aangebracht, ook wijzigingen van ingrijpende aard, nádat de Raad van State over het wetsvoorstel had geadviseerd. Deze leden achten dit in beginsel een ongewenste zaak. Deelt de regering de mening dat de besluitvorming over de inhoud van een wetsvoorstel in beginsel moet zijn afgerond, voordat dit aan de Raad van State wordt voorgelegd? De leden van de SGP-fractie vragen, mede gelet op artikel 277 lid 1 van de «Aanwijzingen voor de regelgeving», of de Raad van State niet over de reeks later aangebrachte wezenlijke wijzigingen om advies had moeten worden gevraagd.

De leden van de SGP-fractie merken op, dat het wetsvoorstel veel discretionaire bevoegdheden kent en dat er op zeer forse schaal wordt gedelegeerd. Op meer dan twintig momenten in het wetsvoorstel wordt het stellen van nadere regels neergelegd bij de regering of bij de minister. Doordat in de formele wet zo weinig materiële normen zijn opgenomen, heeft het parlement uiteindelijk ook navenant beperkte invloed op de regels die moeten gaan gelden voor het openbaar vervoer en besloten busvervoer. Wordt op deze wijze de staatsrechtelijke positie van het parlement niet te veel buiten beeld geplaatst? Impliceert dit voorts geen uitholling van de waarborgfunctie van de wet?

Vervolgens willen de leden van de SGP-fractie de volgende wetstechnische opmerking maken. Uit het wetsvoorstel blijkt dat de regering de Wet personenvervoer wil laten bestaan náást de voorgestelde Wet personenvervoer 2000. De wet personenvervoer wordt zodanig aangepast dat deze alleen maar bepalingen zal bevatten voor het personenvervoer per taxi. Deze leden vragen zich af of het vanuit wetstechnisch oogpunt, maar ook vanuit de gedachte dat het taxivervoer een geïntegreerd onderdeel moet uitmaken van de bredere keten van het personenvervoer, een gewenste situatie is als er naast elkaar twee wetten personenvervoer gelden. Kunnen deze wetten niet geïntegreerd worden?

De leden van de SGP-fractie achten het wetsvoorstel ingrijpend van aard. Naast vergaande decentralisatie en een regeling voor de introductie van marktwerking voor het regionaal openbaar vervoer, wordt ook gepoogd te komen tot een verdere liberalisering van het besloten busvervoer. Deze leden staan niet bij voorbaat positief ten opzichte van het streven naar meer marktwerking binnen het openbaar vervoer. In meer algemene zin maken zij daarbij de volgende kanttekeningen.

Allereerst wijzen de leden van de SGP-fractie erop dat het openbaar vervoer een belangrijke nutsfunctie, een sociaal ontsluitende functie kent. Met het openbaar vervoer worden derhalve publieke belangen gediend.

Deze publieke belangen dienen in beginsel dan ook publiek te worden behartigd. Het voorzien in openbaar vervoer is daarom een wezenlijke overheidstaak. Deze leden vragen zich af of de overheid met de inwerking-treding van het wetsvoorstel wel voldoende greep zal houden op de ontwikkelingen binnen het collectief personenvervoer. Deze vraag betreft ook aspecten als de afstemming met milieudoelstellingen, de gewenste verschuiving van de modal-split naar het openbaar vervoer, e.d. Zullen deze aspecten niet in het gedrang komen als gevolg van de beoogde liberalisering? Bovendien rijst de vraag in hoeverre de overheid zichzelf met de beoogde marktwerking beperkingen oplegt in het voeren van haar mobiliteitsbeleid, doordat zij in dit beleid ook rekening zal moeten houden met haar private partners.

Daarbij vragen de leden van de SGP-fractie of het wetsvoorstel niet een te eenzijdige benadering van het marktdenken kent. Een harde onderbouwing van de stelling dat meer marktwerking werkelijk leidt tot meer en beter openbaar vervoer wordt naar de mening van deze leden onvoldoende geleverd. Niet wordt aangetoond – ook de Raad van State legt daar de vinger bij – dat de invoering van een beheerste vorm van marktwerking daadwerkelijk zal leiden tot terugdringing van de automobilititeit. Integendeel, te vrezen valt dat de minder profijtelijke diensten niet meer optimaal zullen worden uitgevoerd. Onderkent de regering deze risico's voldoende, vragen deze leden

Het is voorts opvallend dat het AVV-rapport «*Werkt marktwerking?*», dat door de regering wordt gebruikt om de meerwaarde van marktwerking in het openbaar vervoer aan te tonen, juist constateert dat er geen duidelijk verschil bestaat tussen buitenlandse steden met en zonder marktwerking wanneer het de groei van het aantal reizigers betreft. Succesvol openbaar vervoer is veelal te danken aan andere factoren dan marktwerking. Dient deze constatering niet een zekere correctie te vormen op de gedrevenheid van de regering inzake de gewenste invoering van meer marktwerking?

Zijn de verwachtingen omtrent de invoering van marktwerking niet te hoog gespannen, vragen deze leden. Is er wel voldoende aandacht voor de andere factoren, zoals integratie van ruimtelijk-economisch beleid en verkeer- en vervoerbeleid, een kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoer en sterk flankerend beleid, zo vragen de leden van de SGP-fractie.

In lijn met het voorgaande punt wijzen de leden van de SGP-fractie op de beoogde segmentering naar deelmarkten. Deze segmentering laat uiteraard onverlet de behoefte aan een samenhangend landelijk netwerk voor de reiziger. Op welke wijze zal deze samenhang als vanzelf ontstaan door marktkrachten, zoals in het wetsvoorstel wordt gesuggereerd? Is het risico niet zeer reëel aanwezig dat de regionale netten vooral hun eigen netwerk zullen optimaliseren en de aansluitingen op overige netten als sluitpost zullen hanteren? Zal dit niet juist ten koste gaan van de concurrentiepositie van het openbaar vervoer? Is het niet ten minste zinvol om op dit punt vanuit het Rijk heldere richtlijnen te geven voor de straks uitbestedende overheden?

Daarnaast vrezen de leden van de SGP-fractie als gevolg van de introductie van marktwerking het ontstaan van een diffuse vermenging van verantwoordelijkheden en bevoegdheden tussen de publieke en private sector. Zal de vervlechting van exploitatie en infrastructuur en de moeilijke ontvlechting hiervan, zowel wat betreft investeringen als beheer en onderhoud, de toepassing van de voorliggende voorstellen niet erg ondoorzichtig maken? Ook de regering wijst erop dat de scheidslijn tussen bijvoorbeeld de beleidsvoeringfunctie – een taak die behoort bij de aanbestedende overheid – en de ontwikkelingsfunctie – een functie die op grond van het wetsvoorstel zowel door de aanbestedende overheid als door de private partij kan worden uitgevoerd – heel moeilijk is te trekken. Acht de regering de risico's van een dergelijke diffuse vermenging van taken en verantwoordelijkheden niet reëel? Wat zullen voorts de gevolgen

zijn van de recente PPS-initiatieven voor het voorgestelde marktwerking-instrument?

Decentralisatie van bevoegdheden is één van de belangrijke uitgangspunten van het wetsvoorstel, zo constateren de leden van de SGP-fractie. Deze leden vragen zich echter af hoe deze decentrale benadering zich verhoudt tot het feit, dat de regering dwingend een uniform systeem van aanbesteding oplegt als hét systeem dat moet leiden tot een adequater aanbod van openbaar vervoer. Impliceert een decentrale benadering ook niet dat de decentrale overheden een zekere vrijheid dienen te hebben bij het zoeken naar innovatieve oplossingen voor het verbeteren van het openbaar vervoer, toegespitst op het betreffende regionale gebied, vragen deze leden. Moet geen ruimte worden geboden voor eventuele andere oplossingen dan verplichte aanbesteding? Schuilt hierachter niet de te optimistische gedachte, dat marktwerking per definitie overal en altijd dé oplossing is voor een beter openbaar vervoer?

De leden van de SGP-fractie wijzen hierbij nogmaals op het AVV-rapport «Werkt marktwerking?», dat aanduidt dat ook een verzakelijkte opdrachtgeverschap met een samenhangend mobiliteitsbeleid kan leiden tot goede resultaten (zie bijvoorbeeld Freiburg en Basel). Waarom wordt derhalve geen ruimte geboden voor een werkelijk decentrale invulling?

2. Bespreking binnen het Overlegorgaan Personenvervoer

Het overlegorgaan personenvervoer vindt de concessieduur te kort. Waarom kiest de regering niet voor een wat langere concessieduur in verband met de lange afschrijvingstijd van het materieel, vragen de leden van de CDA-fractie. Artikel 23 biedt wel de mogelijkheid van een vrijstellingsbevoegdheid van de regering, maar uit de wet blijkt niet onder welke condities gebruik gemaakt wordt van de vrijstellingsbevoegdheid. Kan de regering aangeven in welke gevallen een concessieverlener recht heeft op een langere concessieduur?

Daarnaast blijft het overlegorgaan personenvervoer moeite hebben met de bevoegdheid van de regering om voor nationale vervoersbewijzen een tarief vast te stellen. De leden van de CDA-fractie zijn van oordeel dat de overheid in grote mate de tarieven dient te bepalen. Daarom zijn zij een voorstander geweest van het vaststellen van deze tarieven door de regering. Zij zijn benieuwd op welke wijze de regering de jaarlijkse bovengrens gaat bepalen? Is de regering bereid een gematigd tariefbeleid te voeren? Tarieven behoeven toch niet meer te stijgen dan de inflatie? De leden van de CDA-fractie hebben twijfels omtrent het laten vervallen van de eis van dienstbetrekking voor het besloten busvervoer. Ontstaat hierdoor geen wildgroei en oneigenlijke concurrentie?

De leden van de D66-fractie zijn verheugd dat het wetsvoorstel de mogelijkheid biedt om experimenten in het openbaar vervoer uit te voeren en om creatieve ideeën in de praktijk te toetsen. Juist met het oog op de mogelijk snelle en onvoorziene ontwikkelingen, moet het experimenteerartikel de nodige ruimte bieden voor vernieuwende initiatieven, zoals vormen van openbaar vervoer, nieuwe of aanvullende concepten van marktwerking of nieuwe vormen van bekostiging. Bij de experimenteerbepaling zit er een zekere spanning tussen de eisen van het legaliteitsbeginsel enerzijds en de behoefte aan een flexibel beleid dat inspeelt op maatschappelijke eisen anderzijds. Terecht heeft de regering zich rekenschap gegeven van het advies van de Raad van State dat het kunnen afwijken bij experimenten er niet toe mag leiden dat afbreuk gedaan wordt aan de beginselen van rechtszekerheid en rechtsgelijkheid. In de memorie van toelichting staat vermeld dat er steeds zorgvuldig afgewogen moeten worden of van deze experimenteerbepaling gebruik zal worden gemaakt. Hoewel de criteria die hierbij een rol spelen wel genoemd worden vindt er geen zorgvuldige afweging

plaats. Kan deze alsnog gemaakt worden, vragen de leden van de D66-fractie.

De leden van de GroenLinks-fractie constateren dat de invloed van het Parlement op de regels die gaan gelden voor het openbaar vervoer beperkt is. De wet heeft weinig materiële normen en delegeert op 25 plaatsen de bevoegdheid tot het stellen van nadere regels aan regering of de minister. Deze leden twijfelen aan de noodzaak om zoveel zaken te delegeren.

De algemene regels omtrent de bevoegdheid tot weigering, wijziging, schorsing en intrekking van een vergunning hadden volgens de leden van de GroenLinks-fractie in de wet thuisgehoord en niet, zoals vastgelegd in artikel 8, middels een AMvB worden bepaald.

De bepaling om middels een ministeriële regeling van de wet af te wijken ten behoeve van experimenten in het openbaar beperkt volgens deze leden de parlementaire controle wel zeer. De wet zelf zal minimaal regels moeten stellen over de omstandigheden waaronder afgeweken kan worden en er zal nadere regeling in een AMvB in plaats van een ministeriële regeling plaats moeten vinden.

De regering acht het terecht van het grootste belang dat de betrokken partijen de tijd krijgen om tot een zorgvuldige afweging van de uitgewerkte voorstellen te komen. Hoe verhoudt dit uitgangspunt zich tot de moeite die de branche had met de tijd die ze kreeg om het wetsvoorstel te beoordelen? Naar het oordeel van de leden van de fracties van RPF en GPV dreigt hier de behoefte aan voortvarendheid ten koste te gaan van de zorgvuldigheid.

3. Toegang tot het beroep

Kan de regering nog eens de overwegingen geven waarom zij de beperkte vergunning wil handhaven, vragen de leden van de PvdA-fractie. Zowel de Raad van Verkeer & Waterstaat als de bedrijfssector wijzen op de zeer negatieve gevolgen van de beperkte vergunning in de afgelopen jaren. Deelt de regering de opvatting dat controle op de eisen die ten grondslag liggen aan deze vergunning niet volledig plaats vindt?

De leden van de VVD-fractie kunnen zich vinden in het overhevelen van de bevoegdheid tot het verlenen van openbaar vervoervergunningen van decentrale overheden naar de centrale overheid. Voorts kunnen zij zich vinden in het onderscheid dat gemaakt wordt tussen een vergunning die toegang tot het bedrijf en een concessie die toegang geeft tot de markt. Wel vragen de leden van de VVD-fractie of die vergunningen wel voor onbepaalde tijd moeten worden afgegeven (zowel voor openbaar vervoer als besloten busvervoer). Bovendien vragen zij wat de kosten zullen zijn van die vergunningverlening en wie die kosten zal moeten dragen. De leden van de VVD-fractie vragen op welke wijze er voorzien wordt in openbaar vervoer in een concessiegebied als de concessiehouder (tijdelijk of structureel) niet meer in staat is openbaar vervoer te (laten) verzorgen, bijvoorbeeld door faillissement of het van rechtswege eindigen van de vergunning.

De leden van de fracties van RPF en GPV hebben begrepen dat de per 1 januari 1998 gedecentraliseerde bevoegdheid tot het verlenen van openbaar vervoervergunningen weer op het centrale niveau wordt gelegd. Zij hebben begrip voor deze wijziging, maar vragen zich af of deze wijziging niet was te voorkomen. Was het achteraf gezien niet verstandiger geweest de vergunningverlening permanent bij het rijk te laten? Op het moment dat werd besloten tot decentralisatie van de vergunningsverlening was toch al lang bekend dat de decentrale overheden

concessieverlener zouden worden en dat de concessie de functie van marktregulerend instrument zou worden gegeven, in plaats van de vergunning, vragen deze leden.

4. Concessies openbaar vervoer

Ter verkrijging van een vergunning stelt de regering dat toelatingseisen worden gesteld. Wat is precies de inhoudelijke betekenis van de toelatingseisen, vragen de leden van de PvdA-fractie. Zijn betrouwbaarheid en kredietwaardigheid in de praktijk geen dode letters? Zo nee, kan dat toegelicht worden? Ook graag een nadere uitleg hoe de toets voor vakbekwaamheid inhoud en vorm krijgt, niet alleen theoretisch maar met name praktisch.

