

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan
de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
15 december 2004	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/MDV/U.04.4700	-
Onderwerp	
Vraag lid Gerkens over OV-fiets	

Geachte voorzitter,

Tijdens de behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat op 24 november 2004, is mij door mevrouw Gerkens gevraagd schriftelijk toe te lichten waarom ik van mening ben dat de OV-fiets geen subsidie kan ontvangen op basis van een openbare dienstverplichting in de zin van EU-verordening 1191/69. Ik zal daarop in deze brief ingaan. In dit verband verwijs ik u tevens naar mijn brief van 18 mei 2004 aan de Tweede Kamer (TK 2003-2004, 29 200 XII, nr. 132), waarin ik aandacht heb gegeven aan een aantal relevante aspecten betreffende eventuele subsidiemogelijkheden van de OV-fiets.

Zoals ik reeds mondeling in tweede termijn heb gemeld, ben ik van mening dat de reikwijdte van de EU-verordening niet toelaat dat een product zoals de OV-fiets wordt gesubsidieerd als een vorm van openbare dienstverplichting. De inhoud, reikwijdte en doelstelling van verordening 1191/69 staan op zijn minst op zeer gespannen voet met het onderbrengen van OV-fiets onder deze verordening en de daarin genoemde compensatiemethoden. Ook is het om diverse andere redenen onwenselijk om OV-fiets vanwege de aanbestedingsplicht en concessiesystematiek op te nemen in de Wet personenvervoer 2000.

De verordening 1191/69 is een oude verordening. De laatste 10 jaar zijn enkele voorstellen tot vervanging bij de Europese Raad van transportministers en het Europees parlement ingediend. Deze zijn gericht op het geleidelijk introduceren van meer concurrentieprikkels tussen vervoerbedrijven. De huidige verordening inzake openbare dienstverplichtingen heeft betrekking op verplichtingen van "vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren" die zonder ingrijpen van de overheid, dus onder tucht

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

van de markt, niet tot stand komen. De bedoeling is dat lidstaten maatregelen kunnen treffen om deze openbaar vervoervoorzieningen te handhaven (met subsidie en vervoerplicht) of op te heffen (omdat ze economische nadelen met zich meebrengen). Nederland heeft toentertijd, in tegenstelling tot sommige andere lidstaten, ervoor gekozen de voorzieningen van stads-, voorstads- en streekvervoerdiensten onder de verordening niet op te heffen, maar te handhaven.

Verschillende artikelen en overwegingen in de verordening duiden er op dat de verordening van toepassing is op het door vervoerbedrijven aanbieden van openbaar vervoer per dienstregeling per bus, tram, metro, schip of trein. De uitvoering van een openbare dienstverplichting heeft betrekking op de volgende drie plichten: de tariefplicht, de vervoerplicht en de exploitatieplicht (artikel 2, lid 2 t/m 5). De exploitatieplicht slaat bijvoorbeeld op het handhaven van een dienstregeling als een complex van lijnen en installaties (haltes, railgeleiding, metro's etc.). Hiervan is bij de OV-fiets geen sprake. De vervoerplicht houdt in het aanbieden van een vervoerdienst aan de reiziger, niet een vervoermiddel om zelf mee te gaan rijden. De OV-fiets is in deze te vergelijken met de andere huurfietsen die in de NS-stallingen worden aangeboden, of met het aanbieden van een huurauto; daarmee word je niet vervoerd, maar verplaatst je jezelf. Een taxi of een riksja met chauffeur vertegenwoordigt daarentegen wél een vorm van personenvervoer, zij het geen openbaar vervoer. De conclusie is dan ook dat de OV-fiets derhalve ook niet aan de eisen die voortvloeien uit de vervoerplicht voldoet.

Met het begrip exploitatie van stads-, voorstads- en streekdiensten (artikel 1, lid 1 en 2) wordt bedoeld op de exploitatie van stadsbus, trolleybus, metro, tram en regionale trein- en buslijnen. Niet op een bedrijf waar fietsen gehuurd kunnen worden. Ook wordt in de verordening doorlopend gesproken over vervoerondernemingen (artikelen 1 en 2). Voorts spreekt een voorstel voor een nieuwe verordening openbare dienstcontracten, die als opvolger geldt voor de verordening 1191/69, uitsluitend over de reguliere openbaar vervoermiddelen zoals hiervoor genoemd.

Tenslotte heeft alle jurisprudentie inzake verordening 1191/69 betrekking op het reguliere openbaar vervoer, waarbij voertuigen met bemensing volgens een dienstregeling uitvoeren ten behoeve van reizigers met een geaccepteerd, vastgesteld vervoerbewijs. (Voorbeelden hiervan is Zaak C-280/00, inzake Altmark, 2003 en zaak T-157/01, inzake DSB/Combus, 2004.)

Ik ben dan ook van mening dat verordening 1191/69 niet kan worden toegepast voor het structureel subsidiëren van de exploitatie van fietsverhuurbedrijven. Toepassing op deze wijze is bovendien oneigenlijk, omdat daarmee de Europese staatssteunregels worden omzeild, omdat daarmee voorzieningen onder de verordening worden gebracht, die daarvoor niet is bedoeld. Het gevaar is ook dat deze bedrijven het risico lopen van claims van concurrerende detailhandel wegens vervalsing van de mededinging. Bovendien kan Nederland als lidstaat worden aangesproken door de Europese Commissie voor onrechtmatige staatssteun.

Naast de genoemde juridische argumenten is overigens ook een aantal andere argumenten relevant bij de overweging om al dan niet een subsidie te verstrekken.

Principieel ben ik van mening dat een rijksoverheid tot taak heeft om veelbelovende nieuwe initiatieven in de fase van ontwikkeling te ondersteunen indien zij een bijdrage leveren aan de beleidsdoelen en niet zonder overheidssteun tot stand kunnen komen. Daarna is het aan het bedrijfsleven om het product op de markt te brengen. Dat is ook het geval geweest bij de OV-fiets. In de afgelopen jaren is ongeveer € 2,5 miljoen besteed aan de ontwikkeling van en het experimenteren met het concept. In de praktijk is gebleken dat er, zij het met enige aanpassingen van de formule, een goed product tot stand is gekomen dat door de reiziger zeer wordt gewaardeerd.

De OV-fiets is in wezen een huurfiets, zij het met enkele specifieke kenmerken zoals eenvoud van uitvoering en een groot betaalgemak. Maar het is een huurfiets. Wanneer, op basis van welke subsidiegrondslag dan ook, een weg gevonden zou kunnen worden om de OV-fiets structureel te subsidiëren, dan zouden op basis van het principe van rechtsgelijkheid ook alle andere vormen van huurfiets gesubsidieerd moeten worden.

Afgezien van de juridische belemmeringen zou het beschouwen van de OV-fiets als een vorm van openbaar vervoer en het op basis daarvan verlenen van een subsidie mijns inziens bovendien geen oplossing bieden voor de bestaande problematiek. De Wet Personenvervoer 2000 vereist immers gunning van een concessie, een exclusief recht in een bepaald vervoergebied of op bepaalde lijnen, die in veel gevallen Europees of competitief moet worden aanbesteed. Dit uitgangspunt is niet te toe te passen op het recht van het verhuren van fietsen door NS-stallinghouders ten opzichte vergelijkbare bedrijven in de omgeving, omdat de NS-stallinghouders een langdurig alleenrecht op de exploitatie van de stallingen.

Gezien het bovenstaande kom ik dan ook nogmaals tot de conclusie dat de oplossing voor de financiële problematiek van de OV-fiets gezocht moet worden in een veranderde commerciële opzet en/of op basis van een samenwerking lokale overheden en vervoerders, zoals aangegeven in mijn eerder genoemde brief van 18 mei 2004.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs