

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. 8**

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

Ontvangen 1 juni 2012

De indieners danken de leden van de Vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Milieu voor haar verslag met betrekking tot het 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.

De indieners hebben met belangstelling kennis genomen de van de vragen en opmerkingen van de leden van de desbetreffende fracties. Op basis van de inbreng van de fracties stellen zij vast dat er een breed draagvlak is voor dit initiatiefwetsvoorstel dat de vrijheid aan de steden Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en, mochten zij dat in de toekomst willen, ook Utrecht, geeft om het openbaar vervoer onderhandse te gunnen, maar dit niet verplicht. Wel zijn er enkel fracties met nog de nodige vragen en ook kritiek. In deze nota naar aanleiding van het verslag zullen de indieners de vragen van de verschillende fracties beantwoorden, waarbij per onderdeel de volgorde van de vragen wordt aangehouden en vragen met dezelfde strekking worden samengevoegd en in één keer beantwoord.

#### **1. Inleiding**

De leden van de VVD-fractie vragen waarom gesproken wordt van de gemeenten Amsterdam, 's-Gravenhage, Rotterdam of Utrecht. De leden van de VVD-fractie vragen daarbij of de indieners beseffen dat in de regio Utrecht geen sprake meer kan zijn van inbesteding, aangezien een vervoerder waarop zij zeggenschap uitoefent, ontbreekt. Zij vragen of het wetsvoorstel niet zodanig kan worden aangepast 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 meegenomen.

Ook de leden van de PVV-fractie vragen waarom dit wetsvoorstel zich beperkt tot de vier grote steden en waarom niet aan iedere concessieverlenende gemeente of provincie in Nederland de mogelijkheid wordt

geboden om zelf te bepalen of men het openbaar vervoer wil aanbesteden in zijn of haar regio? Ze willen weten hoe de indieners aankijken tegen het gegeven dat ook in diverse andere gemeenten zoals Zwolle, Groningen en Nijmegen men van plan een tramlijn aan te leggen en of de keuzevrijheid voor aanbesteding, dan wel inbesteding, dan ook voor deze steden gaat gelden? De leden van de PVV vragen zich in dit verband af of de indieners de mening delen dat ook voor de gemeenten die langjarige investeringen in bovenleidingen van trolleybussen moeten doen de aanbestedingsplicht niet zou moeten gelden?

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat in het initiatiefvoorstel 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. 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?

Bij dit wetsvoorstel is voortgeborduurd op de motie Roefs die ging over Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht. Het klopt dat in de tussentijd het OV in de stad Utrecht is aanbesteed. Mocht Utrecht echter in de toekomst besluiten opnieuw een eigen OV-bedrijf op te richten, dan geeft dit initiatiefvoorstel Utrecht de mogelijkheid de concessie aan dit eigen vervoersbedrijf te gunnen. Het is aan Utrecht zelf te beoordelen of dit een realistisch scenario is. Andere steden als Eindhoven en Arnhem-Nijmegen hebben in het verleden nooit de ambitie geuit de concessie aan een eigen bedrijf te willen gunnen. Zouden deze steden dit alsnog doen, dan zien de indieners geen bezwaar om de initiatiefwet ook op hen van toepassing te verklaren. Indien deze steden ook onder de toepassing van het wetsvoorstel moeten vallen, is aanpassing van artikel 63a nodig. De indieners willen er nog wel op wijzen dat Nijmegen anders dan Arnhem geen trolleybussen heeft.

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

Ten eerste merken de indieners op dat de vorige wijziging waaraan wordt gerefereerd door de VVD-fractie, door de Eerste Kamer is afgewezen. Daarnaast kunnen de indieners melden dat door de OV-bedrijven in Rotterdam, Den Haag en Amsterdam verheugd gereageerd is op het initiatiefvoorstel. De gemeente Amsterdam heeft aangegeven graag van de wet gebruik te maken, en vraagt om extra uitstel voor de datum waarom de busconcessie moet zijn gegund. In de gemeente den Haag was er binnen de gemeenteraad ook brede steun voor uitstel van de aanbesteding in Haaglanden. Hierbij wijzen de indieners op een aangenomen motie door deze raad op 22 mei jl. waarbij de raad verzocht tot een opschorting van de aanbesteding tot na de behandeling van dit initiatiefwetsvoorstel. Ook in Rotterdam is men positief over de keuzevrijheid voor grote steden om zelf een afweging te maken het openbaar vervoer in- of aan te besteden. De indieners wijzen hierbij ook naar eerdere uitspraken van wethouder Baljeu (VVD) die zich expliciet heeft uitgesproken voor inbesteding iets wat door dit wetsvoorstel naast aanbesteden ook mogelijk zal worden (o.a. in OV Magazine december 2010).

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.

Met deze wet is het in de toekomst altijd mogelijk te besluiten om een concessie in te besteden aan het eigen OV-bedrijf. Dat geldt dus voor Rotterdam en Den Haag straks voor de tramconcessie, maar ook voor de volgende bus-concessie. Voor Amsterdam hopen de initiatiefnemers op uitstel van de datum waarop de busconcessie moet zijn gegund van 1-1-2013 naar een later datum, opdat deze wet ook van toepassing kan zijn op de gunning van de komende busconcessie.

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 vragen 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 aanbesteede concessies? Hoe zien de indieners het voor zich om deze efficiëntie te behalen zonder aanbestedingen, zo vragen deze leden.

De indieners willen de leden van de CDA-fractie en CU-fractie graag wijzen op het feit dat wanneer een gemeente kiest om een OV-concessie te gunnen aan het eigen OV-bedrijf via een inbesteding, er altijd sprake is van een «bestek». Hierin worden de gemaakte afspraken over te leveren diensten en de kosten die daartegenover staan vastgelegd. Dit initiatief-wetsvoorstel geeft de ruimte aan de vier grote steden om zelf een afweging te maken om het openbaarvervoer in- of aan te besteden.

De indieners vinden dat het aan de concessieverleners zelf is om te bepalen of en hoe ze meer efficiëntie kunnen halen uit de concessies. Mochten de concessieverleners van mening zijn dat aanbesteding de beste en meest efficiënte oplossing is, dan biedt het wetsvoorstel de mogelijkheid aan de vier steden om hiervoor te kiezen. Eerder is gebleken dat ook zonder aanbesteding grote efficiëncyslagen haalbaar zijn geweest.

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 welke redenen er zijn voor deze beleidswijziging. Kunnen de indieners hierbij vooral een motivatie geven vanuit het perspectief van de Reiziger met hoofdletter R?

Welk beleid de gemeente voert ten aanzien van de keuze in- of aanbesteden is met dit initiatiefvoorstel vrij: het is dus aan de gemeente om via

democratische afwegingen een keuze te maken. Die keuze is er nu niet. Hoewel de indieners zich niet herkennen in de draai van 180 graden, is het in ieder geval een draai in de goede richting: het op zo laag mogelijk niveau besluiten over het beleid ten aanzien van het OV. De Reiziger met de grote R heeft zo meer invloed op het stadsvervoer door bijvoorbeeld in te spreken bij de vaststelling van het bestek voor een nieuwe concessie. Ook tussentijdse klachten van de Reizigers kunnen door de betreffende gemeenteraden sneller worden omgezet in daden door een voorstel te doen voor een tussentijdse wijziging van de concessie.

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?

De indieners hebben expliciet ervoor gekozen railgebonden vervoer en busvervoer gelijkwaardig te behandelen. Hierdoor hebben de steden de mogelijkheid om de diensten voor de Reiziger optimaal op elkaar aan te laten sluiten. Logischer dan een concessie per modaliteit zou ook zijn concessies per vervoerscorridor: de reiziger kan immers vaak kiezen tussen bus of tram. Als concessies per modaliteit apart aanbesteed worden, met verschillend begin- en eindtijden van die concessies, ontstaan altijd fricties in de perioden met overlap. Dit kan voorkomen worden door de concessieperioden op elkaar aan te laten sluiten.

## **2. Inbesteding**

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? 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?

Allereerst benadrukken de indieners dat lopende aanbestedingen, dat wil zeggen concessies die reeds zijn aanbesteed, niet zullen worden ingetrokken. Indien een vervoersbedrijf een concessie aanbesteed heeft gekregen, blijft die concessie aanbesteed totdat de concessie afloopt. Na het aflopen van de concessie kan de concessieverlener (indien van toepassing) de keuze maken tussen aanbesteding of inbesteding. Na afloop van een concessie kan ingevolge het wetsvoorstel in bepaalde gevallen een keuze worden gemaakt tussen aanbesteding of inbesteding (artikel 63a). De keuze tot inbesteding bestaat slechts voor de concessieverlener voor openbaar vervoer, anders dan per trein, in een plusregio die de gemeente Amsterdam, 's-Gravenhage, Rotterdam of Utrecht omvat indien de concessie wordt verleend aan een vervoerder waarop de desbetreffende plusregio net als over haar eigen diensten zeggenschap uitoefent. De ChristenUnie-fractie doelt, zo nemen de indieners aan, op de situatie waarin bovenstaande concessieverlener een aanbestedingsprocedure is begonnen en na aanneming van het wetsvoorstel besluit de concessie toch in te besteden, terwijl de aanbestedingsprocedure al vergevorderd is. Het gevolg is dat de concessie in dat geval door geen van de vervoersbedrijven die zich hebben ingeschreven voor de aanbesteding, wordt verkregen. Allereerst merken de indieners op dat voor deelnemers

aan een aanbestedingsprocedure de kans altijd bestaat dat de concessie niet wordt toegekend. Dit kan worden gerekend tot het normale bedrijfsrisico van bedrijven. Normale maatschappelijke ontwikkelingen en, daaruit volgend, overheidsmaatregelen en nieuw beleid vormen een normaal, aan de eventueel benadeelde toe te rekenen risico. Het staat de wetgever vrij aanbestedingsregels te veranderen, mits deze bijvoorbeeld niet in strijd zijn met Europese richtlijnen. Dat is hier niet aan de orde. Indien echter blijkt dat een vervoersbedrijf ten gevolge van een dergelijke maatregel zodanig zwaar wordt getroffen dat het van die maatregel voortvloeiende nadeel redelijkerwijs niet ten laste van het vervoersbedrijf dient te blijven, kan het vervoersbedrijf om schadevergoeding vragen bij de rechter. Die vergoeding zal, gezien het bovenstaande, slechts in uitzonderlijke gevallen worden toegekend. De indieners willen benadrukken dat het aan de steden zelf is om, ook op basis van eventuele juridische risico's, een keuze te maken tussen aanbesteding of inbesteding. Mocht een betrokken partij toch van mening zijn recht te kunnen doen gelden op een schadevergoeding, dan is het uiteraard aan de rechter daar een passende hoogte voor vast te stellen, niet aan de indieners van deze wet.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen 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 indieners hebben niet onderzocht welke gevolgen het vervallen van verplichte aanbesteding heeft op de markt voor het openbaar vervoer. Wel constateren de indieners dat op de recente aanbestedingsrondes in Rotterdam en Den Haag alleen bestaande, en reeds in Nederland opererende, vervoersmaatschappijen zich hebben ingeschreven.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of er 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?

In de PSO-verordening (verordening nr. 1370 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 2007, L 315) wordt in artikel 5, tweede lid, gesteld dat als de nationale wetgeving het niet verbiedt, een bevoegde plaatselijke overheid, ongeacht of het gaat om een afzonderlijke overheid dan wel een groepering van overheden die geïntegreerde diensten voor openbaar personenvervoer aanbiedt, kunnen besluiten zelf openbare personenvervoerdiensten aan te bieden of onderhands een openbare dienstcontract te gunnen aan een juridisch onafhankelijke entiteit waarover de bevoegde plaatselijke overheid – of in geval van een groepering van overheden, ten minste één bevoegde plaatselijke overheid – net als over haar eigen diensten zeggenschap uitoefent (en indien aan overige voorwaarden wordt voldaan, zie artikel 5 van de PSO-verordening). In het initiatiefvoorstel is een beperking aangebracht ten aanzien van de overheden die over de mogelijkheid om in te besteden beschikken. Artikel 63a stelt dat een concessieverlener voor openbaar vervoer, anders dan per trein, in een plusregio als bedoeld in artikel 104 van de Wet gemeenschappelijke regelingen die de gemeente Amsterdam, 's-Gravenhage, Rotterdam of Utrecht omvat, onder bepaalde omstandigheden tot inbesteding kan overgaan. Deze beperking is geheel in lijn met de PSO-verordening. Daarin wordt immers gesteld dat in bepaalde gevallen tot inbesteding kan worden overgegaan indien de nationale

wetgeving dit niet verbied; het opnemen van beperkingen aan die investering in nationale wetgeving is dan ook legitiem.

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?

Het is aan deze steden zelf om te bepalen of zij al dan niet aanbesteden. De indieners zien geen problemen wanneer slechts één, of zelfs geen van de steden, besluit tot investering; dit is immers hun eigen keuze en dit wetsvoorstel biedt hen hiervoor de ruimte. Bovendien geeft dit wetsvoorstel de mogelijkheid om ook na een periode van aanbesteding weer in te besteden. Overigens is er meer wetgeving die in de praktijk op één of slecht enkele steden van toepassing is, zoals de Rotterdamwet en de Taxiwet. Specifieke situaties leiden in sommige gevallen tot specifieke wetgeving.

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 investering. Genoemde leden vragen om de indieners om voorbeelden te geven, op wat voor soort gevallen hier wordt bedoeld. 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.

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?

Anders dan bij aanbesteding is het bij investering mogelijk tussentijds bij te sturen en nieuwe afspraken te maken over te leveren diensten en vergoedingen daarvoor. Bij aanbestedingen is een beperkte bijsturing mogelijk op van te voren vast te stellen momenten. Bij grote afwijkingen, bijvoorbeeld in te leveren vergoedingen, kan een eerdere applicant protest aantekenen. Dit gevaar is er niet bij de investering. De aansturing is dus minder flexibel bij aanbesteding dan bij een keuze voor investering.

Voorbeelden waarbij het handig is van deze flexibiliteit gebruik te kunnen maken is bij onvoorziene grote nieuwe opgaven zoals een groot festival waar extra businzet wordt verlangd.

De indieners vinden dat de grote steden prima in staat zijn langlopende concessies te sluiten, maar dat desondanks de behoefte kan ontstaan om tussentijds bij te sturen.

Volgens de indieners is het aan de stadsregio zelf om te beoordelen of de eigen specifieke situatie voldoet aan de mogelijkheid voor investering, 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.

De indieners stellen dat deze criteria reeds in de Europese wetgeving zijn vastgelegd, en het hiervan overnemen in dit wetsvoorstel niet dubbelzinnig, maar wel dubbelop zou zijn. Zij vertrouwen er op dat de steden voor zij een besluit nemen over eventuele investering, de Europese regels nauwgezet zullen bestuderen en naleven. Zie ook de artikelsgewijze toelichting.

### **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?

Dit is niet juist. De indieners benadrukken dat alleen binnen de eigen plusregio voor afloop van de onderhands gegunde concessie kan worden ingeschreven op openbare aanbestedingen (indien de concessieverlener dit niet heeft uitgesloten als bedoeld in artikel 62, derde lid). Dit om te voorkomen dat na een periode van investering, de eigen vervoersmaatschappij niet zou kunnen meedoen aan de aanbesteding in de eigen regio. Eén en ander is opgenomen in de artikelen 62 en 63b (de schaduwbeoordeling).

De mogelijkheid om twee jaar vóór afloop van een onderhands gegunde concessie mee te kunnen dingen naar andere openbare aanbestedingen is bedoeld voor die gevallen waarin de concessieverlener besluit de nieuwe concessie aan te gaan besteden.

In de nota van wijziging is ter verduidelijking opgenomen dat de tweejaarstermijn alleen geldt in het geval de concessieverlener besluit de volgende concessie aan te besteden.

Ten aanzien van buitenlandse vervoerders staat in de PSO-verordening: Teneinde met een evenredige maatregel te voorkomen dat de openstelling van de openbaarvervoermarkt onevenwichtig verloopt, dienen de bevoegde instanties tijdens de tweede helft van de overgangperiode inschrijvingen te kunnen weigeren die afkomstig zijn van ondernemingen bij welke meer dan de helft van de waarde van de door hen verrichte openbare vervoersdiensten berust op contracten die niet in overeenstemming met deze verordening zijn gegund, mits daarbij niet wordt gediscrimineerd en hiertoe werd beslist vóór de aanvang van de aanbestedingsprocedure.

De leden van de fractie van de VVD vragen in te gaan op het feit dat er inmiddels sprake is van een gunning van het busvervoer in Rotterdam en 's-Gravenhage. Zij vragen zich af of het wetsvoorstel daar niet op moet worden aangepast in de zin dat het busvervoer in deze steden uit het wetsvoorstel gehaald zou moeten worden.

Het wetsvoorstel biedt de vier grote steden ook de keuze om in de toekomst het busvervoer weer in te besteden. Daarmee blijft het dus ook van toepassing op toekomstige busconcessies in de genoemde steden.

De leden van de VVD vragen of de indieners een berekening hebben gemaakt hoeveel aanbestedingsvoordeel er wordt misgelopen als wordt gekozen voor inbesteding en vragen zich af hoeveel dat per reiziger zou zijn. Verder vragen zij of de indieners een gespecificeerde berekening kunnen maken voor de verschillende vervoersvormen in de drie grote steden.

De indieners hebben deze berekening niet gemaakt. Zij delen niet de premisse van de leden van de VVD-fractie dat openbaar aanbesteden altijd zou leiden tot een besparing ten opzichte van inbesteding. De indieners wijzen er bijvoorbeeld op, dat de gunning die het GVB kreeg voor de periode na 2012 28 miljoen euro lager lag dan in de periode ervoor. Ook via een onderhandse gunning kan er dus een aanmerkelijke efficiëncyslag gemaakt worden. Verder wijzen de indieners op het rapport «Efficiencygegevens regionaal stad- en streekvervoer» van Twijnstra en Gudde uit november 2010, waaruit blijkt dat er geen eenduidig verband bestaat tussen de daling van het Dienstregelingsuren (DRU)-tarief en de wijze van aanbesteden (openbare aanbesteding of onderhandse gunning)». DRU's zijn een belangrijke maat voor het meten van efficiency.

De leden van de VVD-fractie vragen zich af waarom een deel van de inbesteding door onderaanneming door private vervoerders mogelijk wordt gemaakt en of dit niet betekent dat er in feite geen sprake is van inbesteding, maar van een bedrijf waarover zeggenschap is geregeld? Zij vragen zich af of daarmee het wetsvoorstel niet inconsistent en vatbaar voor juridische procedures is, omdat bij onderaanneming de rechtsgrond vervalt en private bedrijven onredelijk worden benadeeld?

De indieners wijzen er op dat in dit wetsvoorstel de relatie tussen de concessieverlener en het vervoersbedrijf waar zij zeggenschap op uitoefent centraal staat. De verantwoordelijkheid voor een eventuele onderaanneming (bijvoorbeeld specialistisch onderhoud of beveiliging) is de verantwoordelijkheid van het vervoersbedrijf dat de concessie gewonnen danwel gekregen heeft.

De leden van de fractie van het CDA vragen zich af of de indieners van het wetsvoorstel wel eens in één van de vier grote steden gebruikt gemaakt hebben van openbaar vervoer.

Dat is het geval.

De leden van de fractie van het CDA kunnen zich geen situatie herinneren waarin een bus van één gemeentelijk vervoersbedrijf heeft gewacht op een reiziger die overstapte vanuit een tram en vragen de indieners aan te geven op welke manier onderhands aanbesteden essentieel is voor de onderlinge aansluiting.

De leden van de fractie van het CDA vragen de indieners aan te geven op welke wijze dit wetsvoorstel er toe bijdraagt dat reizigers er in de grote vier steden er vanuit mogen gaan dat bus en tram ook daadwerkelijk op elkaar aansluiten.

De ervaringen van de indieners met de mate van klantvriendelijkheid van het grootstedelijk openbaar vervoer zijn (gelukkig) beter dan die van de leden van de CDA-fractie. Zij signaleren dat de dienstregelingen van de verschillende vervoersmodaliteiten in grote steden wel degelijk op elkaar aansluiten, hoewel verbeteringen uiteraard altijd mogelijk zijn.



De indieners menen dat de steden zelf het beste kunnen bepalen welke inrichting van het openbaar vervoer de reiziger het beste dient. Dat is dan ook het uitgangspunt van dit wetsvoorstel. De steden kunnen dan ook zelf bepalen of de reiziger beter gediend is bij het in één hand houden van de verschillende vervoersmodaliteiten, waarmee bijvoorbeeld kan worden voorkomen dat een bus en tram op hetzelfde traject gaan rijden, of dat zij kiezen voor het aanbesteden aan meerdere partijen. Het is aan de concessieverleners zelf om dit uiteindelijk vorm te geven.

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.

Inbesteding zorgt voor meer flexibiliteit tijdens de concessieduur waarmee diensten tussentijds beter aan de wensen van de Reiziger zouden kunnen worden aangepast.

De leden van de CDA-fractie vragen of de indieners overwogen hebben om een voorbeeld te nemen aan het openbaarvervoerssysteem in Londen, waar de rails niet worden 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 indieners concluderen dat met dit wetsvoorstel steden ook de mogelijkheid krijgen om alleen railvervoer aan te besteden, en busvervoer niet. Zij kunnen er echter ook voor kiezen om alle modaliteiten in één hand te houden als zij dit beter voor de reiziger achten, of juist om alles aan te besteden.

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?

De indieners kunnen zich voorstellen dat de mogelijkheid tot het tussentijds bijstellen van de concessie bij inbesteding makkelijker is dan bij openbare aanbesteding. De zeggenschap over het eigen vervoersbedrijf is immers groter en directer. De indieners vinden dat grote steden die de verwachting hebben dat zij met een vervoersbedrijf dat zij in eigen handen hebben gemakkelijker tot een tussentijdse aanpassing van de concessievoorwaarden kunnen komen dan met een bedrijf dat via een openbare aanbesteding de concessie wint, de keus moeten kunnen krijgen voor onderhandse gunning. Het voorbeeld van de toiletten in de sprinters vinden de indieners weinig illustratief, omdat de Nederlandse Spoorwegen bij deze discussie weliswaar niet bereid waren op alle politieke wensen in te gaan, maar wel degelijk bereid bleken tijdens een concessieperiode te kijken welke maatregelen zij konden nemen om aan die wensen tegemoet te komen.

