



## Overzicht van stemmingen in de Tweede Kamer

afdeling **Inhoudelijke Ondersteuning**

*aan* De leden van de vaste commissie voor  
Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening

*Datum* 15 december 2011

Betreffende wetsvoorstel:

### **32376**

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)

### **Eindstemming wetsvoorstel**

Het wetsvoorstel is op 13 december 2011 aangenomen door de Tweede Kamer. VVD, SGP, CDA en PVV stemden voor.

### **Aangenomen en overgenomen amendementen**

#### **Artikel I, onderdeel H, artikel 24**

17 (Slob/Wiegman-van Meppelen Scheppink)

In het voorgestelde artikel 24, eerste lid van dit wetsvoorstel wordt conform de artikelen 4, derde en vierde lid, en 5, zesde lid, van de PSO-verordening (EG 1370/2007) vastgelegd dat de concessieverlener een concessie voor beperkte duur verleent.

Amendementen zijn in volgorde van stemming - op artikelnummer - weergegeven: allereerst de aangenomen en/of overgenomen amendementen, vervolgens de verworpen of ingetrokken amendementen en tenslotte eventuele moties. Vervangen amendementen zijn d.m.v. een → aangegeven: bijv. 7 → 8 → **20**. Amendement nr. 7 is vervangen door amendement nr. 8, dat op zijn beurt vervangen is door amendement nr. 20. De vette notatie van het stuknummer geeft aan dat dit het definitieve amendement is. De stemmingslijsten worden gemaakt op basis van de ongecorrigeerde draad van de vergadering.



Artikel 4, vierde lid, derde alinea van deze verordening biedt de mogelijkheid een langere concessieduur vast te stellen voor zover kapitaalafschrijvingen met betrekking tot uitzonderlijke infrastructuurinvesteringen, rollend materieel of voertuigen zulks rechtvaardigen en het openbare dienstcontract via een eerlijke aanbestedingsprocedure is gegund. Ten behoeve van de transparantie moet de bevoegde instantie in dat geval uiterlijk één jaar na de sluiting van het contract, het openbare dienstcontract en de elementen die de verlenging ervan rechtvaardigen, aan de Commissie doen toekomen.

In het wetsvoorstel is aanvullend op de regeling van artikel 4, vierde lid, derde alinea van de PSO-verordening in artikel 24, tweede lid bepaald dat dergelijke concessies ten hoogste vijftientig jaar mogen duren. Dit is een nationale kop op Europese regelgeving. Een langere termijn is in de meeste gevallen onwenselijk gelet op het belang van marktwerking. Maar juist om deze reden betreft dit een uitzondering in de PSO-verordening die goed gemotiveerd dient te worden. Het kan dan bijvoorbeeld gaan om gecombineerde aanbesteding van de bouw en exploitatie van nieuwe of substantiële uitbreiding van bestaande spoorlijnen. Dergelijke projecten zijn alleen haalbaar als hiervoor een voldoende lange concessieduur geldt. Vijftientig jaar zal doorgaans volstaan maar dat is niet op voorhand te zeggen. Voorgesteld wordt daarom in dit amendement om voor dergelijke gevallen geen maximum duur van de concessie vast te stellen. De transparantie is al voldoende geregeld doordat dergelijke contracten aan de Europese Commissie moeten worden voorgelegd.

Dit amendement laat het voorgestelde tweede lid van artikel 24 van het wetsvoorstel vervallen.

**Aangenomen. Voor: SP, PvdD, PvdA, GroenLinks, SGP, ChristenUnie, CDA en PVV.**

## **Verworpen, ingetrokken en/of vervallen amendementen**

### **Artikel I, onderdeel N**

#### **Nieuw artikel na Artikel I**

21 → 31 (Slob/Wiegman-Van Meppelen Scheppink)

Dit amendement regelt dat naast consumentenorganisaties ook de gemeenten die het betreffen, dat wil zeggen de gemeenten van het grondgebied waarop de concessie van invloed is, adviesrecht krijgen op het programma van eisen voor concessies voor regionaal openbaar vervoer. Hiermee wordt de invloed op het openbaar vervoer van onderop versterkt. Juist in gemeenten is veel kennis aanwezig over de vraag naar en de beoordeling van de kwaliteit van het openbaar vervoer.



Tevens regelt dit amendement een adviesrecht voor provincies op het programma van eisen voor de concessie voor het hoofdrailnet. Regionale sprinters vormen steeds meer de ruggengraat van het regionale openbaar vervoersaanbod. Provincies zijn reeds opdrachtgever van enkele regionale sprinters op gedecentraliseerde spoorlijnen. De positie van de provincies dient ook ten aanzien van het hoofdrailnet te worden versterkt zodat er in deze concessie voldoende aandacht is voor het aanbod van regionale treinen. Het adviesrecht op het programma van eisen is een goed middel hiervoor.

**Verworpen. Voor: SP, PvdD, PvdA, GroenLinks, D66 en ChristenUnie.**

### **Artikel I, onderdeel I**

20 → 30 (Slob/Wiegman-Van Meppelen Scheppink)

Het is wettelijk verplicht dat overheden en vervoerders overleg voeren met en advies vragen aan consumentenorganisaties. Landelijk gebeurt dit met het Landelijk Overleg Consumentenorganisaties Openbaar Vervoer (LOCOV). Regionaal gebeurt dit meestal in een Regionaal Overleg Consumentenorganisaties Openbaar Vervoer (ROCOV). Met dit amendement wordt geregeld dat deze consumentenorganisaties beter in staat zijn om te komen tot goede adviezen.

In het verleden werden consumentenorganisaties ondersteund door het OPC, het expertisecentrum consumenteninspraak openbaar vervoer, maar de subsidie van deze stichting in 2010 is afgeschaft en de stichting is daardoor opgeheven.

De landelijke consumentenorganisaties van reizigers, ouderen en mensen met een handicap hebben slechts beperkte middelen en capaciteit om hun vertegenwoordigers te voeden. Regionale opdrachtgevers en vervoerders hebben professionals in dienst die namens hen beleidsmatige onderwerpen voorbereiden. De landelijke beleidsmatige afstemming aan de kant van de consumentenorganisaties is zwak ontwikkeld terwijl veel en soms dezelfde onderwerpen in alle concessiege-bieden op de agenda staan. Door bezuinigingen op subsidies dreigt deze landelijke ondersteuning van regionale consumentenorganisaties door ondermeer de CG-raad nog verder uitgehouden te worden.

Met de inspraak van consumentenorganisaties wordt de kracht van gebruikers georganiseerd en wordt zorg gedragen voor evenwicht in de balans tussen opdrachtgevers, vervoerders en gebruikers. Het versterken van de inbreng van consumentenorganisaties kan kosten in het openbaar vervoer besparen. In het verleden zijn keuzes gemaakt ten aanzien van OV-chipkaart apparatuur en treinen die nu tot hogere kosten leiden omdat voorzieningen niet optimaal toegankelijk zijn.

Gezien het budget dat wordt besteed aan openbaar vervoer is het wenselijk dat de belangenbehartigers namens de consumentenorganisaties meer ondersteuning krijgen om hun advisering kwalitatief verder te verbeteren. Omdat vervoerders ook belang hebben bij een goede advisering wordt voorgesteld dat vervoerders met ingang van nieuwe concessies hieraan gaan bijdragen. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur wordt vastgesteld hoe deze bijdrage wordt berekend.



Deze kan bijvoorbeeld worden gebaseerd op het aantal reizigerskilometers. Ook wordt bepaald hoe deze bijdrage wordt verdeeld over de consumentenorganisaties, landelijk en regionaal.

**Verworpen. Voor: SP, PvdD, PvdA, GroenLinks en ChristenUnie.**

**Artikel I, onderdeel I**

**Artikel I, onderdeel I**

22 → 32 (Slob/Wiegman-Van Meppelen Scheppink)

Met dit amendement wordt geregeld dat naast consumentenorganisaties ook gemeenten binnen een regionaal concessiegebied jaarlijks advies kunnen uitbrengen over dienstregeling, tarieven en overigen in de concessie geregelde onderwerpen. Hiermee wordt de invloed op het openbaar vervoer van onderop versterkt. Juist in gemeenten is veel kennis aanwezig over de vraag naar en de beoordeling van de kwaliteit van het openbaar vervoer.

Voorts wordt geregeld dat consumentenorganisaties en gemeenten ook advies kunnen uitbrengen over tussentijdse substantiële wijzigingen van de dienstregeling. Momenteel wordt hiervoor vaak wel advies gevraagd aan consumentenorganisaties, maar dit is niet formeel geregeld.

Bij AMvB kunnen conform artikel 31, derde lid, die met dit amendement ongewijzigd blijft, nadere regels worden gesteld over wat moet worden verstaan onder substantiële wijzigingen van de dienstregeling. Hierbij moet worden gedacht aan het schrappen of toevoegen van lijnen, het vervallen van aansluitingen of het aanpassen van frequenties, maar niet wijzigingen die slechts gaat om kleine wijzigingen in vertrektijden. Kleine wijzigingen kunnen hierdoor ook na deze aanpassing snel worden doorgevoerd.

Tenslotte regelt dit amendement dat analoog aan het voorgestelde adviesrecht van consumentenorganisaties en gemeenten ook provincies en plusregio's jaarlijks advies kunnen uitbrengen over dienstregeling, tarieven en overige in de concessie geregelde onderwerpen met betrekking tot de concessie voor het hoofdrailnet.

**Verworpen. Voor: SP, PvdD, PvdA, GroenLinks, D66 en ChristenUnie.**

**Artikel I, onderdeel I**

19 (Slob/Wiegman-Van Meppelen Scheppink)

Met dit amendement wordt het adviesrecht van consumentenorganisaties en provincies op het vervoerplan voor de concessie voor het hoofdrailnet geregeld.

Het voorgestelde artikel 35a, eerste en tweede lid, komen overeen met de twee leden die zijn voorgesteld in het wetsvoorstel «Wijziging van de Spoorwegwet en de Wet personenvervoer 2000 in verband met de uitvoering van het kabinetsstandpunt «Spoor in beweging»» (Kamer-stukken II, 2010/11, 32 666, nrs. 1-3). Omwille van de duidelijkheid zijn deze leden opgenomen in dit amendement zodat artikel 35a integraal kan worden vastgesteld.



In het voorgestelde artikel 35a, derde lid, wordt geregeld dat de consumentenorganisaties kunnen adviseren over het vervoerplan. Momenteel hebben deze organisaties op grond van artikel 31 alleen adviesrecht op onderdelen van dit vervoerplan. De Raad van State heeft in haar advies op genoemd wetsvoorstel 32 666 hierbij de vinger gelegd.

Consumentenorganisaties hebben conform artikel 7 van de huidige vervoerconcessie voor het hoofdrailnet wel recht op overleg over het vervoerplan. Dit is overgenomen in artikel 35a, vierde lid.

In het voorgestelde artikel 35a, derde lid, wordt tevens geregeld dat provinciebesturen van de provincies op het grondgebied waarvan de concessie van toepassing wordt adviesrecht krijgen op het vervoerplan. Momenteel hebben provincies op grond van de huidige vervoerconcessie adviesrecht op onderdelen van het vervoerplan (artikelen 7, 8 en 9). Dit adviesrecht hoort in de wet te worden geregeld analoog aan het voorstel in eerder genoemd wetsvoorstel 32 666 waarin het adviesrecht over het beheerplan van ProRail in de wet wordt geregeld.

Artikel 35a, zesde lid, regelt een motiveringsplicht voor de concessiehouder die behelst dat gemeld dient te worden hoe is omgegaan met de uitgebrachte adviezen. In de huidige situatie wordt een dergelijke motivatie niet in alle gevallen gegeven.

**Verworpen. Voor: SP, PvdD, PvdA, GroenLinks, D66 en ChristenUnie.**

#### **Artikel I, onderdeel N**

##### **Nieuw artikel na artikel I**

18 → 33 (Slob/Wiegman-Van Meppelen Scheppink)

Dit amendement regelt dat consumentenorganisaties naast het adviesrecht op het Programma van Eisen bij aanbestedingen van het openbaar vervoer ook adviesrecht krijgen op het bestek voor zover het gaat om de omschrijving van de te leveren diensten, de condities en procedures en de sturingsmechanismen die gelden bij de aanbesteding omdat in deze onderdelen van het bestek voor reizigers cruciale zaken worden geregeld die niet of niet altijd in het Programma van Eisen staan.

Bij aanbesteding van openbaar vervoer wordt conform artikel 44 van de Wet Personenvervoer 2000 een Programma van Eisen opgesteld. Voordat het Programma van Eisen wordt vastgesteld, vraagt de concessieverlener advies aan consumentenorganisaties die voldoen aan bij algemene maatregel van bestuur gestelde voorwaarden.

Het Programma van Eisen wordt verder uitgewerkt in een bestek. Het geeft aan waar het openbaar vervoer aan moet voldoen, bijvoorbeeld wat betreft loopafstanden naar haltes, frequenties, en tijdstippen van eerste en laatste ritten. Het bestek is de concrete uitvraag naar de markt. Het omvat een heldere en ondubbelzinnige omschrijving van de te leveren diensten en de condities en procedures die bij deze aanbesteding gelden, plus alle overige informatie die inschrijvers nodig hebben om een bieding te kunnen schrijven.



In de praktijk gaan opdrachtgevers verschillend om met de scheidslijn tussen Programma van Eisen en bestek. Soms wordt het Programma van Eisen als bijlage bij het bestek gevoegd en omvat het bestek zelf alleen aanbestedingstechnische voorwaarden. In andere gevallen wordt het Programma van Eisen «omgebouwd» tot een bestek. Dit laatste kan er toe leiden dat er verschillen ontstaan in het OV-aanbod die niet direct zijn af te leiden uit het Programma van Eisen, met name in situaties waar wensen en voorwaarden in het Programma van Eisen nog vrijblijvend zijn geformuleerd. Zo stond de sluiting van station Emmen Bargeres niet expliciet in het Programma van Eisen, maar werd dit wel mogelijk gemaakt door de uiteindelijke verwoording in het bestek.

Onderdelen die niet verplicht zijn in een Programma van Eisen, maar wel onderdeel uitmaken van een bestek zijn onder andere de sturingsmechanismen zoals het gunningsmodel, gunningscriteria, uitsluitingscriteria en financiële prikkels. Deze sturingsmechanismen zijn zeer bepalend voor het vervoerproduct dat aangeboden zal gaan worden, zeker bij aanbestedingen met veel ontwikkelvrijheid voor de vervoerder. Daarom is het van belang dat consumentenorganisaties ook over deze onderdelen kunnen adviseren.

Het voorgestelde derde lid laat open of over het bestek een aparte adviesronde plaatsvindt

of dat dit wordt gecombineerd met het advies over het programma van eisen. Hierdoor wordt flexibiliteit geboden voor het aanbestedingsproces.

**Verworpen. Voor: SP, PvdD, PvdA, GroenLinks, D66 en ChristenUnie.**

**Artikel I, onderdeel T, artikel 47**

**Artikel I, onderdeel W, artikel 50**

**Artikel I, onderdeel W, artikel 52**

34 → 36 (Monasch c.s.)

Met dit amendement wordt het mogelijk voor een vervoersregio, in geval van tram- bus- of metroconcessies, en voor de minister, in geval van treinvervoer, om een eenmaal aanbestede vervoersconcessie na afloop van die concessie opnieuw in te besteden aan een daartoe nog bestaand of opnieuw op te richten vervoersbedrijf waarop zij invloed uitoefent

**Verworpen. Voor: SP, PvdD, PvdA, GroenLinks, D66 en ChristenUnie.**

## **Moties**

23 (Monasch/Van Gent) over de betaalbaarheid voor de reiziger

**Aangenomen. Voor: SP, PvdD, PvdA, GroenLinks, D66, SGP, ChristenUnie en CDA.**

24 (Monasch) over jaarlijks informeren van de Kamer

**Verworpen. Voor: SP, PvdD, PvdA, GroenLinks, D66 en ChristenUnie.**

25 (Monasch) c.s. over zes maanden uitstel\

**Verworpen. Voor: SP, PvdD, PvdA, GroenLinks, D66 en ChristenUnie.**



blad 7

26 (Monasch/Verhoeven) over inschrijvingen met twee aanbieders  
**Verworpen. Voor: SP, PvdD, PvdA, GroenLinks en D66.**

27 (Monasch/Bashir) over geen haast met de aanpassing van de Wp2000  
**Verworpen. Voor: SP, PvdD, PvdA, GroenLinks en ChristenUnie.**

28 (De Jong) over borging van de veiligheid van personeel en reizigers  
**Verworpen. Voor: SP, PvdD, ChristenUnie, CDA, SGP en PVV.**

29 → 37 (Wiegman-Van Meppelen Scheppink) over inspraak van  
gehandicaptenorganisaties  
**Verworpen. Voor: SP, PvdD, PvdA, GroenLinks en ChristenUnie.**