

Vergaderjaar 2011–2012

32 845

**Voorstel van wet van de leden Monasch, Bashir, Van Gent en Verhoeven tot wijziging van de Wet personenvervoer 2000 teneinde inbesteding van openbaar vervoer mogelijk te maken in een plusregio die de gemeente Amsterdam, 's-Gravenhage, Rotterdam of Utrecht omvat (Wet Aanbestedingsvrijheid OV grote steden)**

Nr. 7

**VERSLAG**

Vastgesteld 24 mei 2012

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu, belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, heeft de eer verslag uit te brengen van haar bevindingen. Het verslag behandelt alleen die onderdelen waarover door de genoemde fracties inbreng is geleverd. Onder het voorbehoud dat de indieners de gestelde vragen tijdig en afdoende zullen hebben beantwoord, acht de commissie de openbare behandeling van dit wetsvoorstel voldoende voorbereid.

**Inhoud****blz.***Algemeen*

1

## 1. Inleiding

3

## 2. Inbesteding

4

## 3. Randvoorwaarden concessieverlening zonder aanbesteding

7

## 4. Toezicht en Handhaving

7

*Artikelsgewijs*

8

## Onderdeel E en F (wijziging opschrift en artikel 44)

8

## Artikel I, Onderdeel L (artikel 62)

8

## Artikel I, Onderdeel M (inbesteding)

9

## Artikel I, Onderdeel T (overgangsrecht gemeentelijke vervoerbedrijven)

9

**Algemeen**

De leden van de VVD-fractie hebben met verbazing kennisgenomen van het voorstel van de leden Monasch, Bashir, Van Gent en Verhoeven tot wijziging van de Wet personenvervoer 2000 teneinde inbesteding van openbaar vervoer mogelijk te maken in een plusregio die de gemeente Amsterdam, 's-Gravenhage, Rotterdam of Utrecht omvat. De leden van de VVD-fractie hebben ernstige bedenkingen bij dit wetsontwerp en hebben daarom nog een aantal vragen.

De leden van de PvdA-fractie hebben verheugd kennisgenomen van het initiatiefwetsvoorstel van de leden Monasch, Bashir, Van Gent en Verhoeven, waarmee eindelijk de motie Roefs (Kamerstuk 32 645, nr. 165) in de Wet personenvervoer 2000 wordt geïmplementeerd. Eerder waren voornoemde leden zeer teleurgesteld over het intrekken van het voorstel hiertoe door de regering. Volgens de leden van de PvdA-fractie heeft dit tot veel onzekerheid geleid bij de grote steden en de vervoerders aldaar. De leden spreken de hoop uit dat de behandeling van dit wetsvoorstel op korte termijn kan worden afgerond en er eindelijk duidelijkheid komt.

De leden van de PVV-fractie hebben met grote interesse kennisgenomen van het voorliggende initiatiefwetsvoorstel. Zij vinden het onderhavige wetsvoorstel een goed initiatief, omdat de steden daarmee weer zelf kunnen bepalen hoe zij het openbaar vervoer willen organiseren. Volgens voornoemde leden zou de Europese Unie namelijk het liefst al het openbaar vervoer in Nederland verplicht aan laten besteden, maar daar wordt middels dit wetsvoorstel een stokje voor gestoken en dat is positief. De leden van de PVV-fractie willen de indieners nog enkele vragen voorleggen.

De leden van de CDA-fractie hebben waardering voor het feit dat de leden Monasch, Bashir, Van Gent en Verhoeven zich de moeite van een initiatiefwetsvoorstel hebben getroost om te bezien hoe zij het openbaar vervoer in de grote steden kunnen verbeteren. Gezien alle discussies en rapporten zijn de leden van de CDA-fractie echter wel verbaasd dat de uitkomst van alle inspanningen het thans voorliggende wetsvoorstel is.

De leden van de SP-fractie hebben met grote belangstelling kennisgenomen van het genoemde wetsvoorstel en willen de indieners veel succes wensen.

De leden van de D66-fractie hebben met enthousiasme kennisgenomen van het wetsvoorstel van de leden Monasch, Bashir, Van Gent en Verhoeven tot wijziging van de Wet personenvervoer 2000 teneinde inbesteding van openbaar vervoer mogelijk te maken in een plusregio die de gemeente Amsterdam, 's-Gravenhage, Rotterdam of Utrecht omvat. De leden van de D66-fractie zijn van mening dat de grote steden zelf het beste kunnen beslissen over de inrichting van het openbaar vervoer in hun eigen stadsregio. Deze leden vinden het vreemd dat de steden wel mogen beslissen op welke wijze zij de beschikbare budgetten inzetten, maar niet hoe zij de organisatie van het openbaar vervoer inrichten. Voornoemde leden vinden dat de steden zelf het beste kunnen inschatten op welke wijze de organisatie van het openbaar vervoer het beste kan worden vormgegeven, zeker gezien de complexiteit van het openbaar vervoer in deze steden door de aanwezigheid van tram, bus en in sommige gevallen ook metro. Deze complexiteit vraagt ook om andere, specifieke, op deze complexe situatie gerichte oplossingen. De leden van de D66-fractie willen benadrukken dat zij geen tegenstander zijn van aanbesteding van openbaar vervoer. Zij vinden echter dat dit niet dwingend moet worden opgelegd aan steden die prima in staat zijn zelf beslissingen hierover te nemen. Of het er nu om gaat of er wel of niet wordt aanbesteed, welke modaliteiten worden aanbesteed, wanneer er wordt aanbesteed, op welke wijze er wordt aanbesteed en welke oplossing hierbij, binnen de beschikbare middelen, het beste voor de reiziger is.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben het wetsvoorstel met instemming gelezen en hebben thans geen behoefte aan het stellen van vragen en het maken van opmerkingen.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben kennisgenomen van het initiatiefwetsvoorstel waarmee wordt beoogd om de aanbesteding van het openbaar vervoer in de grote steden niet langer verplicht te stellen. Genoemde leden zijn niet op voorhand tegen het niet verplicht stellen van de aanbesteding, maar hebben nog wel veel vragen bij het voorstel. Deze leden zijn van mening dat het initiatiefvoorstel in ieder geval verder moet worden onderbouwd en moet worden aangescherpt. Wel steunen genoemde leden, in geval het wetsvoorstel wordt aangenomen, het voorstel om ook bij inbesteding een programma van eisen te verplichten en in die situatie de bevoegdheden van de plusregio en de Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMA) voor de handhaving te versterken.

De leden van de SGP-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel en hebben thans geen behoefte aan het stellen van vragen en het maken van opmerkingen.

De leden van de fractie van de PvdD hebben ook kennisgenomen van het wetsvoorstel en hebben thans geen behoefte aan het stellen van vragen en het maken van opmerkingen.

## **1. Inleiding**

De leden van de VVD-fractie hebben met betrekking tot de titel van het wetsvoorstel de vraag waarom gesproken wordt van de gemeenten Amsterdam, 's-Gravenhage, Rotterdam of Utrecht. De leden van de VVD-fractie vragen of de indieners beseffen dat in de regio Utrecht geen sprake meer kan zijn van inbesteding, aangezien een vervoerder waarop zij zeggenschap uitoefent, ontbreekt. Dient het wetsvoorstel niet te worden aangepast zodanig dat de gemeente Utrecht er buiten valt? Daarnaast vragen voornoemde leden waarom andere regio's, zoals Eindhoven en Arnhem-Nijmegen niet in dit wetsvoorstel zijn meege-  
nomen. Kunnen de indieners hierop ingaan?

De leden van de VVD-fractie vragen voorts aan de indieners of zij hebben onderzocht of dit wetsvoorstel gedragen wordt door de betrokken gemeenten. Hoe is door de gemeenten gereageerd op deze tweede wijziging in korte tijd, terwijl deze gemeenten nog aan de slag zijn met de vorige wijziging?

De leden van de PvdA-fractie constateren dat de gemeenten Utrecht, Rotterdam en 's-Gravenhage hun busconcessies inmiddels hebben aanbesteed, en dat de gemeente Amsterdam de busconcessie vóór 1 januari 2013 moet aanbesteden. De leden vragen of deze wet voor de eerste drie genoemde steden nog mogelijkheden biedt.

De leden van de CDA-fractie lezen in de Memorie van Toelichting dat de indieners een aantal keer refereren aan het feit dat de laatste jaren, mede onder druk van aanbesteding, grote besparingen zijn gerealiseerd binnen de gemeentelijke vervoerbedrijven. Ondertussen werkt het gemeentelijk vervoerbedrijf van Rotterdam al zo marktconform dat zij de aanbesteding voor het busvervoer heeft gewonnen. De leden vragen de indieners om aan te geven op welke wijze dit wetsvoorstel bijdraagt aan een beter product voor de klant, tegen een lagere prijs voor de belastingbetaler. Immers, alle prikkels om efficiënter en klantgerichter te werken zijn met dit wetsvoorstel verdwenen, er is geen sprake meer van benchmarking of openbare aanbesteding.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben zorgen over het feit dat met het wetsvoorstel wederom in zeer korte tijd het beleid ten aanzien van het openbaar vervoer binnen en rond de grote steden 180 graden draait. Gewijzigde politieke verhoudingen kunnen aanleiding zijn voor dergelijke

beleidswijzigingen, maar genoemde leden wijzen er op dat daarbij wel altijd oog moet zijn voor het uitgangspunt dat de overheid betrouwbaar dient te zijn. Deze leden vragen de indieners daarom om aan te geven zijn welke redenen er zijn voor deze beleidswijziging. Kunnen de indieners hierbij vooral een motivatie geven vanuit het perspectief van de Reiziger met hoofdletter R?

Voorts vragen de leden van de ChristenUnie-fractie of de indieners nog alternatieven hebben overwogen, zoals het wel verplichten van de aanbesteding van het busvervoer, maar niet het verplichten van de aanbesteding van het railgebonden vervoer. Immers, de complexiteit waarover de indieners spreken heeft vooral te maken met het railgebonden vervoer. Kunnen de indieners hier nader op ingaan?

## **2. Inbesteding**

De leden van de VVD-fractie vragen de indieners om in te gaan op het feit dat er inmiddels sprake is van een gunning van het busvervoer in Rotterdam en 's-Gravenhage. Dient het wetsvoorstel daar niet op te worden aangepast? Moet het busvervoer in Rotterdam en 's-Gravenhage niet uit het wetsvoorstel worden gehaald? Kunnen de indieners hier nader op ingaan?

De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat een openbare aanbesteding financiële en kwalitatieve voordelen oplevert. In Rotterdam is bijvoorbeeld het busvervoer door openbare aanbestedingen voor 38% lagere kosten gegund. De leden vragen of de indieners een berekening hebben gemaakt hoeveel aanbestedingsvoordeel wordt misgelopen als wordt gekozen voor inbesteding. Hoeveel is dat per reiziger in de drie grote steden? Kunnen de indieners een gespecificeerde berekening maken voor de verschillende vervoersvormen in de drie grote steden?

De leden van de VVD-fractie constateren dat de gemeenten al bezig zijn met het openbaar aanbesteden en dat het aanbestedingsproces zich in verschillende stadia van voortgang bevindt. De leden van de VVD-fractie vragen welke schadevergoedingen de indieners in gedachten hebben, hoe die schadevergoedingen worden berekend en uitgekeerd, en door wie, als de lopende aanbestedingen in Rotterdam, 's-Gravenhage en Amsterdam niet langer verplicht zijn en eventueel worden teruggedraaid. Kunnen de indieners een berekening geven per gebied en vervoersvorm?

Voorts vragen de leden van de VVD-fractie waarom een deel van de inbesteding door onderaanneming door private vervoerders mogelijk wordt gemaakt. Betekent dit niet dat er in feite geen sprake is van inbesteding, maar van een bedrijf waarover zeggenschap is geregeld? Is daarmee het wetsvoorstel niet inconsistent en vatbaar voor juridische procedures omdat bij onderaanneming de rechtsgrond vervalt en private bedrijven onredelijk worden benadeeld? Kunnen de indieners hier nader op ingaan?

De leden van de PVV-fractie vragen waarom dit wetsvoorstel zich beperkt tot de vier grote steden. Waarom wordt niet aan iedere concessieverlenende gemeente of provincie in Nederland de mogelijkheid geboden om zelf te bepalen of men het openbaar vervoer wil aanbesteden in zijn of haar regio? De indieners geven aan dat er alleen in deze steden sprake is van meerdere modaliteiten, waar naast busvervoer ook tram- en metrovervoer wordt aangeboden. De indieners stellen daarbij dat inbesteding beter geschikt is voor het tram- en metrovervoer, gezien de langjarige investeringen die worden gedaan in het onderhoud van de infrastructuur. De leden van de PVV-fractie delen deze mening, maar ook in diverse andere gemeenten zoals Zwolle, Groningen en Nijmegen is men van plan een tramlijn aan te leggen. Hoe kijken de indieners hiertegen aan? Gaat de keuzevrijheid voor aanbesteding, dan wel inbesteding, dan ook voor deze steden gelden?

Daarnaast constateren de leden van de PVV-fractie dat er in een aantal gemeenten, zoals Arnhem en Nijmegen, ook trolleybussen rijden, waarvoor ook langjarige investeringen in de bovenleiding noodzakelijk zijn. Delen de indieners de mening van de leden van de PVV-fractie dat ook voor deze gemeenten de aanbestedingsplicht niet zou moeten gelden?

De leden van de CDA-fractie lezen in de Memorie van Toelichting dat het feit dat de grote vier steden de meest complexe systemen hebben, met meerdere modaliteiten, één van de redenen is die de indieners aanvoeren voor dit wetsvoorstel. Het zou voor onderlinge aansluiting essentieel zijn om onderhands aan te besteden. De leden van de CDA-fractie vragen of de indieners van dit wetsvoorstel wel eens in één de grote vier steden gebruik gemaakt hebben van het openbaar vervoer. Voornoemde leden kunnen zich namelijk geen situatie herinneren waarin een bus van één van de gemeentelijke vervoerbedrijven heeft gewacht op een reiziger die overstapte vanuit een tram. Kunnen de indieners daarom aangeven op welke manier onderhands aanbesteden essentieel is voor de onderlinge aansluiting?

Voorts vragen de leden van de CDA-fractie of de indieners kunnen aangeven op welke manier inbesteding van het openbaar vervoer zorgt voor meer kwaliteit voor de reiziger.

De leden van de CDA-fractie geven de indieners het welgemeende advies om eens in de regio gebruik te maken van het openbaar vervoer. Het komt daar regelmatig voor dat een bus wacht op de trein, dan wel de trein wacht op een verlate bus. Eén van de grondslagen van dit wetsvoorstel, de zogenoemde complexiteit en collectiviteit van het vervoerssysteem in de grote stad, ontgaat de leden van de CDA-fractie volledig. Kunnen de indieners daarom aangeven op welke wijze dit wetsvoorstel er toe bijdraagt dat reizigers er in de grote vier steden vanuit mogen gaan dat bus en tram ook daadwerkelijk op elkaar aansluiten?

Voorts vragen de leden van de CDA-fractie of de indieners overwogen hebben om een voorbeeld te nemen aan het openbaarvervoerssysteem in Londen. Daar worden de rails niet aanbesteed, maar de busconcessies wel. Als de indieners dit hebben overwogen, waarom hebben zij er dan niet voor gekozen om de bussen in de grote steden wel aan te besteden, en bijvoorbeeld het railvervoer niet?

De leden van de CDA-fractie constateren dat de indieners aangeven dat gedurende de concessie de behoefte kan bestaan aan tussentijdse aansturing. De leden vragen welke situaties de indieners hierbij concreet in gedachten hebben. Provinciale Staten (PS) sluiten ook concessies af. Kunnen de indieners aangeven, als het de PS lukt om dergelijke langlopende concessies aan te besteden, waarom het de gemeenteraden van de verschillende vervoersregio's dan niet zou lukken?

De leden van de CDA-fractie menen dat de indieners ongetwijfeld bekend zijn met de discussies die recentelijk in de Tweede Kamer zijn gevoerd rondom de onderhands gegunde concessie aan het staatsbedrijf Nederlandse Spoorwegen (NS). Voor zover de indieners niet bekend zijn met deze discussies, refereren de leden van de CDA-fractie aan de discussie over «wel of geen toiletten in de trein». In het licht van deze discussie vragen voornoemde leden of de indieners kunnen ingaan op de vraag in hoeverre het mogelijk is om gedurende een concessieperiode zaken aan te passen. Welke mogelijkheden biedt dit wetsvoorstel om bestaande concessiecontracten open te breken indien de concessieverlener dat eenzijdig wenst?

Daarnaast lezen de leden van de CDA-fractie in de Memorie van Toelichting dat de indieners pleiten voor afrekenbare doelen in de concessie bij inbesteding. Kunnen de indieners toelichten welke mogelijkheden de concessieverlener heeft, indien de doelen niet gehaald worden?

De leden willen de indieners in dit licht ook wijzen op de discussies in de Tweede Kamer over de vervoersplannen van NS. Tot slot merken de leden van de CDA-fractie op dat in het wetsvoorstel niet wordt gerefereerd aan de taken van de vervoersbedrijven. Kunnen de indieners aangeven of dit een omissie is, of een bewuste keuze? Gezien alle discussies rondom bijvoorbeeld het gemeentelijk vervoerbedrijf in Amsterdam dat woningen blijkt te verstrekken aan vakbondsleden, zouden de leden van de CDA-fractie zich kunnen voorstellen dat, wanneer er onderhands gegund wordt, het duidelijk moet zijn dat het vervoersbedrijf zich bezighoudt met het vervoeren van passagiers en niet met het huisvestingsprobleem van de voorzitter van de Ondernemingsraad. Kunnen de indieners hierop ingaan?

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de indieners om in te gaan op de recente aanbesteding van het busvervoer in Rotterdam die gewonnen is door de RET tegen een veel lagere exploitatiesubsidie. Delen de indieners de mening dat er dus kennelijk nog meer efficiëntie te halen is in de nog niet aanbestede concessies? Hoe zien de indieners het voor zich om deze efficiëntie te behalen zonder aanbestedingen, zo vragen deze leden.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen welke juridische risico's er zijn om nu alsnog te stoppen met de verplichte aanbesteding. Is het denkbaar dat commerciële vervoerders hiervoor de Staat aansprakelijk stellen? Ook vragen deze leden de indieners om nader in te gaan op de gevolgen voor de markt voor het openbaar vervoer, zoals de kans op nieuwe toetreders, indien de verplichte aanbesteding vervalt. Hebben de indieners dit onderzocht?

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat in het initiatiefwetsvoorstel wordt voorgesteld aanbesteding van het openbaar vervoer in de vier grote steden niet langer te verplichten. Genoemde leden vragen waarom specifiek is gekozen voor de vier genoemde gebieden. Zijn er, zo vragen deze leden, buiten de vier genoemde regio's, nog andere gebieden in Nederland die voldoen aan de Europese criteria voor stedelijke regio's waar inbesteding is toegestaan? Ook vragen deze leden om een mening van de indieners over de wenselijkheid van wetgeving die slechts geldt voor een beperkt gebied van Nederland. Nu Utrecht heeft gekozen voor aanbesteding, heeft het wetsvoorstel in de praktijk alleen nog betekenis voor de drie grote steden. Het wetsvoorstel maakt het weliswaar mogelijk dat Utrecht op een gegeven moment weer besluit tot inbesteden, maar genoemde leden betwijfelen of dit een realistisch scenario is. Kunnen de indieners hier nader op ingaan? Daarnaast vragen genoemde leden een reactie van de indieners op de casus dat van de drie genoemde steden er twee kiezen om alsnog aan te besteden. Vinden de indieners het in dit geval wenselijk dat er dergelijke uitgebreide wetgeving is die in de praktijk maar van toepassing is op één stad in Nederland?

De leden van de ChristenUnie-fractie lezen in de Memorie van Toelichting dat in het geval van een complex en uitgebreid netwerk van openbaar vervoer er ook de behoefte kan bestaan van tussentijdse aansturing. Volgens de indieners kan dit in sommige gevallen beter in een situatie van inbesteding. Genoemde leden vragen de indieners om voorbeelden te geven, op wat voor soort gevallen hier wordt gedoeld. Ook vragen deze leden of een dergelijke behoefte van tussentijdse aansturing niet ook in andere concessies buiten de vier grote steden kan bestaan. Voorts vragen deze leden of een dergelijke behoefte aan aansturing bij aanbesteding niet kan worden ondervangen door de concessievoorwaarden. Welke vormen van tussentijdse aansturing zijn volgens de indieners gewenst, die niet mogelijk zijn bij aanbesteding, zo vragen deze leden. Delen de indieners de mening dat het bijvoorbeeld ook nu al mogelijk is bij aanbestede concessies een tussentijdse evaluatie in te bouwen en afspraken te maken over meer- en minderwerk?

Volgens de indieners is het aan de stadsregio zelf om te beoordelen of de eigen specifieke situatie voldoet aan de mogelijkheid voor inbesteding, met inachtneming van de Europeesrechtelijke criteria daarvoor. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen welke risico's er zijn verbonden aan deze benadering? Is het niet mogelijk om in het wetsvoorstel ondubbelzinnig vast te leggen aan welke criteria moet worden voldaan, zodat de genoemde regio's niet in de problemen kunnen komen, zo vragen deze leden.

### **3. Randvoorwaarden concessieverlening zonder aanbesteding**

De leden van de VVD-fractie vragen de indieners om aan te geven waarom aan een interne exploitant de mogelijkheid wordt geboden om, vanaf twee jaar voor afloop van de onderhands gegunde concessie, mee te dingen naar openbare aanbestedingen buiten de eigen plusregio. Wordt daarmee geen concurrentievoordeel verleend en is dat niet zeer tegen de strekking van het wetsvoorstel? Voornoemde leden vragen of deze mogelijkheid ook geldt voor buitenlandse vervoerders, twee jaar voor afloop van de concessie in eigen land of regio. Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat zijn dan de gevolgen voor echt private vervoerders?

### **4. Toezicht en handhaving**

De leden van de VVD-fractie vragen de indieners om in te gaan op de vraag waarom de NMa toezichthouder is, als het kenmerk van het wetsvoorstel het ontbreken van concurrentie is. Kunnen de indieners aangeven welke alternatieven overwogen zijn en waarom de keuze gevallen is op de NMa?

Voorts vragen de leden van de VVD-fractie aan de indieners of zij de genoemde plusregio's nader kunnen toelichten. Welke wettelijke status hebben zij? Als er een gecompliceerdere situatie ontstaat zoals de indieners omschrijven, namelijk meerdere modaliteiten, wordt de wet dan iedere keer aangepast? Zo ja, hoe? Zo nee, waarom niet?

De leden van de CDA-fractie vragen de indieners om aan te geven hoe zij de relatie zien tussen enerzijds dit wetsvoorstel en anderzijds het voornemen van het kabinet om de Wgr-plus op te heffen (Kamerstuk 33 047, nr. 3). Kunnen de initiatiefnemers dit toelichten?

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat het initiatiefvoorstel in artikel 63a uitgaat van de bestaande plusregio's. Het demissionaire kabinet heeft echter plannen om deze plusregio's op te heffen (Kamerstuk 33 047, nr. 3). Genoemde leden vragen hoe de indieners hun wetsvoorstel beoordelen in het licht van dit kabinetsvoornemen. Welke aanpassingen zijn er nodig in het initiatiefwetsvoorstel om aan te sluiten bij het kabinetsvoornemen? Genoemde leden hebben bijvoorbeeld zorgen over de toekomstige afbakening van gebieden waar wel of geen verplichte aanbesteding geldt, indien de voornemens van het kabinet worden gerealiseerd. Kunnen de indieners aangeven of zij bijvoorbeeld beogen dat het wetsvoorstel straks van toepassing is voor de hele vervoersregio in de Noordvleugel van de Randstad, waarmee bijvoorbeeld ook inbesteding van het openbaar vervoer in Hilversum mogelijk wordt? Genoemde leden vragen of dit laatste voorbeeld nog past binnen de Europese richtlijnen. En zo niet, zijn de indieners dan van mening dat bij het realiseren van het kabinetsvoornemen er nieuwe gebieden moeten worden gedefinieerd binnen de nieuwe vervoersregio, waar wel of geen verplichte aanbesteding geldt? Of, zo vragen de leden, zijn de indieners van mening dat op grond van dit initiatiefwetsvoorstel aanpassing van het kabinetsvoornemen noodzakelijk is?

Voorts zijn de leden van de ChristenUnie-fractie van mening dat bij het niet verplichten van aanbesteden wel zoveel mogelijk gegarandeerd moet worden dat de vervoerder marktconform presteert. Zij vragen waarom hiervoor, behoudens de extra bevoegdheden voor de NMA, in het wetsvoorstel geen extra waarborgen zijn opgenomen. Deze leden stellen voor om te komen tot een verplichte benchmark voor de vervoerders in de grote steden zolang er geen sprake is van aanbesteding. Kunnen de indieners aangeven of zij kunnen instemmen met dit voorstel?

### **Artikelsgewijs**

#### *Artikel I, Onderdeel E en F (wijziging opschrift en artikel 44)*

De leden van de VVD-fractie vragen waarom in artikel 44.2 lid 4 niet nader omschreven wordt waar het programma van eisen aan moet voldoen. Daarnaast vragen de leden aan de indieners om in te gaan op de vraag waarom de zeggenschap over het vervoersbedrijf niet nader wordt omschreven. Gaat het altijd om een meerderheidsbelang of zijn andere invloeden ook als zodanig aan te merken, zoals benoemingsrecht van bestuurders of prioriteitsaandelen? Voornoemde leden willen graag een compleet overzicht van wat geldt als zeggenschap en wat niet geldt als zeggenschap, zoals bedoeld in dit wetsvoorstel.

#### *Artikel I, Onderdeel L (artikel 62)*

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat de indieners in het voorgestelde artikel 62 lid 3 voorstellen dat een concessievrager of bestuursorgaan een vervoerder, aan wie onderhands een concessie is verleend, kan uitsluiten van aanbesteding van vervoer binnen het grondgebied van de betreffende regio. Genoemde leden hebben grote vragen bij deze «kan-bepaling». Hierdoor is het immers mogelijk dat een interne exploitant ook gaat concurreren met andere vervoerders tijdens aanbestedingen. De regering achtte het van belang om oneerlijke concurrentie tussen de private vervoerder en de interne exploitant tegen te gaan en had in het oorspronkelijke wetsvoorstel daarom voorzien in een verbod. Genoemde leden vragen waarom de indieners toch van mening zijn dat oneerlijke concurrentie moet worden toegestaan. Kunnen de indieners hierop nader ingaan?

In de reactie van de indieners op het advies van de Raad van State stellen de indieners dat hiermee de mogelijkheid wordt geschapen om de eenheid in het complexe systeem van stedelijk openbaar vervoer in één hand te houden. Genoemde leden vinden dit een onvoldoende onderbouwing. Als de indieners van mening zijn dat eenheid in het complexe systeem van doorslaggevend belang is, en die indruk wordt wel gewekt in paragraaf 2.1 van de Memorie van Toelichting, dan zou er volgens genoemde leden moeten worden gekozen voor inbesteden van alle betrokken concessies, of het moet worden geregeld door stringente voorwaarden in de concessie. Kunnen de indieners aangeven hoe zij anders tijdens een aanbesteding, waaraan de interne exploitant mag meedoen, beoordelen welke bidder de winnaar is? Immers: alleen de interne exploitant kan in de denkwijze van de indieners een dergelijke eenheid bieden en hiermee zou tijdens de aanbesteding de uitgangspositie oneerlijk zijn. Genoemde leden zijn daarom van mening dat artikel 62 lid 3 moet worden vervangen door het oorspronkelijke verbod. Delen de indieners die mening?

Voorts wijzen de leden van de ChristenUnie-fractie in dit kader nog op artikel 44, lid 2 onderdeel c, dat regelt dat in het programma van eisen ingegaan moet worden op de afstemming met het openbaar vervoer in aangrenzende gebieden, alsmede met andere vormen van personen-



vervoer. Deze leden vragen of dit niet voldoende garanties kan bieden voor de gewenste eenheid. Kunnen de indieners hierop ingaan?

*Artikel I, Onderdeel M (inbesteding)*

De leden van de VVD-fractie hebben enkele vragen met betrekking tot de boekhouding. Waarom zijn nauwelijks eisen gesteld aan de gescheiden boekhouding, zoals bijvoorbeeld welk systeem wordt voorgeschreven? Kunnen de indieners aangeven of de IFRS standaarden<sup>1</sup> van toepassing zijn? Zo nee, waarom niet? En waarom moeten de gegevens slechts vijf jaar worden bewaard, terwijl voor fiscale doeleinden de bewaartermijn langer is? Zou gelijkschakeling niet verstandiger zijn? Zo nee, waarom niet?

De leden van de VVD-fractie vragen voorts onder welke omstandigheden (art.63.c lid 7) een vervoerder niet wettelijk verplicht zal zijn om een jaarrekening op te stellen. Waarom wordt de jaarrekening niet verplicht en wordt volstaan met «een daarmee overeenkomend financieel overzicht»? Voornoemde leden zijn van mening dat dit een vage beschrijving is en vragen de indieners om aan te geven waarom hiervoor gekozen is. Daarnaast vragen de leden van de VVD-fractie waarom een gescheiden boekhouding alleen vereist is voor een vervoerder met een onderhands gegunde concessie, met subsidie. Moet de eis van een gescheiden boekhouding niet gelden voor elke onderhandse concessie? Het gaat toch om voordeel door het ontbreken van concurrentie? Welk voordeel is er onafhankelijk van een al dan niet verkregen subsidie? Kunnen de indieners hier nader op ingaan?

*Artikel I, Onderdeel T (overgangsrecht gemeentelijke vervoerbedrijven)*

De leden van de VVD-fractie vragen waarom gekozen is voor de tijdstippen van 1 januari 2013 en 1 januari 2017 (art. 124b), nu er in Amsterdam inmiddels andere afspraken zijn gemaakt tussen de stadsregio en de minister van Infrastructuur en Milieu. Wordt door het hanteren van deze verschillende termijnen het argument van een samenhangend geheel van verschillende vervoersvormen, en daarom inbesteden, niet ontkracht? Zo nee, waarom niet?

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,  
Snijder- Hazelhoff

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,  
Sneep

---

<sup>1</sup> IFRS: International Financial Reporting Standards.