

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. 12

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET NADER VERSLAG

Ontvangen 27 juni 2011

Algemeen

Naar aanleiding van de nota van wijziging bij onderhavig wetsvoorstel, heeft de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu besloten een nader verslag uit te brengen. De verschillende fracties stellen vragen over de noodzaak van aanbesteding van het openbaar vervoer in de drie grote steden (G3), het proces om tot aanbesteding te komen, de gevolgen hiervan voor de gemeentelijke vervoerbedrijven en de mogelijkheden om niet aan te besteden. Daarbij zijn ook vragen gesteld over de bezuinigingen. Verder zijn vragen gesteld over de markt van het openbaar vervoer en over de situatie in andere lidstaten van de Europese Unie. Het kabinet constateert dat een aantal fracties het voorstel steunt en dat een aantal fracties kritisch is over het voornemen om het openbaar vervoer in de G3 aan te besteden.

Alvorens op de vragen in te gaan, schets ik eerst het systeem van de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000) en de PSO-verordening. Die verordening werkt sinds 3 december 2009 rechtstreeks door in de lidstaten van de Europese Unie. Dat neemt niet weg dat de Wp2000 in overeenstemming moet worden gebracht met deze verordening. De wet wordt opgeschoond en dubbelingen met de verordening worden geschrapt.

Het kabinet beoogt een consequente beleidsrichting aan te houden die aansluit bij de PSO-verordening en kiest, zoals reeds in de Wp2000 is vastgelegd, voor aanbesteding van het stads- en streekvervoer. De verplichte aanbestedingsdata voor het openbaar vervoer in de steden zijn vastgelegd in het Besluit personenvervoer 2000 (Bp2000). De PSO-verordening beoogt, evenals de Wp2000 en het Bp2000, aanbesteding van het openbaar vervoer. De verordening geeft de lidstaten een ruime termijn om de wijze van gunning in overeenstemming te brengen met die verordening. Die termijn eindigt uiterlijk op 3 december 2019. De PSO-verordening staat een aantal uitzonderingen op aanbesteding toe. De uitzondering waarover de vragen en de diverse debatten inzake het vervoer in de G3 gaan, betreft de zogenaamde inbesteding. Inbesteding betekent dat een eigen dienstonderdeel van de bevoegde overheid of een

vervoerder waarover de bevoegde overheid zeggenschap heeft, als ware het haar eigen dienst, de concessie verkrijgt zonder openbare aanbesteding. Inbesteding moet op grond van de Europese regels echter in een nationale wet worden vastgelegd. De Tweede Kamer vroeg in de motie-Roefs¹ om inbesteding van het vervoer in de G3. Het toenmalige kabinet heeft daarop besloten de G3 de keuze te geven of het stadsvervoer inbesteed dan wel aanbesteed zou worden. Het dossier is begin 2010 controversieel verklaard. Uiteindelijk is het wetsvoorstel waarin de Wp2000 in overeenstemming werd gebracht met de PSO en de keuzemogelijkheid van inbesteding werd vastgelegd, in het voorjaar van 2010 naar de Tweede Kamer gezonden. Het nieuwe kabinet heeft in het regeerakkoord vastgelegd dat vastgehouden wordt aan de lijn van de Wp2000 en het Bp2000, namelijk verplichte aanbesteding van het vervoer in de G3. Het wetsvoorstel is vervolgens bij nota van wijziging aangepast aan het regeerakkoord. De mogelijkheid tot inbesteding is derhalve nooit een geldende wettelijke mogelijkheid geweest.

Het kabinet is van mening dat aanbesteding van het openbaar vervoer leidt tot verbetering van de kwaliteit voor de reiziger en verbetering van de efficiency. Dat zijn de doelen van de Wp2000. Om de G3 in staat te stellen een zorgvuldige aanbesteding voor te bereiden, heeft het kabinet besloten om de datum van de aanbestedingsplicht voor multimodale concessies en busconcessies in die drie steden met één jaar uit te stellen tot 1 januari 2013. De daarvoor benodigde aanpassing van het Bp2000 is inmiddels in procedure gebracht. De aanbestedingsdatum voor de metro- en tramconcessies blijft 1 januari 2017.

Uit het nader verslag van de Tweede Kamer blijkt zorg over de overgang van de huidige onderhands gegunde situatie in de G3. Indien er aanbesteed wordt, moet de zeggenschap van de stadsregio's dan wel de gemeenten over het vervoerbedrijf herzien worden zodat er sprake is van een transparante situatie conform het Europese aanbestedings- en mededingingsrecht. De decentrale overheden kunnen bepalen op welke wijze zij daaraan vorm geven.

Onderstaand wordt nader op de specifieke vragen ingegaan. Daarbij zijn vragen die met elkaar verband houden, samengevoegd.

Doel van het wetsvoorstel

De leden van de PvdA vragen of de regering bereid is om, op basis van de beantwoording van dit nader verslag en het gevoerde debat in de Tweede Kamer én in de samenleving, de verplichte aanbesteding te heroverwegen. Deze leden vragen tevens 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.

Het kabinet heeft bij het opstellen van het regeerakkoord een afweging gemaakt ten aanzien van de vraag of het stadsvervoer in de G3 al dan niet moet worden aanbesteed. Uitkomst van die afweging is dat aanbesteding van het openbaar vervoer in die steden het uitgangspunt blijft. Aanbesteding was altijd het uitgangspunt in de Wp2000 en is ook het uitgangspunt van de PSO-verordening. Het kabinet is van mening dat aanbesteding van het openbaar vervoer leidt tot een betere kwaliteit van het vervoer voor de reiziger en hogere efficiency, zoals is gebleken uit de evaluatie van de Wp2000.

