



Aan
de voorzitter van de Eerste Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 21-23
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
31 maart 2005	3
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/MDV/U.05.00969	-
Onderwerp	
Beantwoording schriftelijke vragen begroting Verkeer en Waterstaat	

Geachte voorzitter,

Hierbij doe ik u mede namens de Staatssecretaris de antwoorden toekomen op uw drie vragen ter voorbereiding op de begrotingsbehandeling:

1. Reactie op de inbreng van de PvdA over het van gedachten wisselen over de beleidsagenda, specifiek paragraaf 2.2. Veiligheid en 2.4. Effectief sturen en ordenen, in het bijzonder vanuit de positie van de burger;
 2. Reactie op de inbreng van de VVD over het beleid inzake het aanbesteden van het openbaar vervoer;
 3. Stand van zaken van de toezeggingen.
-
1. Reactie op de inbreng van de PvdA over het van gedachten wisselen over de beleidsagenda, specifiek paragraaf 2.2. Veiligheid en 2.4. Effectief sturen en ordenen, in het bijzonder vanuit de positie van de burger.
-
1. Ik heb met interesse kennisgenomen van de insteek van de PvdA om een beleidsgesprek te voeren vanuit het perspectief van de burger als consument (van openbaar vervoer, van wegen en van luchtvaart) en als gebruiker van schaarse ruimte (eigen verantwoordelijkheid in veiligheid, milieu en dergelijke). Bij de Nota Mobiliteit, waar op dit moment gewerkt wordt aan PKB deel 3, speelt dit perspectief een belangrijke rol.

Postadres Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 351 61 71
Fax 070 351 78 95

Denk bijvoorbeeld aan betrouwbare en voorspelbare reistijden. Ook in de Nota Ruimte komt de rol van de burger bij mobiliteits-, veiligheids- en milieuvraagstukken in samenhang aan de orde. Op 21 en 22 maart 2005 heeft in de Eerste Kamer een debat plaatsgehad over de ruimtelijk-economische ontwikkeling in Nederland. De positie van de burger maakte daarbij onderdeel uit van één van de bespreekvelden. Het is uiteraard aan de Eerste Kamer om te bepalen of en op welke wijze dit debat een vervolg dient te krijgen voor het verkeers- en vervoersbeleid. Bijvoorbeeld aan de hand van deel 3 van de Nota Mobiliteit.

2. Reactie op de inbreng van de VVD over het beleid inzake het aanbesteden van het openbaar vervoer;
2. Hieronder geef ik per vraag een reactie. Overigens is op een aantal vragen reeds ingegaan in het Kabinetsstandpunt aanbestedingen Stads- en Streekvervoer, dat 26 november 2004 aan uw Kamer is aangeboden. Hierbij treft u het nogmaals aan als bijlage 1.

Is er een direct verband tussen het aanbesteden van OV-concessies en de belangrijkste doelstellingen uit de Wet personenvervoer 2000?

Mijn beleid is gericht op het realiseren van een klant- en vraaggericht openbaar vervoer, dat ook nog eens efficiënt wordt uitgevoerd. Dat betekent openbaar vervoer aanbieden op momenten en plaatsen waar de behoefte het grootst is, of daar waar de aanwezigheid van openbaar vervoer van belang wordt geacht voor de bereikbaarheid van voorzieningen. Maatwerk dus. Een efficiënte uitvoering van het openbaar vervoer vind ik belangrijk, vanwege de doelmatige besteding van overheidsgeld. Deze doelen zijn ook in de Nota Mobiliteit terug te vinden en liggen in het verlengde van de twee hoofddoelstellingen die in de Wp2000 genoemd zijn.

De toets op realisatie van de huidige doelstellingen is uitgevoerd. De evaluatiestudies hebben aangetoond dat er een direct verband ligt tussen de aanbestedingen en beter, meer vraaggericht en efficiënter OV. In aanvulling op de uitkomsten in de evaluatiestudies en de voorbeelden in het Kabinetsstandpunt aanbestedingen stads- en streekvervoer (p.14), noem ik als voorbeeld de laatste aanbesteding van een integrale spoor/bus concessie in Twente. Daarbij is het voorzieningenniveau met 20% uitgebreid, worden nieuwe bussen en treinen ingezet en richt de vervoerder zich op een reizigersgroei van 45% binnen tien jaar. Ook een recente aanbesteding in Leiden en omgeving toont een toename van het OV-aanbod van meer dan 20%, inzet van nieuwe lage-vloerbussen, dynamische reisinformatie en speciale (goedkopere) kaartsoorten als resultaat. Zonder aanbestedingen waren deze resultaten niet gerealiseerd.

Verbetert de kostendekkingsgraad, gedefinieerd als de reizigersbijdrage, door het aanbesteden?

Zoals ook in het Kabinetsstandpunt aanbestedingen stads- en streekvervoer is aangegeven (p.12), treedt er in de onderzoeksperiode een daling op van de reizigersopbrengsten, terwijl de exploitatiesubsidie in de onderzoeksperiode in absolute omvang feitelijk niet is afgenomen. Als resultaat hiervan daalt de reizigersbijdrage c.q. de kostendek-

kingsgraad. Dit geldt over de gehele linie (zowel in wel als niet aanbestede gebieden). De aanbestedingen brengen hierin geen verandering.

Daarbij vind ik het van belang te melden dat het doel ten aanzien van toename van de kostendekkingsgraad op basis van nieuwe inzichten en beleidsprioriteiten in de afgelopen jaren inmiddels is ontwikkeld en bijgesteld. Zoals ook blijkt in de Nota Mobiliteit wordt nu niet meer gestuurd op een dergelijke sectorale indicator. De Brede Doeluitkering heeft zoals bekend eveneens een andere systematiek. De financiële doelstelling voor het OV is in dit licht de afgelopen jaren verruimd tot het doel efficiency en doelmatigheid in besteding van overheidsgeld. De aanbestedingen brengen een duidelijk waarneembare verbetering op deze doelstelling met efficiencywinsten van 10 tot 20%.

Op grond van welke nadere beleidsoverwegingen geeft de minister in de brief aan de voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal van 26 november 2004 als kabinetsstandpunt de conclusie, dat de waargenomen effecten het kabinet aanleiding geven vast te houden aan de lijn van verplichte aanbestedingen?

Naast de geconstateerde effecten in de onderzoeksperiode van de evaluatiestudies bevestigen de meest recente aanbestedingen het beeld dat verbeterd OV-aanbod en forse efficiencylagen bereikt worden (zie ook het antwoord op de eerste vraag). Ook is er sprake van leereffecten in het aanbestedingsgedrag van de decentrale overheden. In eerste instantie richtten de aanbestedende overheden zich relatief vaak op het kostenaspect, in de latere aanbestedingen krijgen kwaliteit en reizigersdoelstellingen steeds meer aandacht. Hierdoor worden vervoerders geprikkeld klantgericht te werk te gaan. Mijn verwachting is dat de resultaten van de aanbestedingen hiermee nog zullen verbeteren.

Welke verwachting heeft de minister ten aanzien van de uiteindelijke Europese richtlijn, waarover in Brussel nog steeds geen overeenstemming is?

De Europese verordening voor openbare dienstcontracten is er nog niet, maar in alle concepten voor deze verordening houdt de Commissie vast aan verplichte openbare aanbesteding. Mede onder invloed van het Altmark-arrest, ligt het in de lijn der verwachting dat bij niet-aanbesteden, via extra maatregelen zal moeten worden gegarandeerd dat sprake is van marktconforme subsidies. Op verzoek van de Commissie zal moeten kunnen worden aangetoond dat geen sprake is van ongeoorloofde staatssteun. Hoewel onduidelijk is wanneer en in welke vorm de nieuwe verordening zal worden aangenomen, vormen de Europese ontwikkelingen ten aanzien van openbaar vervoer een extra reden om het ingezette traject van verplichte aanbesteding door te zetten.

Gaat de openbare aanbesteding voor de G4 nog door? Welke problemen zijn er? Welke overwegingen heeft de minister? Wat is er aan de voorbereiding gedaan? En welk tijdspad stelt de minister?

Het kabinetsstandpunt inzake de aanbestedingen in de vier grote steden is 24 maart 2005 aan de Tweede Kamer aangeboden. U heeft hiervan ook een afschrift ontvangen. Hierbij bied ik u dit standpunt aan (zie bijlage 2).

Gemeentelijke vervoerbedrijven (GVB-en) in de vier grote steden (Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht) moeten per 1 januari 2009 het busvervoer en uiterlijk per 1 januari 2017 het railvervoer in hun stad hebben aanbesteed. Met name de benodigde ontvlechting in tram- en metrovervoer tussen het beheer van infrastructuur door de gemeente en de exploitatie door het bedrijf vergt extra tijd. Ook de organisatorische ontvlechting is een aandachtspunt; zolang dat niet afdoende geregeld is, is een transparante en eerlijke aanbesteding lastig te realiseren. Daarom krijgen gemeenten die op korte termijn, vóór 1 januari 2007, hun GVB hebben verkocht drie jaar extra de tijd voor het aanbesteden van het busvervoer, dus tot 1 januari 2012.

Voor het uitstel tot 2017 geldt wel dat de GVB-en aan moeten tonen dat zij voldoende stappen zetten om zakelijker, klantgerichter en marktconform te gaan werken. Ik zal daarom samen met de betrokken regionale overheden verder werken aan de ontwikkeling van een instrument (benchmark) waarmee zij vergeleken kunnen worden op geboden kwaliteit van het OV en op doelmatige besteding van overheidsmiddelen. In 2009 vindt een evaluatie plaats. Als blijkt dat de bedrijven onvoldoende bereikt hebben op deze punten, wil ik de datum voor aanbestedingsverplichting railvervoer vervroegen naar 1 januari 2012.

In het kabinetsstandpunt GVB in de bijlage vindt u vanaf pagina 3 een meer volledige uiteenzetting van de overwegingen die ik bij het tot stand komen van deze lijn heb gehanteerd. Pagina 2 geeft een beeld van het proces voorafgaand aan deze brief.

3. Stand van zaken van de toezeggingen.
3. Dit overzicht is als aparte bijlage 3 bijgevoegd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs