

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)

C

VOORLOPIG VERSLAG VAN DE VASTE COMMISSIE VOOR INFRASTRUCTUUR, MILIEU EN RUIMTELIJKE ORDENING¹

Vastgesteld 4 juli 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 aan de initiatiefnemers en aan de regering. De commissie heeft in haar vergadering van 3 juli 2012 voorgesteld om het wetsvoorstel, onder voorbehoud van afronding van de schriftelijke voorbereiding, plenair te behandelen op 11 september 2012. De leden van de commissie verzoeken de initiatiefnemers en de regering om de vragen in dit voorlopig verslag uiterlijk **6 juli 2012 17.00 uur** van beantwoording te voorzien, opdat op 10 juli 2012 in de commissievergadering de nadere procedure met betrekking tot het wetsvoorstel besproken kan worden teneinde eventuele plenaire behandeling op 11 september 2012 mogelijk te maken.

Algemeen

De leden van de **VVD**-fractie hebben met zorg kennisgenomen van het wetsvoorstel. De beoogde opheffing van de verplichting tot openbare aanbesteding kan financiële risico's met zich meebrengen. Het ontbreken van concurrentie zal de prijs-kwaliteitsverhouding in het openbaar vervoer (ov) niet ten goede komen, zo verwachten deze leden. Voorts achten deze leden het niet ondenkbaar, dat een keuze voor inbesteding in de G3 negatieve gevolgen zal hebben voor de ov-markt in de overige vervoersregio's.

¹ 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), Vliegenthart (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).

De leden van de VVD-fractie hebben enkele vragen aan de initiatiefnemers en enkele vragen aan de regering. De leden van de VVD-fractie wachten met belangstelling de antwoorden van de initiatiefnemers en van de regering af.

De leden van de **CDA**-fractie hebben met aandacht kennisgenomen van het wetsvoorstel. De leden van de CDA-fractie hechten aan goed, toegankelijk en betaalbaar openbaar vervoer, met een goede bereikbaarheid in het land, een goede prijs-kwaliteitsverhouding en maximale

sociale veiligheid. In dat verband hebben deze leden nog wel enige vragen. Deze leden hebben een aantal vragen aan de initiatiefnemers, een aantal vragen aan de regering en een aantal vragen aan zowel de initiatiefnemers als de regering.

VVD: vragen aan initiatiefnemers

Argumentatie initiatiefnemers

Als de leden van de **VVD**-fractie het goed begrijpen, dan baseren de initiatiefnemers het wetsvoorstel op de volgende argumenten:

- Er moet een keuze mogelijk zijn;
- Op lokaal niveau;
- Het jobbeleid moet stoppen;
- Railvervoer is speciaal en gecompliceerd in vergelijking met andere vervoersmodaliteiten.

Is deze opsomming volledig? Zo neen, willen de initiatiefnemers dan de ontbrekende argumenten vermelden?

Inbesteden versus aanbesteden

De leden van de VVD-fractie gaan ervan uit, dat investering gedeeld kan worden in drieën: diensten voor de reiziger, flexibiliteit en prijs. Met betrekking tot flexibiliteit en prijs zouden er verschillen kunnen zijn tussen aanbesteding en investering. Zijn er met betrekking tot de diensten voor de reiziger verschillen tussen aanbesteding en investering?

Zo ja, leiden deze verschillen tot een voorkeur voor aanbesteding of investering? Waarom?

Zo nee, wat is de meerwaarde van toevoeging van investering als keuzemogelijkheid wanneer er geen specifieke pluspunten voor investering te noemen zijn?

Zijn er verschillen tussen investering of aanbesteding met betrekking tot de positie van het personeel van de vervoerder?

Beschouwen de initiatiefnemers de positie van het personeel als een onderwerp waarover de reiziger zich direct of indirect zou moeten kunnen uitspreken?

Zouden de initiatiefnemers nader willen uitleggen welke verschillen er zijn tussen investeringen en aanbesteden qua flexibiliteit?

Zo er verschillen zijn, kunnen deze via het programma van eisen worden gelijkgetrokken?

Is flexibiliteit bij investering of bij aanbesteding verschillend qua prijskaartje?

In de nota naar aanleiding van het nader verslag schrijven de initiatiefnemers:
«Of er een nog grotere korting had kunnen worden toegepast is altijd koffiedik kijken».¹ Berusten de initiatiefnemers hierin? Of zijn zij bereid enkele nadere overwegingen met betrekking tot de financiële aspecten te geven?

¹ Kamerstukken II 2011/12, 32 845, nr. 10, p. 3.

Voorts schrijven de initiatiefnemers «Gevaar is daarbij dat service aan de reiziger er wel onder lijdt, of dat de tekorten van elders uit het bedrijf worden aangevuld.» Willen de initiatiefnemers dit toelichten? Wat wordt bedoeld met «tekorten», «elders» en «bedrijf»? Zien de initiatiefnemers bij investering ook gevaren? Hoe wegen zij deze ten opzichte van de genoemde gevaren bij aanbesteding?

De leden van de VVD-fractie begrijpen uit de parlementaire behandeling tot nu toe van dit wetsvoorstel, dat de initiatiefnemers het van belang achten dat de reizigers direct of indirect invloed kunnen uitoefenen op de diensten voor de reizigers en op de besluitvorming dienaangaande. Betekent dit, dat alle stukken met betrekking tot investering openbaar behoren te zijn? Zo nee, wat behoort wel en wat niet openbaar te zijn?

De leden van de VVD-fractie constateren dat tijdens de plenaire behandeling van het wetsvoorstel in de Tweede Kamer op 21 juni 2012 namens de initiatiefnemers is gesteld dat als commerciële vervoerders een aantrekkelijk aanbod kunnen leveren het voor steden ook aantrekkelijker wordt om aan te besteden en dat in die zin er dus wel degelijk sprake is van een open marktwerking. De leden van de VVD-fractie constateren echter, dat indien er geen aanbesteding plaatsvindt, er dan evenmin een kans is om een aantrekkelijk bod te leveren.

Zijn de initiatiefnemers van oordeel dat aanbieders over alle relevante gegevens met betrekking tot de investering zouden moeten kunnen beschikken? Opdat zij vrijwillig, voor eigen rekening en op eigen initiatief een bod kunnen leveren? Nadat investering conform het initiatiefwetsvoorstel heeft plaatsgevonden?

Keuze op nationaal of lokaal niveau

De initiatiefnemers geven aan dat de geboden keuze tussen in- of aanbesteden op lokaal niveau moet worden gemaakt. De leden van de VVD-fractie zijn het eens met de gedachte, dat in het algemeen gesproken beslissingen op het laagst mogelijke niveau moeten worden genomen. Het dichtst bij de inwoners, reizigers, belastingbetalers, betrokkenen. Kortom, degenen die de gevolgen van die beslissing ondervinden.

Echter, de leden van de VVD-fractie zijn van mening dat de keuze tussen in- of aanbesteden bovenlokale of bovenregionale gevolgen kan hebben voor andere regio's. Vervoerders kunnen afhaken wanneer investeren toeneemt en aanbesteden afneemt. Zou die keuze dan ook op een hoger niveau moeten worden gelegd?

Thans wordt de keuze voor in- of aanbesteden op nationaal niveau gemaakt en worden de diensten voor de reiziger op lokaal of regionaal bepaald door middel van het programma van eisen. Wat is hier mis mee uit democratisch oogpunt, zo vragen de leden van de fractie van de VVD.

Zijn de initiatiefnemers het met de leden van de VVD-fractie eens dat met het wetsvoorstel niet een keuze tussen in- of aanbesteden wordt toegevoegd? Maar dat die bestaande keuze wordt verplaatst van nationaal naar regionaal niveau?

Hoe beoordelen de initiatiefnemers het toekennen van een belangrijke keuze aan een regionaal bestuur in het licht van de discussie over het zogenaamde democratische gat bij gemeenschappelijke regelingen?

De leden van de VVD-fractie menen dat het niet ongebruikelijk is, dat nationaal de grenzen van het speelveld worden bepaald en dat lokaal het

speelveld wordt ingevuld. Zien de initiatiefnemers redenen om van deze niet ongebruikelijke gang van zaken af te wijken?

De leden van de VVD-fractie constateren dat tijdens de plenaire behandeling van het wetsvoorstel in de Tweede Kamer op 21 juni 2012 namens de initiatiefnemers is gesteld dat ook steden het beste willen voor de reiziger en dat de initiatiefnemers het aan de steden willen laten op welke wijze zij dit willen inrichten, gebaseerd op, en uitgaande van de lokale en regionale situatie.

Op zich beschouwd zijn de leden van de VVD-fractie het met deze stelling eens. Dat kan geregeld worden in het programma van eisen. Dit programma van eisen bepaalt de diensten voor de reiziger en de kwaliteit. Deze leden stellen dat het echter niet alleen om kwaliteit gaat, maar ook om de prijs in verhouding tot die kwaliteit. En die prijs volgt niet uit een enkelvoudige, maar uit een meervoudige bieding. Dat biedt meer zekerheid dat het de goede prijs is. Gaarne zouden de leden van de fractie van de VVD de opvattingen van de initiatiefnemers hieromtrent vernemen.

Eventuele wetswijziging in de toekomst

De leden van de VVD-fractie constateren dat met het wetsvoorstel wordt beoogd voor eens en voor altijd duidelijkheid te verschaffen en een einde te maken aan het gejojo. Zijn de initiatiefnemers van mening dat een wetswijziging ter zake is uitgesloten?

Complexiteit

De leden van de VVD-fractie constateren dat de initiatiefnemers van oordeel zijn dat railvervoer speciaal en gecompliceerd is en dat dit een bijzondere relatie vereist tussen de vervoerder en de opdrachtgever. Zouden de initiatiefnemers dit nader willen toelichten en dan met name gericht op de vragen waaruit dat speciale bestaat, en wat de bijzondere relatie met de vervoerder inhoudt? Wordt aan dit vereiste beter voldaan door inbesteding dan door aanbesteding? De leden van de VVD-fractie vragen zich af of hier onzakelijke elementen in de concessieverlening en in de exploitatie worden geïntroduceerd. Zouden de initiatiefnemers hierop nader willen ingaan?

De leden van de VVD-fractie menen dat de complexiteit zich ook buiten de grote steden kan voordoen door combinatie van bijvoorbeeld regionaal spoor-, bus- en vraagafhankelijk vervoer en veerdiensten. Zijn de G4-besturen meer of minder toegerust dan provincies als het om concessieverlening gaat? Willen de initiatiefnemers aangeven wat het causale verband is tussen complexiteit en specialiteit enerzijds en anderzijds de noodzaak van multimodale inbesteding?

Parlementaire Onderzoekscommissie Privatisering/Verzelfstanding Overheidsdiensten

Achten de initiatiefnemers het niet verstandig bij de definitieve afweging rond hun initiatiefwetsvoorstel gebruik te maken van de conclusies en aanbevelingen van de Onderzoekscommissie Verzelfstanding en Privatisering (onder voorzitterschap van het lid Kuiper) van de Eerste Kamer, welke naar verwachting dit najaar gereed zullen zijn?

Uitvoering en consequenties wetsvoorstel

De leden van de VVD-fractie hebben de indruk dat de initiatiefnemers bij veel vragen volstaan met een verwijzing naar de regio en G3, omdat het wetsvoorstel slechts een keuze biedt die door de G3 verder moet worden vorm gegeven. Echter, de leden van de VVD-fractie menen dat er ook een verantwoordelijkheid is met betrekking tot de uitvoering en de consequenties van het wetsvoorstel in de praktijk. Dit betekent onder meer die uitvoering onder ogen zien en waar mogelijk voorzienbare problemen vermijden of oplossen. Delen de initiatiefnemers deze opvatting?

Voor wat betreft de ov-markt vragen de leden van de VVD-fractie hoe groot het deel is dat het aandeel van de G3 uitmaakt van de totale landelijke ov-markt?

Mocht dit aandeel wegvallen voor wat betreft aanbestedingen, dan zou het gevolg kunnen zijn dat de ov-markt minder interessant wordt en dat daardoor vervoersbedrijven niet meer concurreren en zich uit Nederland of uit de verschillende regio's terugtrekken. Dit heeft dan weer consequenties voor de marktwerking buiten de G3. Achten de initiatiefnemers dit gevolg reëel?

In dit verband vragen de leden van de VVD-fractie waarom er geen markteffecttoets is uitgevoerd. Dit zou zonder tijdverlies mogelijk geweest zijn. De uitkomsten van een dergelijke toets zijn relevant te achten voor dit onderwerp. Zijn de initiatiefnemers bereid een dergelijke toets alsnog te laten uitvoeren of af te wachten?

Juridische aspecten en terminologie

Bij de behandeling van het wetsvoorstel tot dusver is een verschil van mening naar voren gekomen met betrekking tot artikel 62, derde lid. De vraag is of deze kan-bepaling strijdigheid met de Europese regelgeving zou kunnen opleveren. Waarom hebben de initiatiefnemers niet ingestemd met het vragen van advies ter zake? Juist bij een interpretatiekwestie is het immers van belang juridisch onderzoek te doen naar het mogelijke oordeel van de rechter. Immers, zijn interpretatie is bindend. Zijn de initiatiefnemers hiertoe alsnog bereid?

Met betrekking tot de concessieverlening en de zeggenschap over een interne exploitant krijgen de leden van de VVD-fractie de indruk dat het woordgebruik inconsistent en verwarrend is. Termen als regio, grote stad, gemeente, zeggenschap, gemeentelijke dienst, interne exploitant, stadsvervoer en streekvervoer worden door elkaar gebruikt. Is het bijvoorbeeld een vereiste dat de stadsregio het gemeentelijk vervoerbedrijf overneemt? Zijn de initiatiefnemers bereid hierover meer duidelijkheid te scheppen?

Zouden de initiatiefnemers willen aangeven welke juridische stappen per stad moeten worden gezet om inbesteding mogelijk te maken?

Financiële aspecten

De leden van de VVD-fractie achten het niet uitgesloten, dat inbesteding tot gevolg heeft dat er aanbestedingswinst wordt misgelopen. Delen de initiatiefnemers deze zorg? Zien de initiatiefnemers mogelijkheden om dit financieel nadelige gevolg van inbesteding te beperken?

VVD: vragen aan regering

Is de regering bereid een markteffecttoets uit te voeren, indien de initiatiefnemers van het wetsvoorstel hiertegen geen bezwaar zouden hebben?

Is de regering bereid juridisch onderzoek te doen naar de verhouding tussen artikel 62, derde lid, van het wetsvoorstel en de PSO-verordening, indien de initiatiefnemers hiertegen geen bezwaren zouden hebben?

Kan de regering de leden van de VVD-fractie inlichtingen verschaffen omtrent de stand van zaken met betrekking tot het bestuursakkoord dat de minister met de vervoersregio Amsterdam heeft gesloten?

Is de regering bereid verder uitstel te verlenen van de termijn genoemd in het Besluit personenvervoer 2000 en het bestuursakkoord met betrekking tot de lopende multimodale concessieverlening, indien uitstel nodig mocht blijken?

CDA

Geen verbod deelname aan aanbestedingen voor concessies

De leden van de **CDA**-fractie vragen of de initiatiefnemers hun standpunt nader kunnen toelichten, respectievelijk de regering haar visie kan geven op het standpunt van de initiatiefnemers met betrekking tot het volgende. Artikel 53 van het oorspronkelijke wetsvoorstel tot Wijziging Wet personenvervoer 2000 in verband met een verordening betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg¹ voorzag in een verbod voor een interne exploitant om deel te nemen aan aanbestedingen voor concessies, zowel binnen als buiten het grondgebied van de stadsregio. Dit om oneerlijke concurrentie tussen private vervoerders en interne exploitanten te voorkomen. Met het wetsvoorstel wordt die mogelijkheid voor deelname van interne exploitanten op aanbestedingen echter weer open gelaten. Als motivatie wordt gegeven dat «het mogelijk wordt de eenheid in het complexe systeem van stedelijk openbaar vervoer in één hand te houden»².

Deze leden vragen de regering hoe zij de afweging «openbaar vervoer in één hand houden» beoordeelt ten opzichte van «oneerlijke concurrentie voorkomen» en de PSO-verordening?

Deze leden vragen de initiatiefnemers welke aanleiding er voor hen is dat «openbaar vervoer in één hand houden» betere garanties geeft voor een goede prijs-kwaliteitsverhouding, sociale veiligheid en het voorkomen van oneerlijke concurrentie dan via aanbesteden?

Artikel 62

Kunnen de initiatiefnemers, respectievelijk kan de regering toelichten of artikel 62 van het wetsvoorstel in overeenstemming is met de PSO-verordening? En zo ja, op grond waarvan zij tot die conclusie komen/komt? Deze leden vragen daarbij met name naar daar waar de initiatiefnemers de keuze om een interne exploitant mee te kunnen laten dingen bij aanbestedingen over willen laten aan de aanbestedende instantie.

Kruissubsidies

Initiatiefnemers stellen voor dat gemeentelijke vervoersbedrijven twee jaar voor het einde van de concessie ook elders in het land mee mogen

¹ Kamerstukken II 2009/10, 32 376, nr. 2.

² Kamerstukken II 2011/12, 32 845, nr. 5, p. 5.

dingen in aanbestedingen elders. Hoe verhoudt dat zich tot Europese regelgeving met betrekking tot inbesteding en staatssteun? Welke garanties zijn er in die gevallen dat kruissubsidies worden voorkomen?