De leden van de PVV-fractie vragen hoe voorkomen wordt dat de verplichte openbare aanbesteding leidt tot een verminderde kwaliteit van het openbaar vervoer. Zij wijzen daarbij naar het doel van de aanbesteding, namelijk te komen tot een hogere kwaliteit van het openbaar vervoer en tot een verbetering van de efficiency en vragen hoe die aanbestedingseisen in dit wetsvoorstel geborgd worden. Ook de leden

¹ Kamerstukken II 2006/07, 23 645, nr. 167.

van de fractie van GroenLinks vragen of de regering kan garanderen dat de kwaliteit van het openbaar vervoer niet zal afnemen door haar voorstel. De decentrale overheden stellen het programma van eisen en de concessievoorschriften vast. Zij zullen bij een aanbesteding in hun programma van eisen de reikwijdte, eisen en voorwaarden voor een concessie vastleggen. Het programma van eisen wordt voorafgaand aan de vaststelling aan de consumentenorganisaties voor advies voorgelegd. In de concessie kunnen de decentrale overheden vastleggen wat voor hun regio van belang is. In de concessie worden dus bij uitstek de eisen van kwaliteit en efficiency gewaarborgd. In een wet kan geen regiospecifiek maatwerk worden vastgelegd. Bovendien zouden hiermee de decentrale bevoegdheid en de regiospecifieke invulling te niet gedaan worden.

De leden van de PVV-fractie zouden met betrekking tot het vastleggen van de aanbestedingseisen graag zien dat sociale veiligheid als prominente aanbestedingseis in deze wetswijziging wordt opgenomen. In de Wp2000 is reeds vastgelegd dat in de concessie voor openbaar vervoer in ieder geval eisen moeten worden opgenomen voor de borging van veiligheid van personeel en reizigers. De decentrale overheid moet, als concessieverlenende instantie, vrijheid hebben om hier een regiospecifieke invulling aan te geven, die recht doet aan de regionale c.q. lokale problematiek. Veiligheid van personeel is tevens onderwerp van overleg tussen vakbonden en vervoerbedrijven. In de CAO stads- en streekvervoer zijn hierover afspraken gemaakt. Zo is o.a. afgesproken dat er camera's komen in nieuwe bussen en dat medewerkers opleidingen en trainingen krijgen, gericht op preventie van agressie en geweld. Om beter te kunnen optreden tegen wangedrag is een wijziging van de Wp2000 voorgesteld om het overtreden van een reisverbod strafbaar te stellen. Deze wijziging maakt onderdeel uit van het voorstel voor de Verzamelwet Verkeer en Waterstaat¹.

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

Onderhands gegunde concessie in G3	Aanbesteden volgens Bp2000 per 1-1-2012 (wordt 1-1-2013)	Aanbesteden volgens Bp2000 per 1-1-2017	Overig
Multimodaal stad Stadsregio Amsterdam	x		Stadsregio Amsterdam heeft deze concessie in 2010 opnieuw verleend tot eind 2017.
Bus stad Stadsgewest Haaglanden	x		
Bus stad Stadsregio Rotterdam	x		
Tram, metro en Randstadrail Stadsgewest Haaglanden		x	
Tram, metro en Randstadrail Stadsregio Rotterdam		x	

Markt openbaar vervoer G3

De leden van de PvdA vragen waarom Nederland het risico zou lopen dat openbare aanbesteding in de G3 tot grote problemen leidt. Zij geven daarbij aan dat naar hun mening alleen Arriva/Deutsche Bahn en Veolia/Transdev mogelijk de grotere stedelijke netwerken kunnen

¹ Kamerstukken II 2009/2010, 32 403.

verzorgen, omdat andere partijen daar nog geen ervaring mee hebben opgedaan.

In Europa en ook in Nederland zijn meer vervoerbedrijven actief dan bedrijven als Arriva en Veolia. Deze andere vervoerbedrijven hebben ook ervaring in grotere stedelijke netwerken en kunnen mededingen bij aanbestedingen. Zo heeft de stadsregio Amsterdam recent een concessie verleend voor de busconcessie Waterland ten noorden van Amsterdam aan EBS, een combinatie van de Nederlandse Onderneming EBS Public Transportation BV en het in Polen gevestigde bedrijf Mobilis. Beide zijn onderdeel van de Egged Group uit Israël. Met 5 000 bussen is dit een van de grootste vervoerbedrijven ter wereld. Daarnaast is onderaanneming mogelijk. In de aanbestedingsdocumenten en de concessie voor het openbaar vervoer moet zijn opgenomen dat onderaanneming mogelijk is en in welke mate. Het is dus ook mogelijk dat een vervoerder een bedrijf inschakelt dat expertise heeft op het gebied van grootstedelijke netwerken. Voorwaarde voor onderaanneming is wel dat de concessiehouder zelf een aanzienlijk deel van de concessie uitvoert. Verder is het mogelijk dat een bedrijf expertise inhuurt van een vervoerbedrijf dat ervaring heeft met het verrichten van openbaar vervoer in grote stedelijke netwerken.

De leden van de PvdA-fractie vragen of de regering het gewenst acht dat een of twee buitenlandse staatsbedrijven het openbaar vervoer in de drie grote steden in Nederland krijgen.

