

Vergaderjaar 2006–2007

**30 421**

**Evaluatie Wet Personenvervoer 2000**

**23 645**

**Openbaar vervoer**

**Nr. 10**

**BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATER-STAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 10 april 2007

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat heeft mij om een reactie verzocht inzake het rapport «Onderzoek aanbestedingen OV in Noord-Brabant» van de Statencommissie van de provincie Noord-Brabant, voor zover het de werking van de Wet personenvervoer 2000 (hierna: Wp2000) betreft (07-VW-B-022). Hierbij doe ik u mijn reactie toekomen.

Ik heb het rapport met belangstelling gelezen. Het is een leesbaar rapport met een duidelijke weergave van wat zich heeft afgespeeld met betrekking tot de procedures voor de nieuwe concessie(s) voor Noord-Brabant. In het geval van Brabant hebben Gedeputeerde Staten het zich volgens de Statencommissie moeilijk gemaakt door onder andere een krappe planning te hanteren, en door een gedetailleerd programma van eisen op te stellen in combinatie met de aanbesteding van heel Noord-Brabant in één keer. Met name de krappe planning vind ik een belangrijke les voor de aanbestedende overheden; ruimte in de planning en een goede voorbereiding van de aanbesteding komt de procedure als geheel ten goede. Bovendien blijft er bij een ruime planning voldoende tijd na de gunning van de concessie over waarin de nieuwe vervoerder zich kan voorbereiden op het rijden van de nieuwe concessie (de implementatieperiode) ook na een eventueel ingediend bezwaar.

Ik constateer dat de meeste aanbevelingen in het rapport betrekking hebben op de organisatie van de aanbesteding door provincie zelf. Ik ben ook benieuwd naar de conclusies die de Staten van Noord-Brabant aan het rapport verbinden. Het gaat immers primair om de Brabantse situatie.

Het rapport gaat *niet* over het instrument aanbesteding als zodanig; in het rapport wordt niet aangegeven dat aanbesteden een slecht instrument is om te komen tot kwalitatief hoogwaardig OV tegen een redelijke prijs, maar worden verbeterpunten aangegeven met betrekking tot de uitvoering van de aanbesteding. Die verbeterpunten onderschrijf ik.

De aanbevelingen die het rijk aangaan, neem ik ter harte. De Statencommissie spreekt echter van een «fundamentele herbezinning op de Wp2000». Dat vind ik gezien de aard van de aanbevelingen overdreven, mede gezien de uitgebreide evaluaties van de aanbestedingen en de gehele wet in de afgelopen jaren. We moeten dan ook oppassen die aanbeveling niet uit zijn verband te trekken. De commissie vult de «fundamentele herbezinning» concreet in door argumenten met betrekking tot de juridische vorm van de concessie, de combinatie van aanbestedingsrecht en de Algemene wet bestuursrecht en innovatievere vormen van aanbesteden. Onderstaand ga ik daar op in.

De commissie vraagt zich met name af of de gunning in de vorm van een publiekrechtelijke beschikking wel een adequate vorm is. Ik constateer dat de commissie in het rapport voorbijgegaan is aan het doel van het instrument concessie. De concessie op grond van een wettelijke regeling is noodzakelijk om exclusieve werking te geven aan de gunning: de vervoerder krijgt het exclusieve recht om in een concessiegebied vervoer te verrichten. Die exclusieve werking kan niet worden bereikt door een overeenkomst aangezien deze geen derdenwerking kent. Als geen concessie zou worden verleend, zou ongewenste concurrentie kunnen ontstaan binnen het concessiegebied.

Wat betreft de procedurele gevolgen van de combinatie van het aanbestedingsrecht met concessieverlening, waar de commissie ook over spreekt, heb ik een verschil in bezwarentermijnen in het aanbestedingsrecht en op grond van de Algemene wet bestuursrecht geconstateerd. Ik ben van plan om daar duidelijkheid in te brengen door wijziging van het Besluit personenvervoer 2000.

Verder geeft de commissie aan dat zij een procedure wenst waarin private partijen voor een langere periode gebonden kunnen worden aan dienstverlening die maatschappelijk van groot belang is, waar de sturende rol van de (decentrale) overheid gewaarborgd blijft en er toch ruimte is om tussentijds het voorzieningenniveau op nieuwe ontwikkelingen aan te passen. De commissie doelt hier mijns inziens op innovatievere procedures. Zij kleurt dit in door PPS. Ik vind dat eigenlijk het belangrijkste punt. De huidige aanbestedingskaders, de verschillende procedures hierbinnen maar ook de invulling van het programma van eisen bij aanbesteding geven al veel mogelijkheden en vrijheid om de vraag van de markt een plaats te geven. Zo stond in het Financieel Dagblad van 30 maart 2007 dat Arriva een extra lijn gaat rijden in de regio Waterland, die niet is voorgeschreven in de concessie maar daar wel in past. De reden dat dit kan, ligt in de wijze van aanbesteding. De vervoerder moest bij deze aanbesteding offereer hoeveel opbrengsten (hoeveel passagiers) hij de komende jaren kan genereren. Door deze manier van aanbesteden wordt de vervoerder gedwongen de reizigers op te zoeken. Ik ben benieuwd wat decentrale overheden belet om te veranderen in procedure en ik zal faciliteren in de kennisontwikkeling en -uitwisseling op dit punt. Dergelijke goede voorbeelden verdienen naar mijn mening navolging.

Tenslotte wil ik aangeven dat het hier om één concreet geval gaat waar niet alles gelopen is zoals beoogd. In de meeste gevallen zijn de aanbestedingen echter wél goed verlopen. Het is, ten algemene, vooral zaak dat de aanbestedende overheden leren van eerdere aanbestedingen en van de in het land opgedane ervaringen. Het is een leerproces en de huidige Wp2000 en de marktwerking in het openbaar vervoer zijn nog relatief jong. Hier is uiteraard een belangrijke taak weggelegd voor de decentrale overheden en de vervoerbedrijven zelf. Ik zal daar ook zo veel mogelijk in (blijven) faciliteren. Mede naar aanleiding van mijn eigen in mei af te

ronden onderzoek naar de meest recente aanbestedingen, zal ik samen met KpVV praktische handreikingen en hulpmiddelen of één of meerdere workshops ten behoeve van kennisuitwisseling aan de overheden aanbieden om onvolkomenheden in de uitwerking van de aanbestedingsprocedures te verhelpen.

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,  
J. C. Huizinga-Heringa