De leden van de CDA-fractie lezen in de Memorie van Toelichting dat de indieners pleiten voor afrekenbare doelen in de concessie bij inbesteding en vragen de indieners toe te lichten welke mogelijkheden de concessieverlener heeft, indien de doelen niet gehaald worden?

Het lijkt de indieners van het wetsvoorstel volstrekt vanzelfsprekend dat ook bij inbesteding doelen gesteld kunnen worden binnen de concessievoorwaarden. Juist omdat de concessieverlener bij inbesteding ook eigenaar is van het gemeentelijk vervoersbedrijf heeft zij alle mogelijkheden om erop toe te zien dat er dan zulke doelen gehaald worden. Lukt dat niet en ook niet via bijsturing, dan kunnen er (conform de concessievoorwaarden) sancties opgelegd worden, net als bij NS.

De leden van de CDA-fractie vragen of de indieners kunnen aangeven of het feit dat in het wetsvoorstel niet wordt gerefereerd aan de taken van de vervoersbedrijven 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 indieners zijn met de CDA-fractie van mening dat de taken van openbaar vervoersbedrijven zich moeten beperken tot het verlenen van openbaar vervoersdiensten. Dit is overigens ook in de huidige situatie het geval. De indieners wijzen de leden van de CDA-fractie er op dat er reeds een onderzoek is gestart naar de vermeende onregelmatigheden bij het GVB.

Dat laat onverlet dat ook vervoersbedrijven over (bijvoorbeeld moeilijk verkoopbaar) onroerend goed kunnen beschikken. Bedrijfseconomisch kan het in zo'n geval verstandig zijn een pand (tijdelijk) te verhuren.

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

De leden van de VVD-fractie hebben gevraagd om in te gaan op de rol van de NMa als toezichthouder, omdat deze leden van mening zijn dat concurrentie ontbreekt in het initiatiefwetsvoorstel en ze derhalve geen rol zien voor de NMa.

De initiatiefnemers kunnen de leden van de VVD-fractie op dit punt gerust stellen. Het initiatiefwetsvoorstel geeft steden de mogelijkheid om onderhands te gunnen maar dwingt dit niet af. Het is aan de steden zelf om deze afweging te maken. Wanneer het gemeentebestuur besluit het openbaar vervoer aan te besteden ligt hier een taak voor de Nma, maar ook bij inbesteding zien de initiatiefnemers een rol voor de Nma weggelegd. De Nma zal toezicht houden op het tijdig overleggen van een onafhankelijke accountantsverklaring waaruit blijkt dat de interne exploitant voldoet aan de eisen ten aanzien van het voeren van een gescheiden boekhouding.

Zowel de leden van de VVD-fractie, CDA-fractie als de leden van de CU-fractie hebben gevraagd om verder in te gaan op de plannen van het demissionaire Kabinet om de Wgr+ regio's af te schaffen en de mogelijke gevolgen hiervan voor dit wetsvoorstel. Hoewel het op dit moment nog onduidelijk is of de Wgr+ regio's ook daadwerkelijk afgeschafte er nog geen concreet voorstel ligt om de Wgr+ regio's af te schaffen kunnen de indieners nog niet exact aangeven welke mogelijke wijziging hiervoor noodzakelijk zal zijn in dit wetsvoorstel. De leden van de CU-fractie vragen

specifiek of een mogelijke andere samenwerkingsvorm tussen gemeenten in de Randstad (Metropoolregio) nog past binnen de Europese richtlijnen en hoe dit wordt afgebakend.

Wat betreft de indieners zijn de grote steden leidend, wanneer andere omliggende gemeenten in een samenwerkingsverband willen meeliften op de in- of aanbesteding van het openbaar vervoer van één van de grote steden is dit een keus van deze betreffende gemeentes.

### **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. De initiatiefnemers kiezen ervoor de gemeente hierin beleidsvrijheid te geven en geen keurslijf op te leggen waaraan een bestek moet voldoen. Aangezien bij inbesteding sprake is van één inschrijver zijn er ook geen andere partijen die hiervan op welke manier dan ook nadeel zouden kunnen ondervinden.

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.

Inbesteding is mogelijk indien de bevoegde overheid zeggenschap uitoefent over het vervoerbedrijf waaraan gegund wordt. Zowel de jurisprudentie van het HvJEG als de verordening bevatten aanknopingspunten voor het bepalen of er sprake is van voldoende zeggenschap over de interne exploitant.

Met zeggenschap wordt direct verwezen naar de Europese richtlijn die stelt:

- a) de vraag of de bevoegde plaatselijke overheid een dergelijke zeggenschap uitoefent, wordt beoordeeld op basis van ondermeer de mate van vertegenwoordiging in de bestuurs-, beheers- of toezichtsorganen, de bepalingen ter zake in de statuten, de eigendomsstructuur en de daadwerkelijke invloed op en de daadwerkelijke zeggenschap over strategische en individuele beheersbeslissingen. In overeenstemming met het Gemeenschapsrecht behoeft een bevoegde overheidsinstantie, met name in het geval van publiek-private partnerschappen, niet voor 100% eigenaar te zijn om zeggenschap in de zin van dit lid uit te oefenen, mits de overheid een overheersende invloed heeft en die zeggenschap op grond van andere criteria kan worden uitgeoefend;
- b) voorwaarde voor de toepassing van dit lid is dat de interne exploitant en elke entiteit waarop deze exploitant een, zelfs minimale, invloed heeft hun openbare personenvervoersdiensten exploiteren op het grondgebied van de bevoegde plaatselijke overheid – uitgaande lijnen of andere kleinere elementen van die activiteit die het grondgebied van naburige bevoegde plaatselijke overheden binnenkomen daargelaten – en niet deelnemen aan openbare aanbestedingen voor het verrichten van openbare personenvervoersdiensten buiten dit grondgebied;
- c) niettegenstaande punt b) mag een interne exploitant vanaf twee jaar voordat zijn onderhandse gegunde contract afloopt, meedoen aan eerlijke openbare aanbestedingen op voorwaarde dat onherroepelijk is besloten tot een eerlijke openbare aanbesteding van de openbare

- personenvervoersdiensten die onder het contract van de interne exploitant vallen, en dat de interne exploitant geen andere onderhands gegunde openbaredienstcontracten heeft gesloten;
- d) indien er geen plaatselijke bevoegde overheid is, zijn de punten a), b) en c) van toepassing op een nationale overheid voor een geografisch gebied dat niet haar gehele grondgebied bestrijkt, op voorwaarde dat de interne exploitant niet meedoet aan openbare aanbestedingen voor het verrichten van openbare personenvervoersdiensten, die worden georganiseerd buiten het gebied waarvoor het openbaredienstcontract is gegund;
  - e) wanneer onderaanneming als bedoeld in artikel 4, lid 7, wordt overwogen, is de interne exploitant gehouden de openbare personenvervoersdienst grotendeels zelf uit te voeren.

Indien voor inbesteding aan een interne exploitant wordt gekozen, 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. Indien niet aan deze criteria wordt voldaan, bestaat het risico op een onterechte onderhandse gunning. Dit betekent dat de stadsregio mogelijkerwijs de zeggenschapsverhoudingen zal moeten aanpassen om te kunnen inbesteden of alsnog zal moeten aanbesteden.

#### *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 concessieverlener 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?

Het gaat hier om aanbestedingen in dezelfde regio. Buiten de eigen regio is meedingen met aanbestedingen uitgesloten. Het zal dan gaan om bijvoorbeeld treinvervoer of regionaal vervoer per bus in dezelfde regio. Overweging om hier de kan-bepaling op te nemen is om de gemeente de mogelijkheid te geven het eigen OV-bedrijf mee te laten dingen. Hiermee wordt aangesloten bij de PSO-verordening die meedingen naar aanbestedingen buiten de eigen regio verbiedt.

Uit Overweging 18 van de PSO-verordening is op te maken dat concurrentievervalsing een belangrijke doelstelling van de PSO-verordening is en dat inbesteding daarom aan een strikt kader is onderworpen. Het inbestedingsartikel dient tegen deze achtergrond strikt geïnterpreteerd te worden.

Artikel 5, tweede lid, onderdeel b, PSO-verordening regelt dat een inbesteder buiten het grondgebied van de concessieverlener niet mag meedingen aan openbare aanbestedingen. Een dergelijke mededinging wordt aangemerkt als concurrentievervalsing. Uit artikel 5, tweede lid, onder c, volgt dat een inbesteder echter wel mag meedingen in openbare aanbestedingen (meervoud) op voorwaarde dat:

1. over zijn inbestede concessie (onherroepelijk) is besloten dat deze openbaar wordt aanbesteed, en

2. hij geen andere onderhands gegunde concessies bezit.

De initiatiefnemers lezen in onderdeel c dat een inbesteder wel zou mogen concurreren binnen het grondgebied van de concessieverlener.

Doordat in het initiatiefwetsvoorstel niet de beperking is opgenomen dat eenmaal aanbesteed vervoer, aanbesteed moet blijven (zie wetsvoorstel Roefs, artikel 50, tweede lid) is het bestuur van de plusregio reeds op grond van de voorliggende tekst van artikel 63a van het initiatiefwetsvoorstel bevoegd om in het hele gebied van de plusregio in te besteden en is inbesteding niet beperkt tot de centrumgemeente. Als een concessieverlenende plusregio dus wil dat de inbestede vervoerder die in de centrumgemeente het vervoer verricht ook vervoer gaat verrichten buiten de centrumgemeente (meer zijnde dan in- en uitgaande lijnen) dan zal die plusregio dat vervoer niet moeten aanbesteden, maar ook moeten inbesteden.

Kortom de indieners zijn van mening dat hier geen sprake is van een tegenstelling: buiten je grondgebied mag je niet concurreren op de markt en binnen je grondgebied wel, zoals de initiatiefnemers de PSO-bepalingen uitleggen. Het gaat om een generiek concurrentieverbod voor de inbesteder tot het moment dat de inbesteder zich als aankomend marktpartij in een open mededinging zonder concurrentievoordeeltjes (zoals andere onderhandse contracten) gaat manifesteren.

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 bieder 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 van de ChristenUnie-fractie?

Nee. Bij aanbestedingen is het afrekenen op kwaliteit een expliciete mogelijkheid. Het is aan de steden zelf om te bepalen op welke wijze zij het OV willen inrichten en of zij de eenheid in het OV-systeem al dan niet willen behouden.

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 personenvervoer. Deze leden vragen of dit niet voldoende garanties kan bieden voor de gewenste eenheid. Kunnen de indieners hierop ingaan? De afstemming met het openbaar vervoer is opgenomen als aspect in het programma van eisen opdat daarmee optimaal rekening wordt gehouden in de aan te besteden concessie. Wat de indieners beogen met de mogelijkheid tot meedingen is dat de lokale OV-aanbieder niet wordt buitengesloten in de eigen vervoersregio van andere concessies met

andere vervoersmodaliteiten. Overigens kan de eigenaar besluiten het eigen vervoersbedrijf wel uit te sluiten.

#### *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 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 indieners hebben er voor gekozen de eisen die de gemeente stelt in haar programma van eisen zelf te kiezen. Het is daarmee aan de concessie-verlenende instantie te kiezen om aan te sluiten bij de IFRS-standaarden of 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.

Het zevende en achtste lid regelen de verantwoording van de gescheiden boekhouding of administratie van de interne exploitant. In het zevende lid is opgenomen dat als er niet uit hoofde van een andere wet een jaarrekening moet worden opgesteld, een financieel verslag opgesteld moet worden. De jaarrekening of het financieel overzicht ligt op alle kantoren van de vervoerder ter inzage. Een dergelijke bepaling was reeds opgenomen in artikel 69, vijfde lid, onderdeel a. In de praktijk zal voor de betreffende vervoerders gelden dat zij al verplicht zijn een jaarrekening op te stellen. De formulering volgt uit de Europese richtlijn.

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?

Aan de verlening van een concessie zonder dat daarvoor een aanbesteding heeft plaatsgevonden, is een aantal randvoorwaarden verbonden. Ze vloeien deels voort uit de verordening en betreffen deels een nadere uitwerking daarvan. Die randvoorwaarden zijn: eisen ten aanzien van de reciprociteit en de verplichting een gescheiden boekhouding te voeren teneinde kruissubsidie te vermijden. De Wp2000 voorziet reeds in bepalingen met betrekking tot reciprociteit en gescheiden boekhouding. De Wp2000 voorziet nu nog in een aanbestedingsverplichting voor de gemeentelijke vervoersbedrijven. Bedoelde eisen en verplichtingen zijn opgenomen voor de duur dat er gemeentelijke vervoerbedrijven zijn en zijn derhalve eindig. Door de introductie van de mogelijkheid tot inbesteding moet blijvend voorzien worden in bepalingen als hiervoor bedoeld om het uitgangspunt van eerlijke mededinging te kunnen blijven waarborgen. In de verordening is de formulering als volgt:



Om de transparantie te verhogen en kruissubsidies te vermijden, dient een exploitant van openbare diensten, wanneer hij naast diensten waarvoor hij compensaties voor openbare dienstverlening ontvangt, ook andere activiteiten uitoefent, voor de exploitatie van de openbare vervoersdiensten over een gescheiden boekhouding te beschikken.

*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 data 1-1-2013 en 1-1-2017 zijn met de nota van wijziging vervallen. Het is aan de gemeenten/vervoersregio's om in de toekomst de concessieduur van de verschillende modaliteiten op elkaar aan te laten sluiten.

Monasch  
Bashir  
Van Gent  
Verhoeven