Een buitenlandse vervoerder die inbesteed openbaar vervoer verricht, ook wel aangeduid als interne exploitant, kan geen concessie voor het openbaar vervoer buiten het eigen grondgebied verkrijgen. De PSO-verordening verbiedt interne exploitanten, die dus in hun eigen gebied inbesteed vervoer aanbieden, mee te dingen met aanbestedingen buiten hun gebied. Dit verbod geldt ook voor iedere entiteit waarop de interne exploitant zelfs maar minimale invloed heeft. Het is dus niet mogelijk dat buitenlandse interne exploitanten of bedrijven waarop zij invloed uitoefenen een aanbestede concessie in de drie grote steden of elders in Nederland krijgen.

De leden van de PvdA-fractie vragen of de regering vreest dat in plaats van marktwerking, er sprake zal zijn van marktmonopolie dan wel marktduopolie. Zij vragen verder of de regering niet vreest dat de aanbesteder in geval een marktmonopolie en marktduopolie in de grote steden al zijn kennis en ervaring kwijtraakt en nog meer afhankelijk wordt van één of twee marktpartijen.

Het kabinet vreest geen monopolie of duopolie. De Europese Commissie en de Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa) zien toe op de Europese respectievelijk de nationale mededingingsregels. De NMa heeft onlangs geconstateerd dat er in Nederland voldoende markt is. Bovendien is de openbaar vervoersector een biedersmarkt. Dat wil zeggen dat er elk jaar gemiddeld vijf tot tien concessies aanbesteed worden, waardoor via transparante openbare aanbestedingsprocedures het een ieder openstaat mee te dingen. De marktverhoudingen veranderen als gevolg daarvan jaarlijks. In de afgelopen jaren hebben veelal meer dan twee vervoerders met aanbestedingen meegedaan. De decentrale overheden die reeds ervaring hebben met aanbesteden, delen hun kennis op het gebied van aanbestedingen. Ze verbeteren gezamenlijk de procedures van aanbesteden en scherpen deze aan. Het kabinet vreest derhalve geen kennisverlies.

Verantwoordelijkheidsverdeling en organisatiestructuur openbaar vervoer G3

De leden van de PvdA citeren uit mijn speech 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»). Ze merken naar aanleiding hiervan op dat keuzevrijheid voor regio's in het voorgaande beeld past. Zij vragen de regering om een reactie op dit punt. Ook merken ze op dat G3 tot nog toe voor inbesteding hebben gekozen met de mogelijkheid van aanbesteding achter de hand.

De decentrale overheden zijn bij uitstek de geschikte bestuurslaag om te kunnen bepalen waaraan behoefte is in hun regio. Zij kunnen de kwaliteit van het vervoer en het aanbod aanpassen aan de vraag van de reiziger en kunnen de meest kosteneffectieve oplossing daarvoor daarom het beste bepalen. Uit het rapport van Twijnstra Gudde blijkt dat aanbesteding van het openbaar vervoer heeft geleid tot een grotere efficiëntie. Zo zijn bijvoorbeeld in de Zuidtangent met 5% minder subsidie in de busdiensten 60% meer dienstregelingsuren gedraaid.

Zoals reeds in de inleiding is aangegeven, is het voor een decentrale overheid niet mogelijk om voor inbesteding te kiezen, zolang die keuzemogelijkheid niet in de Nederlandse wetgeving is vastgelegd.

De leden van de PvdA-fractie vragen 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.

De decentrale overheden zijn vrij in de wijze waarop zij de concessies inrichten, met dien verstande dat daarin in ieder geval de in artikel 32 van de Wp2000 genoemde voorschriften worden opgenomen. Die voorschriften betreffen onder meer de wijziging en ingangsdatum van de dienstregeling, eisen aan toegankelijkheid en punctualiteit. De verplichting tot aanbesteding betreft het te verrichten openbaar vervoer (anders dan per trein). Het aanbestedingsrecht maakt het in principe mogelijk om verschillende eisen te stellen, mits die proportioneel en transparant zijn en verband houden met de opdracht. De eisen mogen in ieder geval geen verstoring van de mededinging opleveren. Dat kan betekenen dat bepaalde voorzieningen niet zonder meer bij een vervoerder ondergebracht kunnen worden. Verplichting tot scheiding van taken van een vervoerder en van een infrastructuurbeheerder is bijvoorbeeld het geval bij het personenvervoer per trein. Het is ook mogelijk dat de stadsregio's bepaalde voorzieningen zelf organiseren. Een stadsregio kan er dus voor kiezen het openbaar vervoer integraal aan te besteden, of zaken als verkeersleiding en reizigersinformatie in eigen hand te houden. Daarnaast kan de stadsregio ervoor kiezen om de ontwikkelingsfunctie te behouden of geheel of gedeeltelijk bij de concessiehouder neer te leggen.

Wat de sociale veiligheid betreft, wordt verwezen naar het antwoord op een vergelijkbare vraag hieromtrent van de leden van de PVV-fractie. Volledigheidshalve zij hier nog opgemerkt dat ten aanzien van het openbaar vervoer per trein een specifiek Europees pakket van richtlijnen geldt. Uit die richtlijnen volgt dat taken ten aanzien van infrastructuurbeheer onafhankelijk moet geschieden ten opzichte van spoorvervoerders.

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.

Er is in de huidige situatie al sprake van meerdere vervoerders in een stadsregio of provincie en één bevoegde decentrale overheid. De

concessies kunnen zo opgesteld worden dat afstemming gewaarborgd wordt. Het kabinet is derhalve niet bezorgd dat de slagkracht in het openbaar vervoer zal verminderen.

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.

In artikel 32 van de Wp2000 is bepaald dat in de concessie voor openbaar vervoer in ieder geval eisen moeten worden opgenomen voor de waarborging van veiligheid van personeel en reizigers. De concessievoorwaarden zijn van toepassing op iedere concessiehouder die in Nederland openbaar vervoer verricht, ongeacht waar het moederbedrijf is gevestigd. In de beantwoording van een eerdere, vergelijkbare, vraag is nader ingegaan op de borging van sociale veiligheid in het openbaar vervoer.

De leden van de PvdA-fractie vragen of de regering bereid is 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 stadsregio's stellen de inhoud en omvang van de concessies vast, binnen de randvoorwaarden van de Wp2000 en de PSO-verordening. De eigendom van rails, leidingen en materieel kan worden ondergebracht bij bijvoorbeeld de gemeente of de stadsregio, of een (overheids)BV of -NV. De desbetreffende decentrale overheden zullen, en kunnen, zelf afwegen of, en zo ja, op welke wijze zij voorzieningen als rails en materieel in hun aanbestedingsvraag opnemen. Zoals hiervoor opgemerkt, ligt dat voor personenvervoer per trein anders.

De leden van de PVV-fractie 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. Zij merken op dat de gemeentelijke vervoerbedrijven toch ook gewoon kunnen meedingen naar de nieuwe concessies. De leden van de SP-fractie vragen of de Minister van Infrastructuur en Milieu het een interessant experiment zou vinden wanneer gemeentelijke vervoerbedrijven mee zouden dingen naar vervoerconcessies.

Noch in de Wp2000, noch in de nota van wijziging bij het wetsvoorstel tot uitvoering van de PSO-verordening staat dat de gemeentelijke vervoerbedrijven opgeheven dienen te worden. Wel is het zo dat het aanbestedingsrecht met zich meebrengt dat er geen belangenverstremming mag bestaan tussen de concessieverlener, in dit geval de stadsregio, en de -beoogde- concessiehouder. Belangenverstremming leidt tot vermindering van het «level playing field» en doorkruising van het gelijkheidsbeginsel. Het voorkomen van belangenverstremming geldt nu al voor de relatie tussen de concessieverlener en de commerciële vervoerders. Zo kan het zijn dat de functie van bijv. commissaris bij een vervoerder niet gecombineerd kan worden met het lidmaatschap van het dagelijks bestuur van een stadsregio of van provinciale staten. Indien een dergelijke verstremming zich voordoet, zal bijv. de commissarisfunctie (tijdelijk, gedurende het aanbestedingsproces) moeten worden neergelegd. Voor de gemeentelijke vervoerbedrijven is in de huidige Wp2000 op dit punt een uitzondering op gemaakt. Die vervoerbedrijven zijn uit hun aard immers verbonden met een decentrale overheid. Daarnaast hebben zij onderhands een concessie verkregen. De incompatibiliteit van functies zal ook op deze vervoerbedrijven van toepassing worden, want in het kader van aanbesteding moet de schijn van bevoordeling van het «eigen» vervoerbedrijf worden vermeden. De PSO-verordening regelt dat als een vervoerbedrijf meedingt naar een concessie, dit via een open en eerlijke aanbesteding dient te gaan, met inachtneming van de beginselen van

transparantie en non-discriminatie. Het gemeentelijk vervoerbedrijf kan dus meedingen met een aanbesteding.

De leden van de SP-fractie vragen of de regering hun stellige opvatting deelt dat het volstrekt ondenkbaar is dat een gemeentelijk vervoerbedrijf inschrijft voor een concessie in een gemeente aan de andere kant van het land. Zij zijn van mening dat de regering met deze nieuwe koers voor veel problemen zal zorgen in de G3 en voor de drie gemeentelijke vervoerbedrijven.

Het nu voorliggende wetsvoorstel biedt de drie gemeentelijke vervoerbedrijven de mogelijkheid om mee te dingen in een aanbestedingsprocedure elders in het land. Op grond van het aanbestedingsrecht kan iedereen die aan de voorwaarden voldoet zich voor een aanbesteding inschrijven, dus ook de gemeentelijke vervoerbedrijven. De concessieverlenende overheid kan bijvoorbeeld in de aanbestedingsdocumenten als selectiecriteria opnemen dat een andere overheid geen zeggenschap mag uitoefenen op een gegadigde voor de concessie. Het kabinet vindt het een positieve ontwikkeling als gemeentelijke vervoerders zich positioneren op de markt en meerdere concessies zouden verkrijgen. Het bedrijf krijgt zo de kans te groeien, een marktpositie te verwerven en kennis en kunde op het gebied van openbaar vervoer elders in te zetten. Het bedrijf zal uiteraard zelf de afweging maken of het daadwerkelijk gaat deelnemen aan aanbestedingen in een andere regio of stad. Dit zijn afwegingen die andere vervoerders ook maken bij hun besluit of zij al dan niet meedoen aan een aanbesteding. Voor zover deze leden vragen hoe de gemeentelijke vervoerbedrijven aan voldoende personeel komen, zonder dat er sprake zal zijn van een personeelstekort, wordt naar de personeelsparagraaf van de Wp2000 verwezen. Het personeel van de vorige concessiehouder gaat over naar de nieuwe concessiehouder.

