

Vergaderjaar 2009–2010

32 289

Wijziging van de Spoorwegwet, de Wet personenvervoer 2000 en de Wet op de economische delicten ter implementatie van de richtlijnen 2007/58/EG, 2007/59/EG, 2008/57/EG en 2008/110/EG

Nr. 7

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 23 maart 2010

Hierbij beantwoord ik de vragen van de Vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat van 17 maart jl. over de consequenties van het controversieel verklaren van de wijziging van de Wet Personenvervoer 2000 ter uitvoering van de PSO-verordening.

De Vaste Kamercommissie vraagt naar de reden waarom ik het wetsvoorstel nog niet eerder naar de Tweede Kamer heb gezonden. De toenmalige Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat heeft in haar brief van 9 februari jl. (Kamerstuk 23 645, nr. 346) gemeld het wetsvoorstel medio 2010 aan uw Kamer te zenden. Begin februari 2010 ontving ik het advies van de Raad van State op het concept-wetsvoorstel Wp2000. Dit advies heeft geleid tot het opstellen van een nader rapport en het doen van enkele aanpassingen aan het wetsvoorstel. Het dossier was, eerder dan verwacht, bijna gereed voor verzending naar het Kabinet van de Koningin, toen het Kabinet viel. Ik heb het wetsvoorstel vervolgens niet naar het Kabinet van de Koningin gezonden, omdat het dossier door de Tweede Kamer controversieel werd verklaard.

De PSO-verordening en de huidige wetgeving Wp2000, die beide als uitgangspunt aanbesteding van het openbaar vervoer hebben, zijn en blijven inderdaad maatgevend. Het Kabinetsstandpunt over de motie Roefs beoogde echter om gebruik te maken van de uitzonderingsmogelijkheid die de PSO-verordening biedt. Dit betekent dat het mogelijk is om vervoer in te besteden indien dit in nationale wetgeving wordt vastgelegd. Het wetsvoorstel voorziet er in de Wp2000 aan te passen aan de PSO-verordening en de keuze voor inbesteding in de drie grote steden bij wet mogelijk te maken. De besturen van de drie grote stadsregio's anticipeerden, als gevolg van het Kabinetsstandpunt, reeds op deze wetswijziging. Zij hebben daartoe de zeggenschap over de vervoerbedrijven onder gebracht bij de stadsregio's, zodat inbesteding mogelijk wordt.

Als het wetsvoorstel wijziging Wp2000, wegens controversieel-verklaring door uw Kamer, voorlopig niet behandeld wordt, ontstaat de situatie die ik

in mijn brief van 11 maart 2010 heb geschetst. Als inbesteding wettelijk niet mogelijk is, moet aanbesteed worden. De aanbestedingsplicht voor busen multimodale concessies in de drie grote steden gaat volgens het Besluit personenvervoer 2000 (Bp2000) in op 1 januari 2012. Als de wet voorlopig niet behandeld wordt en niet tijdig in werking treedt, betekent dat het onvermijdelijk is dat de bus- en multimodale concessies in de drie grote steden aanbesteed moeten worden. Het is voor de stadsregio's niet mogelijk nog een aanbestedingsprocedure te starten en voor 1-1-2012 met een nieuwe concessie te hebben. De ervaring leert immers dat een dergelijke procedure circa 2 jaar in beslag neemt. Mocht de behandeling van het wetsvoorstel vertraging oplopen dan is een terugvaloptie denkbaar. Het is mogelijk om een wijziging van het Bp2000 voor te bereiden om de aanbestedingsplicht van 1-1-2012 uit te kunnen stellen. Deze AMvB is nodig om de opties voor aanbesteden en inbesteden in het licht van de toekomstige behandeling van het wetsvoorstel in de Tweede en Eerste Kamer open te houden.

Ik verneem graag van uw Kamer welke richting opportuun wordt geacht.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings