

WIJ BEATRIX, BIJ DE GRATIE GODS,
KONINGIN DER NEDERLANDEN,
PRINSES VAN ORANJE-NASSAU,
ENZ. ENZ. ENZ.

Besluit van

**tot wijziging van het Besluit personenvervoer 2000 in verband met de
ingangsdiensten van de aanbestedingsverplichting in het openbaar vervoer en de
verlenging van de maximale concessieduur**

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van , nr.
HDJZ/, Hoofddirectie Juridische Zaken;
Gelet op artikel 61, eerste en vierde lid, van de Wet personenvervoer 2000;
De Raad van State gehoord (advies van , nr.);
Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van ,
nr. HDJZ/, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Besluit personenvervoer 2000 wordt als volgt gewijzigd:

A

In het eerste lid van artikel 36 wordt de zinsnede 'ten hoogste zes jaar' vervangen
door: ten hoogste acht jaar.

B

Na artikel 36a wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 36b

1. Met ingang van 1 januari 2007 wordt een concessie voor openbaar vervoer, anders dan per trein, slechts verleend nadat daartoe een aanbesteding is gehouden.
2. In afwijking van het eerste lid wordt een concessie voor openbaar vervoer verricht door een vervoerder waarop de gemeente Amsterdam, Den Haag, Rotterdam of Utrecht op basis van feitelijke of juridische omstandigheden beslissende invloed uitoefent of een vervoerder die in een van deze gemeenten op grond van een concessie openbaar vervoer verricht zonder dat daartoe een aanbesteding is gehouden, slechts verleend nadat daartoe een aanbesteding is gehouden:
 - a. met ingang van 1 januari 2009 voorzover het openbaar vervoer per bus betreft, en
 - b. met ingang van 1 januari 2017 voorzover het openbaar vervoer per metro of tram betreft, of
 - c. met ingang van 1 januari 2012 voorzover het openbaar vervoer per bus alsmede per metro of tram betreft, met dien verstande dat uiterlijk vanaf 1 januari 2007 de werkzaamheden die de vervoerder in het kader van concessies voor openbaar vervoer verricht, overgedragen zijn aan een privaatrechtelijke rechtspersoon.
3. Indien uiterlijk vanaf 1 januari 2007 niet langer sprake is van een beslissende invloed als bedoeld in het tweede lid, is het in het tweede lid, onder a, bedoelde tijdstip 1 januari 2012.
4. Indien uiterlijk vanaf 1 januari 2007 de gemeente Nijmegen niet langer op basis van feitelijke of juridische omstandigheden beslissende invloed uitoefent op een vervoerder die openbaar vervoer verricht in deze gemeente, is het in het eerste lid bedoelde tijdstip 1 januari 2010 voorzover het openbaar vervoer betreft dat in deze gemeente wordt verricht.

ARTIKEL II

Dit besluit treedt in werking met ingang van de eerste dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de bijbehorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

NOTA VAN TOELICHTING

1. Inhoud van de wijziging

Het onderhavige besluit bevat een tweetal wijzigingen van het Besluit personenvervoer 2000 (Bp2000). Deze wijzigingen betreffen de uitwerking van de aanbestedingsverplichting in het openbaar vervoer, anders dan per trein en de verlenging van de maximale duur van de concessie.

De oorspronkelijke datum voor de aanbestedingsverplichting van openbaar vervoer dat niet door gemeentelijke vervoerbedrijven wordt verricht, was 1 januari 2006. In de praktijk bleek dat decentrale overheden en vervoerders op die datum nog niet gereed zouden zijn met de voorbereidingen van de aanbestedingsprocedures. Dat zou tot gevolg hebben dat concessies op die datum van rechtswege zouden komen te vervallen. Daarnaast zou het vasthouden aan die datum een 'stuwmeer' aan aanbestedingen opleveren. Dit zou de kwaliteit van de aanbiedingen niet ten goede komen. Door het verschuiven van de datum ontstaat er een betere spreiding (Kamerstukken II 2004/05, 23 645, nr. 82).

De oorspronkelijke datum voor de aanbestedingsverplichting van het vervoer dat door gemeentelijke vervoerbedrijven wordt verricht, was 1 januari 2007. Deze datum bleek te ambitieus voor de gemeentelijke vervoerbedrijven in de vier grote steden (Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht). Ook voor gemeentelijke vervoerbedrijven is het van belang zich goed voor te kunnen bereiden op de aanbesteding van hun thuismarkt. Daar komt bij dat gemeentelijke vervoerbedrijven de nodige stappen zouden moeten zetten richting (externe) verzelfstandiging en marktconformiteit. In de praktijk bleek dat zowel de betrokken decentrale overheden als de gemeentelijke vervoerbedrijven meer tijd nodig hadden om deze stappen te zetten. Voor het railvervoer (openbaar vervoer per metro of tram) kwam daar bij dat de strategische activa (infrastructuur en materieel) ontvlochten zouden moeten worden van de exploitatie van het vervoer. Ook deze ontvlechting kost meer tijd dan oorspronkelijk verwacht was. Besloten werd verschillende data voor de aanbestedingsverplichting in te stellen: 1 januari 2009 voor het busvervoer in de vier grote steden en 1 januari 2017 voor het metro- en tramvervoer. Deze laatste datum ligt één concessieperiode later dan de ingangsdatum voor het busvervoer zodat een goede afstemming tussen beide vormen van vervoer bij een volgende aanbesteding verzekerd kan zijn. Ook komt deze datum overeen met de afspraken – en daaruit voortvloeiende investeringen – die door de gemeenten Den Haag en Rotterdam en de plusregio's Stadsgewest Haaglanden en Stadsregio Rotterdam zijn gemaakt in het kader van RandstadRail (Kamerstukken II 2004/05, 23 645, nr. 87).

In 2005 hebben de Tweede Kamer en de Minister van Verkeer en Waterstaat diverse keren gesproken over de invoering van een verplichte aanbesteding van het openbaar vervoer. Aanleiding daarvoor waren de uitkomsten van de evaluatie van de

aanbestedingen in het openbaar vervoer (Kamerstukken II 2003/04, 23 645, nr. 76). Het kabinet heeft op basis van het evaluatieverslag over de effecten in de praktijk van openbare aanbestedingen van concessies de conclusie getrokken te willen vasthouden aan de ingezette lijn van verplichte aanbesteding. Naar aanleiding van dit kabinetsstandpunt is een tweetal wetswijzigingen in gang gezet. Onderhavig besluit is een uitwerking van de eerste van de twee wetswijzigingen; dit betreft de wijziging van de Wet personenvervoer 2000 (hierna: Wp2000) in verband met de aanbestedingsverplichting in het openbaar vervoer, een daarbij behorend ontheffingenregime en enkele andere wijzigingen (Stb. 2006, 222). De tweede wijziging van de Wp2000 betreft de bijzondere positie van gemeentelijke vervoerbedrijven in relatie tot de aanbestedingsverplichting.

Artikel I, onderdeel A bevat een wijziging van artikel 36, eerste lid van het Bp2000 die betrekking heeft op de maximale duur van een concessie. De maximale duur van zes jaar voor een concessie voor openbaar vervoer anders dan per trein is in het eerstgenoemde wetsvoorstel verlengd tot acht jaar (wijziging van artikel 24, eerste en tweede lid, van de Wp2000). De wijziging heeft tot gevolg dat de duur van een concessie voor het verrichten van zowel openbaar vervoer per trein als openbaar vervoer anders dan per trein ten hoogste acht jaar in plaats van zes jaar mag bedragen.

Op basis van artikel 61 van de Wp2000 kunnen nadere regels worden gesteld aan de aanbestedingsverplichting in het openbaar vervoer. In artikel I, onderdeel B worden ter uitwerking van die wettelijke grondslag verschillende ingangsdata vastgesteld voor de aanbestedingsverplichtingen per vervoersmodaliteit of combinatie van vervoersmodaliteiten. Na overleg tussen de Tweede Kamer en de Minister van Verkeer en Waterstaat (o.a. Kamerstukken II 2004/05, 24 036 en 23 645, nr. 319) zijn de verschillende ingangsdata bepaald.

Voor het openbaar vervoer - anders dan per trein - geldt een aanbestedingsverplichting die ingaat op 1 januari 2007. Dit is neergelegd in het voorgestelde artikel 36b, eerste lid.

Voor het openbaar vervoer dat door gemeentelijke vervoerbedrijven in de gemeenten Amsterdam, Den Haag, Rotterdam of Utrecht wordt uitgevoerd, gelden, zoals hiervoor genoemd, andere ingangsdata van de aanbestedingsverplichting. Het busvervoer dient uiterlijk 1 januari 2009 te worden aanbesteed (artikel 36 b, tweede lid, onderdeel a) en het metro- en tramvervoer uiterlijk 1 januari 2017 (artikel 36b, tweede lid, onderdeel b).

Naar aanleiding van het overleg tussen de Minister en de Tweede Kamer (Kamerstukken II 2004/05, 24 036 en 23 645, nr. 319) is besloten een extra ingangsdatum op te nemen, in het bijzonder om tegemoet te komen aan de wensen van de gemeente Amsterdam. Decentrale overheden kunnen ook kiezen om per 1 januari 2012 beide vormen van openbaar vervoer gelijktijdig en integraal aan te besteden. Hiermee wordt uitvoering gegeven aan de motie Hofstra (Kamerstukken II 2004/05, 24 036, nr. 316). In de motie is aan deze optie een aantal voorwaarden verbonden, te weten:

- dat het gemeentelijk vervoerbedrijf per 1 januari 2007 extern is verzelfstandigd als NV of BV;
- dat in de periode 2006-2012 de doelmatigheid bij het gemeentelijk vervoerbedrijf zich ontwikkelt volgens een door de minister te formuleren kwantitatieve taakstelling;
- dat het Regionaal Orgaan Amsterdam tijdig alle overige besluiten neemt die nodig zijn om te kunnen aanbesteden;
- dat Den Haag en Rotterdam, wanneer ze ook integraal zouden willen aanbesteden, dezelfde mogelijkheid onder dezelfde voorwaarden mogen benutten.

De eerste voorwaarde uit de motie is vertaald in het tweede lid, onderdeel c, van artikel 36b.

Een aantal voorwaarden is echter niet geschikt om in wet- of regelgeving om te zetten. De doelmatigheidstoets oftewel de *benchmark* volgens een door de minister te ontwikkelen kwantitatieve taakstelling wordt reeds ter hand genomen in een gezamenlijk project van de minister van Verkeer en Waterstaat en de concessieverlenende overheden in de vier regio's Amsterdam, Den Haag, Rotterdam en Utrecht. De voorwaarde van tijdigheid van besluitvorming volgt reeds uit de opname van de aanbestedingsverplichting zelf in het eerste en in het tweede lid, onderdeel c, van artikel 36b. De voorwaarde dat ook andere plusregio's dan het Regionaal Orgaan Amsterdam, gebruik kunnen maken van deze optie, volgt uit de uitwerking ervan in hetzelfde tweede lid, onderdeel c, van artikel 36b.

In de motie wordt de regering tenslotte verzocht om bij de uitwerking van deze optie te bewerkstelligen dat per 1 januari 2009 tien procent van het vervoer, integraal in een deelgebied, wordt aanbesteed, dan wel dat tien procent van de aandelen van het gemeentelijk vervoerbedrijf wordt vervreemd. Beslissingen over het aanbesteden van een gedeelte van het vervoer in een gebied of over het privatiseren van een gedeelte van een gemeentelijk vervoerbedrijf worden op decentraal niveau genomen. De keuze om een gedeelte van een gemeentelijk vervoerbedrijf te privatiseren is aan de gemeentelijke eigenaar. De concessieverlener heeft de keuze om een gedeelte van het stadsvervoer aan te besteden (voor een periode van drie jaar). De minister zal in overleg treden met de partijen die kiezen voor de optie van integrale aanbesteding en hen verzoeken om de genoemde keuzes in overweging te nemen.

Voor het busvervoer dat wordt verricht door een gemeentelijk vervoerbedrijf in Amsterdam, Den Haag, Rotterdam of Utrecht, is een extra mogelijkheid opgenomen om later aan te besteden dan de hierboven genoemde ingangsdata. Als een gemeente uiterlijk vanaf 1 januari 2007 niet langer een beslissende invloed heeft op het gemeentelijk vervoerbedrijf of op het relevante busgedeelte van dit vervoerbedrijf, verschuift de ingangsdatum van de aanbestedingsverplichting met drie jaar. In het voorgestelde artikel 36b, derde lid, geldt in de vier grote steden in die situatie dat het busvervoer op 1 januari 2012 in plaats van op 1 januari 2009 moet zijn aanbesteed. In het voorgestelde vierde lid van dat artikel geldt in eenzelfde situatie als hiervoor genoemd in de gemeente Nijmegen dat het busvervoer op 1 januari 2010 in plaats van 1 januari 2007 moet zijn aanbesteed. Deze verschuiving biedt het desbetreffende gemeentelijk vervoerbedrijf een optimale uitgangspositie voor de open markt (Kamerstukken II 2004/05, 23 645, nr. 87, blz. 4, 6 en voetnoot 1).

2. Administratieve lasten

Een ontwerp van het onderhavige besluit is voor advies voorgelegd aan Actal. Op 4 mei 2006 heeft het college te kennen gegeven dit ontwerpbesluit niet te selecteren voor een toets en heeft het college het ontwerpbesluit zonder opmerkingen afgedaan.

3. Bestuurslasten en bedrijfseffecten

In zowel de wijziging van de Wp2000 in verband met de aanbestedingsverplichting in het openbaar vervoer, een daarbij behorend ontheffingenregime en enkele andere wijzigingen (Stb. 2006, 222) als het wetsvoorstel tot wijziging van de Wet personenvervoer 2000 in verband met de bijzondere positie van gemeentelijke vervoerbedrijven in relatie tot de aanbestedingsverplichting in het openbaar vervoer en enkele technische wijzigingen (Kamerstukken II 2005/06, *PM* nr. 1-3) is aandacht besteed aan de bestuurslasten, administratieve lasten en bedrijfseffecten.

Daaruit blijkt dat beide (voorgenomen) wetswijzigingen ten aanzien van de daarin opgenomen besluitvorming over de aanbestedingsverplichting geen extra bestuurslasten met zich meebrengen (Kamerstukken II 2004/05, 30 210, nr. 3, blz. 5). Het onderhavige besluit stelt een eerder afgesproken tijdslijn vast en brengt om die reden geen extra bestuurslasten met zich mee.

Ook voor de administratieve lasten en bedrijfseffecten geldt dat deze zijn afgewogen in het kader van de hierboven genoemde wetswijzigingen.

4. Reacties representatieve organisaties en bestuurlijk overleg

Een ontwerp van het onderhavige besluit is tevens voor advies voorgelegd aan het OPV. Het OPV heeft op 17 mei 2006 een rapport van bevindingen uitgebracht (kenmerk: OVW-OPV-2006/0349. Het OPV stemt op hoofdlijnen in met het voorstel. Het OPV steunt de latere aanbestedingsverplichting voor het openbaar vervoer dat door gemeentelijke vervoerbedrijven wordt uitgevoerd. Ook de verlenging van de maximale concessieduur van zes naar acht jaar kan rekenen op steun van het OPV.

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs