

## Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

### 1191

Vragen van het lid **Van Tongeren** (GroenLinks) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de gevolgen van de miscalculatie van de busvervoerder EBS* (ingezonden 28 januari 2014).

Antwoord van Staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 12 februari 2014).

#### Vraag 1

Bent u op de hoogte van de problemen bij busbedrijf EBS?<sup>1</sup> Zo ja, hoe beoordeelt u deze ontwikkelingen?

#### Antwoord 1

Ja. Ik vind deze ontwikkelingen vervelend voor de betrokkenen.

#### Vraag 2

Heeft u contact met de verantwoordelijke bestuurders van de stadsregio over deze kwestie? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat heeft u besproken?

#### Antwoord 2

In het kader van de decentralisatie heeft het Rijk een faciliterende rol bij het regionaal openbaar vervoer. Het rijk verstrekt middelen (in de Brede Doeluitkering verkeer en vervoer) en zorgt voor wet- en regelgeving, met name ten behoeve van de marktordening. Provincies en WGR-plusregio's dragen zorg voor een betrouwbaar, vlot, toegankelijk, sociaal veilig en doelmatig regionaal openbaar vervoer dat past bij hun specifieke regionale situatie. In deze kwestie ligt de verantwoordelijkheid dan ook bij de stadsregio Amsterdam als concessie-verlener en bij het busbedrijf EBS als de concessiehouder.

#### Vraag 3

Welke rol ziet u voor uzelf weggelegd om te voorkomen dat reizigers in deze regio straks weer in de auto stappen in plaats van in de bus?

<sup>1</sup> Noordhollands Dagblad, 22 januari 2014

#### Antwoord 3

Ik heb van de stadsregio Amsterdam begrepen dat zij inschatten dat de aanpassingen in de dienstregeling voor veel reizigers een verbetering kunnen betekenen. Als dat het geval is, zullen reizigers dus niet de overstap maken van de bus naar de auto.

#### Vraag 4

Is het toegestaan dat een partij die een aanbesteding heeft gewonnen gaande de looptijd van de concessie de dienstregeling aanpast? Zo nee, wat gaat u eraan doen als dit toch gebeurt?

#### Antwoord 4

Ja, dat is toegestaan. In het kader van de decentralisatie is het aan de decentrale overheden om te besluiten over de inrichting van de concessie. De mate waarin een concessie kan worden gewijzigd hangt mede af van de ruimte daarvoor in de aanbestedingscriteria en de concessieafspraken tussen de partijen. In artikel 32 van de Wet personenvervoer 2000 is geregeld dat de concessieverlener voorschriften over de dienstregeling in de concessie dient op te nemen. De Provinciale Staten en de Raden van de stadsregio's kunnen hierop toezicht uitoefenen. De dienstregeling zelf kan binnen de concessieafspraken jaarlijks worden aangepast. De Stadsregio Amsterdam geeft aan dat in het geval van Waterland de huidige aanpassingen binnen de concessieafspraken blijven en zijn besproken met de consumentenorganisaties in het reizigersoverleg en met de gemeente.

#### Vraag 5

Deelt u de mening dat aanbestedende partijen in het openbaar vervoer niet alleen winst moeten kunnen maken, maar ook moeten kunnen opdraaien voor verliezen?

#### Antwoord 5

Ja. Dat zijn in het algemeen de uitgangspunten van marktwerking.

#### Vraag 6

Wat gebeurt er met de buschauffeurs als er een nieuwe dienstregeling komt? Hoe kan ontslag worden voorkomen?

#### Antwoord 6

De wijze waarop de vervoerder personeel inzet is in het algemeen geen zaak van de Rijksoverheid. Het personeelsbeleid van de vervoerder is gerelateerd aan het CAO voor het streekvervoer, hetgeen een zaak is tussen vervoerders en vakbonden. Het Burgerlijk Wetboek regelt de positie van het personeel van vervoerbedrijven bij eventueel ontslag of faillissement.

#### Vraag 7

Bent u van mening dat de privatisering van het openbaar vervoer heeft geleid tot een beter openbaar vervoer? Zo ja, waar maakt u dat uit op? Zo nee, tot welke consequenties leidt deze conclusie?

#### Antwoord 7

Uit het rapport van Twijnstra Gudde van november 2010 over «Efficiencygegevens regionaal stad- en streekvervoer» blijkt dat aanbesteden in Nederland leidt tot verbeterde efficiency en meer en beter aanbod van het regionaal stad- en streekvervoer. Dit onderzoek behelst een actualisatie van de efficiencygegevens voor het regionaal stad- en streekvervoer, zoals in 2005 gepresenteerd in de evaluatie van de Wet personenvervoer 2000. De conclusie in deze evaluatie was dat «aanbesteding van stads- en streekvervoer door efficiencyverbetering daadwerkelijk heeft geleid tot de verwachte verbetering van de prijs-kwaliteitverhouding in het openbaar vervoer» (Twijnstra Gudde & MuConsult, 2005).