Kan de regering aangeven wat haar visie hierop is?

Op grond waarvan zijn de initiatiefnemers van oordeel dat een gescheiden boekhouding voldoende garanties geeft dat er geen sprake zal kunnen zijn van kruissubsidies?

Fiscale aspecten en oneerlijke concurrentie

Kan de regering, respectievelijk kunnen de initiatiefnemers aangeven hoe het risico van verboden staatssteun zich verhoudt tot de fiscale aspecten van inbesteding van het openbaar vervoer? De leden van de CDA-fractie constateren namelijk dat de huidige vrijstelling voor gemeenten/overheidsbedrijven immers lijkt te leiden tot oneerlijke concurrentieverhoudingen?

Internationale vergelijking

Kunnen de initiatiefnemers aangeven welke andere landen nationale wetgeving hebben om inbesteding mogelijk te maken en in hoeverre de situaties in die landen vergelijkbaar zijn met de situatie in Nederland?

De initiatiefnemers willen met het wetsvoorstel ook mogelijk maken dat na aanbesteding bij een nieuwe concessieverlening het opnieuw mogelijk kan worden om voor inbesteding te kiezen. Kunnen de initiatiefnemers aangeven of ook andere Europese landen deze mogelijkheid kennen, respectievelijk wettelijk hebben mogelijk gemaakt?

Mogelijke markteffecten

Kan de regering/kunnen de initiatiefnemers aangeven wat het effect zal zijn van het wetsvoorstel op de markt, respectievelijk marktwerking als alle vier plusregio's zouden overgaan op inbesteding? De plusregio's tezamen vormen immers een aanzienlijk deel van de markt, zo constateren de leden van de fractie van het CDA.

Bij wetsvoorstellen is een markteffecttoets verplicht. Bij initiatiefwetsvoorstellen niet. Kunnen de initiatiefnemers aangeven waarom zij niet gekozen hebben voor een markeffecttoets. Zijn de initiatiefnemers alsnog bereid die te laten doen? Zo nee, waarom niet? Graag zouden deze leden daarbij betrokken zien de mogelijkheid dat de aanbestedende instantie met het wetsvoorstel na elke concessie-termijn opnieuw de mogelijkheid krijgt om te kiezen tussen aan- of inbesteden.

Prijs-kwaliteitsverhouding

Uit onderzoek en uit de praktijk blijkt dat aanbesteding de prijs en kwaliteit ten goede kan komen. Ook blijkt dat gemeentelijk vervoersbedrijven vaak onnodig duur en inefficiënt zijn. In regio's waar is aanbesteed zijn inmiddels aanzienlijke bezuinigingen tezamen met verbeterd aanbod aan de reizigers gerealiseerd. Kunnen de initiatiefnemers/kan de regering voorbeelden noemen waarbij een overheid een goed ondernemer bleek, die uit zichzelf en bijtijds de bakens verzette om een betere prijs-kwaliteitsverhouding te bewerkstelligen?

Hoe, respectievelijk op grond waarvan, denken de initiatiefnemers dat gemeentelijk vervoersbedrijven respectievelijk interne exploitanten een

kwaliteits- en prijsslag zullen maken bij continuering van de inbesteding? Daar waar bij inbesteding ook een efficiëncyslag is gemaakt, kan de regering/kunnen de initiatiefnemers aangeven hoe deze zich verhoudt tot de slagen wat betreft prijs-kwaliteit die gemaakt zijn bij aanbestedingen?

Klanttevredenheid

Is het juist dat (een) onafhankelijke klanttevredenheidstoets(en) laat/laten zien dat de klanttevredenheid groter is bij aanbesteed vervoer, dan bij inbesteed vervoer? Zo ja, wat maakt dat de initiatiefnemers dan toch opteren voor inbesteding?

Tussentijdse aansturing

De leden van de CDA-fractie constateren dat de initiatiefnemers van oordeel zijn dat inbesteding soms gemakkelijker is als er behoefte bestaat aan tussentijdse aansturing. Is het juist dat daaronder vooral moet worden bestaan tussentijdse aansturing bij grote evenementen? Is het mogelijk andere situaties te noemen waarbij behoefte aan tussentijdse aansturing aan de orde kan zijn? De leden van de CDA-fractie begrijpen dat het handig kan zijn als de gemeente als eigenaar een en ander «even kan regelen», maar op grond waarvan zijn de initiatiefnemers van mening dat dat bij inbesteding ook een garantie is voor een betere prijs-kwaliteits-verhouding? Zijn de evenementen niet in hoge mate te voorzien en mee te nemen in het bestek voor de concessie (zoals Koninginnedag, Sail Amsterdam en voetbal-evenementen)? Kunnen de initiatiefnemers toelichten om welke andere evenementen het kan gaan en wat het moeilijk maakt om die evenementen mee te nemen in de beschrijving van het bestek?