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. Zij willen weten of de regering er te weinig vertrouwen in heeft 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. Er is onderscheid te maken in de verplichting tot aanbesteding en de wijze waarop vorm wordt gegeven aan de inhoud van de concessie en de concessievoorschriften. De PSO-verordening beoogt aanbesteding van het openbaar vervoer. De Nederlandse wetgeving verplichtte dit reeds eerder. Daarbij is ervoor gekozen om het moment van verplichte aanbesteding voor de drie stadsregio's op een latere datum te bepalen dan voor het overige stads- en streekvervoer, te weten 1 januari 2012¹ en 1 januari 2017. Inbesteding is alleen mogelijk als de nationale wetgever daarvoor kiest en dat vastlegt, zo bepaalt de PSO-verordening. Zoals eerder aangegeven, kiest het kabinet vanuit beleidsoverwegingen voor aanbesteding.

Het kabinet ziet de decentrale overheid als de meest geschikte bestuurslaag om keuzen te maken voor het openbaar vervoer. Om die reden is het vervoer gedecentraliseerd en heeft de decentrale overheid grote vrijheid in de wijze waarop de concessies worden ingericht en kan zij maatwerk leveren. De concessies voor de drie gemeentelijke vervoerbedrijven zijn onderhands gegund tot de hiervoor genoemde wettelijke data.

¹ Inmiddels is een wijziging van het Bp2000 in procedure gebracht waarin een jaar uitstel wordt verleend, nl. tot 1 januari 2013.

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.

Het kabinet is zich ervan bewust dat er in de steden een samenhang bestaat tussen de verschillende vervoersmodaliteiten. Ook in andere delen van het land doen zich situaties voor waarin verschillende modaliteiten op elkaar afgestemd zijn. Daar wordt reeds aanbesteed. De decentrale overheid kan de concessies zodanig inrichten dat afstemming tussen de vervoersmodaliteiten wordt gewaarborgd op een door haar gewenste wijze.

Vergelijking buitenland en wederkerigheid

De leden van de PvdA-fractie vinden het niet gewenst dat in Nederland de markt van het stedelijk openbaar vervoer geheel vrij staat voor toetreding door buitenlandse partijen, terwijl diezelfde partijen hun thuismarkt mogelijkwijd kunnen beschermen met de Europese regelgeving die wij hier uiteindelijk niet willen invoeren.

De PSO-verordening werkt rechtstreeks in alle lidstaten van de Europese Unie. Als een lidstaat er voor kiest om inbesteding van het openbaar vervoer mogelijk te maken, moet dit volgens die verordening in de nationale wetgeving vastgelegd worden. Indien in een andere lidstaat het openbaar vervoer is inbesteed, mag volgens de verordening de inbestede vervoerder niet mededingen met een aanbesteding buiten zijn gebied. Dat betekent dat een inbestede vervoerder in een andere lidstaat niet mee mag doen met een aanbesteding in Nederland.

De leden van de PvdA-fractie vragen of Frankrijk en Duitsland ook hebben gekozen voor aanbesteding dan wel inbesteding. 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.

In Frankrijk mag de bevoegde overheid de keuze maken tussen aanbesteden of onderhands gunnen. In vele steden in Frankrijk is het openbaar vervoer inclusief enkele tramlijnen aanbesteed. In de regio Parijs, evenals in Marseille, is het openbaar vervoer onderhands gegund. De wetgeving in Frankrijk wordt aangepast naar aanleiding van de PSO-verordening. Op dit moment is niet bekend op welke wijze dat gebeurt. In Duitsland kunnen vervoerders, ongeacht of het commerciële vervoerders of overheidsbedrijven zijn, voor openbaar vervoerlijnen een vergunning krijgen. Hierbij is geen sprake van aanbesteding of onderhandse gunning. In de regio Frankfurt is het busvervoer wel aanbesteed. Hoe Duitsland het beleid in overeenstemming met de PSO-verordening gaat brengen, is niet bekend. In Londen is het busnet aanbesteed. In Porto en in Stockholm is het openbaar vervoer integraal aanbesteed. De keuze voor aanbesteding in die drie steden is reeds lang voor de totstandkoming van de PSO-verordening gemaakt.

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. Zij vragen welk van de modellen die in de grote steden over de wereld gebruikt worden, de regering het meest aanspreekt en waarom. Alle lidstaten van de Europese Unie moeten voldoen aan de PSO-verordening. Het openbaar vervoer in Europese steden is tot op heden op verschillende wijzen georganiseerd: van aanbesteding van het gehele openbaar vervoer tot bepaalde vervoersmodaliteiten, tot onder-

handse gunning aan overheidsbedrijven. Hoe elke lidstaat gaat voldoen aan de PSO-verordening, zal zich de komende jaren gaan aftekenen. Het kabinet is van mening dat met aanbesteding de kwaliteit van het openbaar vervoer en de efficiency verbeteren. Dit vormt het uitgangspunt van de Wp2000 sinds de inwerkingtreding van die wet.

De leden van de PVV-fractie vragen of de eis van wederkerigheid van de toegang tot de markt uit artikel 48 van de Wp2000 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 reciprociteitsregel van het voorgestelde tweede lid van 48 Wp2000 is nu neergelegd in artikel 109 van die wet. Deze regel ziet op andere landen dan de lidstaten van de Europese Unie en landen die partij zijn bij de Europese Economische Ruimte. Zoals hiervoor is aangegeven, regelt de PSO-verordening de reciprociteit binnen de Europese Unie. Een inbestede vervoerder mag niet meedoen aan aanbestedingen buiten zijn grondgebied, en kan derhalve alleen in het eigen land openbaar vervoer aanbieden.

De Franse overheid heeft in 2009 het monopolie van vervoerder RATP op het tram- en RER-vervoer in de regio Parijs verlengd tot en met 31 december 2039. Het feitelijk verrichten van het openbaar vervoer is onderhands gegund aan de RATP: tot 2024 voor bus en tot 2039 voor trein en metro. De Franse overheid beroept zich daarbij op artikel 8, derde lid, van de PSO-verordening. Dit artikel bevat een overgangstermijn voor openbare dienstcontracten die vóór 3 december 2009 tot stand zijn gekomen. Het kabinet acht het onderhands gunnen van een vervoerconcessie aan de RATP voor 30 jaar niet in lijn met de PSO-verordening en dus niet toepasbaar in Nederland. Voor een uitgebreide reactie op deze gunning wordt verwezen naar de brief van de voormalige Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat van 14 december 2009, Kamerstukken II 2009/2010, 23 645, nr. 330.

In de huidige situatie dient in Duitsland een vervoerder een vergunning te vragen voor het rijden van een lijn. Een dergelijke vergunning is noch een onderhandse aanbesteding, noch een aanbesteding of inbesteding. Enkele regionale overheden, zoals de regio Frankfurt, kiezen wel voor aanbesteding.

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 en daar inmiddels ook contracten voor hebben gesloten en dat zij 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 miljoen. De motie-Roefs en de mogelijkheid tot inbesteding is noch in de Wp2000, noch in een andere wettelijke regeling vastgelegd. Volgens het systeem van de PSO-verordening moet inbesteding in de nationale wetgeving van de lidstaat zijn toegestaan. Dat is in de vigerende nationale wetgeving niet het geval. De Wp2000 en het daarop gebaseerde Bp2000 bepalen dat het openbaar vervoer per bus en het multimodaal vervoer op 1 januari 2012 moeten zijn aanbesteed. Op dit moment is overigens een wijziging van dat besluit in procedure gebracht om die verplichte aanbestedingsdatum uit te stellen tot 1 januari 2013. Voor zover de drie stadsregio's zich op de mogelijkheid tot inbesteding van het openbaar vervoer hebben voorbereid, hebben zij geanticipeerd op een toekomstige situatie. Er is op

26 april 2010 een wetsvoorstel tot wijziging van de Wp2000 ter uitvoering van de PSO-verordening bij de Tweede Kamer ingediend. Daarin werd voorgesteld om de keuze tussen aanbesteding en inbesteding van het stadsvervoer in de G3 te introduceren. Mede gelet op de toen geldende omstandigheden, was het niet zeker of en zo ja, wanneer, inbesteding van het openbaar vervoer daadwerkelijk tot de mogelijkheden zou gaan behoren. De stadsregio Amsterdam heeft op dat punt zelf een afweging gemaakt toen ze besloot om een inbestede relatie met het GVB aan te gaan en in augustus vorig jaar aan dat bedrijf onderhands een multimodale vervoersconcessie tot eind 2017 te verlenen. Indien de wijziging van het Bp2000 tot stand komt en van kracht wordt, kan de onderhandse concessie van het GVB tot 1 januari 2013 van kracht blijven. De stadsregio Amsterdam heeft vooruitlopend op toekomstige regels een inbestede concessie verleend en heeft daarmee het risico genomen dat die gunning in strijd zou kunnen zijn met de wetgeving. Dat de stadsregio zich daarvan bewust was, blijkt naar mijn mening uit het feit dat zij in de concessie heeft bepaald dat deze van rechtswege vervalt indien die in strijd met de Wp2000 is.

De leden van de fractie van GroenLinks vragen of de regering het vindt getuigen van behoorlijk bestuur om de vervoersregio Amsterdam, die voor 500 miljoen investeringen gepland heeft in het verbeteren van het openbaar vervoer, een bezuiniging van 55 miljoen per jaar op te leggen. Alle overheden zullen moeten bijdragen aan de terugdringing van het begrotingstekort. Zoals hiervoor is uiteengezet, heeft de stadsregio Amsterdam een eigen afweging gemaakt bij de keuze om in augustus 2010 de multimodale concessie onderhands te gunnen aan het GVB, waarbij in de concessie een voorziening is getroffen voor het geval de wettelijke basis voor die concessie ontbreekt. Het kabinet deelt de suggestie van deze leden niet dat er aan de zijde van het kabinet sprake zou zijn van onbehoorlijk bestuur.

Tevens vragen de leden van de fractie van GroenLinks 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 concessiehouder materieel en infrastructuur leaset, met als gevolg dat op die kosten helemaal niet te concurreren is.

Het kabinet kijkt naar generieke omstandigheden en kent de specifieke situatie van de openbaar vervoerbedrijven niet. Toch is het kabinet in het kader van dit dossier een uitgebreid overleg met de bestuurders van de drie grote stadsregio's gestart om zorgvuldig te bezien hoe de aanbesteding en de bezuinigingen te realiseren zijn. Overigens staat het de G3 vrij om de concessie en het eigendom over materieel en infrastructuur in te richten zoals zij dat goed achten. Zij hebben een integrale blik en kunnen zelf het beste bepalen hoe zij dit in hun aanbestedingsvraag opnemen.

De leden van de PvdA verwijzen naar het rapport «Efficiencygegevens regionaal stad- en streekvervoer». De algemene conclusie luidt volgens deze leden: «Wat via aanbesteding kan, kan ook via inbesteding». Deze leden vragen of de regering de conclusies, D en E in het bijzonder, uit genoemd rapport, waaruit blijkt dat het openbaar vervoer niet beter is na aanbesteding, onderschrijft. De leden van de fractie van GroenLinks vragen welke conclusie de regering verbindt aan de conclusie van Twynstra Gudde over klanttevredenheid (conclusie D).

Het kabinet is van mening dat het openbaar vervoer is verbeterd na aanbesteding. De klantenwaarderingcijfers vertonen een stijgende lijn. Het kabinet leest in conclusie D dat de klanttevredenheid gelijk gebleven is of hoger geworden is in 2009 ten opzichte van 2005. Verder blijkt uit het

rapport van Twijnstra Gudde dat er geen eenduidig verband is tussen de absolute waarde van de klanttevredenheid en de wijze van aanbesteden. Dat er nauwelijks verschillen zijn in de klantwaardering tussen aanbesteed en niet-aanbesteed openbaar vervoer betekent volgens het kabinet echter niet dat de kwaliteit van dat vervoer niet kan verbeteren. Verder laat het rapport zien dat het openbaar vervoer in de steden weliswaar onder druk van de komende aanbesteding een efficiëncyslag heeft bereikt, maar dat die minder groot is dan in de aanbestede gebieden.

De leden van de PvdA-fractie en van de fractie van GroenLinks vragen of de regering conclusie C van het rapport van Twijnstra Gudde 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». Zoals ook in conclusie C van het rapport is verwoord, is een mogelijke verklaring dat vervoerders bij de eerste concessies te scherp hebben ingeschreven. Dit komt vaker voor bij het opengaan van een markt. Zoals ook in de conclusie staat, betekent dit dat er in nieuwe concessieronden ook winsten worden geboekt, maar dat de grote substantiële winst reeds in de eerste ronde is behaald. Voor het kabinet blijft daarmee aangetoond dat aanbesteden leidt tot efficiëncywinsten die in de G3 nog niet in dezelfde mate behaald zijn.

De leden van de fractie van GroenLinks vragen waarop de regering de stelling baseert dat andere bedrijven dan de drie gemeentelijke vervoerbedrijven het stads- en streekvervoer even goed of beter zouden kunnen en voor minder geld.

Door marktwerking is gebleken dat er voor minder geld betere kwaliteit voor de reiziger geleverd wordt. Dat beoogt het kabinet voor alle reizigers, dus ook de reizigers in de grote steden, te bereiken.

De leden van de PvdA-fractie vragen voor welke periode de taakstelling van 120 miljoen geldt. Zij vragen of de gehele bezuiniging in de huidige kabinetsperiode opgebracht moet worden.

De bedragen zijn als volgt verdeeld: 60 miljoen in 2013 en 2014, en 120 miljoen vanaf 2015 structureel. De bedragen lopen dus door na de regeerperiode, omdat aanbesteding structureel tot efficiëncywinst leidt. 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 prijspeil 2005.

Het bedrag van 120 miljoen is conform het prijspeil 2010. Dit bedrag is gerelateerd aan de exploitatiecijfers op prijspeil 2010. Het is mogelijk de korting eerst te berekenen op basis van de exploitatiecijfers op prijspeil 2005 en dan op te hogen naar prijspeil 2010. De uitkomst van deze rekenexercitie zou dan wederom 120 miljoen zijn. De leden van de PvdA hebben mogelijk niet prijspeil, maar uitgavenniveau 2005 bedoeld.

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. De leden van de SP merken op geen fiducia in de zorgvuldigheid van het proces te hebben. De leden van de fractie van GroenLinks constateren dat de regering stelt dat verplicht aanbesteden zou leiden tot meer efficiency. Volgens deze leden wordt miskend dat de HTM, het GVB en de RET al forse slagen hebben gemaakt op dat vlak en 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.

¹ DRU: dienstregelingsuren.

In het stadsvervoer is inderdaad een efficiencyverbetering gerealiseerd. Deze winsten zijn onder druk van komende aanbestedingen tot stand gekomen, maar blijven achter bij de efficiencywinsten die behaald zijn in het reeds aanbestede vervoer. Aanbesteding leidt tot hogere efficiencywinsten en anders omgaan met het product openbaar vervoer. Het voornemen om de verplichte aanbestedingsdatum met een jaar uit te stellen vloeit voort uit mijn wens zorgvuldigheid te betrachten.

De leden van de SP-fractie 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. Zij zijn van mening dat de G-3 en hun vervoerbedrijven jarenlang is voorgehouden is dat hun positie in de toekomst veilig zou zijn, als zij marktconform zouden gaan werken. Naar hun mening is dat marktconform werken nu, ook volgens de rapporten van deze minister, lang en breed bereikt.

De G3 is nooit voorgehouden dat indien zij marktconform zouden werken er geen aanbesteding zou hoeven plaats te vinden. Uit het onderzoek van Twijnstra Gudde blijkt overigens dat de G3 nog niet op hetzelfde niveau zitten als het streekvervoer.

In het Bp2000 zijn de ingangsdata van de aanbestedingsverplichting vastgelegd. Dit is vanaf het in werking treden van de Wp2000 het uitgangspunt geweest. Nadat de Tweede Kamer de motie Roefs had aangenomen, heeft het toenmalige kabinet besloten de motie zodanig uit te voeren dat aanbesteding nog steeds mogelijk zou kunnen zijn in de G3. De mogelijkheid tot inbesteding is echter tot op heden niet in (geldende) wetgeving vastgelegd.

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

De bezuinigingen zijn, zoals in het spoeddebat over het openbaar vervoer van 10 februari jl. aangegeven, vastgesteld in de onderhandelingen voor het regeerakkoord. In de G3 heeft nog geen aanbesteding plaatsgevonden. Aanbesteding leidt tot efficiencyverbetering.

Tevens vragen de leden van de fractie van GroenLinks 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 Noord- en de Zuidvleugel zijn economisch speerpunten in het regeerakkoord. In de nationale markt- en capaciteitsanalyse is terug te zien dat de toename van werk- en woongelegenheden in deze regio's zal kunnen leiden tot een aantal capaciteitsknelpunten. Het kabinet verwacht dat door meer efficiënte inzet van de middelen in deze gebieden deze potentiële knelpunten kunnen worden aangepakt.

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.

Het kabinet doet hierover geen generieke uitspraak. Als een decentrale overheid het van belang vindt om aan een bepaald vervoerproduct een tarief toe te kennen, zijn deze gedifferentieerde tariefniveaus de vrijheid van de decentrale overheid.

De leden van de fractie van GroenLinks vragen 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.

De arbeidsvoorwaarden komen tot stand in onderhandelingen tussen werkgevers en werknemers en worden vastgelegd in een CAO. Het

kabinet ziet geen aanleiding te veronderstellen dat aanbesteding zal leiden tot problemen met werving van personeel.

Artikel 23

De leden van de PVV-fractie zijn het ermee eens dat in artikel 23 is opgenomen dat, indien er sprake is van belangenverstrengeling 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 ze of in het wetsvoorstel is vastgelegd dat vervoerders die mee willen dingen naar een concessie op voorhand op dergelijke belangenverstrengeling worden doorgelicht.

Indien er sprake is van een combinatie van vertegenwoordigende functies in één persoon bij de concessieverlener en de vervoerder, mag aan die vervoerder geen concessie worden verleend. Indien bijvoorbeeld iemand lid is van het dagelijks bestuur van een stadsregio en tevens commissaris bij een vervoerder die een concessie wil verkrijgen, dan is de desbetreffende concessieverlenende overheid zelf verantwoordelijk om zich aan de wet te houden en om maatregelen te nemen. Indien dit niet of in onvoldoende mate gebeurt, kan een derde partij, bijvoorbeeld een vervoerder die de concessie niet wint, bezwaar en beroep indienen.

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 48 Wp2000 heeft tot doel te voorkomen dat een decentrale overheid in zijn hoedanigheid van concessieverlener die op grond van feitelijk of juridische omstandigheden zeggenschap heeft over een vervoerder bij een aanbesteding beslist ten gunste van het «eigen» vervoerbedrijf. Indien bijvoorbeeld de aandelen van een vervoerbedrijf in handen zijn van de desbetreffende stadsregio, mag dat vervoerbedrijf niet aan een aanbesteding van het openbaar vervoer in die stadsregio meedoen. Dit geldt op dit moment alleen voor commerciële vervoerders. Voor gemeentelijke vervoerbedrijven geldt de aanbestedingsplicht immers eerst per 1 januari 2012¹ c.q. per 1 januari 2017. Op grond van de vigerende Wp2000 mogen gemeentelijke vervoerbedrijven niet aan aanbestedingen mee doen, zolang hun thuismarkt niet is vrijgegeven voor concurrentie. In het wetsvoorstel wordt voorgesteld dit te wijzigen. Voorgesteld wordt dat gemeentelijke vervoerbedrijven mee mogen dingen met aanbestedingen van zowel het stadsvervoer binnen de stadsregio als het vervoer elders in het land. Artikel 48 is dan op alle vervoerbedrijven van toepassing, dus ook op een gemeentelijk vervoerbedrijf. Dat houdt in dat de stadsregio geen zeggenschap mag hebben over dat bedrijf. Deze zeggenschap kan bijvoorbeeld wel bij gemeentes binnen die stadsregio liggen.

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

¹ Zie voetnoot 3.

leden zich af wie er op toeziet dat dergelijke bedrijven niet met een kruissubsidie meedingen naar Nederlandse concessies. De PSO-verordening bevat een verbod om aan vervoerders overcompensatie te verlenen voor openbare dienstverplichtingen. Dit geldt ongeacht de gunningswijze van het openbare dienstcontract. De subsidie voor openbare dienstverplichtingen die voldoet aan de PSO-verordening vormt staatssteun die per definitie verenigbaar is met de gemeenschappelijke markt. Dit betekent dat geen voorafgaande toestemming van de Europese Commissie nodig is om die staatssteun te mogen verlenen. De PSO-verordening bevat voor onderhands gegunde concessies waarvoor tevens subsidie (compensatie in de zin van de verordening) wordt verstrekt extra verplichtingen om te waarborgen dat er geen overcompensatie voor openbare dienstverplichtingen wordt verleend. Bij onderhandse gunning is namelijk het risico van overcompensatie groter dan bij aanbesteding. De vervoerders met een onderhands gegunde concessie dienen op basis van het daarvoor verrichte vervoer waarvoor ze een subsidie ontvangen een gescheiden boekhouding te voeren waaruit moet blijken dat er geen sprake is van overcompensatie. Door het voeren van een gescheiden boekhouding wordt kruissubsidie vermeden. In het wetsvoorstel wordt voorgesteld dat een accountantsverklaring moet worden overgelegd, om aan te tonen dat de gescheiden boekhouding voldoet aan de voorschriften van de PSO-verordening. De voorgestelde voorschriften in de Wp2000 zien op de subsidie voor openbare dienstverplichtingen die Nederlandse concessieverleners aan hun concessiehouders verbinden. De huidige in Nederland actieve vervoerders die onderdeel zijn van buitenlandse concerns zijn rechtspersonen naar Nederlands recht.

De minister van Infrastructuur en Milieu,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus