

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)**

**F**

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

Vastgesteld 24 juli 2012

De memorie van antwoord en de brief van de regering van 6 juli 2012<sup>2</sup> hebben de commissie aanleiding gegeven tot het maken van de volgende opmerkingen en het stellen van de volgende vragen aan de initiatiefnemers en aan de regering. De commissie verzoekt de initiatiefnemers en de regering om de vragen uiterlijk 6 september 2012 te beantwoorden. Vertrouwende op een tijdige reactie acht de commissie de openbare behandeling van het wetsvoorstel voldoende voorbereid.

#### **Algemeen**

De leden van de **VVD**-fractie danken de initiatiefnemers en de regering voor de vlotte beantwoording van de vragen die zij hebben gesteld in het voorlopig verslag<sup>3</sup>. De beantwoording neemt de in het voorlopig verslag uitgesproken zorg niet geheel weg en geeft de leden van de VVD-fractie aanleiding tot het stellen van enkele nadere vragen aan de initiatiefnemers.

De leden van de **CDA**-fractie hebben met aandacht kennisgenomen van de memorie van antwoord en de brief van de regering van 6 juli 2012<sup>2</sup>. Nu het wetsvoorstel pas na het zomerreces plenair wordt behandeld, maken deze leden graag gebruik van de mogelijkheid om enkele aanvullende vragen te stellen aan de initiatiefnemers en aan de regering.

<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), 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 Schouweenaar (VVD).

<sup>2</sup> Kamerstukken I 2011/12, 32 845, E.

<sup>3</sup> Kamerstukken I 2011/12, 32 845, C.

#### **VVD: vragen aan initiatiefnemers**

##### *In- of aanbesteden*

In de memorie van antwoord wordt aangegeven dat het wetsvoorstel mede is gebaseerd op de wens van de G3 om te kunnen kiezen tussen in- of aanbesteden. Waarop is deze wens gebaseerd, zo vragen de leden van de **VVD**-fractie. Hebben de initiatiefnemers ook van andere regio's soortgelijke wensen ontvangen? Hoe is daarop gereageerd?

Ligt het niet voor de hand dat er rekening mee moet worden gehouden – gelet op de door de G3 geuite wens – dat er althans ten dele gebruik zal worden gemaakt van de mogelijkheid om te kiezen voor inbesteding, zodra aanbesteding niet langer verplicht is?

#### *Markteffecttoets*

Nu de plenaire behandeling van het wetsvoorstel zal plaatsvinden na het zomerreces kan zonder tijdverlies een markteffecttoets plaatsvinden. Zijn de initiatiefnemers daartoe alsnog bereid?

#### *Keuze op nationaal of lokaal niveau*

Mochten de G3 – gelet op hun geuite wensen – geheel of ten dele kiezen voor inbesteding, dan heeft dit naar verwachting gevolgen voor de nationale openbaar vervoersmarkt als geheel. Waarom kiezen de initiatiefnemers desondanks voor een keuze op lokaal niveau tussen in- of aanbesteden?

#### *Gelderland en Limburg*

In de memorie van antwoord wordt gesteld dat rail en bus een gelijkwaardige behandeling verdienen. Echter, wat zegt dit met betrekking tot de keuze tussen in- of aanbesteden? Onder andere in Gelderland en Limburg zijn multimodale concessies met succes aanbesteed. De leden van de VVD-fractie ontvangen hierop graag een reactie van de initiatiefnemers.

#### *Flexibiliteit*

De initiatiefnemers geven in de memorie van antwoord aan dat uit een oogpunt van flexibiliteit inbesteding meer mogelijkheden biedt dan aanbesteding. De regering ziet niet in waarom onverwachte gebeurtenissen in een inbestede relatie beter te regelen zouden zijn dan in een aanbestede relatie. Hoe valt dit met elkaar te rijmen? Gaat het hier niet veeleer om feiten dan om opvattingen?

#### *Arbeidsmotivatie en reizigerstevredenheid*

Zouden de initiatiefnemers cijfermatige gegevens kunnen verschaffen met betrekking tot de arbeidsmotivatie bij in- en aanbesteed vervoer? En met betrekking tot reizigerstevredenheid bij in- en aanbesteed vervoer?

### **CDA: vragen aan initiatiefnemers**

#### *Fiscale aspecten*

De leden van de **CDA**-fractie hebben de initiatiefnemers de vraag gesteld hoe het risico van verboden staatssteun zich verhoudt tot de fiscale aspecten van inbesteding van het openbaar vervoer. In de memorie van antwoord lezen de leden van de CDA-fractie wel dat de OV-bedrijven waarvan de G3 aandeelhouder zijn, zijn vrijgesteld van vennootschapsbelasting, dat die vrijstelling los staat van in- of aanbesteding, en lezen zij over de rol van de NMa ook in relatie tot controle op kruissubsidies, maar lezen zij niet hoe dat zich verhoudt tot het risico van verboden staatssteun. Graag zouden deze leden alsnog een antwoord krijgen op de vraag of er door de vrijstelling van vennootschapsbelasting inderdaad een risico is dat daarmee sprake kan zijn van verboden staatssteun.

#### *Mogelijke markteffecten*

De leden van de CDA-fractie hebben de initiatiefnemers in het voorlopig verslag gevraagd of zij alsnog bereid zijn een markteffecttoets te laten uitvoeren. De initiatiefnemers antwoordden dat zij geen grote verschuivingen verwachten en ook om andere redenen een markteffecttoets niet nodig achten. Daarmee is er geen antwoord op de vraag of de initiatiefnemers alsnog bereid zijn een markteffecttoets te laten doen.

De leden van de CDA-fractie lezen in de reactie van de regering en horen ook uit het veld dat de keuzemogelijkheid voor inbesteding en met name ook het feit dat het wetsvoorstel het mogelijk wil maken dat er na de keuze voor aanbesteding, weer opnieuw de keuzemogelijkheid tot inbesteding komt, zeker gevolgen zal hebben voor (de omvang van) de markt. Vandaar stellen deze leden nogmaals de vraag of de initiatiefnemers alsnog bereid zijn een markteffecttoets te laten doen.

#### *Klanttevredenheid*

In antwoord op de vraag van deze leden in het voorlopig verslag met betrekking tot klanttevredenheid verwijst de memorie van antwoord naar het rapport van Twynstra Gudde. De leden van de CDA-fractie zijn benieuwd of de initiatiefnemers kennis hebben genomen van de gegevens van de OV-Klantenbarometer die jaarlijks wordt uitgebracht en zo ja wat hun belangrijkste conclusies zijn naar aanleiding van de resultaten daarvan, met name met betrekking tot de zestien deelaspecten inzake klanttevredenheid, en hoe zij een en ander hebben meegewogen bij de afweging om het wetsvoorstel in te dienen.

#### **CDA: vragen aan regering**

##### *Fiscale aspecten*

De leden van de CDA-fractie hebben de regering in het voorlopig verslag de vraag gesteld hoe het risico van verboden staatssteun zich verhoudt tot de fiscale aspecten van inbesteding van het openbaar vervoer, met name of er door de vrijstelling van vennootschapsbelasting inderdaad een risico is dat daarmee sprake kan zijn van verboden staatssteun.

In het antwoord van de regering lezen deze leden: «Voor zover er sprake kan zijn van financiële bevoordeling vanwege fiscale aspecten, dient dit in overeenstemming te zijn met artikelen 4 en 6 en de bijlage van de PSO-verordening met betrekking tot compensaties aan concessiehouders. In dat geval wordt er geacht geen sprake te zijn van verboden staatssteun.»<sup>1</sup>

Hierin lezen deze leden nog eens dat staatssteun niet mag en niet de bedoeling is, maar zij lezen niet of het risico daarmee is uitgesloten? Kan de regering bevestigen dat de vrijstelling van vennootschapsbelasting op geen enkele manier een risico kan vormen voor verboden staatssteun en zo ja, kan de regering aangeven op grond van welke argumenten zij tot die conclusie komt?

De griffier 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

---

<sup>1</sup> Kamerstukken I 2011/12, 32 845, E, p. 3.