

Vergaderjaar 2011–2012

32 376

## Wijziging van de Wet personenvervoer 2000 in verband met verordening (EG) nr. 1370/2007 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 23 oktober 2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad en Verordening (EEG) nr. 1107/70 van de Raad (PbEU L 315)

B

### VOORLOPIG VERSLAG VAN DE VASTE COMMISSIE VOOR INFRASTRUCTUUR, MILIEU EN RUIMTELIJKE ORDENING<sup>1</sup>

Vastgesteld 7 februari 2012

Het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel geeft de commissie aanleiding tot het maken van de volgende opmerkingen en het stellen van de volgende vragen. De commissie verzoekt de regering om uiterlijk 6 maart 2012 de memorie van antwoord toe te zenden.

#### Inleiding

De leden van de **PvdA**-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel. Deze leden hebben een aantal vragen aan de regering.

De leden van de **SP**-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel. Deze leden hebben een aantal vragen aan de regering.

De leden van de fractie van **GroenLinks** hebben met belangstelling kennisgenomen van het voorstel inzake de Wijziging van de Wet personenvervoer 2000. Deze leden constateren dat het doel van dit wetsvoorstel het harmoniseren van de wijze van gunning van openbare dienstcontracten en het voorkomen van overcompensatie is. Via aanbesteding van openbare personenvervoerdiensten dient meer kwaliteit, transparantie en doelmatigheid in het vervoer bereikt te worden. De leden van de GroenLinks-fractie hebben een aantal vragen aan de regering.

#### Algemeen

Graag ontvangen de leden van de **SP**-fractie een bondige uiteenzetting van wat naar het oordeel van de regering de voors en tegens zijn van aanbesteding van openbaar vervoer. Welke lessen kunnen op dit punt reeds getrokken worden? In hoeverre betreft het hier een reguliere markt? Hoeveel bewijs is er dat aanbesteding leidt tot groei van reizigers?

<sup>1</sup> Samenstelling:

Holdijk (SGP), Van der Linden (CDA), Noten (PvdA), Putters (PvdA), Essers (CDA), Slagter-Roukema (SP), Engels (D66), Nagel (50PLUS), Duthler (VVD), Hermans (VVD), Huijbregts-Schiedon (VVD), (*vice-voorzitter*), Koffeman (PvdD), Schaap (VVD), Smaling (SP), Vliegthart (SP), De Vries-Leggedoor (CDA), Martens (CDA), Van Boxtel (D66), Vos (GL), De Boer (GL), De Lange (OSF), Ter Horst (PvdA), Vlietstra (PvdA), M. de Graaff (PVV), (*voorzitter*), Faber-van de Klashorst (PVV), Van Dijk (PVV), Ester (CU) en Schouwenaar (VVD).

## **Kwaliteit openbaar vervoer**

Is het juist dat de drie betrokken regio's zich voorstander hebben verklaard van aanbestedingen van het regionaal stad- en streekvervoer zoals dit in dit wetsvoorstel is geregeld? De leden van de **PvdA**-fractie vragen welke bezuinigingen de regio's verwachten en of zij die lagere kosten als uitgangspunt voor de aanbestedingen zullen nemen. Gaan de regio's ervan uit dat daarbij de bestaande kwaliteit van het openbaar vervoer gehandhaafd blijft?

Is naar het oordeel van de regering de verbetering van de kwaliteit van het openbaar vervoer in de regio's en steden een van de doelstellingen van deze wet? Gaat de regering de ontwikkeling van de kwaliteit de komende jaren volgen?

De leden van de fractie van de PvdA vragen op welke wijze de regio's het begrip kwaliteit in de aanbesteding gaan borgen. Deze leden vragen voorts of de regering voldoende waarborgen in de wet heeft ingebouwd voor betrokkenheid van consumenten en consumentorganisaties in het proces van aanbestedingen.

De leden van de **SP**-fractie vragen of de regering kan aangeven wat er mis is met het huidige niveau van dienstverlening van GVB, RET en HTM? Op welke grond is aanbesteding hier wenselijk? Het gaat hier immers niet over krimpregio's waar lege bussen rondrijden, zo constateren deze leden. Wat geeft de doorslag bij de aanbesteding? Kan de regering in dit verband dieper ingaan op het begrip prijs-kwaliteitverhouding?

De leden van de fractie van **GroenLinks** constateren dat dit wetsvoorstel tot algehele verplichte aanbesteding, ook in de drie stadsregio's Amsterdam, Den Haag en Rotterdam, samengaat met een flinke bezuinigingsdoelstelling. Welk doel stelt de regering voorop? Het realiseren van de bezuiniging of het verbeteren van de kwaliteit van het openbaar vervoer? Ziet de regering met de leden van de fractie van GroenLinks het risico dat een vooraf opgelegde bezuiniging juist leidt tot verslechtering van de kwaliteit van het openbaar vervoer? Blijkt dit ook niet uit de gevolgen die de drie steden Amsterdam, Rotterdam en Den Haag voorzien ten gevolge van de opgelegde bezuiniging, namelijk vermindering van het aanbod en de frequentie, duurdere kaartjes en minder conducteurs op het openbaar vervoer met minder veiligheid tot gevolg?

Hoe kan voorkomen worden dat jarenlange opgebouwde kennis en ervaring van de praktijk van het openbaar vervoer in de grote steden verloren gaat, in het geval een nieuw bedrijf de gunning verkrijgt? Hoe voorkomt de regering dat de grootstedelijke openbaar vervoersnetwerken van tram, bus en metro versnipperd raken?

## **Marktwerving**

Hoe beoordeelt de regering het feit dat slechts een beperkt aantal partijen op de Nederlandse markt van het regionale stad- en streekvervoer actief zijn? De leden van de fractie van de **PvdA** vragen in dit verband of er wel sprake is van een open, vrij toegankelijke markt. Deelt de regering deze zorg?

Hoe beoordeelt de regering het feit dat op de Nederlandse markt met name buitenlandse bedrijven actief zijn, die gecontroleerd worden door de (buitenlandse) overheid. De leden van de PvdA-fractie denken dat dit komt doordat het alleen mogelijk is om een positie op deze markt te

krijgen door marktaandeel te kopen en dat dit alleen voor staatsbedrijven mogelijk is die niet in de gebruikelijke wereld van aandeelhouders acteren en die niet de druk voelen om aandeelhouderswaarde te creëren zoals in normale marktomstandigheden het geval is. Wat is het oordeel van de regering hieromtrent?

Hoe beoordeelt de regering dat in de landen waar deze (semi-)staatsbedrijven actief zijn marktwerking in het regionale stad- en streekvervoer nauwelijks aan de orde is?

Is de regering met de leden van de fractie van de PvdA van oordeel dat dominantie van de nationale markt door buitenlandse staatsbedrijven onwenselijk is?

Als de stadsbedrijven hun aanbestedingen niet winnen, dan betekent dat het einde voor het GVB, de RET en de HTM. Hoeveel partijen zijn er dan nog actief in Nederland op de markt van het regionale stad- en streekvervoer? Acht de regering dat voldoende om nog te kunnen spreken van een competitieve markt?

De leden van de **GroenLinks**-fractie vragen of de regering erkent dat de concessieverlening in het openbaar vervoer in toenemende mate tot marktmonopolies en duopolies leidt, gezien het feit dat in zeven van de laatste twaalf concessiegebieden zich maar een of twee aanbieders aandienen? Is de regering bereid tot landelijke monitoring van de concessieverlening over te gaan? Welke maatregelen gaat de regering nemen om tot voldoende marktwerking te komen?

Is de regering bereid om jaarlijks aan de hand van deze landelijke monitoring te rapporteren over de prijsvorming, het OV-aanbod, de sociale veiligheid, en het aantal biedende partijen plus partijen aan wie een concessie is verleend?

### **Decentrale aanpak**

De leden van de fractie van GroenLinks vragen waarom de regering ten aanzien van aanbesteding van het openbaar vervoer niet haar adagium volgt: «Doe decentraal, wat decentraal kan»? Waarom laat de regering de keuze voor al dan niet aanbesteden niet aan de decentrale overheden?

Deze leden constateren dat het openbaar vervoer in de grote steden zeer complex is, met verschillende modaliteiten (tram, bus, metro), complexe verkeerssituaties en een grote diversiteit aan type reizigers en behoeften van reizigers. Is deze complexe situatie geen doorslaggevende reden om zeer zorgvuldig naar het inzetten van aanbesteding te kijken, en te koersen op de beoordeling van de gemeenten zelf?

### **Financiële aspecten**

De leden van de **PvdA**-fractie vragen of de regering kan aangeven hoe de kostenontwikkeling van in het verleden aanbestede lijnen is geweest? Is het juist dat bedrijven lijnen hebben «gekocht» door prijzen te dumpen? Is het juist dat bij een tweede aanbesteding de kosten gemiddeld genomen zijn gestegen? Zo ja, met hoeveel? Is het juist dat voor sommige lijnen geen, of slechts in zeer beperkte mate aanbieders gevonden kunnen worden? De leden van de fractie van de PvdA vragen of er nu, in 2012, sprake is van voldoende aanbod, zodat regionale overheden als aanbestedende partij ook daadwerkelijk een onderhandelingspositie hebben ten opzichte van aanbieders?

De leden van de **GroenLinks**-fractie vragen hoe de regering het gegeven beoordeelt dat zij Amsterdam dwingt tot contractbreuk, namelijk het openbreken van een inbestedingscontract met grote efficiencywinst?

Hoe groot schat de regering de efficiencywinst van aanbesteding in? Is de regering het met deze leden eens dat dit tot hoogstens twintig miljoen euro efficiencywinst voor de drie steden zal leiden? Acht de regering deze efficiencywinst doorslaggevend om een verplichte aanbesteding door te zetten, tegen de wens van de drie grote steden in?

Het risico van een aanbesteding in een zeer complexe situatie is dat het om een papieren exercitie gaat, die later in de praktijk bewezen zal moeten worden. Erkent de regering dit risico, juist in het geval van een zeer ingewikkelde werkelijkheid?

### **Arbeidsplaatsen**

De leden van de **PvdA**-fractie vragen hoeveel arbeidsplaatsen de regering verwacht dat de aanbesteding gaat kosten. Heeft de regering daarover informatie ontvangen van de GVB, RET en HTM?

Is er sprake van overgang van personeel? Zo ja, behoudt het personeel van de aanbesteding verliezende organisatie haar arbeidsvoorwaarden en arbeidsrechten bij overgang naar de nieuwe onderneming?

De leden van de fractie van de **SP** constateren dat wordt geschat dat 3 000 arbeidsplaatsen verloren gaan, in het geval dat het wetsvoorstel wordt aangenomen. Wat is de werkelijke bezuinigingswinst, na aftrek van werkloosheidsuitkeringen?

### **Relatie tot Europese regelgeving**

Graag ontvangen de leden van de SP-fractie een korte update over de relatie tussen de verordening en het gewijzigde wetsvoorstel. Is de vertaling één-op-één, en zo nee, is er sprake van een «kop», inhoudelijk of wat betreft invoeringsdatum? Graag krijgen deze leden ook uitleg van de regering, indien het laatste het geval is.

### **Aanbestedende partij**

De leden van de fractie van de **PvdA** vragen wie na invoering van deze wet nu precies de aanbestedende partij is. Verwacht de regering dat dit over tien of twintig jaar nog steeds hetzelfde bestuursorgaan is?

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening,  
M. de Graaff

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening,  
De Boer