

Vergaderjaar 2009–2010

**23 645**

**Openbaar vervoer**

**Nr. 330**

**BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATER-STAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 december 2009

Hierbij ontvangt u het antwoord op de vraag van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat inzake een reactie op het artikel «L'application en France du règlement OSP» (toepassing van de PSO-verordening in Frankrijk) uit het vakblad Rail & Transports.

De Franse overheid heeft het monopolie van vervoerder RATP op het tram- en RER-vervoer verlengd tot en met 31 december 2039, waarbij het feitelijk verrichten van het openbaar vervoer onderhands is 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. Relevant in deze casus zijn de punten b en d van dat derde lid van artikel 8. Daarin is sprake van:

- Openbare dienstcontracten die vóór 26 juli 2000 zijn gegund op grond van een andere procedure dan een openbare aanbestedingsprocedure. Deze mogen doorlopen tot zij verstrijken, maar niet langer dan een periode van 30 jaar.
- Openbare dienstcontracten die vanaf 26 juli 2000 en vóór 3 december 2009 zijn afgesloten op grond van een andere procedure dan een aanbestedingsprocedure. Deze contracten mogen doorlopen totdat zij verstrijken op voorwaarde dat het gaat om contracten van een beperkte duur met een looptijd die vergelijkbaar is met de looptijden uit artikel 4 van de PSO-verordening. In artikel 4, derde lid, van de PSO-verordening wordt tien jaar als maximumtermijn genoemd voor busdiensten en vijftien jaar voor personenvervoerdiensten per spoor, of andere vormen van spoorvervoer.

Volgens de Franse juristen wordt niet voldaan aan de bovengenoemde contractvormen uit de PSO-verordening (artikel 8 derde lid). De gunning van het monopolie aan de RATP is reeds in 1959 verleend en kent geen einddatum of voorwaarden over de door RATP te verrichten dienstverle-

ning. In die zin is het volgens hen niet te beschouwen als een openbaar dienstcontract dat mag doorlopen tot het verstrijkt. Aan de voorwaarde die in artikel 8, derde lid, onderdeel b, van de PSO-verordening wordt gesteld, is volgens hen dan ook niet voldaan. De juristen wijzen daarnaast op de overeenkomst die in 2008 met de RATP is gesloten. Dit betreft een overeenkomst die meer invulling geeft aan het toegekende monopolie en de wijze van exploitatie. Deze overeenkomst kan wel worden gezien als een openbaar dienstcontract. Het kent een beperkte duur in de zin van de PSO-verordening, namelijk van vier jaar. In het artikel wordt geconcludeerd dat die concessie op grond van artikel 8, derde lid, wel kan doorlopen tot de verstrijksdatum in 2012. Een onderhands gegunde concessie voor een periode van 30 jaar is volgens de Franse juristen echter niet te rechtvaardigen. Zij concluderen dat het monopolie van de RATP in strijd is met de letter en de geest van de PSO-verordening. Indien vervoerders uit de Europese lidstaten van mening zijn dat er sprake is van strijdigheid met de PSO-verordening zouden ze over deze kwestie een klacht in kunnen dienen bij de Europese Commissie. De Commissie zou naar aanleiding van zo'n klacht een inbreukprocedure tegen Frankrijk kunnen starten. Het is uiteindelijk aan het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen om een uitspraak te doen over de vraag of het Europese recht al dan niet is nageleefd.

Ik 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. Wat betreft de reeds lopende concessies kan ik het volgende aangeven. In Nederland zijn er vóór 3 december 2009 geen concessies afgesloten met een langere concessieduur dan wettelijk is toegestaan. Deze concessies voldoen allemaal aan de Wp2000. De daarin vastgelegde concessieduur is maximaal 8 jaar voor bus, tram en metro. Die duur kan tot maximaal 15 jaar worden verlengd, mits aan de daarvoor gestelde voorwaarden van de Wp2000 wordt voldaan. Dat is bijvoorbeeld het geval voor concessies waarvoor – kort gezegd – aanzienlijke investeringen nodig zijn. Van een concessieperiode van 30 jaar kan dus in Nederland nu al geen sprake zijn.

Onderhands gegunde concessies die zijn afgesloten tussen 26 juli 2000 en vóór 3 december 2009 kunnen volgens de PSO-verordening doorlopen tot zij verstrijken, maar dienen een beperkte duur te hebben, die vergelijkbaar is met de looptijden uit de Europese verordening. Ook deze Nederlandse concessies voldoen reeds aan de maximum termijnen van de Wp2000. De concessieduur wordt echter vanaf 3 december 2009 langer als gevolg van de PSO-verordening, namelijk maximaal 10 jaar voor busvervoer en maximaal 15 jaar voor vormen van spoorvervoer, indien gunning via aanbesteding plaatsvindt.

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,  
J. C. Huizinga-Heringa