Kan de Regering nog eens onderbouwen waarom zij overweegt om de eis van dienstbetrekking met betrekking tot de bedrijfstak Besloten Busvervoer te schrappen. Vanuit het veld bestaat daar grote weerstand tegen. Kent de Regering deze argumenten en hoe weegt zij die? Hoe beoordeelt de Regering een overgangsregel waarbij de bestaande vergunninghouders nog een aantal jaren blijven bestaan maar er geen nieuwe verstrekt worden, vragen deze leden.

De grootte van concessiegebieden is in belangrijke mate bepalend voor de effectiviteit van marktwerking. Vele kleine concessiegebieden leiden mogelijk tot versnippering. Kan de regering aangeven wat de verwachtingen zijn met betrekking tot de grootte van concessiegebieden in de verschillende delen van het land, vragen de leden van de PvdA-fractie. Wat zijn de gevolgen hiervan voor de consument voor de soepele aansluitingen tussen de gebieden? Bestaan er ook zekere optimale groottes van concessiegebieden?

Een vervoerder wiens vergunning is geschorst dan wel is ingetrokken moet zijn openbaar-vervoer-activiteiten staken. Betekent dit dat in de betreffende gebieden geen openbaar vervoer beschikbaar zal zijn? Welke internationale ontwikkelingen zijn constateerbaar m.b.t. de concessieduur (o.a. in Scandinavië)?

In de Memorie van Toelichting staat dat de concessieverlenende overheid de mogelijkheid heeft om voorschriften te stellen aan de concessiehouder met betrekking tot de exploitatie van het openbaar vervoer, zonder zich in detail met het vervoersaanbod te bemoeien. Hoe verhoudt zich dit tot artikel 40, tweede lid, sub a, b en c, vragen de leden van de VVD-fractie. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen de beleidsvoeringsfunctie, de ontwikkelingsfunctie en de uitvoeringsfunctie. Deze leden kunnen met deze verdeling instemmen. Zij kunnen er ook mee instemmen dat de beleidsvoeringsfunctie een taak is voor de overheid en de uitvoeringsfunctie een taak is voor de vervoerbedrijven. De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat de ontwikkelingsfunctie toch een taak voor de vervoerder zou moeten zijn en derhalve ook zou moeten worden aanbesteed. In de memorie van toelichting wordt geschreven dat dit het streefbeeld is, maar waar staan in het wetsvoorstel de bepalingen om dit streefbeeld te realiseren? De leden van de VVD-fractie hebben behoefte aan meer duidelijkheid over de ontwikkelingsfunctie.

Deze leden zijn verheugd over de mogelijkheid die in de wet wordt geschapen om te experimenteren met nieuwe vormen van openbaar vervoer. Wel vragen zij welke criteria hierbij zullen moeten worden gehanteerd en of deze niet moeten worden vastgelegd in de wet. Volgens de memorie van toelichting kent aansluiting bij de het Europese aanbestedingsregime de nodige voordelen. Is het echter niet zo dat er ook veel klachten gehoord worden over het Europese aanbestedingsregime, vragen deze leden. Kan de regering hierop ingaan?

De bevoegdheid om de dienstregeling vast te stellen vervalt voor de decentrale overheid/concessieverlener. Deze mag echter wel marges

stellen waarbinnen de concessiehouder de dienstregeling die in de gunning is vastgesteld te wijzigen. Hoe groot kunnen die marges zijn en ontstaat niet het gevaar dat uiteindelijk toch de concessieverlener de dienstregeling de facto vaststelt, vragen de leden van de VVD-fractie.

De leden van de CDA-fractie vragen zich af waarom er zoveel vervoersautoriteiten zijn blijven bestaan. Ware het niet beter geweest het aantal vervoersautoriteiten te beperken tot de provincies en de kaderwetgebieden? Wat gebeurt er op lange termijn met de BOS-gebieden? Nogal wat vervoerders bepleiten redelijk grote concessiegebieden en niet te korte concessies. Wanneer er zoveel vervoersautoriteiten zijn en ook nog meerdere concessies in één bestuursgebied worden verleend, ontstaan er toch te kleine concessiegebieden? Hoe beoordeelt de regering het grote concessiegebied, vragen deze leden. Hoe is de kostendekkingsgraad bij de BOS-gemeenten? Welke invloed heeft deze kostendekkingsgraad op de belangstelling van de vervoerder om hier het openbaar vervoer te verzorgen? Is een mix van verschillende gebieden niet beter om over te gaan tot de concessieverlening? Genoemde leden vragen de regering of er ruimte blijft voor nationale concessies ten behoeve van gebieds overstijgende innovaties.? Te denken valt aan bijvoorbeeld Interliner, FRED en chipkaart.

De ontwikkelingsfunctie kán bij de overheid blijven, terwijl de commissie Brox er voor pleitte om deze bij de vervoerder neer te leggen. Waarom wijkt de regering hier af van de voorstellen van de commissie, vragen de leden van de CDA-fractie. In welk geval is het beter dat de ontwikkelingsfunctie en de beleidsvoeringsfunctie beide bij de overheid blijven? Wat is dan nog het verschil tussen de beide functies? Het wetsvoorstel biedt ruimte voor nevensgeschikte concessies. Biedt het integraal openbaar vervoer niet meer mogelijkheden voor kwaliteit, zo vragen deze leden. Hoe wordt die integraliteit met nevensgeschikte concessies bereikt? Kan de regering enkele voorbeelden geven van cabotage vervoer? De regering stelt voor dat de concessiehouder het openbaar vervoer per trein binnen het concessiegebied moet tolereren. In dit verband vragen deze leden of gecombineerde concessies van trein en ander openbaar vervoer tot de mogelijkheden behoort? Hoe wordt daar mee omgegaan in een bepaald concessiegebied? Wat te doen als deze gecombineerde concessie in verschillende concessiegebieden plaatsvindt? In hoeverre is al rekening gehouden met opname in de wet van het te decentraliseren regionale spoorvervoer?

De leden van de CDA-fractie behouden twijfels over de grootte van het concessiegebied. Wordt hierdoor niet de kans gelopen dat de krenten uit de pap worden gehaald? Hoe wordt voorkomen dat in bepaalde gebieden met een lage kostendekkingsgraad het voorzieningenniveau van het openbaar vervoer verslechtert? Op welke wijze wordt voorkomen dat er interessante en minder interessante concessiegebieden ontstaan? Veel vervoerders bepleiten meer flexibiliteit in de concessieduur. Waarom wordt de lengte van de concessieduur niet volledig overgelaten aan de vervoersautoriteit? Deze kan toch zelf wel bepalen wat de meest wenselijke duur is? Bovendien is maatwerk noodzakelijk bij de concessieduur. Werkt een wettelijke regeling van 6 jaar dan niet belemmerend?

Er wordt vastgelegd dat er «aandacht moet worden besteed aan specifieke onderwerpen van concessievoorschriften ter bescherming van het algemeen belang». De leden van de CDA-fractie vragen zich af of het wetsvoorstel op dit punt niet te vrijblijvend is. De concrete invulling wordt overgelaten aan de decentrale overheden. Krijgen we daardoor niet een lappendeken van verschillende voorschriften? Blijft het voor de reiziger wel voldoende transparant met al die verschillende voorschriften per concessiegebied?

Anderzijds wordt gesproken over gelijklopende verplichtingen voor alle concessiehouders ten aanzien van een aantal onderwerpen bijvoorbeeld

ten aanzien van consumenten. Waarom stelt art. 29 dan alleen dat er voorschriften moeten worden gesteld? Ware het niet beter om de voorschriften in de wet te formuleren?

Het wetsvoorstel heeft de bevoegdheid tot concessieverlening een vrij karakter gegeven. Er zijn slechts voorwaarden gesteld met betrekking tot het bezit van een vergunning en van een verklaring van geen bezwaar. Tegen een besluit tot concessieverlening kan beroep worden ingesteld bij het College van Beroep voor het bedrijfsleven. De leden van de D66-fractie vragen aan welke normen de rechter moet toetsen, als een inhoudelijk normstelling grotendeels ontbreekt. Gaat het dan vooral om algemene eisen inzake zorgvuldigheid en belangenafweging?

Daarnaast is het de vraag welke bezwaren belanghebbenden, zoals concurrenten met kans op succes kunnen aanvoeren? De keuze voor de selectie en bepaling van de omvang van het concessiegebied is een verantwoordelijkheid van de tot concessieverlening verbodde overheid. Indien de bestuurlijke schaal verschilt van de vervoerskundig optimale schaal, zullen de betrokken bestuurlijke partijen tot afstemming dienen te komen. Het ligt in de rede dat deze situatie zich vaak zal voordoen. De wet noopt tot veelvuldig overleg over onderlinge afstemming. Overleg, coördinatie en afstemming wordt aan die overheden zelf overgelaten. De regering verwacht dat dit goed zal verlopen aangezien het gekozen instrumentarium voldoende zal zijn om tot afstemming te komen tussen verscheidene openbaar vervoervoorzieningen. De leden van de fractie van D66 vragen waar deze positieve verwachting op gebaseerd is en wat de regering gaat doen als deze verwachtingen niet uit blijken te komen. Deze leden willen benadrukken dat er op het gebied van de concessieverlening niet teveel versnippering optreedt. Ziet de regering hier een rol voor de centrale overheid weggelegd? Wat ziet de regering als het optimum aantal concessiegebieden?

Het wetsvoorstel bepaalt dat bestaande contacten tussen overheden en vervoerders binnen een jaar ontbonden worden en worden omgezet in concessies. Het tussentijds opzeggen van lopende contracten kan gepaard gaan met schadeclaims van de kant van de vervoerders. Het wetsvoorstel kent geen regeling voor deze claims. In hoeverre acht de regering het wenselijk dat een schadevergoeding in de wet opgenomen wordt, vragen deze leden.

De leden van de GroenLinks-fractie zijn tevreden met de mogelijkheid middels artikel 23 tweede lid om van de concessieduur van 6 jaar af te wijken bij aanzienlijke investeringen. Tegelijkertijd beseffen deze leden dat het begrip «aanzienlijke investeringen» vrij rekbaar is. Nadere precisering in de toelichting is in dit geval gewenst. Kan verder worden toegelicht wat de achtergrond is van het verschil tussen lid a en b? Waarom worden noodzakelijke en aanzienlijke investeringen in materieel bij modaliteiten anders dan metro, tram of via een geleidesysteem voortbewogen, op voorhand uitgesloten van deze uitzonderingsmogelijkheid?

Waarom wordt in artikel 24 wel aangeduid dat een concessie een omschrijving omvat van het openbaar vervoer en van het gebied, maar wordt niet ook de modaliteit en de mogelijkheid van vervoerskundig onderscheid genoemd terwijl dit in de memorie van toelichting wel expliciet wordt genoemd? Zou het niet beter zijn ook de modaliteit en de mogelijkheid van vervoerskundig onderscheid in de wettekst op te nemen?

Bij AMvB zal worden vastgelegd welke marktaandeel vervoerders maximaal mogen hebben willen zij een concessie kunnen verwerven. De regering geeft aan dat dit percentage in eerste instantie op 50% zal komen te liggen voor de relevante markt. Kan zij nader toelichten op welke wijze het begrip relevante markt zal worden gehanteerd?

De leden van de GroenLinks-fractie zijn verder van oordeel dat de 50%-grens (of later een eventuele andere grens voor het marktaandeel) niet op een rigide wijze mag worden gehanteerd). Het belang van goed betaalbaar openbaar vervoer dient voorop te staan. Dus in geval een vervoerder overduidelijk een veel beter en goedkoper aanbod doet terwijl zijn marktaandeel boven de gehanteerde grens ligt mag dit enkele feit geen reden zijn te kiezen voor een ander vervoerder die een veel minder aantrekkelijk aanbod doet. Deelt de regering deze opvatting, vragen deze leden. Dit geldt eens te meer aangezien het vaststellen van de relevante markt geen strikt objectieverbaar proces is en in zekere (wellicht zelfs behoorlijke) mate arbitrair is.

Kan nader worden toegelicht welke middelen en instrumenten concessieverleners ter beschikking staan om concessiehouders aan naleving van de afspraken te houden. Het is duidelijk dat de concessieverlener via de financiële weg (inhouden bijdrage) dan wel via intrekking van de concessie hiertoe middelen ter beschikking heeft. Is het niet gewenst dat de concessieverleners ook andere middelen/instrumenten hiervoor hebben. In het buitenland zijn voorbeelden bekend van boeteregelingen bij het niet juist, niet volledig of niet accuraat uitvoeren van de dienstregeling e.d. De leden van de GroenLinks-fractie vragen op dit punt een nadere toelichting en argumentatie.

De leden van de GroenLinks-fractie menen voorts dat in het programma van eisen die zaken geregeld die bepalend zijn voor de kwaliteit van het openbaar vervoer als geheel. De bepalingen in artikel 40 lid 2 zijn volgens de leden te beperkt en kunnen gemakkelijk leiden tot algemeenheden en abstracte termen. Een nadere detaillering van dit artikel is volgens de leden gewenst.

Afstemming en overleg tussen concessieverleners zal veelvuldig nodig zijn. Dit wordt alleen al veroorzaakt door het grote aantal concessieverleners en versterkt door het gegeven dat het gebied van de concessieverleners lang niet altijd samenvalt met het vervoerskundig optimale gebied. De wet draagt aan GS de zorg op voor coördinatie en afstemming. Dit is een zeer algemene omschrijving. Waarom is niet gekozen voor een sterkere formulering (is verantwoordelijk voor), vragen de leden van de GroenLinks-fractie. Heeft GS instrumenten om deze afstemming te realiseren? Hoe komt deze afstemming tot stand bij grensoverschrijdende concessies (grens provincies onderling, kaderwetgebied-provincie, provincie-BOVgemeenten)?

In de memorie van toelichting op artikel 25 wordt terecht spanning tussen concessieverleners in aangrenzende gebieden geconstateerd vanwege hun financiële belang. Wie beslecht onoplosbare geschillen?

De regering stelt voor de bevoegdheid tot concessieverlening een vrij karakter te geven. Tegen een besluit tot concessieverlening kan op grond van artikel 96 beroep worden ingesteld bij het College van Beroep voor het bedrijfsleven. Heeft dit college voldoende mogelijkheden om het besluit tot concessieverlening inhoudelijk te toetsen, vragen de leden van de fracties van RPF en GPV.

Met betrekking tot de geografische omvang van het aanbestedingsgebied stelt de regering dat hierover zo nodig afstemming moet plaatsvinden tussen de betrokken bestuurlijke partijen. De leden van de fracties van RPF en GPV vragen wat er zal gebeuren als deze afstemming leidt tot onenigheid tussen de betrokken besturen. Heeft het rijk dan instrumenten om sturend op te treden. Het is mogelijk dat de concessieverlener binnen zijn territoriale gebiedsgrenzen verschillende concessiegebieden definieert. Hoe kan worden voorkomen dat hierdoor teveel versnippering optreedt? De Commissie Brox ging nog uit van hooguit enkele tientallen concessiegebieden, maar als zelfs concessies per lijn mogelijk zijn kan dat wel eens oplopen tot over de honderd. Is de regering met deze leden van oordeel dat de risico's hierdoor evenredig kunnen toenemen? Concreet denken zij

bijvoorbeeld aan het ontbreken van concessiehouders op tal van plaatsen na het verlopen van de concessieduur.

De leden van de fracties van RPF en GPV constateren dat de wet geen helderheid biedt over hoe moet worden omgegaan met vervoersconcessies waarin meerdere opdrachtgevers participeren. Zij hebben begrepen dat de wet geen ruimte biedt voor het verlenen van nationale concessies. Hoe staat de regering hier tegenover? Moeten concepten als Interliner afhankelijk worden gesteld van de bereidheid tot medewerking van aangrenzende concessieverleners?

De concessie geeft in principe het exclusieve recht op exploitatie binnen het domein van de concessie. De leden van de fracties van RPF en GPV vragen of in het voorliggende wetsvoorstel voldoende waarborgen zijn ingebouwd voor integraliteit van het openbaar vervoer aanbod. Kan de regering nader onderbouwen waarom zij verwacht dat daarvan sprake zal zijn?

Deze leden herinneren er in dit verband aan dat zij in het verleden aandacht hebben gevraagd voor het aanbesteden per modaliteit. De concessieverlener kan besluiten het openbaar vervoer integraal aan te besteden. Grote aanbieders kunnen wellicht een integraal pakket aanbieden, maar daarmee worden kleinere aanbieders buitenspel gezet. Wil de regering hierop reageren? Voor de duidelijkheid stellen deze leden dat integraliteit in het concessiegebied wat hun betreft prioriteit heeft boven de belangen van kleinere marktpartijen.

Wil de regering ook ingaan op de toekomst van kleinere marktsegmenten, zoals het leerlingenvervoer? Wat zal er gebeuren als geen enkele onderneming reageert op de aanbesteding? Is voldoende rekening gehouden met een dergelijk scenario?

De leden van de fracties van RPF en GPV hebben er kennis van genomen dat twee busconcessies in één gebied kunnen worden aanbesteed. Zij informeren of dit wel in lijn is met het uitgangspunt «concurrentie om de weg». Kan de regering verduidelijken onder welke omstandigheden de concessieverlener kan overgaan tot het verlenen van een nevenschikte concessie en tot het verlenen van ontheffing van het verbod tot het verrichten van vervoer door niet-concessiehouders?

De memorie van toelichting is op het punt van de ontwikkelingsfunctie nog niet erg duidelijk. De keuze om deze functie bij de vervoerder te leggen lijkt logisch, omdat daar veel expertise aanwezig is. Wil de regering in dit verband reageren op de suggestie van de leden van de fracties van RPF en GPV om in de overgangperiode te kiezen voor een mengvorm, waarbij de ontwikkelingsfunctie wordt ondergebracht in een soort ontwikkel-BV, waarin zowel overheid als bedrijfsleven participeren? Deze leden vinden los hiervan dat voor de toekomst voor een eenduidig model moet worden gekozen. Deelt de regering die opvatting?

De concessieduur bedraagt maximaal zes jaar. Naar het oordeel van de leden van de fracties van RPF en GPV is de keuze voor deze termijn goed te verdedigen. De wet biedt de mogelijkheid te kiezen voor een kortere looptijd. Is dat wenselijk en reëel? Te voorzien is dat veel concessiehouders zullen verzoeken om verlenging van hun concessie, met het oog op onder andere grote investeringen. De voorwaarden waaronder vrijstelling van de maximale termijn kan worden gegeven worden in artikel 23, tweede lid, genoemd. Kunnen de daar geformuleerde voorwaarden er niet toe leiden dat de concessieverlener snel bereid zal zijn tot vrijstelling over te gaan? Moet uit de toelichting op pagina 63 worden afgeleid dat een concessie maximaal 12 jaar geldig kan zijn? Zo ja, is een dergelijke termijn nog wel te rijmen met de beoogde marktwerking?

Het wetsvoorstel geeft aan, dat het gebied waarvoor de concessie kan worden verleend in beginsel niet het grondgebied overschrijdt van de tot concessieverlening bevoegde overheid. Er is sprake van 35 beleidsvoerende overheden. De leden van de SGP-fractie vragen of dit geen te

grote versnippering van de concessiegebieden tot gevolg heeft, waarbij onderlinge afstemming binnen de mobiliteitsketen bijzonder ingewikkeld zal zijn. Dienen de concessiegebieden niet veeleer te worden gebaseerd op de feitelijke regionale vervoersstromen in plaats van op de bestuurlijke lappendeken? Zou voor een echt optimale indeling derhalve niet moeten worden gestreefd naar zo'n 10 á 12 concessiegebieden?

In dit verband vragen deze leden voorts naar de gevolgen van het wetsvoorstel voor bovenregionale netwerken, zoals Interliners, FRED, en eventuele nieuwe lightrailssystemen. Zullen deze kansrijke systemen niet worden afgeremd of belemmerd door het wetsvoorstel? Is er in dit kader geen wettelijke regeling voor bovenregionale concessies noodzakelijk? Naar de mening van de leden van de SGP-fractie is het van groot belang, dat, om vervoersbedrijven verantwoord bedrijfsmatig te kunnen laten functioneren, een reële terugverdientijd wordt gesteld om diepte-investeringen in personeel en materiaal mogelijk te maken. De regering duidt aan dat een concessieduur van maximaal 6 jaar dit mogelijk maakt. Deze leden betwijfelen echter of deze periode lang genoeg is om voldoende prikkels te bieden voor de realisering van innovaties en kwaliteit. Is uit ervaringen in het buitenland (o.a. Groot-Brittannië) niet gebleken dat bij een dergelijke concessieduur de vervoerbedrijven nauwelijks durven te investeren en bedrijven zich voortduren in onrust bevinden, alsmede dat niet in de laatste plaats ook bij het personeel veel onrust het gevolg is (groot personeelsverloop)?

Voorts biedt het wetsvoorstel de ruimte om meerdere concessies in een concessiegebied te verlenen. De leden van de SGP-fractie vragen of de regering hierbij het belang van zorgvuldig op elkaar aansluitende vervoersnetwerken voldoende onderkent. Zal het verlenen van meerdere concessies in een concessiegebied niet ten koste gaan van de noodzakelijke afstemming tussen bijvoorbeeld de aansluitingen van zowel stads- en streekbus, als van bus en metroaansluitingen? Zal er op deze wijze niet juist een concurrentiestrijd ontbranden tussen de verschillende concessiehouders, die ten koste gaat van de belangen van de reiziger?

5. Implementatie en aanbesteding

Wat vindt de regering van het idee om te komen tot een tussenfase voor de invoering van marktwerking waarin op basis van prestatiecontracten de kwaliteit en efficiency van het huidige openbaar vervoer verbeterd moeten worden, vragen de leden van de PvdA-fractie.

De nu voorziene datum van inwerkingtreding van de Wet Personenvervoer 2000 per 1 januari 2000 en de tijd die dan nog nodig is om de eerste aanbestedingen te realiseren is mogelijk te vroeg voor een evenwichtige en zinvolle evaluatie van ervaringen en effecten. Wat vindt de regering van het idee om de evaluatie pas in 2005 te doen plaats vinden, in plaats van per 1 december 2003, zoals voorgesteld in de wet? Hoe zal deze evaluatie worden opgezet en welke organisaties worden daarbij betrokken? De wet voorziet niet in een go-no go moment op basis van de evaluatie. Daar is bij de behandeling van de nota wel door een meerderheid in de kamer voor gekozen. Waarom wordt van zo'n moment afgezien?

Bij invoering van de wet zullen de vele verantwoordelijke lagere overheden een veel belangrijkere rol gaan spelen in het openbaar vervoer. Dit zal een grote krachtsinspanning vergen, evenals een flinke financiële injectie. De leden van de PvdA-fractie vragen zich af of deze overheden een toereikend organisatorisch instrumentarium ter beschikking staat. Het wetsvoorstel kent geen regeling voor mogelijke schadeclaims van de vervoerders voor de ontbinding van bestaande contracten met lokale overheden. Nu de wet ontbinding voorschrijft zou een schaderegeling in de rede kunnen liggen. Wat is de reactie van de regering op dit idee? De leden van de PvdA-fractie zouden graag zien dat de verzelfstandiging

van de gemeentelijke vervoerbedrijven op soepele wijze zal verlopen, in belang van de reizigers en het personeel. Hoe staat het in financieel opzicht met de verzelfstandiging? Wanneer verwacht de regering dat de gemeentelijke vervoerbedrijven verzelfstandigd zullen zijn?

De leden van de VVD-fractie vragen of het al duidelijk is welke bekostigingssystematiek er gebruikt gaat worden. Naar de mening van deze leden heeft het WROOV in ieder geval afgedaan, want het is te willekeurig. Waarom wordt bijvoorbeeld niet voor een belangrijk deel gewerkt met een lumpsum voor de concessieverleners en voor het overige deel een vervoergerelateerde verdeling?

Zijn er al aanbestedingsreglementen? Wordt er door de rijksoverheid al een aanzet gegeven tot uniformering van aanbestedingsreglementen? De keuze om bij het beoordelen of de aanbesteding 35% bedraagt gebruik te maken van de driedeling provincies, kaderwetgebieden en BOS-steden kan op de instemming van de leden van de VVD-fractie rekenen. Dit geldt ook voor de eis dat de 35%-grens in alle drie de gebieden moet zijn gehaald in 2003.

Tot 2003 wordt gestreefd om op vrijwillige basis over te gaan tot 35% aanbesteding. Is 2003 nog wel haalbaar gezien de vertraging die de wet bij de voorbereiding heeft opgelopen, vragen de leden van de CDA-fractie. Ware het niet beter om de evaluatie 1 of 2 jaar later te houden en tevens de doelstelling van 35% aanbesteding ook 1 of 2 jaar naar achteren te schuiven?

Op welke wijze wordt de evaluatie gehouden? Welke concrete stappen worden ondernomen indien de Tweede Kamer op basis van de evaluatie concludeert dat aanbesteding van het OV dient te worden stopgezet of niet meer gestreefd dient te worden naar 100% aanbesteding?

Waarom bouwt de regering een regeling in de wet om de verplichting tot aanbesteding op te leggen? Indien de regering overtuigd is van de positieve effecten van de aanbesteding, dan zal deze «stok achter de deur» toch niet nodig zijn?

De leden van de CDA-fractie verbazen zich over het feit dat de regering zo'n sterke nadruk legt op de spreiding over het land en de vervoersautoriteiten. Als 35% van het OV is aanbesteed is er toch een goede evaluatie te houden, vragen deze leden. Het is toch in het geheel niet nodig dat iedere concessieverlener 35% van de omzet van het vervoer in zijn gebied heeft aanbesteed? Mogelijk is dat in sommige gebieden overgegaan wordt tot 100% en in andere gebieden tot 0% aanbesteding?

Is de regering bereid de AMvB waarin de criteria worden geformuleerd aan de Tweede Kamer voor te leggen? De leden van de CDA-fractie hebben twijfels over het eindbeeld van de betwistbare markt. Waarom wordt dat eindbeeld op 1 januari 2005 gesteld? Ligt dat eindbeeld niet veel te dicht bij het evaluatiemoment? Is het niet beter dit eindbeeld in een nieuwe wet of AMvB vast te leggen in plaats van een KB?

Voor de gedeeltelijke verplichting tot aanbesteding in 2003 is een uitzondering gemaakt voor de GVB's. Wat is de huidige stand van zaken betreffende de verzelfstandiging van deze bedrijven? Waarom is de verzelfstandiging van de vervoersbedrijven geen voorwaarde voor het betwistbaar stellen van de vervoersmarkt? Welke overheidsmiddelen zijn of worden beschikbaar gesteld om de solvabiliteit van de GVB's te verbeteren? Leidt deze kapitaalinjectie niet oneigenlijke concurrentie met andere bedrijven?

Kan de regering een reactie geven op het commentaar van de Stadsbus Groep Maastricht, die zich als verzelfstandigd bedrijf benadeeld voelt, omdat het nog niet de markt op mag zolang de gemeente Maastricht nog 100% van de aandelen in handen heeft? Is dit inderdaad niet toegestaan, zo vragen de leden van de CDA-fractie zich af, of biedt onderhavig

wetsvoorstel dit bedrijf wel de ruimte om de markt op te gaan en zo ja onder welke voorwaarden?

Waarom wordt het tijdstip van 1-1-2006 gekozen voor 35% aanbesteding bij de GVB's? Voor de modaliteiten tram en metro wordt de mogelijkheid voor ontheffing bepleit. De vraag rijst welk nut aanbesteding hier heeft. De kosten van het materieel en personeel liggen dusdanig vast dat het twijfelachtig is wat er dan nog te concurreren valt. Zeker in het geval de ontwikkelfunctie ook nog bij de vervoersmodaliteit blijft. Graag een nadere uitleg van de regering? Uitstel regels wordt geformuleerd in een AMvB. Ook de leden van de CDA-fractie vragen of de regering bereid is deze AMvB voor te hangen?

Deze leden hebben kennisgenomen van de visie van de regering omtrent EU-richtlijnen voor nutssectoren en diensten. Beide zijn niet van toepassing op de aanbesteding van concessies voor openbaar vervoer door decentrale overheden. Genoemde leden meenden zich te herinneren dat in het kabinetsstandpunt «naar een innovatief en klantgericht stads- en streeksvervoer» en de implementatie-nota naar aanleiding van dit kabinetsstandpunt nog sprake was van het wél van toepassing zijn van Europese richtlijnen. Kan daarover een nadere uiteenzetting worden gegeven? Zij kunnen zich voorstellen dat de richtlijn niet van toepassing is op de overheid. Toch is in het wetsvoorstel een aanbestedingsplicht opgenomen. Ingevolge artikel 44 wordt de keuze voor de aanbestedingsrichtlijn opgenomen. Waarom wordt dat gedaan? Zolang de Europese Commissie niet met een voorstel is gekomen is dit toch niet wenselijk? Waarom wordt niet een definitief voorstel van de Europese Commissie afgewacht? Genoemde leden vragen de regering inzage te verstrekken alvorens de AMVB van kracht wordt.

Waarom wordt tot die tijd gekozen voor aansluiting bij het regime van de richtlijn diensten? Er is toch geen verplichting om aan te sluiten bij de Europese richtlijn?

Het onderhavige wetsvoorstel heeft ingrijpende gevolgen die nu niet allemaal te voorspellen zijn. Daarom is belangrijk dat er goed naar de effecten gekeken wordt. In het verleden heeft de Kamer (via de aangenomen motie Van 't Riet) de regering verzocht in de nieuwe Wet Personenvervoer een zodanige evaluatiebepaling op te nemen waardoor er in het jaar 2003 werkelijke vrije keuze van de Kamer kan zijn inzake verdere voortgang van het proces van marktwerking in het stads- en streekvervoer. In 2003 worden de effecten van aanbesteding op de vervoersvraag, kostendekking, kwaliteit, en sociale functie onder loep genomen, waarna de Tweede Kamer kan besluiten het beleid voort te zetten, te wijzigen of geheel af te blazen. Het is van groot belang dat bij de evaluatie gebaseerd zal zijn op voldoende ervaring met marktwerking, zodat men tot een goed oordeel kan komen. Het risico dat men het geheel wil afblazen door een te geringe ervaring, waardoor men vooral de aanvangsproblemen meet, moet voorkomen worden.

Derhalve houdt de fractie niet onverkort vast aan een evaluatie in 2003, mits er goede redenen zijn om de evaluatie naar een later tijdstip te verplaatsen. Het gaat uiteindelijk om een evenwichtige en zinvolle evaluatie van de ervaringen en de effecten van marktwerking, die het verbinden van consequenties aan de uitkomst feitelijk mogelijk moet maken.

De leden van de GroenLinks-fractie twijfelen aan de haalbaarheid van de data van aanbesteding genoemd in de artikelen 55, 57, 59 en 61. Gezien de vertraging die de invoering van de wet heeft opgelopen kan volgens deze leden nauwelijks meer verwacht worden dat deze streefdata gerealiseerd zullen worden. Kan nader worden toegelicht waarom het nog steeds reëel geacht wordt om vast te houden aan deze data? Waarom is er niet voor gekozen om deze momenten afhankelijk te maken van het moment van daadwerkelijk inwerking treden van de wet?

In de wet is vastgelegd dat op 1 januari 2005 alle niet aanbestede concessies vervallen. Dit artikel treedt bij Koninklijk Besluit in werking. Waarom is dit eindbeeld – inclusief datum – al in de wet vastgelegd? Naar het oordeel van de leden van de GroenLinks-fractie doet dit onvoldoende recht aan de wens van de meerderheid van de Kamer om in 2003 grondig de ervaringen met introductie van marktwerking in het openbaar vervoer te evalueren en op basis van de uitkomsten hiervan te besluiten of voortgaan op dit pad gewenst is en zo ja, op welke wijze. Door nu reeds een eindbeeld (alles aanbesteed op 1-1-2005) vast te leggen worden de vrijheidsgraden naar het oordeel van de leden van de Groenlinks-fractie ten onrechte beperkt.

Hetzelfde geldt voor de concessieverlening voor vervoer dat nu door GVB-bedrijven wordt verricht wordt geregeld.

Indien niet wordt voldaan aan de voorschriften in artikel 55 om minimaal 35% aan te besteden voor 2003, vervallen de concessies die zonder aanbesteding zijn verleend één jaar na toepassing van artikel 55. Wat zijn de gevolgen? Kan worden toegelicht welke situatie ontstaat, indien betreffende concessieverlener er niet in slaagt binnen deze termijn een aanbesteding uit te voeren? Ook onder een aantal andere omstandigheden biedt de wet de mogelijkheid om concessies in te trekken dan wel te laten vervallen. Dit geldt ook voor de situatie op 1 januari 2005 waarvoor in de wet is vastgelegd dat dan alle concessies vervallen. Kan ook voor deze situaties worden toegelicht hoe het vacuüm dat dan (kan) ontstaan, wordt verholpen? Het kan toch niet zo zijn dat in deze situaties het risico bestaat dat er geen deugdelijk openbaar vervoer wordt aangeboden.

De leden van de GroenLinks-fractie constateren een probleem in de nationale reciprociteit waar aanbesteding in bepaalde gebieden wel en in andere niet plaatsvindt. De keuze om voor gemeentelijke vervoerbedrijven een ander, langzamer traject van aanbesteding te volgen heeft tot gevolg dat deze bedrijven nog enkele jaren vanuit hun veilige positie mee kunnen dingen naar concessies in andere gebieden, doch omgekeerd niet. Hoe gaat de regering met dit probleem om van de nationale reciprociteit? Is het voor gemeentelijke vervoerbedrijven mogelijk mee te dingen in gebieden waar de aanbesteding reeds plaatsvindt?

De leden van de GroenLinks-fractie constateren dat er nog geen antwoord is op de problemen van de internationale reciprociteit. De leden vrezen dat met deze wet de Nederlandse vervoersbedrijven het zullen afleggen tegen buitenlandse ondernemingen als gevolg van de oneerlijke concurrentie. Welke maatregelen zal de regering nemen om dit te voorkomen?

De leden van de fracties van RPF en GPV zijn nog niet overtuigd van de juistheid van de voorgestelde implementatiestrategie. Een deel van het wetsvoorstel treedt op zijn vroegst in 2005 in werking. Blijkbaar zijn de uitkomsten van de tussentijdse evaluatie in 2003 hierbij én de beoordeling daarvan door regering en parlement van ondergeschikt belang. Waarom is er niet voor gekozen het eindbeeld te baseren op de resultaten van de evaluatie? De nu gekozen strategie doet de vraag rijzen welke status de beoogde evaluatie in 2003 precies heeft. In het verlengde hiervan informeren deze leden wat nu precies zal gebeuren als in een bepaald gebied in 2003 minder dan 35% is aanbesteed. Volgen er dan sancties in de richting van de concessieverlener?

Met ingang van 1 januari 2006 zou 35% van de omzet van al het openbaar vervoer dat door gemeentelijke vervoerbedrijven wordt verricht moeten worden aanbesteed. Waarom is voor die datum gekozen? Het gemeentelijk vervoerbedrijf mag maximaal 50% meer vervoer in omzet in concessies verkrijgen, als voor aanbesteding wordt vrijgegeven van het eigen vervoer. De leden van de fracties van RPF en GPV zouden graag een nadere toelichting op dit voornemen krijgen.

Naar de mening van de leden van de fracties van RPF en GPV ligt het voor de hand de evaluatie naar een later tijdstip te verschuiven, gelet op de latere inwerkingtreding van de wet. Het lijkt vanzelfsprekend dat een dergelijke verschuiving ook gevolgen zou moeten hebben voor de overige planning.

Aangegeven wordt dat in 2003 wordt bezien of de introductie van aanbesteding de gewenste effecten heeft op de groei van het aantal reizigers(kilometers) en de verbetering van de kostendekkingsgraad. Ook zal dan worden bezien welke effecten marktwerking heeft op de sociale functie van het openbaar vervoer en op de kwaliteitsverbetering van de aan de reiziger aangeboden diensten. Wat zijn in dit kader precies de concrete doelstellingen waar het wetsvoorstel zich op richt, wat betreft aantallen reizigers, groeicijfers, mate van kwaliteitsverbetering, zo vragen de leden van de SGP-fractie. Zonder deze concrete doelstellingen te benoemen, wordt een evaluatie immers erg lastig. Waarom wordt de datum van de beoogde evaluatie van de aanbestedingsexperimenten (2003) niet gekoppeld aan de feitelijke inwerkingtreding van de wet? Wordt het tijdspad ten aanzien van de evaluatie niet erg krap? Bestaat er nog een weg terug, indien de resultaten van de doorgevoerde marktwerking tegenvallen en teveel nadelen blijkt op te leveren? Buitenlandse vervoerders zullen straks vrije toegang hebben tot de Nederlandse markt, zo merken de leden van de SGP-fractie op. Een groot aantal andere lidstaten dan Nederland heeft de nationale markt echter nog niet opengesteld. Vanuit de VSN-groep wordt gesteld dat het reciprociteitsbeginsel, zoals dat in het wetsvoorstel is uitgewerkt, onvoldoende waarborgen biedt dat een achterstandspositie van Nederlandse bedrijven ten opzichte van buitenlandse bedrijven wordt voorkomen. Het wetsvoorstel kent geen bepalingen inzake internationale reciprociteit. Bestaan hiervoor, anders dan bij spoorvervoer, geen mogelijkheden? Welke mogelijkheden zijn er om dit reciprociteitsbeginsel aan te scherpen, zo vragen de leden van de SGP-fractie.

6. Marktordening, mededinging en toezicht

Aangezien het hier gaat om marktmacht en (on)eerlijke concurrentie en tegelijkertijd om de positie van de consument die versterkt moet worden, is het niet onredelijk de NMa een rol te laten spelen in het openbaar vervoer. Het is de leden van de PvdA-fractie echter niet geheel duidelijk hoe deze rol er precies uit komt te zien. Wat zijn de exacte werkzaamheden en bevoegdheden? Waarom is dit niet duidelijk uitgewerkt? Hoe verhoudt zich in dit opzicht de inhoud van de Mededingingswetgeving tot de voorgestelde Wet Personenvervoer? Op welke wijze kunnen reizigers mogelijke oneerlijke concurrentie aanklaarten bij de Nederlandse Mededingingsautoriteit gezien het gebruik dat dit louter door bedrijven zelf geschiedt?

Deze leden hechten aan het stellen van een maximumprijs, zoals voorgesteld door de regering. Aangezien de regering stelt dat het nationale vervoerbewijs de facto als bovengrens in de tariefstelling gaat fungeren, vragen de leden van de PvdA-fractie of de regering verwacht dat er vervoersbedrijven zijn die lagere tarieven gaan hanteren. Kan de regering preciezer aangeven wanneer de invoering van de chipkaart, essentieel voor dit voorstel, verwacht kan worden? Is de introductie van de chipkaart, onder andere voor zowel de toegankelijkheid als wel adequate afrekening met bedrijven, niet prohibitief?

In de memorie van toelichting op het wetsvoorstel wordt gesteld dat in de periode tot 1 januari 2006 wordt gedacht aan een percentage van 50% marktaandeel, op openbaar vervoer markt, exclusief het regionale spoorvervoer. Vervolgens wordt voorgesteld dit percentage af te bouwen tot 40% en vervolgens tot 35% als al het regionaal vervoer wordt

aanbesteed, inclusief het regionaal spoorvervoer. De leden van de PvdA-fractie vragen hoe de regering aankijkt tegen aanbesteding door grote Nederlandse vervoerbedrijven met een aandeel groter dan voorgesteld. Wat is in dit opzicht de meerwaarde voor de reiziger om grote bedrijven te weren? Het gaat de leden van de PvdA-fractie om een zo goed mogelijk openbaar vervoer voor de reiziger, dat kan concurreren met de privé-auto. Marktwerking als middel, niet als doel, net als op de markt van de taxi en de trein.

Deze leden maken zich zorgen over de huidige situatie ten aanzien van internationale reciprociteit. Nederlandse openbaar vervoerbedrijven ondervinden grote belemmeringen door bij marktmacht in andere leden van de Europese Unie. Ondertussen kunnen partijen met zeer grote marktaandelen in andere landen hier te lande zonder beperking kunnen opereren. Ondertussen blijven de thuismarkten gesloten voor Nederlandse ondernemingen. De leden van de PvdA fractie vragen zich af of hiervoor niet regelgeving is te ontwerpen. Mocht dit niet mogelijk zijn dan ligt het voor de hand de marktmachtbeperkingen voor de Nederlandse partijen te doen vervallen. Hoe kijkt de regering aan tegen de positie van de reiziger als het gaat om het weren van vervoerbedrijven vanwege een te grote marktmacht?

Op een later moment zal moeten worden bepaald wanneer de markt voor het spoorvervoer tot de relevante markt moet gaan behoren. Waarom staat hierover niets in de wet opgenomen, vragen de leden van de VVD-fractie.

Tot 2006 wordt in verband met de bepaling van het marktaandeel gedacht aan een percentage van 50%, zo staat in de memorie van toelichting te lezen. Even verderop staat dat tot het moment dat al het regionaal vervoer moet worden aanbesteed gedacht wordt aan een percentage van 40% en daarna van 35%. Welk vervoer valt allemaal onder regionaal vervoer? En welke rol speelt het lokale vervoer in dit wetsontwerp?

Welke kosten brengt de verzelfstandiging van de gemeentelijke vervoerbedrijven met zich mee voor het Rijk en op welke wijze zijn daar voorzieningen voor getroffen of welke voorzieningen zullen daartoe worden getroffen?

Naast deze wet is de Mededingingswet van toepassing. Het is mogelijk dat er een strijdigheid ontstaat tussen de Wet personenvervoer 2000 en de Mededingingswet. Wie bepaalt er dan welke wet voorrang heeft en op welke gronden, vragen deze leden. Welke kosten zal de NMA in rekening brengen aan wie voor het vervullen de extra taak die ze volgens deze wet krijgt?

Dit wetsvoorstel gaat over een openbaarvervoer-markt die nog volop in ontwikkeling is. Omdat het een onvolkomen markt betreft met op dit moment gevestigde monopolieposities van vervoerders met in veel gevallen nauwe banden met de concessieverlenende overheid, wordt gesteld dat sectorspecifieke regels noodzakelijk zijn. Het toezicht op deze regels is preventief. Dat betekent dat een vervoerder pas een concessie kan verwerven als is komen vast te staan dat hij geen overheersende positie op de markt voor openbaar vervoer heeft of verkrijgt.

Ondanks het belang van sectorspecifieke regels acht de regering het niet nodig ook een sectorspecifieke toezichthouder aan te stellen. Wordt op deze wijze voldoende recht gedaan aan het sectorspecifieke karakter van de regels, zo vragen de leden van de CDA-fractie. Zijn de sectorspecifieke regels om een dominante marktmacht te voorkomen aan een termijn gebonden, met andere woorden is in de ogen van de regering de openbaar vervoermarkt op enig moment dermate ontwikkeld dat dergelijke regels niet meer nodig zijn? Zo ja, hoe wordt dat dan bepaald? Hoe wordt gehandeld in het geval van een vervoerder die tegelijkertijd meerdere concessies verwerft en dus een groot marktaandeel? Op welke

wijze kan worden voorkomen dat Nederlandse vervoersbedrijven door genoemde regels dermate klein gehouden worden dat zij op de internationale markt helemaal geen rol van betekenis meer kunnen spelen? Is de regering bereid de AMvB over het maximale marktaandeel van een vervoerder dat voortvloeit uit artikel 49 voor te hangen? Kan de regering toelichten op welke wijze de eis van reciprociteit voldoende is gewaarborgd in de wetsartikelen over marktordening, mededinging en toezicht?

In het wetsvoorstel worden terecht eisen gesteld aan de marktmacht van Nederlandse partijen, stellen de leden van de D66-fractie. Mogelijk ondervinden zij daardoor belemmeringen, terwijl partijen met een zeer groot marktaandeel in andere landen hier zonder beperking kunnen opereren zonder dat de thuishmarkt van deze buitenlandse partijen is opengesteld. In dat opzicht zou de ervaring die opgedaan is met de liberalisering van de elektriciteitsmarkt leerzaam kunnen zijn. In de nieuwe elektriciteitswet, waarin de liberalisering van deze markt wordt geregeld, is het reciprociteitsbeginsel opgenomen om gelijke marktcondities voor zowel nationale als buitenlandse aanbieders te garanderen. De minister van Economische Zaken kan in dat verband de import van elektriciteit naar Nederland verbieden indien Nederlandse aanbieders niet dezelfde vrije toegang tot de thuishmarkt van deze buitenlandse aanbieder hebben. Het is belangrijk dat er een Europees speelveld komt, waarbij buitenlandse vervoerbedrijven in Nederland dezelfde mededingings- en ordeningsregels gelden als voor Nederlandse bedrijven in andere lidstaten in de Europese Unie. Volgens de huidige Europese regelgeving hebben lidstaten vrije toegang tot ieders markt, echter in de praktijk heeft een groot aantal lidstaten de nationale markt nog steeds niet volledig opengesteld. Wanneer buitenlandse vervoerbedrijven straks vrije toegang hebben tot de Nederlandse markt, moeten Nederlandse vervoerbedrijven tegelijkertijd de mogelijkheid hebben om hun activiteiten naar andere lidstaten te kunnen uitbreiden. Daarmee wordt voorkomen dat Nederlandse vervoerders een achterstand oplopen als gevolg van het eerder openen van de Nederlandse markt. De leden van de fractie van D66 vragen of de regering dit probleem onderkent, en zo, ja wat zij denkt daaraan te gaan doen. Hierbij kan gedacht worden aan het opstellen van een zogenoemde zwarte lijst, zoals de minister van Economische Zaken heeft gedaan naar aanleiding van de nieuwe elektriciteitswet.

Er is gekozen voor een afzonderlijke wettelijke regeling, die geldt naast de algemene mededingingsregels van de mededingingswet. De leden van de fractie van D66 vragen in hoeverre dit tot juridische problemen kan leiden. Is het bijvoorbeeld mogelijk dat bepaalde gedragingen onder de ene wet wel, maar in de andere wet niet op juridische problemen stuiten?

Het is de leden van de fracties van RPF en GPV niet geheel duidelijk welke relatie de Wet Personenvervoer 2000 en de Mededingingswet hebben. Kan dit nader worden verduidelijkt? Is uitgesloten dat het naast elkaar bestaan van specifieke mededingingsrelevante regels in eerstgenoemde wet strijdig zijn met regelgeving in de Mededingingswet?

7. Positie van werknemers bij overgang van concessies

Met betrekking tot de rechtspositionele aspecten van het personeel, zoals in de wet wordt voorgesteld, constateert de PvdA-fractie een significante verbetering ten opzichte van de voornemens zoals die afgelopen jaren naar voren zijn gebracht door de minister van Verkeer & Waterstaat. Kan de Regering aangeven hoe de artikelen 33 & 34 betrekking hebben op het personeel van de NS dat, gelet op de overheveling van het regionale

spoor naar de provinciale overheid overgaat en vervolgens wordt aanbesteed?

Concurrentie op de arbeidsvoorwaarden is in belangrijke mate buiten spel gezet en via de verplichte overname wordt ook de omvang van het personeel in belangrijke mate buiten spel gezet. Dan blijven dus het materieel en de kwaliteit van het management over. De produktiviteit kan maar voor een beperkt deel doorwerken, eveneens door de bepaling van verplichte overname. Vooralsnog zien de leden van VVD-fractie hierin een ernstige beperking van het thema «markt» als instrument om de efficiëntie te verbeteren. Te meer daar 70% van de kosten voort komen uit het hebben van personeel. Door dit wetsvoorstel worden dus 70% van de kosten uitgesloten van efficiëntieverbeteringen. Daarnaast achten de leden van de VVD-fractie het vreemd dat de al jarenlang beschermde overheidswerknemers op deze wijze nog langer worden bevoordeeld ten opzichte van de werknemers in de private sector.

Kan de regering nog een keer aangeven wat nu de verschillen zijn voor wat betreft de overgang van personeel tussen het Burgerlijk Wetboek en deze wet die het noodzakelijk maken dat er een aparte wettelijke regeling komt?

Nieuwkomers op de markt zijn, indien zij onder de werkingssfeer van de verplicht gestelde pensioenregeling vallen, verplicht hieraan deel te nemen. Werpt deze verplichting niet een drempel op voor nieuwkomers waardoor het nog moeilijker wordt om de markt te betreden?

Tijdens de onderhandelingen tussen de Provincie Groningen en de vakbonden hebben de vakbonden erkend dat de Provincie zich volledig heeft gehouden aan de in december 1998 tussen de minister van Verkeer en Waterstaat en de vakbonden gemaakte afspraken en dat een garantieregeling voor het personeel een landelijke aangelegenheid is, die in nader overleg tussen de minister en de vakbonden aan de orde dient te komen. Wat is de mening van de regering hierover?

In de wet staat niets geregeld over welk gedeelte van het personeel overgaat van de oude vervoerder naar de nieuwe vervoerder. Het kan toch niet zo zijn dat een relatief duur gedeelte van het personeel overgaat naar de nieuwe vervoerder?

De overgangstermijn voor de extra bepalingen ter zake van de overgang van personeel is 10 jaar. Zo deze overgangstermijn niet zou worden afgeschaft, dan zou hij in ieder geval verkort moeten worden.

De positie van de werknemers is in dit wetsvoorstel een gevoelig onderwerp en een onderwerp met een geschiedenis. Toen een aantal jaren geleden de bonden dreigden met een staking, heeft de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat het personeel een aantal toezeggingen gedaan. Kan de regering nog eens op een rijtje zetten welke afspraken het hier betreft, vragen de leden van de CDA-fractie. Vervolgens is de Commissie Laan in het leven geroepen om te onderzoeken welke waarborgen voor het personeel gegeven zouden moeten worden. In hoeverre zijn de aanbevelingen van de Commissie Laan overgenomen in onderhavig wetsvoorstel? Kan de regering exact aangegeven op welke punten van genoemde aanbevelingen is afgeweken en waarom? Is over de positie van het personeel in het kader van de voorbereiding van dit wetsvoorstel opnieuw overleg gevoerd met de betrokken bonden, vragen deze leden en zo nee, waarom niet. Zo ja, welke afspraken zijn hierbij gemaakt en in hoeverre zijn deze in het wetsvoorstel terug te vinden?

Kan de regering een nadere toelichting geven op de wijze van vaststelling inzake de overname van indirect personeel (art. 33 lid 2)? Welk personeel valt naast direct en indirect onder overig?

Kan de regering meer duidelijkheid geven over de positie van het personeel na de overgangperiode van tien jaar?

De leden van de D66-fractie merken op dat het wetsvoorstel regelt dat bij het overgaan van de concessie ook het personeel overgaat naar de nieuwe concessiehouder. In het wetsvoorstel is rekening gehouden met het advies van de Commissie-Laan. Bij het opstellen van de regeling is er op toegezien dat de marktwerking bevorderd wordt en dat de nieuwe vervoerder niet belast wordt met rechtspositieregelingen van zijn voorganger. Het is voor de concurrentiemogelijkheden van belang welk personeel overgaat naar de nieuwe concessiehouder en het kan niet de bedoeling zijn dat een concessiehouder een bovengemiddeld duur deel van het personeel overgedragen krijgt door de oude concessiehouder.

De leden van de GroenLinks-fractie steunen de lijn in het advies van de commissie van der Laan en in de implementatienota om concurrentie met betrekking tot de factor arbeid ten principale te voorkomen. Waar de wet waarborgen biedt voor het directe personeel gelden deze slechts voor een deel van het indirecte personeel, en wel het aantal dat valt onder een beperkte berekening van artikel 33 lid 2 en een beoordeling op basis van de «specifieke omstandigheden van het concrete geval». Deze leden constateren dat er dus toch concurrentie over de (indirecte) arbeid plaatsvindt. In hoeverre is dit nog in lijn met het uitgangspunt dat concurrentie met betrekking tot de factor arbeid moet worden voorkomen? Welke waarborgen zijn er voor het indirecte personeel?

Voorts pleiten de leden van de fractie GroenLinks er voor om in de Wet Personenvervoer voor het besloten busvervoer de beperkte vergunning af te schaffen. De praktijk is dat vergunninghouders met een beperkte vergunning de controle op vakbekwaamheid, rij- en rusttijden en CAO-naleving ontlopen.

De leden van de fractie GroenLinks maken zich zorgen over de beperktere controle op zwartwerken. Op dit moment regelt de wet personenvervoer in artikel 56 en 87 het zogenaamde STO-document voor chauffeurs. Met dit instrument is de toezicht op rij- en rusttijden en fraude vergemakkelijkt. Het argument van de regering om deze artikelen niet meer op te nemen is dat door dit systeem uitzendkrachten niet ingezet kunnen worden. Is er echter geen ander systeem in samenwerking met de branche te bedenken ter vervanging van het STO-systeem?

De leden van de fracties van RPF en GPV hebben er kennis van genomen dat de positie van het directe personeel in het voorliggende voorstel goeddeels is veiliggesteld. Vanuit sociaal oogpunt is dit goed te verdienen. Bovendien lijkt hiermee een adequate invulling te zijn gegeven aan het advies van de Commissie Laan. Wel dringt zich de vraag op in hoeverre hierdoor de marktwerking wordt aangetast. Een substantieel deel van de kosten van bedrijfsvoering, ca. 70%, bestaat immers uit loonkosten. Het indirecte personeel kan onder omstandigheden bij concessiewisseling met ontslag worden geconfronteerd. De leden van de fracties van RPF en GPV vragen de regering welke waarborgen er zijn dat er niet voortdurend conflicten zullen plaatsvinden over de rechtspositie van deze categorie werknemers. De regering werd tijdens de hoorzitting op 3 juni 1999 door de vakcentrales verweten op het laatste moment te zijn afgeweken van het in de wet verwerken van afspraken die op rechtspositioneel gebied waren gemaakt. Wil de regering hierop reageren?

8. Positie van de reiziger

De leden van de PvdA-fractie zijn van mening dat op de vervoersmarkt voor personen de vraag centraal dient te staan. De invloed van de overheid neemt af, de contramal is dat de invloed van de consument toeneemt. Deze leden bepleiten invloed van de consumenten, zowel bij de

aanbesteding (richting overheid) als bij de uitvoering (richting bedrijf). Dit laatste dient zowel individueel als collectief gezien te worden.

Van vitaal belang voor de leden van de PvdA-fractie is, dat de reiziger veel meer centraal komt te staan en diens positie op de vervoersmarkt als vrager versterkt wordt. In het wetsvoorstel is dit niet nader uitgewerkt. Kan de regering aangeven op welke wijze de invloed van de reiziger op het aanbod, de prijs en de kwaliteit versterkt kan worden? Hoe kan in samenspraak met reizigers de dienstregeling tot stand gebracht worden? Een mogelijkheid om de positie van de reiziger te versterken en die dienstverlening te verbeteren, ook bij concessieverlening, betreft een scheiding tussen organisatie/verkoop en de daadwerkelijke uitvoering van openbaar vervoer. De leden van de PvdA-fractie hebben met interesse kennis genomen van dit voorgestelde concept door maatschappelijke organisaties. Wat is hierover de opinie van de regering?

Tariefintegratie en heldere, toegankelijke nationale informatievoorziening zijn essentieel voor de versterking van de rol van het openbaar vervoer op de vervoermarkt. Moderne informatie en communicatie technologie kunnen hier een belangrijke rol spelen, net als in bij de privé-auto.

Voorbeelden uit de vervoermarkt, zoals het Odyssee initiatief, geven aan hoe belangrijk het is voor de reiziger om van deur tot deur vervoerd te worden, met als basisbenadering ketenvervoer.

Een regisseur met betrekking tot tarieven en informatievoorziening lijkt voor de hand te liggen. Wat is de mening van de regering ten aanzien van dit concept?

Op welke wijze kan de consument bij opgelopen schade door vertragingen financieel tegemoet gekomen worden? In hoeverre is een wijziging van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek noodzakelijk om de aansprakelijkheid van de vervoerder voor vertraging en afwijking van de dienstregeling mogelijk te maken?

Biedt de instelling van een Inspectie Openbaar Vervoer, vergelijkbaar met die van bijvoorbeeld Onderwijs, Volksgezondheid en Ruimtelijke Ordening, volgens de regering mogelijkheden ter verbetering van de positie van de consument?

In het voorstel bestaat de mogelijkheid tot een gezamenlijke geschillencommissie. Waarom ziet de regering af van een uniform reglement voor consumentenbescherming.

Indien de vraag centraal staat dient het uitgangspunt de consument te zijn, terwijl het wetsvoorstel voornamelijk gericht lijkt te zijn op de aanbodkant. Graag zouden de leden van de PvdA-fractie van de regering, over de afweging van vraag en aanbod alsmede de gebruiker dan wel of de overheid klant is van de vervoerbedrijven een nadere beschouwing tegemoet moet zien.

Een concessiehouder wordt verplicht advies in te winnen bij consumentenorganisaties. Voordat zij advies inwinnen moet zij overleggen met de consumentenorganisaties. Is dit niet dubbelop?

De regering overweegt om de consumentenorganisaties nog meer invloed te geven. Aan welke invloed denkt de regering dan en wanneer kan zij hierover meer duidelijkheid verschaffen, vragen de leden van de VVD-fractie.

De herstructurering van de openbaar vervoermarkt heeft enerzijds ten doel om de kostendekkingsgraad te verhogen, anderzijds om meer reizigers in het OV te krijgen. De positie van de reiziger moet in dit wetsvoorstel dus een belangrijke plaats innemen. In artikel 28 wordt jaarlijks overleg van de concessiehouder met consumentenorganisaties verplicht gesteld. De leden van de CDA-fractie vragen wat de status is van

dit overleg. De consument is er niet bij gebaat als dit zou gaan om een vrijblijvend overleg.

Ligt het in de bedoeling van de wetgever dat concessiehouders de consumentenorganisaties onder andere consulteren over een aantal vastgelegde onderwerpen, zoals uit de memorie van toelichting te lezen valt? Zo ja, waarom wordt in artikel 28 lid 2 dan gesproken over «kunnen»?

Kan de regering een reactie geven op het voorstel van ROVER om een reizigershandvest te ontwikkelen?

In welk wetsartikel zijn de verplichtingen terug te vinden ter waarborging van de instandhouding van een reisinformatiesysteem met een landelijk bereik? Hoe beoordeelt u in dit verband het voornemen van de organisatie Openbaar Vervoer Reisinformatie (OVR) om de reisinformatie via internet met ingang van 1 september aanstaande niet meer gratis aan te bieden, met als bijkomend gevolg dat mensen via de kabel helemaal verstoken blijven van deze informatie?

De leden van de CDA-fractie hebben altijd de sociale functie van het openbaar vervoer benadrukt. Zij vragen zich af op welke wijze deze functie in onderhavig wetsvoorstel een plaats krijgt. Is er voldoende overheidsregulering met het oog op de sociale doelstellingen, zo vragen zij de regering. Bovendien zijn zij van mening dat een centrale regie noodzakelijk is m.b.t. de invulling van «toegankelijk vervoer» en «toegankelijk materiaal». Kan de regering hier op ingaan? Wat mag worden verwacht en geëist van toegankelijk vervoer en toegankelijk materiaal?

In het wetsvoorstel is als hoofdlijn voor de reizigersbescherming gekozen voor zelfregulering binnen wettelijke kaders. Deze wettelijke kaders zijn nodig om de invloed en de rechten van de consumenten te versterken, gelet op de ongelijkwaardige positie van de consument.

Voor de leden van de D66-fractie is het van groot belang dat de invoering van marktwerking in het openbaar vervoer niet ten koste gaat van de positie van de reiziger. Het voorstel uit de implementatienota om de bescherming van de reiziger over te laten aan de zelfregulering van de markt werd door deze leden te vrijblijvend gevonden. Het is daarom verheugend dat gehoor gegeven is aan de motie Van 't Riet, waar de regering verzocht werd bedrijven die openbaar vervoer verrichten te verplichten zich aan te sluiten bij de Geschillencommissie Openbaar Vervoer en de inspraak van de reiziger bij wet vast te leggen. Door een laagdrempelige voorziening van geschillenbeslechting wettelijk te garanderen, zoals geregeld is in dit wetsvoorstel, wordt de positie van de consumenten versterkt.

In onderhavig wetsvoorstel wordt de dienstverlening niet meer vastgesteld door de overheid. Het kabinet overweegt op dit punt nog consumentenorganisaties meer invloed te geven. Hoe zal dit zijn beslag krijgen?

De leden van de fracties van RPF en GPV juichen het toe dat in de wet aandacht wordt gegeven aan de positie van de reiziger. De regering overweegt consumentenorganisaties bij de vaststelling van de dienstregeling meer invloed te geven. Bovengenoemde leden dringen er op aan de wet op dit punt aan te scherpen. Zij brengen in dit kader de suggestie van ROVER onder de aandacht. Deze organisatie stelt voor artikel 28 zodanig te wijzigen dat de adviezen van de consumentenorganisaties aan de vervoerder meer gewicht krijgen, bijvoorbeeld door te spreken van een «gekwificeerd advies». De vervoerder zou hiervan slechts beargumenteed mogen afwijken (zie brief ROVER van 5 mei 1999). Wat vindt de regering van die suggestie? Aansluitend verzoeken deze leden de regering te reageren op het voorstel van ROVER om de vervoerder te verplichten

een reizigershandvest te voeren, waarin staat wat hij de reizigers belooft en welke rechten reizigers daaraan kunnen ontlenen.

9. Nationale vervoersbewijzen en tarieven

Bij het realiseren van tariefsvrijheid is de landelijke invoering van de chipkaart van onmisbaar belang. Hoe kijkt de regering aan tegen de Rijksverantwoordelijkheid bij de totstandkoming van de chipkaart, ook in financieel opzicht, vragen de leden van de PvdA-fractie. Wat zijn de kosten van invoering en hoeveel is de sector bereid te financieren? Is er reeds sprake van reservevorming bij de toekomstige aanbestedende lagere overheden?

De leden van de PvdA fractie zouden graag een zo spoedig mogelijke invoering zien van de chipkaart, die ook geschikt dient te zijn voor betaling in onder andere benzinestations, supermarkten, bioscopen, telefooncellen en het taxivervoer. Wanneer verwacht de Regering dat de invoering rond kan zijn? Deze leden vragen of aanbesteding mogelijk is zonder een chipkaart, vooral gelet op de kaart- en tariefintegratie en het gebruiksgemak voor de reizigers.

Wie bepaalt welke tarieven gelden voor het verstrekken van reisinformatie en welke financiële bijdrage vervoerders moeten leveren aan een nationaal reisinformatiesysteem, vragen de leden van de VVD-fractie. Dezelfde leden vragen wie de tarieven in het openbaar vervoer beheersen na de introductie van de chipkaart? Welke invloed kunnen de concessieverleners hier nog op uitoefenen?

De leden van de CDA-fractie zijn altijd van mening geweest dat volledige tariefvrijheid geen goede zaak zou zijn. In onderhavig wetsvoorstel wordt zeggenschap ten aanzien van de tarieven deels bij de rijks- en deels bij verantwoordelijke decentrale overheden neergelegd. Kan de regering duidelijk aangeven wie wanneer welke verantwoordelijkheid heeft ten aanzien van de tarieven? Waar wordt in het wetsvoorstel de mogelijkheid geschapen dat decentrale overheden regionaal gedifferentieerde kaartsoorten en tarieven vaststellen?

Op welke wijze is een voorziening getroffen die kaartintegratie ook zonder elektronisch kaartstelsel waarborgt en tegelijkertijd ruimte geeft voor regionale tariefvrijheid? De leden van de CDA-fractie zijn van mening dat het wetsvoorstel meer nadruk zou moeten leggen op de noodzaak van ontwikkeling van de chipkaart. Kan de regering hier een reactie op geven? Kan de regering uiteenzetten waarom van zijn bevoegdheid om een nationaal tarief vast te stellen geen gebruik meer wordt gemaakt, zodra de chipkaart is ingevoerd? Is het de bedoeling om vaststelling van de tarieven volledig te decentraliseren?

Landelijke toepasbaarheid van kaart- en tariefsysteem is van groot belang voor de drempelverlaging van het openbaar vervoer, merken de leden van de D66-fractie op. Behalve de voordelen die dit systeem aan de klant biedt, is directe en tijdige informatie over de vervoersinformatie voor bedrijven en overheden van groot belang. Zonder een deugdelijk meetstelsel is het onduidelijk wanneer en waarheen gereisd wordt. De totale kaartopbrengst voor de vervoersbedrijven is zonder een meetstelsel nauwelijks te verdelen. Daarom is het van groot belang dat de chipkaart er snel komt.

In de brief van 17 juni 1999 heeft de regering aangegeven dat de chipkaart een meetinstrument kan zijn die vorm geeft aan een heldere financiële relatie, waarbij de vervoerder duidelijkheid heeft over de financiële middelen waarover hij kan beschikken. Ze voegt daaraan toe dat ook op andere wijze prestatieprikkels aan vervoerders gegeven kunnen worden. Het is aan de decentrale overheid om dat te bepalen. De komst van de

chipkaart zal marktwerking faciliteren, maar het is naar haar mening geen conditie voor de introductie van betwistbare markten. Het voortouw bij de ontwikkeling ligt bij de bedrijven. Die zouden zich met man en macht inspannen om zo snel mogelijk een kaart te realiseren.

Al eerder, tijdens het overleg 20 januari, had de regering verklaard dat het niet de bedoeling is dat de overheid een financiële bijdrage gaat leveren aan de invoering van de chipkaart. Een overheid die te happig is om alle kosten voor haar rekening ten nemen, leidt er niet toe dat men de bedrijfsvoering goed orde heeft, aldus de minister. Hoe eerder de chipkaart er is, hoe meer mogelijkheden de decentrale overheden hebben om financiële zekerheden te geven aan de bedrijven en hoe meer vrijheden de vervoerders krijgen in hun tariefstelling naar de reiziger. Het Nationale tariefsysteem wordt gehandhaafd tot de komst van een uniform landelijk elektronisch kaartsysteem. Volgens de minister zou dit een goede stimulans moeten zijn om een zo spoedig mogelijke introductie van de chipcard te realiseren.

Dit optimisme wordt niet door iedereen gedeeld. Volgens de projectleider van Mobis is de invoering van een (nog onbekende kaart) per 1 januari 2002, een «verdomd optimistisch scenario». Alle vervoersbedrijven tekenden vorig jaar een intentieverklaring waarin ze zich uitspraken over samenwerking bij de invoering van de chipkaart, en door de overheid en vervoersbedrijven een convenant te laten tekenen zou het invoertempo hoog gehouden kunnen worden. Echter, het convenant zal de kostenkwestie nauwelijks aanroeren. Er is berekend dat de aanschaf van apparatuur en software op alle bussen en taxi's al gauw 500-600 miljoen gulden kost, terwijl de opbrengst van strippenkaarten 1 miljard bedraagt. Er zou op een forse eenmalige injectie van de overheid gerekend worden, die tenslotte zelf een landelijk systeem wil. De leden van de fractie van D66 delen de mening van de regering dat het allereerst de taak van de bedrijven zelf is om een chipkaart in te voeren. Zij vragen zich wel af of de handhaving van het Nationale tariefsysteem tot de komst van een uniform landelijk elektronisch kaartsysteem een voldoende stimulans is voor een zo spoedig mogelijke introductie van de chipcard. Het is echter de vraag wat de regering gaat doen als de kaart helemaal niet van de grond komt. Welke (financiële) maatregelen is de regering bereid te nemen indien dit project niet van de grond blijkt te komen?

In artikel 27 wordt vastgelegd dat de regering bij ministeriële regeling een nationaal vervoerbewijs met bijbehorend tarief kan vastleggen. De leden van de GroenLinks-fractie vinden deze «kan-bepaling» volstrekt onvoldoende waarborg. De huidige ontwikkelingen laten reeds zien dat er een sterke tendens bestaat naar kaartdifferentiatie met beperkte (geografische) geldigheid. Introductie van marktwerking zal dit verder aanwakkeren. Naar het oordeel van de leden van de GroenLinks-fractie dient in de wet dan ook een helder artikel opgenomen te zijn waarin wordt vastgelegd dat er een nationale vervoerbewijs met bijbehorend tarief zijn. De nadere uitwerking kan door middel van delegatie worden geregeld. Deze regeling moet niet alleen een waarborg bieden voor het «losse» kaartje, maar ook voor nationale vervoerbewijzen zoals de OV-jaarkaart en het vervoerbewijs gereduceerd tarief (equivalent roze strippenkaart)..

De leden van de fracties van RPF en GPV hebben kennis genomen van het standpunt van de regering, dat marktwerking in het regionale openbaar vervoer niet staat of valt met tijdige invoering van de chipkaart. Invoering van een landelijke kaart is op z'n vroegst voorzien in 2002. De leden van de fracties van RPF en GPV maken zich zorgen over de ontwikkelingen op dit punt. Waarom kan deze kaart niet sneller gereed zijn? Overigens merkt de ANWB op dat deze chipcard bepaald niet zal leiden tot het aanbieden van een integraal product aan de reiziger (brief ANWB van 25 juni 1999). Kan de regering de ongerustheid die hierin wordt verwoord wegnemen?

De voorgestelde tariefdifferentiatie is een logisch gevolg van de decentralisatie. Op zich hebben deze leden daar geen moeite mee. Wel voorzien zij, zeker voorafgaand aan de totstandkoming van een landelijke kaart, overstapproblemen. Dit kan de positie van het openbaar vervoer sterk schaden. De leden van de fracties van RPF en GPV vinden het goed te verdedigen dat de regering voorlopig nog een dikke vinger in de tarievenpap houdt. Zij informeren in dit verband naar de huidige kortingsregeling voor ouderen. Zal deze categorie OV-gebruikers niet massaal afhaken als deze mogelijkheid verdwijnt?

Indien op termijn tariefsvrijheid wordt geboden aan de decentrale overheden en vervoerders, is tevens, mede om de negatieve effecten van versnippering door concessies te neutraliseren, de introductie van de chipkaart van groot belang. Behoudt de rijksoverheid voldoende bevoegdheden om een adequate invoering hiervan te (doen) realiseren, zo informeren de leden van de SGP-fractie. Wat is de stand van zaken inzake de ontwikkeling van dit systeem?

10. De rijksbijdrage voor exploitatie voor openbaar vervoer

Het huidige financiële toerekeningsmechanisme wordt over het algemeen beschouwd als rechtvaardig, maar zeer complex. De leden van de PvdA-fractie zijn van mening dat in het kader van deregulering en wetgevingskwaliteit het nuttig zou zijn dit systeem dusdanig te verbeteren dat het doorzichtig, eenvoudig en rationeel wordt en snel de groei van het aantal reizigers en reizigerskilometers honoreert. Kan een dergelijk financieringsmechanisme uitgewerkt worden volgens de regering? Wat kan hierbij de rol zijn van moderne informatie en communicatie technologie, zoals de chipkaarttechnologie?

Volgens een Europese verordening is een rijksbijdrage slechts toegestaan in geval van exploitatietekort. Betekent dat de rijksbijdrage erg beperkt gaat worden? Is het voor het rijk dan nog mogelijk om het stads- en streekvervoer te subsidiëren?

Het huidige bekostigingssysteem is terecht gebaseerd op een prestatievergoeding. Echter het huidige verdeelmechanisme van de rijksbijdrage zorgt, mede door het optreden van herverdeel- en naijleffecten, voor ernstige onduidelijkheden en onzekerheden bij bijdragegerechtigde overheden en vervoerders over de exploitatiebijdrage. Omdat zij zich zullen indekken tegen onverantwoorde financiële risico's als gevolg van bijdragefluctuaties, zullen de aanbestedingen daarom vooralsnog niet het gewenste effect hebben. Daarvoor is het nodig dat prestaties volledig en direct gehonoreerd worden, zoals via het chipkaart-systeem. De leden van de D66-fractie vragen wanneer een nieuwe bekostigingssystematiek verwacht kan worden en welke uitgangspunten hierbij gekozen zullen worden? Is invoering van de chipkaart een voorwaarde voor een nieuwe bekostigingssystematiek? Zal gestreefd worden naar een integratie met het regionaal spoorvervoer?

Behalve, de gevolgen van dit bekostigingssysteem (het WROOV-model), ondervinden deze partijen gevolgen van het tot dusverre niet tot stand komen van financiële meerjarenafspraken over de exploitatiebijdrage, die in kader van het covenant VERDI in het vooruitzicht werden gesteld. Kan nader toegelicht worden waarom deze meerjarenafspraken tot nu toe niet tot stand gekomen zijn?

De leden van de GroenLinks-fractie steunen een financieringsmethodiek die gekoppeld is aan de prestaties op het gebied van gebruik van het openbaar vervoer. Toch hebben deze leden twijfel bij de wijze waarin deze financieringsmethodiek is weergegeven in het wetsvoorstel. Deze twijfels spitsen zich ten eerste toe op de naijleffecten waar het WROOV systeem

debet aan is. Zijn hier verbeteringen aan te brengen om de kosten niet te ver voor de baten te laten uitlopen?

Belangrijker voor de GroenLinksfractie is het plafond in de exploitatiebijdrage. Bij eventueel zeer succesvolle prestaties van de vervoerders in het algemeen, worden deze toch niet extra gehonoreerd. Dit beperkt de rol die het openbaar vervoer zal spelen in de mobiliteit al bij voorbaat en geeft onduidelijkheid naar de vervoerder op welke wijze hij beloond zal worden voor de geleverde prestaties.

Een ander punt is dat de financiële meerjarenafspraken in het kader van het Verdi-convenant nog steeds niet tot stand gekomen zijn. Hoe verwacht de regering dat de decentrale overheden in staat zullen zijn zich te binden aan meerjarige concessies bij het ontbreken van deze meerjarenafspraken?

11. Besloten busvervoer

De leden van de VVD-fractie zouden graag zien dat de regering aangeeft welke belemmeringen, die het voor bedrijven die het besloten busvervoer als nevenactiviteit hebben moeilijk of onmogelijk maken deze nevenactiviteit nog langer vol te houden, zij verwacht als gevolg van het afschaffen van de beperkte vergunning voor besloten busvervoer.

Het besloten busvervoer heeft kritisch gereageerd op onderhavig wetsvoorstel. De leden van de CDA-fractie vragen in hoeverre zij zijn betrokken bij de voorbereiding van het voorstel, temeer daar destijds op uitdrukkelijk verzoek van het bedrijfsleven bepaalde onderdelen zijn toegevoegd aan de Wet Personenvervoer. Deze regels zijn nu geschrapt. In hoeverre is hierover overleg gevoerd met de sector?

Dit betreft in de eerste plaats de eis van dienstbetrekking in het besloten busvervoer. Het argument van de regering om deze eis en daarmee de STO-pas te schrappen is dat het gebruik van uitzendkrachten zou worden bemoeilijkt. De in STO samenwerkende werkgevers en werknemers zijn echter van mening dat dit op een eenvoudiger manier kan worden opgelost. Wat behelst precies het voorstel van STO? Waarom is in dit wetsvoorstel gekozen voor een andere regeling, zo vragen de leden van de CDA-fractie. Is de regering bereid het overleg op dit punt te hervatten? Ook het handhaven van de beperkte vergunning heeft veel kritiek opgeleverd bij vervoerders. Waarom is de regering in deze afgeweken van het advies van de Raad voor Verkeer en Waterstaat? Dreigt hier niet het gevaar van wildgroei en oneerlijke concurrentie?

Welke effecten heeft het schrappen van heldere eisen t.a.v. vervoerders voor de verkeersveiligheid?

Met betrekking tot het besloten busvervoer zijn er twee onderwerpen die van belang zijn: de beperkte vergunning en de eis van dienstbetrekking. Met betrekking tot het eerste punt, de regering heeft het advies van de Raad voor Verkeer en Waterstaat niet overgenomen om beperkte vergunningen te laten vervallen, omdat dit ongewenste belemmeringen zou opwerpen voor hen die dit vervoer als nevenactiviteit verrichten. De leden van de D66-fractie steunen de regering hierin. Wel zouden zij een toelichting willen op de ontwikkeling van het besloten vervoer in de afgelopen jaren. Uit de gegevens die de Stichting voor Informatie en Ordening van de Bedrijfstak Besloten Busvervoer blijkt dat in de periode 1987–1998 het aantal beperkte vergunningen sterk gegroeid is. Volgens deze Stichting zou dit verklaard worden door het feit dat de criteria om een beperkte vergunning te verkrijgen zo ruim zijn gesteld, dat het nauwelijks mogelijk is om een aanvraag te weigeren. Indien het voorgaande juist is, hebben de leden van de fractie de volgende vragen. Hoe verhoudt de alsmaar groeiende omvang van het vervoer met een beperkte vergunning zich tot wat in de huidige wet beoogd werd en

verwoord is in artikel 51 lid 1? In hoeverre is er op het vervoer van personen door beperkte vergunninghouders vrijwel geen toezicht door het ministerie, noch op het vervoer, noch op de personen die het vervoer verrichten?

Hoewel deze leden de regering steunen in het handhaven van een beperkte vergunning, benadrukken zij dat er wel een aantal duidelijke randvoorwaarden zijn. Zo zal er bij de verlening van een beperkte vergunning sprake moeten zijn van duidelijk meetbare criteria. Deze mogen niet dusdanig ruim geformuleerd zijn en gehanteerd worden dat iedereen in aanmerking voor een vergunning komt.

Met betrekking tot het tweede punt, de eis van dienstbetrekking voor het besloten busvervoer, gekozen deze te laten vervallen in onderhavig wetsvoorstel. Vanuit het oogpunt van marktwerking en deregulering is in dit wetsvoorstel gekozen de eis van dienstbetrekking voor het besloten busvervoer te laten vervallen. De leden van de fractie van D66 steunen de regering hierin en menen ook dat vanuit het oogpunt van marktwerking en deregulering het wenselijk is deze eis te laten vervallen: door het vasthouden aan de eis van dienstbetrekking zal de vervoerder niet met de vereiste flexibele bedrijfsvoering op de markt kunnen inspelen.

Toch zouden deze leden een reactie willen van de regering op het commentaar van de bedrijfstak. Volgens de bedrijfstak is de onmogelijkheid om uitzendkrachten in te zetten (op grond van de huidige wet) het enige argument dat de regering aanvoert om de eis van dienstbetrekking uit de wet te schrappen, terwijl dit ook geregeld zou kunnen worden door het gebruik maken van een ontheffingsmogelijkheid. Kan de regering hier op reageren? Daarnaast vragen de leden van de D66-fractie een reactie van de regering op de gevolgen van het verdwijnen van het zgn.

STO-document. Wat zijn de consequenties van het verdwijnen van dit document voor de administratieve lasten van de werkgever? In aanvulling daarop, wat zijn de gevolgen van het verdwijnen van het document voor de administratieve lasten samenhangend met de invoering van de digitale tachograaf in 2001 en de chauffeurspas? De bedrijfstak besloten busvervoer heeft laten weten dat, indien ten gevolge van de voorgenomen wetswijziging kapitaalvernietiging plaats zal vinden, de bedrijfstak niet zal schromen om een schadeclaim bij de regering in te dienen. Wat is de reactie van de regering hierop?

Artikelsgewijze toelichting

Algemeen:

De leden van de VVD-fractie vragen waarom een definitie van het begrip «collectief personenvervoer» ontbreekt? Zou deze niet moeten worden toegevoegd?

Het openbaar vervoer bedient een heleboel mensen die sterk afhankelijk zijn van het openbaar vervoer. Als het openbaar vervoer staakt kunnen deze mensen vaak geen kant op. Ziet de regering voor dit probleem een oplossing, zoals bijvoorbeeld een wettelijke stakingsbeperking, vragen deze leden.

Waarom bevat de wet niet meer inhoudelijke criteria voor het gebruik van de bevoegdheid tot weigering, wijziging, schorsing en intrekking van de vergunning?

Tegen een besluit tot concessieverlening kan (na bezwaar) beroep worden ingesteld bij het College van Beroep voor het bedrijfsleven. Aan welke normen moet de rechter dit besluit dan toetsen, vragen dezelfde leden.

De minister kan in bepaalde gevallen vrijstelling verlenen van de maximale concessieduur van 6 jaar vanwege noodzakelijke en aanzienlijke investeringen in onlosmakelijk met de concessie samenhangende investeringen en aanzienlijke investeringen in voor de uitvoering van de concessie noodzakelijk materieel. Deze leden vragen wat wordt bedoeld met deze formuleringen.

De leden van de VVD-fractie vragen waarom er geen bepaling is opgenomen over internationale reciprociteit?

De huidige overeenkomsten tussen de decentrale overheden en de vervoerders kan eerder worden opgezegd dan de vervaldatum. Hoe beoordeelt de regering de mogelijkheid van schadeclaims door vervoerbedrijven indien decentrale overheden hier daadwerkelijk toe overgaan, vragen dezelfde leden.

Deze leden vragen of de regering bereid is om regio's te laten experimenteren met gezamenlijke aanbesteding in een samenhangend vervoersgebied (bijvoorbeeld de regio Groningen/Assen)? Kan dat via het experimenteer artikel? Is de regering ook bereid om een specifieke financiële regeling te treffen, bijvoorbeeld in de lumpsum-sfeer?

Zou de regering de procedure en de resultaten van de aanbesteding van drie spoorlijnen in de provincie Groningen willen becommentariëren in relatie tot de Wet personenvervoer 2000? Is het waar dat er een discriminerend onderscheid is gemaakt in de afschrijvingstermijn van bestaand dan wel nieuw in te zetten spoormaterieel?

Hoe verhouden de artikelen 57 en 60 zich tot de afgesproken evaluatie in de Kamer, te houden in 2003 en 2006, vragen dezelfde leden.

Artikel 1:

In de definitie van openbaar vervoer (artikel 1, sub h) ontbreekt het vervoer over water. Kan deze alsnog worden opgenomen, vragen de leden van de VVD-fractie.

Uit de artikelen 1 en 2 blijkt dat deze wet niet van toepassing is voor openbaar vervoer over water. Is deze conclusie juist? Waarom is het openbaar vervoer over water niet betrokken bij deze wet? Welke regels gelden er wel ten aanzien van openbaar vervoer over water, vragen de leden van de VVD-fractie.

De leden van de fractie van D66 vragen waarom het openbaar vervoer per boot in het wetsvoorstel uitgesloten is? Daarnaast vragen zij waarom een definitie van collectief personenvervoer ontbreekt, dit is toch een begrip dat een centrale plaats in het wetsvoorstel inneemt?

De leden van de fracties van RPF en GPV informeren welke meerwaarde de woorden «zo nodig onder de vermelding dat de plaatsen of tijdstippen door de reiziger kunnen worden beïnvloed» in onderdeel g hebben. Deze leden vragen waarom is afgezien van een definitie van het begrip «collectief personenvervoer». Volgens deze leden wordt in onderdeel h ten onrechte het openbaar vervoer over water niet genoemd.

Waarom ontbreekt in de definitie van openbaar vervoer het openbaar vervoer over water, zo vragen de leden van de SGP-fractie. Dit mede gelet op het feit, dat steeds vaker wordt getracht het openbaar vervoer over water te integreren in regionale openbaar-vervoernetwerken.

Artikel 2:

Met artikel 2, derde lid, wordt beoogd het carpoolen buiten de werking van de wet te laten vallen door de bepaling dat de wet niet van toepassing is als de som van de betalingen de kosten en eventuele bijkomende kosten te boven gaan. In een AMvB zal worden uitgewerkt wat die kosten en eventuele bijkomende kosten zullen behelzen. Wat komt er over die kosten in die AMvB te staan, vragen de leden van de VVD-fractie. Waarom wordt pas bij algemene maatregel van bestuur geregeld dat enkele vormen van openbaar vervoer zoals bijvoorbeeld openbaar vervoer op afroep onder de werking van de wet vallen en wordt dat niet in deze wet zelf geregeld?

Een aantal vormen van vervoer zullen bij algemene maatregel van bestuur onder de werking van de nieuwe wet gebracht kunnen worden, in plaats van het direct vastleggen in de wet. Kan deze keuze nader toegelicht worden, vragen de leden van de D66-fractie.

De leden van de fracties van RPF en GPV vinden dat de regering terecht een bepaling in de wet opneemt waarmee wordt beoogd carpoolen buiten de werkingssfeer van de wet te houden. Zij vragen zich echter af of de gekozen formulering in het derde lid niet te onduidelijk of complex is. Betekent dit voorstel in de praktijk bijvoorbeeld dat per geval moet worden bepaald of sprake is van carpoolen?

Artikel 3:

De maximumtermijn voor experimenten wordt in dit artikel bepaald op zes jaar, dezelfde lengte als voor een gewone concessie. Welke innovaties uit de markt verwacht de regering om een dergelijke lange termijn te rechtvaardigen, vragen de leden van de VVD-fractie?

Eén van de interessante experimenten is het concept FRED (Flexibel Reizen En Dienstverlening) van de VSN groep, een soort tweede kernnet, naast dat van de interregionale treinen. De structuur van regionale concessies maakt het echter onmogelijk FRED-verbindingen te realiseren. De leden van de D66-fractie vragen of de regering het wenselijk acht het wettelijk kader aan te passen voor dergelijke innovaties in het collectief personenvervoer.

De leden van de fracties van RPF en GPV hebben met instemming kennis genomen van het voorstel een experimenteerbepaling in de wet op te nemen. Zij hebben echter de indruk dat de regering onvoldoende tegemoet komt aan het kritische commentaar van de Raad van State op dit punt. Hoe denkt de regering concreet invulling te geven aan de zorgvuldige afweging waarop de Raad van State aandringt?

Waarom is niet volstaan met delegatie aan de regering, dus regeling bij AMVB, zo vragen de leden van de SGP-fractie. Dit geeft in ieder geval het parlement meer mogelijkheden om invloed uit te oefenen op het beleid inzake experimenten. Waarom is de regering niet tegemoet gekomen aan de kritiek van de Raad van State op de ongeclausuleerdheid van de subdelegatie, in die zin dat de onderwerpen waarop het experiment betrekking kan hebben, nauwkeurig en concreet worden begrensd?

Artikel 6:

In dit artikel wordt bepaald dat een vergunning wordt verleend voor onbepaalde tijd. Waarom wordt een vergunning niet voor een bepaalde tijd verleend, vragen de leden van de VVD fractie. Zijn de vergunningen verhandelbaar? Zo niet, waarom is een vergunning dan wel overerfbaar?

De leden van de fracties van RPF en GPV hechten eraan dat in de wet zelf meer inhoudelijke criteria worden gegeven voor het toepassen van de bevoegdheid tot weigering, wijziging, schorsing of intrekking van een vergunning. Zij zouden het daarnaast op prijs stellen als de regering aangeeft onder welke omstandigheden van welk instrument gebruik kan worden gemaakt. Of wordt dat laatste geheel aan de decentrale overheden overgelaten?

Als een vergunning is geschorst of ingetrokken leidt dat ertoe dat in het concessiegebied voor bepaalde tijd geen openbaar vervoer meer wordt aangeboden. Voorziet het wetsvoorstel in dergelijke situaties? De leden van de fracties van RPF en GPV gaan ervan uit dat hoe dan ook altijd aanbod mogelijk moet zijn. Is het aanbieden van openbaar vervoer door een andere aanbieder zonder aanbesteding of concessie dan denkbaar?

Artikel 9:

De leden van de fracties van RPF en GPV realiseren zich dat dit artikel nagenoeg ongewijzigd is overgenomen uit de huidige Wet Personenvervoer. Zij informeren niettemin onder welke omstandigheden ontheffing van vakbekwaamheid kan worden verleend.

Artikel 10:

Dit artikel kent een korte memorie van toelichting. De leden van de PvdA-fractie zouden graag een nadere inhoudelijke onderbouwing van dit artikel zien.

Het zou naar de mening van de leden van de fracties van RPF en GPV de duidelijkheid ten goede komen als in artikel 10 nader wordt aangegeven onder welke omstandigheden het verrichten van openbaar vervoer per trein kan plaatsvinden.

Artikel 11:

De leden van de fractie van D66 vragen wat artikel 11, onderdeel («het is de houder van een vergunning verboden te handelen in strijd met een vergunning (l)») toevoegt aan artikel 4 («het is verboden openbaar vervoer te verrichten zonder een daartoe verleende vergunning»)?

Artikel 14:

De leden van de fractie van D66 vragen waarom gekozen is voor een indirecte wijze voor het instandhouden van een reisinformatiesysteem (door middel van het opleggen van de verplichting financieel bij te dragen aan een landelijk reisinformatiesysteem). Waarom heeft de regering niet gekozen voor een meer directe wijze, waarbij eerst een exploitant aangewezen wordt en vervolgens bepaald wordt hoe de financiering plaats moet vinden?

De leden van de fractie van GroenLinks zijn verheugd dat in de wet regels zijn opgenomen die beogen een landelijk reisinformatiesysteem in stand te houden. Zij zijn echter nog niet overtuigd dat de voorschriften in artikel 14 ook daadwerkelijk een laagdrempelige voorziening waarborgen. Is het niet gewenst minimaal in lid 2 te spreken van een laagdrempelige voorziening?

Verder zijn de leden van de GroenLinks-fractie van oordeel dat in lid 3 geen sprake zou moeten zijn van een «kan-bepaling». Natuurlijk is afstemming met en binnen de branche een goede en noodzakelijke voorwaarde maar de uiteindelijke afspraken zouden door de minister algemeen verbindend moeten worden verklaard dan wel in AMvB of ministeriële regeling worden voorgeschreven. Het belang van een laagdrempelig reisinformatiesysteem is te groot om risico's hiermee te lopen. De huidige voorstellen dragen het risico in zich dat als er

problemen ontstaan, er meer dan een jaar kan verstrijken alvorens alsnog bij AMvB een en ander geregeld is.

De leden van de fracties van RPF en GPV hebben met instemming kennis genomen van het feit dat in de wet expliciete bepalingen over het reis-informatiesysteem zijn opgenomen. Zij gaan ervan uit dat wordt gestreefd naar de totstandkoming van een uniform landelijk reisinformatiesysteem. Kan de regering dat bevestigen?

Artikel 20:

Waarom is dit lid opgebouwd uit twee leden, waarbij het eerste lid het algemene uitgangspunt en een uitzondering bevat en in het tweede lid een tweede uitzondering op de algemene regel impliceert, vragen de leden van de PvdA-fractie.

Artikel 21:

Met betrekking tot de afstemmings- en coördinatieverplichting voor gedeputeerde staten, is er ten opzichte van de huidige formulering («zijn verantwoordelijk voor») een wijziging opgetreden (in onderhavig wetsvoorstel is gekozen voor «dragen zorg voor»). Kan deze wijziging nader toegelicht worden, vragen de leden van de D66 fractie.

Artikel 22:

De leden van de fractie van D66 vragen of deze bepaling, die beoogt ongeoorloofde belangenverstrengeling bij het verlenen van concessies te voorkomen, wel ver genoeg gaat.

Immers, ook al legt iemand de functie (tijdelijk) neer, nadat een verboden combinatie van functies is ontstaan, dan is er toch een band met de desbetreffende vervoerder (geweest), die de besluitvorming heeft kunnen beïnvloeden?

De leden van de fracties van RPF en GPV informeren of het tijdelijk neerleggen van de functie in voldoende mate de zuiverheid in de bestuurlijke verhoudingen garandeert. Op grond van dit artikel wordt het vervoerders onmogelijk gemaakt zitting te hebben in een concessieverlenend bestuursorgaan. Concreet komt dit er op neer dat vervoerders nooit meer lid kunnen worden van bijvoorbeeld Provinciale Staten. Is dit wenselijk, met het oog op de representativiteit van vertegenwoordigende organen?

Artikel 23:

Waarom zijn de onderdelen a en b zo specifiek uitgewerkt, vragen de leden van de PvdA-fractie. Nu de Minister, dus niet de concessieverlener, ontheffing kan verlenen kan toch worden volstaan met een formulering waarin gesteld wordt dat vrijstelling verleend kan worden indien er sprake is van noodzakelijke en aanzienlijke investeringen die een langere concessieperiode rechtvaardigen?

Artikel 25:

De leden van de fracties van RPF en GPV vragen de regering of niet in de wet moet worden opgenomen dat het rijk zonodig ingrijpt als de decentrale overheden er niet in slagen tot voldoende afstemming van de dienstregelingen te komen.

Artikel 26:

De mogelijkheid tot het verlenen van een ontheffing van het verbod om openbaar vervoer te verrichten in een gebied waarvoor men geen concessie bezit, staat op gespannen voet met het belang van de concessiehouder. De zeer algemene formuleringen van de condities waaronder ontheffingen kunnen worden verleend zijn naar het oordeel van de leden

van de Groenlinks-fractie dan ook onvoldoende. Kan nader worden toegelicht wat in dit verband onder «onevenredige afbreuk» moet worden verstaan? Welke maatstaven en criteria worden gehanteerd bij de beoordeling hiervan? Zou niet minimaal in de wet aangegeven worden welke overwegingen/belangen aanleiding kunnen vormen tot het verlenen van een ontheffing? En zo ja, welke belangen zijn dit? Zijn dit vervoerskundige, financiële of ook bedrijfsbelangen.

De leden van de GroenLinks-fractie hechten groot belang aan helderheid op dit punt aangezien langs de weg van ontheffing sluipenderwijs concurrentie op de weg praktijk zou kunnen worden met alle ongewenste gevolgen van dien. Kan in de tekst van de wet dan wel de toelichting introductie van concurrentie op de weg langs de route van ontheffing worden uitgesloten?

Artikel 28:

Dit artikel geeft aan dat de minister regels kan stellen met betrekking tot het jaarlijks advies van consumentenorganisaties. Waaraan denkt de regering en is daar al een concept van, vragen de leden van de PvdA-fractie. Zij vragen hier inzicht in.

De leden van de fractie GroenLinks zijn verheugd dat het overleg met consumentenorganisaties een wettelijke basis heeft gekregen in artikel 28. Het artikel dreigt echter een dode letter te worden als niet duidelijk is wat met de adviezen van de consumentenorganisaties zal gebeuren. Is de regering bereid om op te nemen dat slechts beargumenteerd van het advies van de consumentenorganisaties kan worden afgeweken? Voorts menen de leden van de GroenLinks-fractie dat, gezien de rol van de decentrale overheid als infrastructuur beheerder en concessieverlener het van belang dat ook deze bij het overleg betrokken is.

Artikel 29:

Waarom worden niet, net als in artikel 28 lid 2, ook voor de aspecten onder artikel 29 lid b, c, f en g, algemene regels gesteld, vragen de leden van de PvdA-fractie?

Waarom is bij de concessievoorschriften niet gekozen voor een tweezijdig karakter, dat wil zeggen waarom zijn er voor de concessieverlenende overheid geen verplichtingen opgenomen, vragen de leden van de D66-fractie.

Artikel 30:

De leden van de SGP-fractie vragen een toelichting op de juridische situatie die ontstaat, indien er door bepaalde omstandigheden geen vervoer conform de dienstregeling kan plaatsvinden.

Artikel 33:

Met betrekking tot de overgang van rechten en plichten van personeel bij de overgang van een concessie kunnen zowel de regeling van het wetsvoorstel als de bepalingen van het BW van toepassing zijn. De leden van de D66-fractie vragen of dit niet tot een onduidelijk situatie leidt.

De leden van de fracties van RPF en GPV verzoeken de regering meer duidelijkheid te verstrekken over de vraag wanneer het BW van toepassing is en wanneer de Wet Personenvervoer 2000 van toepassing is.

Artikel 37:

Volgens de leden van de GroenLinks-fractie is de overdracht van een concessie in het wetsvoorstel in artikel 37 met onvoldoende waarborgen omgeven. De in de toelichting genoemde «soliditeit» is niet of niet duidelijk in het artikel genoemd. Verder is niet helder wie na overdracht

feitelijk de concessiehouder is/wordt. Lid 6 roept op dit punt verwarring op door naast concessiehouder te spreken over «de andere vervoerder» waarbij niet helder is of hier de oorspronkelijke dan wel de nieuwe concessiehouder wordt aangeduid. Ook de memorie van toelichting roept in de artikelsgewijze toelichting verwarring op. Verder wordt geen aandacht besteed aan de positie van het personeel bij overdracht van een concessie. De leden van de GroenLinks-fractie gaan er van uit dat hierbij minimaal dezelfde waarborgen gelden als bij het overgaan van een concessie naar een andere vervoerder bij het aflopen van een concessie-termijn.

Artikel 39:

De leden van de D66-fractie vragen of het niet-voldoen aan de exploitatieplicht (bijvoorbeeld door externe omstandigheden) in alle omstandigheden wordt aangemerkt als «het niet naar behoren uitvoeren van de concessie», op grond waarvan intrekking van de concessie mogelijk is.

Is het de bedoeling dat de concessieverlener niet tot intrekking van de concessie kan overgaan als sprake is van kennelijke overmacht bij de concessiehouder, zo vragen de leden van de fracties van RPF en GPV.

Artikel 40:

Het vaststellen van het programma van eisen wordt overgelaten aan de concessieverlener. Vanuit de decentralisatiegedachte is deze keuze te billijken. De leden van de fracties van RPF en GPV vragen zich echter af of deze keuze niet zal kunnen leiden tot een enorme regionale kwaliteitsverschillen. Welke mogelijkheden heeft het rijk om minimumkwaliteit te garanderen? Vindt de regering het niet bezwaarlijk als uit de evaluatie blijkt dat de programma's per concessiegebied sterk verschillen?

Artikel 42:

Kan de regering nader toelichten hoe de afweging plaats zal vinden tussen enerzijds het belang van openbaarmaking en anderzijds het voorkomen van een onevenredige benadeling van de concessiehouder, vragen de leden van de D66-fractie.

Artikel 48:

Volgens de memorie van toelichting is in artikel 48 van de wet de reciprociteitsregel vastgelegd. Kan op dit artikel een nadere toelichting worden gegeven, vragen de leden van de VVD-fractie en betreft dit zowel nationale als internationale reciprociteit.

Artikel 48:

De leden van de fracties van RPF en GPV constateren dat het principe van nationale reciprociteit in de wet is opgenomen. Zij betreuren het dat de regering geen regels heeft opgenomen over internationale reciprociteit. Is dat in deze sector niet mogelijk? Als de mogelijkheid daartoe wél bestaat dringen deze leden er bij de regering sterk op aan hierover alsnog een artikel op te nemen. Als die mogelijkheid ontbreekt, wil de regering zich dan inspannen om op dit punt meer afstemming op Europees niveau te realiseren?

Artikel 53:

De leden van de D66-fractie stellen de vraag wie onder de «belanghebbenden» gerekend worden. Kunnen de (rechts) gevolgen die intreden nadat het voornemen is medegedeeld, nader omschreven worden?

Artikel 55:

Kan het criterium «voldoende spreiding over Nederland» nader toegelicht worden, vragen de leden van de D66-fractie. Kan het criterium «gebieds-specifieke omstandigheden» verduidelijkt worden, met name om het punt dat dit criterium beperkt zal worden uitgelegd?

Artikel 55 t/m 61:

De leden van de D66-fractie vragen in hoeverre de data waarvóór een bepaald percentage van het openbaar vervoer in Nederland dient te zijn aanbesteed, reëel haalbaar zijn, in ogenschouw nemend dat de reeds eerder opgetreden vertraging in de totstandkoming van het wetsvoorstel niet tot aanpassing van de desbetreffende data heeft geleid?

Artikel 55 en 56:

In deze artikelen staat de verplichting opgenomen om te komen tot aanbesteding van ten minste 35% van de omzet in de concessiegebieden. Is dit conform de brief van de vorige minister van Verkeer & Waterstaat aan de Tweede Kamer (25 088, nr. 22) heeft gezonden bij de afhandeling van de implementatienota? Zo ja, kan daar een toelichting bij gegeven, vragen de leden van de PvdA-fractie.

Artikel 58:

In hoeverre worden bedrijven waarvan de aandelen in handen van de gemeente zijn (en derhalve beschouwd worden als een gemeentelijk vervoerbedrijf conform artikel 58 van het wetsontwerp) maar waarvan de OV-diensten reeds gebaseerd zijn op een concessie op een achterstand gezet ten opzichte van andere bedrijven, omdat voor de eerste groep bedrijven de markt pas later geopend wordt, vragen de leden van de D66-fractie.

Artikel 63:

Is niet bezwaarlijk dat op grond van het eerste lid van dit artikel het verboden is voor gemeentelijke vervoerbedrijven werkzaamheden te verrichten die niet rechtstreeks samenhangen met het verrichten van openbaar vervoer, terwijl in de toelichting vermeld staat dat deze norm in de praktijk verder ingevuld zal moeten worden, vragen de leden van de D66-fractie.

Artikel 70:

De leden van de SGP-fractie informeren op welke wijze het vertragingseffect als gevolg van de bestaande bekostigingssystematiek is te voorkomen dan wel te verminderen (rijksbijdrage voor 1999 is gefundeerd op de vervoersprestaties tussen 1 juli 1997 en 1 juli 1998).

Artikel 76:

De leden van de fracties van RPF en GPV vragen zich af of de berekening van de rijksbijdrage niet in de wet zelf moet worden vastgelegd. Op welke wijze wordt de Tweede Kamer in de voorgestelde systematiek nog betrokken bij de vaststelling van de rijksbijdrage?

De berekening van de bijdrage wordt geregeld via een AMVB. De leden van de SGP-fractie vragen zich af hoe dit zich verhoudt tot het primaat van de wetgever. Dient een dergelijke materie niet in de wet te worden opgenomen?

Artikel 77:

Kan de positie van het euregionaal openbaar vervoer in relatie met dit wetsvoorstel verduidelijkt worden?

In hoeverre en op welke wijze is het wetsvoorstel ook van toepassing op het euregionaal openbaar vervoer, zo informeren de leden van de SGP-fractie.

Artikel 88:

De leden van de fractie van D66 vragen wat wordt verstaan onder «onvoldoende medewerking» en «treffen zij zo nodig met behulp van de sterke arm maatregelen». Waarom is gekozen voor dergelijke brede formulering?

Artikel 96:

In hoeverre is het bezwaarlijk dat de ene rechter oordeelt over (het weigeren of intrekken van) een verklaring van geen bezwaar, terwijl een andere rechter oordeelt over besluiten die verband houden met (het ontbreken van) een verklaring van geen bezwaar, vragen de leden van de D66-fractie.

De leden van de SGP-fractie merken op, dat tegen een besluit tot concessieverlening beroep kan worden ingesteld bij het College van beroep voor het bedrijfsleven. Aan welke normen dient de rechter dit besluit te toetsen, nu een inhoudelijke normstelling in het wetsvoorstel grotendeels ontbreekt?

Artikel 99:

De leden van de fracties van RPF en GPV verzoeken de regering in te gaan op de mogelijkheid van schadeclaims van vervoerders, als concessieverleners eenzijdig contracten opzeggen. Als de decentrale overheden daarmee inderdaad worden geconfronteerd, is de regering dan bereid financieel bij te springen?

Provincies, kaderwetgebied en gemeenten vrezen geconfronteerd te worden met schadeclaims door vervoerders indien zij overgaan tot het eenzijdig opzeggen van lopende overeenkomsten. De leden van de SGP-fractie informeren in hoeverre deze vrees terecht kan zijn. Mocht deze vrees terecht zijn, dan rijst bij deze leden de vraag of de rijksoverheid daartoe geen voorziening dient te treffen.

Artikel 111:

Kan de relatie tussen de Wet Personenvervoer en de nieuwe Spoorwegwet verduidelijkt worden, vragen de leden van de D66-fractie. Leidt de nieuwe Spoorwegwet al op korte termijn tot wijzigingen in de Wet Personenvervoer 2000, waar het bepalingen inzake openbaar vervoer per trein betreft?

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Blaauw

De griffier voor dit verslag,
Fenijn