

Vergaderjaar 2010–2011

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)

Nr. 10

NADER VERSLAG

Vastgesteld op 24 februari 2011

¹ Samenstelling:

Leden: Dijkzema, S.A.M. (PvdA), Gent, W. van (GL), Snijder-Hazelhoff, J.F. (VVD), voorzitter, Slob, A. (CU), Aptroot, Ch.B. (VVD), Samsom, D.M. (PvdA), Jansen, P.F.C. (SP), Koppejan, A.J. (CDA), Graus, D.J.G. (PVV), Ouwehand, E. (PvdD), Rouwe, S. de (CDA), Bashir, F. (SP), Mos, R. de (PVV), Monasch, J.S. (PvdA), Dekken, T.R. van (PvdA), Dijkgraaf, E. (SGP), Veldhoven, S. van (D66), Koolmees, W. (D66), ondervoorzitter, Jong, L.W.E. de (PVV), Huizing, M.E. (VVD), Leegte, R.W. (VVD), Werf, M.C.I. van der (CDA) en Berge, C.N. van den (GL).

Plv. leden: Groot, V.A. (PvdA), Braakhuis, B.A.M. (GL), Houwers, J. (VVD), Wiegman-van Meppelen Scheppink, E.E. (CU), Lucas, A.W. (VVD), Smeets, P.E. (PvdA), Gerven, H.P.J. van (SP), Haverkamp, M.C. (CDA), Bontes, L. (PVV), Thieme, M.L. (PvdD), Bochove, B.J. van (CDA), Vacature SP, Agema, M. (PVV), Plasterk, R.H.A. (PvdA), Jacobi, L. (PvdA), Staaij, C.G. van der (SGP), Ham, B. van der (D66), Verhoeven, K. (D66), Bommel, J.J.G. van (PVV), Boer, B.G. de (VVD), Lodders, W.J.H. (VVD), Koopmans, G.P.J. (CDA) en Grashoff, H.J. (GL).

² PSO-verordening: 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).

³ Kamerstuk 23 645, nr. 167, motie-Roefs c.s. die vraagt om openbare aanbesteding van het openbaar vervoer voor grote steden niet langer te verplichten.

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu¹, belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, heeft na ontvangst van de nota van wijziging (Kamerstuk 32 376, nr. 9) besloten tot het uitbrengen van een nader verslag over het wetsvoorstel. Dit gezien het feit dat de nota van wijziging maakt dat een belangrijk onderdeel van het wetsvoorstel wezenlijk is veranderd. Het nader verslag behandelt alleen die onderdelen waarover door de genoemde fracties inbreng is geleverd. Onder het voorbehoud dat de regering de gestelde vragen tijdig en afdoende zal hebben beantwoord, acht de commissie de openbare behandeling van dit wetsvoorstel voldoende voorbereid.

Algemeen

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de nota van wijziging die betrekking heeft op de wijziging van de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000). De leden van de VVD-fractie ondersteunen deze wijziging.

De leden van de PvdA-fractie hebben kennisgenomen van het voorstel tot wijziging van de Wp2000. De voorgestelde wijzigingen brengen de Wp2000 in overeenstemming met de PSO-verordening². Deze leden betreuren het ten eerste dat er met dit voorstel géén invulling wordt gegeven aan de aangenomen motie-Roefs c.s.³ en dat er plotseling door gewijzigd beleid is gekozen voor aanbesteden van het openbaar vervoer in de stadsregio's Amsterdam, Haaglanden en Rotterdam (G3) in combinatie met een bezuiniging van 120 mln.

De leden van de PvdA-fractie zijn van mening dat, op basis van alle rapporten die al verschenen zijn, waaronder het later in dit verslag genoemde rapport van Twynstra Gudde, de voordelen van verplicht aanbesteden uiterst discutabel zijn. Deze leden vragen of de regering bereid is om, op basis van de beantwoording van dit verslag en het gevoerde debat in de Tweede Kamer én in de samenleving, deze ideologische kruistocht te heroverwegen. Zij vragen of de regering

openstaat voor een brede heroverweging van haar besluit, om die beslissing te nemen die de belangen van de reizigers, de medewerkers en de veiligheid van het openbaar vervoer het best waarborgt.

De leden van de PVV-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het voorliggende wetsvoorstel en wensen de regering nog enkele kritische vragen voor te leggen. Deze zijn verderop in dit verslag verwerkt. De leden van de PVV-fractie constateren dat de wijziging van het wetsvoorstel, waarin de uitzonderingspositie voor de stadsregio's Amsterdam, Rotterdam en Haaglanden wordt verwijderd, recht doet aan de in het regeerakkoord «Vrijheid en verantwoordelijkheid» opgenomen keuze voor een openbare aanbesteding in deze drie regio's.

De leden van de CDA-fractie hebben met instemming kennisgenomen van het wetsvoorstel dat uitvoering geeft aan de afspraken die zij in het coalitieakkoord heeft laten vastleggen.

De leden van de SP-fractie maken zich ernstig zorgen over het voorliggende wijzigingsvoorstel van de Wp2000. Middels dit voorstel zullen de drie stadsregio's Amsterdam, Rotterdam en Haaglanden verplicht in het keurslijf worden gedwongen van de utopie van marktwerking. Deze leden hebben altijd hun ernstige twijfels uitgesproken over de Wp2000, maar deze wijziging maakt de toch al destructieve koers naar marktwerking in de publieke sector nog radicaler. De Wp2000 gebruikte het aanbesteden als een middel, maar inmiddels lijkt dit kabinet verplicht aanbesteden als doel op zich te hebben gesteld.

De leden van de fractie van D66 spreken hun zorgen uit over het onderhavige wetsvoorstel. Zij zijn teleurgesteld in de keuze voor verplichte aanbesteding van het openbaar vervoer in Amsterdam, Rotterdam en Haaglanden. Deze leden zien het nut van aanbestedingen in het algemeen, maar hebben grote moeite met de bezuiniging die er nu aan gekoppeld wordt. Daarnaast hebben zij in het verleden via verschillende moties al laten blijken dat zij voorstander zijn van keuzevrijheid voor de stadsregio's over het al dan niet aanbesteden. De stadsregio's kunnen deze afweging volgens de leden van de fractie van D66 als lokale overheid het beste maken.

De leden van de fractie van GroenLinks hebben ontstemd kennisgenomen van het onderhavige wetsvoorstel. Deze leden verwachten niet dat het voorstel leidt tot beter openbaar vervoer voor reizigers in de G3 en hebben de indruk dat dit gebruikt wordt om een bezuiniging van 120 mln. te legitimeren.

Doel van het wetsvoorstel

De leden van de VVD-fractie zijn voorstander van concurrentie in het openbaar vervoer. Kwaliteit en kwantiteit, doelmatigheid, toegankelijkheid en klanttevredenheid in gebieden waar het openbaar vervoer is aanbesteed zijn van een hoger niveau dan in gebieden waar dit niet het geval is. Dit blijkt volgens deze leden uit de opgedane ervaring met aanbesteding. De leden van de VVD-fractie ondersteunen de wijziging van het wetsvoorstel waardoor verplichte aanbesteding van openbaar vervoer ook aan de orde is voor de G3.

De leden van de PvdA-fractie streven naar meer kwaliteit, transparantie en doelmatigheid in de openbare personenvervoersdiensten. Hierbij staat voor deze leden de reiziger in het openbaar vervoer centraal. Hij heeft recht op een samenhangend aanbod van openbaar vervoersdiensten van hoge kwaliteit. Het hanteren van aanbestedingen is daarbij een middel om

openbaar vervoer te realiseren dat zo goed mogelijk op de reiziger is afgestemd, maar niet het doel op zich. De leden van de PvdA-fractie zijn van mening dat het verplicht aanbesteden in de drie grote steden zal leiden tot minder openbaar vervoer, hogere tarieven voor de reizigers en veel ontslagen onder conducteurs, bestuurders en ander personeel.

De leden van de PVV-fractie constateren dat het doel van de aanbesteding in de G3 is om te komen tot een hogere kwaliteit van het openbaar vervoer en tot een verbetering van de efficiency. Deze leden vragen hoe deze aanbestedingseisen in het wetsvoorstel gewaarborgd worden. Met andere woorden: hoe wordt voorkomen dat deze verplichte openbare aanbesteding leidt tot een verminderde kwaliteit van het openbaar vervoer? Ook de leden van de fractie van GroenLinks vragen of de regering kan garanderen dat de kwaliteit van het openbaar vervoer niet zal afnemen door haar voorstel.

Met betrekking tot het vastleggen van de aanbestedingseisen zouden de leden van de PVV-fractie graag zien dat sociale veiligheid als prominente aanbestedingseis in deze wetswijziging wordt opgenomen.

De leden van de CDA-fractie vragen de regering om in een chronologisch overzicht (in tabelvorm) uiteen te zetten wanneer de verschillende concessies tot aanbesteding zullen komen.

Markt openbaar vervoer G3

De leden van de PvdA-fractie zijn van mening dat er uiteindelijk nog maar twee aanbieders van openbaar vervoer zijn, die mogelijk de grotere stedelijke netwerken kunnen verzorgen, namelijk Arriva/Deutsche Bahn en Veolia/Transdev, omdat andere (nieuwe) partijen hier nog geen ervaring mee hebben. Met slechts twee aanbieders valt er volgens deze leden niet echt veel concurrentie te verwachten. Zij vragen waarom Nederland, dat toch al te maken heeft met grote vraagstukken inzake bereikbaarheid, het risico zou lopen dat openbare aanbesteding in de G3 tot grote problemen leidt. De leden van de PvdA-fractie vragen of de regering het gewenst acht dat één of twee buitenlandse staatsbedrijven het aanbestedingsmonopolie op de openbaar vervoersmarkt in de grote steden in Nederland krijgen. Deze leden vragen of de regering vreest dat hier in plaats van marktwerking, sprake zal zijn van marktmonopolie dan wel marktduopolie. En vreest de regering niet dat de aanbesteder in dergelijke gevallen al haar kennis en ervaring kwijtraakt en nog meer afhankelijk wordt van één of twee marktpartijen?

Verantwoordelijkheidsverdeling en organisatiestructuur openbaar vervoer G3

De leden van de PvdA-fractie zijn van mening dat de G3 tot nog toe gekozen hebben voor inbesteding, maar wel steeds (en heel serieus) met openbare aanbesteding achter de hand, voor het geval er een bieding uit kwam rollen die niet marktconform was. Keuzevrijheid voor regio's past ook bij de visie die de minister van Infrastructuur en Milieu verwoordde tijdens het jaarcongres van Transport en Logistiek Nederland op 20 november 2010: «We moeten af van het idee dat Nederland een marionettentheater is dat vanachter Haagse bureaus wordt bespeeld». De leden van de PvdA-fractie vragen de regering om een reactie op dit punt. Daarnaast hebben de leden van de PvdA-fractie nog een aantal opmerkingen over de toekomstige inrichting van het openbaar vervoer. Deze leden vragen of de regering bereid is om, gelet op de ervaringen bij NS en Prorail en gelet op de voorstellen van de minister van Infrastructuur en Milieu om de fouten uit het verleden op het spoor te herstellen, te garanderen dat bij de toekomstige inrichting van het openbaar vervoer in

de G3 de regiefunctie inzake de reizigersinformatie, de dienstregeling, de verkeersleiding en de sociale veiligheid in één hand wordt gehouden. Tevens vragen de leden van de PvdA-fractie of de regering niet huiverig is, dat met meerdere partijen in het complexe openbaar vervoerssysteem in de G3 (met haar specifieke aanhoudende veiligheidsproblematiek) de slagkracht in het openbaar vervoer zal verminderen, tengevolge van een grotere noodzaak van coördinatie. Zo nee, waarom niet? De leden van de PvdA-fractie vragen ook of de regering in dit verband kan garanderen dat de veiligheid in het openbaar vervoer nooit ondergeschikt zal worden gemaakt aan de belangen van de aandeelhouders van (buitenlandse) marktpartijen.

Ten slotte vragen de leden van de PvdA-fractie of de regering bereid is om te garanderen dat beheer en groot onderhoud van materiaal en instrumentarium in de G3 uitgevoerd blijven worden door één en dezelfde organisatie die verantwoordelijk is het reizigersvervoer. Is de regering bereid om het eigendom van rails, tramleidingen en al het overige materieel in de handen van één overheidsorganisatie te houden, zoals nu het geval is?

De leden van de PVV-fractie verbazen zich over de toelichting van de regering dat de gemeentelijk vervoerbedrijven een eindig bestaan kennen. Deze leden vinden deze constatering van de regering voorbarig en verzoeken de regering met klem om nader te duiden waar in de wet staat dat de gemeentelijke vervoerbedrijven worden opgeheven en waar deze constatering op gebaseerd is. De gemeentelijke vervoerbedrijven kunnen toch ook gewoon meedingen naar de nieuwe concessies?

De leden van de SP-fractie vrezen dat het nog verder doorvoeren van marktwerking in het openbaar vervoer het definitieve einde betekent van goede en publiek geborgde vervoerbedrijven. Bij een verplichte aanbesteding zullen immers ook de RET, de HTM en het GVB moeten inschrijven op een bestek. Het is voor hen volgens de leden van de SP-fractie echter onmogelijk om onder de kostprijs in te schrijven, waar dat voor commerciële vervoerbedrijven wel mogelijk is. Op die manier kunnen de commerciële vervoerbedrijven de drie gemeentelijke vervoerbedrijven volgens de leden van de SP-fractie eenvoudig om zeep helpen. Want zonder de concessie in hun eigen stad is een vervoersbedrijf zoals het GVB, de HTM en de RET natuurlijk niets meer.

De leden van de SP-fractie zijn ook geschrokken van de uitspraken van zowel de minister van Infrastructuur en Milieu als de VVD-woordvoerder over dit dossier in de Tweede Kamer. Deze leden vragen of ook de regering het «een interessant experiment» zou vinden, wanneer gemeentelijke vervoerbedrijven mee zouden dingen in het verkrijgen van vervoersconcessies. En deelt de regering de stellige opvatting van de leden van de SP-fractie dat het volstrekt ondenkbaar is dat een gemeentelijk vervoerbedrijf inschrijft voor een concessie in een gemeente aan de andere kant van het land?

De leden van de SP-fractie zijn van mening dat de regering met deze nieuwe koers voor veel problemen zal zorgen in de G3 en voor de drie gemeentelijke vervoerbedrijven. In de drie betreffende gemeentes zijn drie VVD-wethouders verantwoordelijk voor de portefeuille verkeer en vervoer en alle drie hebben zij duidelijk hun afkeer uitgesproken van de voorliggende wetswijziging en de daaraan gekoppelde bezuinigingen. De leden van de SP-fractie vragen waarom de regering aanbesteding zo dringend wil verplichten, terwijl de wethouders in de G3 er nu zelf al voor kunnen kiezen om aan te besteden. Heeft de regering er te weinig vertrouwen in dat het lokale bestuur zelfstandig goede beslissingen kan nemen? Deze leden vragen tevens hoe de minister de overduidelijke overdracht van verantwoordelijkheden op het gebied van openbaar vervoer naar lokaal bestuursniveau gedurende de laatste jaren verenigt met deze maatregel,

waarbij juist de lokale bestuurlijke bevoegdheden worden beperkt en keuzevrijheid wettelijk wordt verboden.

De leden van de fractie van GroenLinks vragen of de regering oog heeft voor de complicatie dat in de G3 bussen, trams en metro's rijden, wat om veel afstemming vraagt. Deze leden vragen ook welke garanties de regering heeft dat die afstemming (onder andere in de dienstregeling) intact blijft, als verschillende vervoerbedrijven verschillende onderdelen van het vervoer gaan verzorgen.

Vergelijking buitenland en wederkerigheid

De leden van de PvdA-fractie vinden het niet gewenst dat hier in Nederland de markt van het stedelijk openbaar vervoer geheel vrij staat voor toetreding door buitenlandse partijen, terwijl diezelfde partijen hun thuismarkt mogelijkerwijze kunnen beschermen met de Europese regelgeving die wij hier uiteindelijk niet willen invoeren. De leden van de PvdA-fractie vragen hoe de buurlanden Frankrijk en Duitsland hun openbaar vervoer hebben geregeld. Hebben deze Europese buurlanden ook gekozen voor aanbesteding, dan wel inbesteding? Wereldwijd hebben volgens de leden van de PvdA-fractie de meeste grote steden niet voor het model gekozen dat dit wetsvoorstel beoogt in te voeren. Deze leden vragen welk van de modellen die in de grote steden over de wereld gebruikt worden, de regering het meest aanspreekt en waarom.

De leden van de PVV-fractie vragen of de eis van wederkerigheid van de toegang tot de markt uit artikel 48 ook opgaat voor landen binnen de Europese Unie. Deze leden vragen hoe de regering aankijkt tegen het feit dat bijvoorbeeld in Frankrijk onderhandse concessies zijn uitgeschreven met een looptijd van 30 jaar en dat er in Duitsland vooralsnog geen sprake is van een openbare aanbesteding.

De leden van de CDA-fractie vragen de regering om enkele voorbeelden te geven van aanbesteding van het openbaar vervoer in grootstedelijke regio's in andere landen, zodat daarmee tegemoet wordt gekomen aan de zorg die bij sommigen leeft over de veronderstelde onmogelijkheid van aanbesteding van openbaar vervoer in een complex netwerk van verschillende modaliteiten in een grote stad.

Lopende (voorbereidingen op) inbesteding

De leden van de PvdA-fractie vragen hoe de regering aankijkt tegen het feit dat de G3 zich conform de motie-Roefs c.s. voorbereid hebben op inbesteding, daar inmiddels ook contracten voor hebben gesloten en derhalve de huidige concessieperiode willen uitdienen.

De leden van de fractie van GroenLinks vragen waarom de regering het redelijk acht van de stadsregio Amsterdam te vragen het inbestedingscontract met het GVB open te breken, terwijl daar net een concessie was gesloten met een jaarlijkse inbestedingswinst voor de stadsregio van 28 mln. Deze leden vragen of de regering het vindt getuigen van behoorlijk bestuur om deze vervoersregio, die het huishoudboekje keurig op orde had en die voor 500 mln. investeringen gepland heeft in het verbeteren van het openbaar vervoer, een bezuiniging van 55 mln. per jaar op te leggen. De leden van de fractie van GroenLinks vragen tevens of de regering in haar voorstel meegewogen heeft dat de gemeente Amsterdam bijvoorbeeld alle activa die langer dan één concessie meegaan, in een Activa BV heeft ondergebracht, waarvan de concessie-

houder materieel en infrastructuur leaset, met als gevolg dat op die kosten helemaal niet te concurreren is.

Efficiencygegevens regionaal stad- en streekvervoer

De leden van de PvdA-fractie constateren dat er volgens het rapport «Efficiencygegevens regionaal stad- en streekvervoer» van Twynstra Gudde (bijlage bij kamerstuk 23 645, nr. 393) geen eenduidig verband is tussen aanbesteden en de prijs van het openbaar vervoer. De algemene conclusie luidt volgens deze leden dan ook: «Wat via aanbesteding kan, kan ook via inbesteding». In alle drie de grote steden is het openbaar vervoer volgens hen verbeterd tegen een sterk lagere prijs. De leden van de PvdA-fractie vragen of de regering de conclusies (D en E in het bijzonder) uit het Twynstra Gudde rapport, waaruit blijkt dat het openbaar vervoer niet beter is na aanbesteding, onderschrijft. Zo nee, waarom niet? Ook de leden van de fractie van GroenLinks vragen welke conclusie de regering verbindt aan de conclusie van Twynstra Gudde over klanttevredenheid (D).

De leden van de PvdA-fractie en van de fractie van GroenLinks vragen of de regering conclusie C onderschrijft, die zegt dat uit een nadere analyse blijkt dat er geen eenduidig verband is tussen de daling van het DRU-tarief¹ en de wijze van aanbesteden (openbare aanbesteding of onderhandse gunning), en dat «er sprake lijkt te zijn van afnemende positieve effecten van aanbestedingen». Deze leden vragen de regering om haar antwoord toe te lichten.

De leden van de fractie van GroenLinks zijn van mening dat de vervoerbedrijven van de drie grote steden een geweldige vervoersprestatie leveren door dagelijks 55% van alle ritten in het stads- en streekvervoer in Nederland te verzorgen. Deze leden vragen waar de regering de stelling op baseert dat andere bedrijven dit even goed of beter zouden kunnen en voor minder geld.

Besparing

De leden van de PvdA-fractie constateren dat in het regeerakkoord wordt gesproken van een efficiencykorting van 120 mln. als gevolg van de verplichte aanbesteding van het openbaar vervoer in de drie grote steden. Deze leden vragen voor welke periode de taakstelling van 120 mln. geldt. Moet de gehele bezuiniging in de huidige kabinetsperiode opgebracht worden? Daarnaast vragen de leden van de PvdA-fractie of de regering bereid is om de bezuinigingen op het openbaar vervoer vast te stellen ten opzichte van prijspijl 2005. Zo nee, waarom niet?

De leden van de PvdA-fractie begrijpen dat het bedrag van 120 mln. bezuiniging gebaseerd is op een rapport uit 2004. Deze leden zijn van mening dat in de tussentijd veel gebeurd is in de steden en dat ook de vervoerbedrijven veel efficiënter zijn geworden. De leden van de PvdA-fractie vragen of de regering hun mening deelt, dat de huidige vervoerders in de grote steden al een grote slag hebben gemaakt, dat ze veel meer kwaliteit voor veel minder geld zijn gaan bieden en dat zij als marktconform gekwalificeerd kunnen worden. Zo nee, waarom niet?

Volgens de leden van de SP-fractie is in het regeerakkoord ten onrechte een koppeling gemaakt tussen verplichte aanbesteding en budgettaire besparingen. De minister van Infrastructuur en Milieu heeft inmiddels meermalen moeten toegeven dat de beoogde besparingen zijn gebaseerd op verouderde en achterhaalde cijfers. Dit gegeven versterkt de frustratie onder de leden van de SP-fractie over de vaart waarmee deze wetswijziging wordt doorgedrukt. De leden van de SP-fractie zijn van mening dat

¹ DRU: dienstregelingsuren.

er bij een foutieve dekking geen sprake kan zijn van een gedegen voorstel en hebben dan ook geen enkele fiducia in deze wetswijziging. Het doorvoeren van deze wijziging en de daaraan gekoppelde besparingen zal volgens de leden van de SP-fractie leiden tot een kaalslag in het openbaar vervoer in de G3 en tot het onnodig verpatzen van de drie gemeentelijke vervoerbedrijven.

Naast de heftige gevolgen voor de G3, de drie gemeentelijke vervoerbedrijven en hun personeel, zal dit wetsvoorstel volgens deze leden van de SP-fractie ook een verslechtering van de positie van de reiziger inhouden. Een bezuiniging van 120 mln. per jaar zal volgens de leden van de SP-fractie leiden tot een grote afname van het dienstenniveau en daarmee de kwaliteit van het openbaar vervoer. Zoals de drie VVD-wethouders in de G3 hebben berekend, zal deze besparing volgens deze leden leiden tot wel 40% minder diensten in het openbaar vervoer in de drie grote steden. Voor de leden van de SP-fractie is dat toekomstscenario onacceptabel. Deze leden vragen of de regering de opvatting deelt dat het uitkleden van het dienstenniveau van het openbaar vervoer in de drie grote steden met 40% volstrekt onwenselijk is.

Bovendien zijn de leden van de SP-fractie van mening dat de G3 en hun vervoerbedrijven een worst is voorgehouden. Er is hen namelijk jarenlang voorgehouden dat hun positie in de toekomst veilig zou zijn, als zij marktconform zouden gaan werken. Dat marktconform werken is nu, ook volgens de rapporten van deze minister, lang en breed bereikt. De maximaal beoogde besparing van 120 mln. per jaar, zoals vastgesteld bij de evaluatie van de Wp2000 in 2005, is immers gehaald en zelfs ruim overtroffen zonder aan te besteden. Vanaf 1 januari 2012 zal er zelfs al 161 mln. per jaar zijn bezuinigd ten opzichte van de cijfers zoals gepresenteerd in de evaluatie van de Wp2000. De leden van de SP-fractie zijn van mening dat door de handelswijze die het kabinet voorstelt, de overheid zich manifesteert als een onbetrouwbare partner. De leden van de SP-fractie zullen het voorstel tot wijziging van de wet dan ook niet steunen.

De leden van de fractie van GroenLinks vragen waar het te bezuinigen bedrag van 120 mln. op gebaseerd is.

De leden van de fractie van GroenLinks constateren verder dat de regering stelt dat verplicht aanbesteden zou leiden tot meer efficiency. Naar de smaak van deze leden miskent de minister hiermee dat de HTM, het GVB en de RET al forse slagen hebben gemaakt op dat vlak. Bovendien heeft de regering volgens deze leden geen oog voor het feit dat er ook via onderhandse aanbestedingen flinke financiële slagen gemaakt zijn. Zij vragen de reactie van de regering hierop.

De leden van de fractie van GroenLinks vragen tevens of de regering zich ervan bewust is dat, volgens de nationale markt- en capaciteitsanalyse, er juist geïnvesteerd moet worden in de Noord- en de Zuidvleugel van de Randstad.

De leden van de fractie van GroenLinks vragen verder welke bandbreedte de regering acceptabel vindt in het geval dat stadsregio's ervoor zouden kiezen de vervoerstarieven te verhogen.

Ten slotte vragen de leden van de fractie van GroenLinks of de regering voorziet dat de problemen met het werven van buschauffeurs kunnen toenemen als de door haar voorziene efficiencywinst in de sfeer van arbeidsvoorwaarden gezocht zal worden.

Artikel 23

De leden van de PVV-fractie zijn het ermee eens dat in artikel 23 is opgenomen dat, indien er sprake is van belangenverstremming tussen een vervoerder en diens eigenaren of bestuurders die tevens lid zijn van het dagelijks bestuur van een stadsregio of gedeputeerde staten, de

desbetreffende vervoerder uitgesloten wordt van de openbare aanbesteding. Deze leden vragen wie er op toeziet of er sprake is van een mogelijke belangenverstrengeling. Daarbij vragen de leden van de PVV-fractie of in het wetsvoorstel is vastgelegd dat vervoerders die mee willen dingen naar een concessie op voorhand op dergelijke belangenverstrengeling worden doorgelicht.

Artikel 48

De leden van de PVV-fractie vragen om een nadere toelichting van de regering op artikel 48 over deelname aan aanbesteding door een interne exploitant waarop een van de drie stadsregio's zeggenschap heeft. Deze leden constateren dat het nu voor de gemeentelijk vervoerbedrijven mogelijk wordt om ook aan aanbestedingen deel te nemen buiten de desbetreffende stadsregio's.

Artikel 54

De leden van de PVV-fractie vragen of ook voor externe exploitanten geldt dat er sprake moet zijn van een gescheiden boekhouding. Aangezien deze bedrijven soms in handen zijn van buitenlandse overheden, vragen deze leden zich af wie er op toeziet dat dergelijke bedrijven niet met een kruissubsidie meedingen naar Nederlandse concessies.

De voorzitter van de commissie,
Snijder-Hazelhoff

De adjunct-griffier van de commissie,
Tijdink