

Vergaderjaar 2005–2006

**30 210**

## **Wijziging van de Wet personenvervoer 2000 in verband met de aanbestedingsverplichting in het openbaar vervoer, een daarbij behorend ontheffingenregime en enkele andere wijzigingen**

**Nr. 5**

### **NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG**

Ontvangen 14 december 2005

#### **Inleiding**

Met belangstelling heb ik kennisgenomen van het verslag dat de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat van de Tweede Kamer heeft uitgebracht ten aanzien van onderliggend wetsvoorstel (Kamerstukken II, 2004/05, 30 210, nrs. 1–2). Het verheugt mij dat de fracties in het algemeen positief tegenover het voorstel staan, getuige het feit dat enkele fracties een blanco verslag hebben ingediend.

De in het wetsvoorstel opgenomen wijzigingen betreffen de in de Wet personenvervoer 2000 (hierna: Wp2000) opgenomen aanbestedingsverplichting voor openbaar vervoer en zijn gericht op een betere uitvoerbaarheid van deze verplichting door decentrale overheden. De wetswijzigingen betreffen de datum van inwerkingtreding van de aanbestedingsverplichting, een langere maximale concessieduur en de invoering van een ontheffingenregime van de aanbestedingsverplichting. Ook wordt het artikel over het reciprociteitsbeginsel voor gemeentelijke vervoerbedrijven aangepast.

Deze wetswijziging vormt na het overleg met uw Kamer, als eerste stap, de tweede stap naar de invoering van de aanbestedingsverplichting in het Nederlandse stads- en streekvervoer. Zodra dit wetsvoorstel door beide Kamers is goedgekeurd, kan de laatste stap worden gezet, te weten het opnemen van de afgesproken ingangsdata in het Besluit personenvervoer 2000 (hierna: Bp2000). Daarnaast betreft dit wetsvoorstel het verwijderen van een aantal artikelen die data bevatten die al in het verleden liggen. Omdat het belangrijk is dat de verduidelijkte en opgeschoonde wet zijn effect kan hebben, ben ik voornemens om zowel deze wetswijziging als de aanpassing van het Bp2000 per 1 januari 2007 in te laten gaan. Een spoedige behandeling van dit wetsvoorstel maakt dit mogelijk.

#### **Algemeen**

*De leden van de VVD-fractie dringen aan op een spoedig indienen van de aanvullende wetswijzigingen met betrekking tot de aanbestedingsverplichting voor gemeentelijke vervoerbedrijven.*

De aanbestedingsverplichting *sec* is reeds opgenomen in artikel 61 van onderhavig wetsvoorstel. Daarmee is ook de aanbestedingsverplichting voor gemeentelijke vervoerbedrijven opgenomen.

Door middel van de delegatiegrondslag die in dat artikel is opgenomen (eerste en vierde lid), zullen, zodra de voorliggende wetswijziging door uw Kamer is geaccordeerd, aanvullend in een wijziging van het Besluit personenvervoer 2000 de verschillende ingangsdata voor de aanbestedingsverplichting worden opgenomen. De ingangsdatum voor het openbaar vervoer uitgevoerd door gemeentelijke vervoerbedrijven is gedifferentieerd naar modaliteit: per 1 januari 2009 voor het busvervoer, 1 januari 2017 voor het railvervoer of 1 januari 2012 voor beiden, onder de voorwaarden zoals gegeven in de motie Hofstra c.s.<sup>1</sup> Voor het andere openbaar vervoer – het streek openbaar vervoer en het vervoer in kleine steden – wordt er vanuit gegaan dat de aanbestedingsverplichting ingaat per 1 januari 2007. Overigens bevat deze opsomming data waarop uiterlijk moet zijn aanbesteed; het staat de decentrale overheden uiteraard vrij om eerder te starten met aanbestedingen.

De ingangsdata zijn in uw Kamer geaccordeerd<sup>2</sup>. De wijziging van het Bp2000 is in voorbereiding.

De aanvullende wijzigingen van de Wp2000 waar de VVD-fractie op doelt, zijn nodig voor de laatste stap naar het effectueren van de aanbestedingsverplichting voor gemeentelijke vervoerbedrijven (GVB-en). Die wetswijziging bevat enkele aanvullende wijzigingen, namelijk het laten vervallen van de huidige «slapende» artikelen over de aanbestedingsverplichting voor gemeentelijke vervoerbedrijven, het aanpassen van de definitie en het verduidelijken van het reciprociteitartikel en is eveneens in voorbereiding. Zodra het overleg (eerdere overleggen vonden op 14 september 2005 en 11 oktober 2005<sup>3</sup> plaats) met uw Kamer over de koop van Novio door HTM in relatie tot het reciprociteitsbeginsel definitief is afgerond, kan het voorstel binnen een aantal maanden ter advisering aan de Raad van State worden aangeboden.

*De leden van de fractie van de ChristenUnie verzoeken de regering aan te geven welke andere voorstellen tot wijziging van de Wp2000 op korte termijn nog meer zijn te verwachten. Zij informeren in dat verband naar de beoogde aanpassing van de personeelsparagraaf en van het herziene artikel 61 van de Wp2000.*

Voor het wetsvoorstel tot wijziging van de Wp2000 over de aanbestedingsverplichting voor GVB-en verwijs ik naar mijn voorgaande antwoord op de vraag van de VVD-fractie.

De leden van de fractie van de Christen Unie vragen naar wijziging van artikel 61 waarvan melding wordt gemaakt in de brief van 27 september 2005<sup>4</sup>. In die brief wordt aangegeven hoe uitvoering gegeven zal worden aan de motie Dijkema c.s.<sup>5</sup> Deze motie zal in eerdergenoemde wijziging van het Bp2000 worden verwerkt. Het betreft hier immers een uitzondering op de algemene aanbestedingsverplichting cq. een andere ingangsdatum van de aanbestedingsverplichting die onder bepaalde voorwaarden voor een GVB geldt. Zoals geschreven bij het antwoord op de voorgaande vraag van de VVD-fractie, zullen in deze wijziging van het Bp2000 verschillende ingangsdata naar soort openbaar vervoer (openbaar vervoer door GVB-en in de vier grote steden versus ander openbaar vervoer), en naar modaliteit (bus- of railvervoer) worden opgenomen. Het is logisch om ook deze ingangsdatum daarin te verwerken. Het herziene artikel 61 uit onderhavig wetsvoorstel biedt hiervoor voldoende grondslag.

Voor wat betreft een aanpassing van de personeelsparagraaf, wil ik graag vooruitwijzen naar het kabinetsstandpunt dat zal verschijnen over de

<sup>1</sup> Kamerstukken II, 2004/05, 24 036, nr. 316.

<sup>2</sup> Zie Kamerstukken II, 2004/05, 24 036 en 23 645, nr. 320.

<sup>3</sup> Kamerstukken II, 2005/06, 23 645, nr. 113 en Handelingen TK 2005/06, nr. 10, pag. 560–562.

<sup>4</sup> Kamerstukken II, 2004/05, 23 645, nr. 107.

<sup>5</sup> Kamerstukken II, 2004/05, 24 036, nr. 313.

evaluatie van de wet zelf, zoals neergelegd in artikel 108, eerste lid, van de Wp2000. Deze wetsevaluatie zal ik vóór het eind van dit jaar aan uw Kamer sturen. Hierin zal het kabinet, mede naar aanleiding van de motie Mastwijk/Dijksma<sup>1</sup>, en op basis van het evaluatieonderzoek en van adviezen van werkgevers en werknemers, een richting geven over het al dan niet aanpassen van de personeelsparagraaf.

### **Europese uitgangspunten**

*De leden van de fractie van de ChristenUnie informeren naar de stand van zaken met betrekking tot de nieuwe verordening betreffende het openbaar vervoer per spoor en over de weg. Zij vragen zich daarbij af welke gevolgen de tekst van het huidige concept heeft voor het nationale beleid en of de Minister de Kamer wil informeren over haar in te nemen standpunt in Brussel.*

Binnenkort zal via de ministerraad het fiche Beoordeling Nieuwe Commissievoorstellen (BNC-fiche) over het concept van deze verordening aan uw Kamer worden aangeboden. In dit BNC-fiche zal worden uitgewerkt op welke manier de tekst van de verordening zal doorwerken in de Nederlandse wetgeving. Op voorhand kan gemeld worden dat de Nederlandse inzet is om de afspraken die in uw Kamer zijn geaccordeerd over de aanbestedingsverplichting in het stadsen streek openbaar vervoer, te handhaven. Dat geldt eveneens voor het daarbij behorende ontheffingenregime zoals in onderhavig wetsvoorstel opgenomen.

### **Aanbestedingsverplichting**

*De leden van de SP-fractie verwonderen zich erover dat de aanbestedingsverplichting in deze wetgeving staat omdat er veel discussie mogelijk is over de kwalitatieve gevolgen van openbaar aanbesteden. Ook doet de aanbestedingsverplichting volgens de leden geen recht aan het uitgangspunt van decentralisatie aangezien er door het opleggen van de verplichting minder mogelijkheden zijn voor decentrale overheden. De leden verzoeken de minister deze verplichting uit de wet te halen.*

De aanbestedingsverplichting voor het openbaar vervoer is en blijft één van de uitgangspunten van de Wp2000. Het overleg met uw Kamer in juni 2005<sup>2</sup> en de afgewezen moties over het niet invoeren van de aanbestedingsverplichting, onderstrepen de voorkeur van de meerderheid van de Tweede Kamer om deze aanbestedingsverplichting ook daadwerkelijk te effectueren.

*De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen zich af hoe de zinsnede «in beginsel» moet worden begrepen in relatie tot het verlenen van een ontheffing op basis van één van de gronden uit het ontheffingenregime.*

Op basis van het herziene artikel 61, tweede lid, onderdeel a, van de Wp2000 zou een ontheffing kunnen worden verleend voor bepaalde overgangssituaties zoals de herindeling van een concessiegebied. Omdat de aard van dit ontheffingscriterium *tijdelijk* is, kan slechts voor een bepaalde periode een ontheffing verkregen worden. De overgangssituatie is immers aflopend. In sommige gevallen kan het echter noodzakelijk zijn voor een langere periode dan 1 of 2 jaar een ontheffing te verlenen. Het is echter niet mogelijk om op dit moment – vooraf – te voorzien om welke situaties dat gaat. Om die reden is de zinsnede «in beginsel» opgenomen in de toelichting. Op basis van het voorgaande kan dus geconcludeerd worden dat een ontheffing op basis van deze grond nooit op een perma-

<sup>1</sup> Kamerstukken II, 2004/05, 24 036, nr. 315.

<sup>2</sup> Kamerstukken II, 2004/05, 24 036 en 23 645, nr. 320.

nente basis of voor een periode van veel langer dan 2 jaar verleend zal worden.

## **Reciprociteit**

*De leden van de SP-fractie zijn van mening dat de voorliggende wijziging van het reciprociteitsartikel (109) een nadelig effect heeft op de concurrentiepositie van de Nederlandse vervoerbedrijven. Het ongewenste gevolg van die wijziging is dat het aantal Nederlandse vervoerbedrijven zal verminderen. De leden van de SP-fractie verzoeken daarom de minister om nationale vervoerbedrijven met een gesloten thuismarkt in staat te stellen te mogen meedingen naar hun eigen concessie, op voorwaarde dat er duidelijke schotten zitten tussen de verschillende markten waarop het bedrijf actief is.*

*De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen in aanvulling op de vraag van de SP-fractie of door de formulering van het voorliggende reciprociteitsartikel situaties als HTM/Novio onmogelijk worden gemaakt. Als dat niet het geval is, vragen de leden of een nadere aanpassing van artikel 61 noodzakelijk is om dit te bewerkstelligen.*

Deze wijziging van de wet vloeit voort uit de overeenstemming die met de Tweede Kamer is bereikt over zogenaamde minderheidsdeelnemingen in vervoerbedrijven. Dit is reeds in juli 2004 afgesproken.

Ten eerste zou ik willen opmerken dat de Wp2000 niet over koop of verkoop van vervoerbedrijven gaat; de werking van het reciprociteitsartikel maakt echter wél de effecten van een dergelijke koop of verkoop onmogelijk aangezien bepaalde bedrijven onder bepaalde omstandigheden niet mogen meedingen bij aanbestedingen. Dit is in debatten in september 2005, inzake de verkoop van Novio B.V. aan HTM N.V., nadrukkelijk nogmaals bevestigd.

Het uitgangspunt, zoals dat door mij in de debatten met uw Kamer naar voren is gebracht, is dat de status van het moeder-GVB bepalend is of een dochter van dat moederbedrijf mag meedingen. Dat betekent dat als de thuismarkt van het moederbedrijf nog niet is aanbesteed, het dochterbedrijf niet mag meedingen bij de aanbesteding van haar eigen thuismarkt en bij de aanbesteding van concessies daarbuiten. Om toch genoeg spelers op de markt te garanderen, acht ik het raadzaam dat de thuismarkt van de moederbedrijven zo spoedig mogelijk wordt aanbesteed, zo mogelijk eerder dan de ingangsdatum van de aanbestedingsverplichting. In dit geval zijn uiteraard niet de GVB-en aan zet, maar altijd de decentrale overheden die bevoegd zijn tot de concessieverlening.

*De leden van de SP-fractie menen dat de minister zou moeten handelen conform de uitgangspunten zoals verwoord in het Structuurschema Verkeer en Vervoer II (SVV-II) aangezien het beleidskader voor de Wp2000 – de Nota Mobiliteit – nog niet door de Tweede Kamer is vastgesteld.*

Voor mij geldt als kader de huidige Wp2000, zoals die in 2001 in gemeen overleg met uw Kamer tot stand is gekomen. Daarmee is voor mij de Wp2000 het relevante kader geworden. Overigens zijn in de Wp2000 geen zaken opgenomen die in tegenspraak zijn met de essentiële onderdelen uit de PKB SVV-II.

*Tenslotte vragen de leden van de fractie van de ChristenUnie of er nog recente ontwikkelingen te vermelden zijn naar aanleiding van gesprekken die de minister heeft gehad met het Stadsbestuur Haaglanden, de HTM, het KAN, de gemeente Nijmegen en Novio.*

Op 28 november jl. heb ik een brief aan de Tweede Kamer de laatste stand van zaken over de koop van Novio door HTM en de andere daarbij betrokken partijen weergegeven<sup>1</sup>. Daarin heb ik aangegeven dat ik heb vernomen dat het Stadsgewest Haaglanden voornemens is om de openbare aanbesteding van haar busconcessies, onder voorbehoud van bestuurlijke goedkeuring, te vervroegen naar 1 september 2008 in plaats van 1 januari 2009.

Daarnaast heeft het dagelijks bestuur van het Knooppunt Arnhem-Nijmegen (hierna: KAN) mij, vooruitlopend op de inwerkingtreding van onderhavig wetsvoorstel, verzocht een ontheffing van de aanbestedingsverplichting te verlenen op basis van een toekomstige herindeling van het concessiegebied. Een eventuele ontheffing kan uiteraard pas worden verleend indien daarvoor een wettelijke grondslag bestaat.

Indien de kennisgeving tot de opdracht van de aanbesteding van de busconcessies als bedoeld in artikel 109, derde lid, van de Wp2000 door het Stadsgewest Haaglanden vóór 1 januari 2007 op de daarvoor gebruikelijke manier geschiedt, zouden de dochterbedrijven van HTM op het moment dat de kennisgeving is gepubliceerd, kunnen meedingen naar hun eigen thuismarkt. Daarbij ga ik er vanuit dat de kennisgeving plaatsvindt door middel van publicatie ervan in het Supplement bij het Publicatieblad van de Europese Unie én dat er een redelijke termijn is gelegen tussen het moment van publicatie van de kennisgeving en de exploitatie van de aanbestede (bus)concessie.

De combinatie van het verlenen van een ontheffing met de publicatie van de kennisgeving zou daarmee tot gevolg hebben dat Novio, als dochterbedrijf van HTM, kan meedingen naar de aanbesteding van haar eigen thuismarkt.

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

---

<sup>1</sup> Kamerstukken II, 2005/06, 23 645, nr. 112.