Graag vernemen de leden van de CDA-fractie ook de visie van de regering hierop.

Eerlijk handelen

In de memorie van toelichting lezen de leden van de CDA-fractie: «Het is mogelijk dat een stadsregio besluit om de busconcessie per 1 januari 2013 aan te besteden. Er ontstaat dan een situatie dat een gemeentelijk vervoerbedrijf naast private vervoerders mag meedingen naar deze concessie via een openbare aanbestedingsprocedure, terwijl deze nog wel een tramconcessie heeft die doorloopt tot 1 januari 2017. (...) Overigens wordt erop toegezien dat het gemeentelijk vervoerbedrijf dan wel eerlijk handelt.»¹

Kan de regering, respectievelijk kunnen de initiatiefnemers aangeven hoe er door wie en op grond van welke criteria op wordt toegezien dat er eerlijk wordt gehandeld?

Onderaanneming

Is het juist dat het wetsvoorstel de mogelijkheid biedt dat stadsvervoerders via onderaanneming wel meedingen of bij de uitvoering worden betrokken? Kan de regering, respectievelijk kunnen de initiatiefnemers aangeven hoe zich dat verhoudt tot de PSO-verordening, die verbiedt dat interne exploitanten meedingen naar concessies die worden aanbesteed?

Onderhands gunnen

De leden van de CDA-fractie constateren dat in de nota van wijziging van 10 mei 2012² onder andere wordt geregeld dat de mogelijkheid blijft

¹ Kamerstukken II 2010/11, 32 845, nr. 3, p. 4.

² Kamerstukken II 2011/12, 32 845, nr. 6.

bestaan de concessies voor regionaal vervoer onderhands te gunnen. Hoe ver reikt deze mogelijkheid? alleen in regio's rond de grote steden of ook elders in het land, zo vragen deze leden aan de initiatiefnemers.

Zeggenschap over vervoersbedrijf

De leden van de CDA-fractie vragen aan de initiatiefnemers en de regering of het juist is dat bij de beoogde inbesteding geldt dat de concessiegever doorslaggevende zeggenschap moet hebben over het vervoersbedrijf. Kan de regering/kunnen de initiatiefnemers aangeven hoe deze zeggenschap over het vervoersbedrijf concreet, wettelijk geregeld wordt in het geval van een plusregio, respectievelijk vervoersregio? Waar komen in dat geval de financiële en andere risico's te liggen?

Kosten voor kleinere gemeenten

Deze leden vragen aan de initiatiefnemers en de regering of het zo is dat grotere gemeenten met meer belang bij het vervoer met deze regeling de mogelijkheid krijgen om kleinere gemeenten in de regio mee te laten betalen voor de kosten van de vervoerswensen van de grotere gemeenten.

Vorbereiding van in- en aanbesteden

De leden van de fractie van het CDA vragen aan de initiatiefnemers en de regering of het juist is dat de gemeente Amsterdam op dit moment in de fase is van het formuleren van het programma van eisen? Is het juist dat zowel bij inbesteding als bij aanbesteding een programma van eisen moet worden geformuleerd en dat bij inbesteding ook getoetst moet worden op marktconformiteit? Waar zitten de meer- en minderkosten zitten bij (de voorbereidingen voor) in-, respectievelijk aanbesteding?

Bestuursovereenkomst met Amsterdam

De leden van de fractie van het CDA constateren dat enige tijd geleden met Amsterdam een bestuursovereenkomst is gesloten, waarin afgesproken is dat tot aanbesteding wordt overgegaan, maar dat Amsterdam respijt krijgt tot 15 december 2014 (met gunningsbesluit in september 2013). In dit licht gezien vernemen deze leden graag van de initiatiefnemers en de regering waarom haast geboden is met dit initiatiefwetsvoorstel zo kort voor de aanstaande verkiezingen. Verkiezingen die wellicht weer een verandering teweeg kunnen brengen. Is snelle duidelijkheid wel in het belang van Amsterdam?

Is de regering eventueel bereid nog verder uitstel te geven indien Amsterdam anders in de problemen zou komen?

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