

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

### 1375

Vragen van het lid **Hoogland** (PvdA) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de aanbesteding van openbaar vervoer in Limburg* (ingezonden 29 januari 2015).

Antwoord van Staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 26 februari 2015)

#### Vraag 1

Kent u de berichten «Het verdriet van Veolia»<sup>1</sup> en «FNV wil onderzoek naar aanbesteding van openbaar vervoer»?<sup>2</sup>

#### Antwoord 1

Ja.

#### Vraag 2

Hoe verhoudt het in de artikelen geschetste beeld over de aanbesteding van openbaar vervoer in Limburg zich tot uw mantra van de reiziger op één, twee en drie? Deelt u de mening dat deze strijd niet in het belang van de reiziger is?

#### Antwoord 2

In het algemeen is het goed als partijen scherp strijden om een concessie verleend te krijgen. Het aanbestedingsrecht ziet daarop toe. Partijen nemen in hun bieding het belang van de reizigers mee, aangezien dit onderdeel uitmaakt van de beoordelingscriteria van de concessieverlener. In het uitvoeren van de concessies horen vervoerders samen te werken, waarbij wederom het belang van de reizigers voorop wordt gesteld.

Als een vervoerder klachten heeft over het gedrag van concurrenten tijdens een aanbesteding is het aan die vervoerder om dat achtereenvolgens bij de aanbestedende partij en de rechter aanhangig te maken. Als het uitvoeren van een specifieke concessie de algemene samenwerking zou verstoren, zal hierover met partijen worden gesproken.

<sup>1</sup> Volkskrant, 24 januari 2015

<sup>2</sup> Dagblad de Limburger, 25 januari 2015

### Vraag 3

Zijn de in de artikelen genoemde feiten juist? Zo ja, deelt u de mening dat de gang van zaken niet in het belang van de reiziger is? Zo nee, welke genoemde feiten zijn onjuist?

### Antwoord 3

Aangezien het Ministerie van IenM niet de aanbestedende partij is van de concessie in Limburg kan geen antwoord worden gegeven op de vragen die ingaan op de juistheid of onjuistheid van feiten die in het artikel van de Volkskrant zijn genoemd voor zover het de aanbesteding betreft.

Als antwoord op de vraag of de gang van zaken niet in het belang van de reiziger is kan gemeld worden dat de provincie Limburg heeft verzekerd dat de aanbesteding in Limburg plaatsvindt binnen de kaders die zijn vastgelegd in de Wet Personenvervoer 2000. Daarmee is de doelstelling de reiziger een kwalitatief hoogwaardig en efficiënt openbaar vervoer aan te bieden gewaarborgd.

### Vraag 4

Welke systeemwijzigingen onderneemt u om meer samenwerking te bevorderen?

### Antwoord 4

In de Lange Termijn Spooragenda zijn de uitdagingen voor het Hoofdrailnet en het brede netwerk Nederland uitgewerkt. Een belangrijk onderwerp hierin is het samenwerkingsmodel dat met de betrokken partijen is opgesteld. Dit wordt vormgegeven in de OV en Spoortafels en de spoorgoederentafel. Door deze samenwerking kunnen verbeteringen worden gerealiseerd in de deur-tot-deur reis. Zoals in de brief van 10 oktober 2014 (Kamerstuk 29 984 nr. 535) is gemeld bestaat er bij de betrokken partijen grote bereidheid tot samenwerken.

In de concessies aan NS en ProRail heb ik deze samenwerking verankerd. De decentrale overheden zullen op korte termijn de door uw Kamer gevraagde «Letters of Intent» indienen waarin zij zullen uitspreken dezelfde verankering ook richting hun concessienemers te gaan bewerkstelligen.

Binnen het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB) wordt samengewerkt aan landelijke, concessiegrens overstijgende vraagstukken die spelen rond de OV-chipkaart en (de ontwikkeling van) andere vormen van OV-betalen. Daarnaast werken concessiehoudende vervoerders gezamenlijk aan de oprichting van een coöperatie voor Trans Link Systems (TLS) dat de OV-chipkaart uitgeeft. Doel hiervan is een efficiënte uitvoering van het huidige OV-chipkaartsysteem en toekomstige betaalsystemen. Daarnaast is een wijziging van de Wet personenvervoer 2000 in voorbereiding die het rijk bevoegdheden geeft om regels te stellen voor problemen die niet of niet tijdig binnen het NOVB kunnen worden opgelost. De wetgeving biedt ook mogelijkheden om regels te stellen aan de betaalmarkt voor het OV, waaronder (ex ante) toezicht op TLS.

### Vraag 5

Klopt het dat Veolia nog slechts meedingt naar de concessie in de hoop de procedure nog iets te kunnen rekken? Is het waar dat Veolia in de bieding meer subsidie vraagt voor de concessie dan de provincie heeft begroot? Zo ja, hoe beoordeelt u dit gegeven?

### Antwoord 5

Op 10 februari 2015 heeft de provincie Limburg besloten de nieuwe vervoerconcessie te gunnen aan Abellio. De provincie Limburg heeft daarna bekend gemaakt dat de bieding van Veolia ongeldig is verklaard omdat zij een hogere extra exploitatiebijdrage vroeg dan op grond van het bestek was toegestaan. Inschrijvende partijen zijn zelf verantwoordelijk voor de inhoud van hun bieding. De concessie start op 11 december 2016 en duurt 15 jaar.

### Vraag 6

Bent u bereid een onderzoek te starten naar de gang van zaken van de OV-aanbesteding in Limburg? Zo ja, wanneer kan de Kamer daarvan de resultaten verwachten? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 6

Zoals beschreven in de brief van 5 maart 2014 (Kamerstuk 29 984 nr. 470) is het, in het geval van de provincie Limburg, aan provinciale staten van Limburg om erop toe te zien dat de provincie de aanbestedingsregels in acht neemt. De rechter kan dit toetsen indien de zaak aan hem wordt voorgelegd. Alleen Limburg kan een eventueel verzoek voor een onderzoek door de Autoriteit Consument en Markt (ACM) naar deze aanbesteding doen.

#### Vraag 7

Kunt u de Kamer – bij benadering – inzicht geven in de kosten die openbaarvervoerbedrijven maken om deze concessie te bemachtigen? Heeft u een oordeel over de hoogte van deze bedragen? Heeft u instrumenten waarmee u deze kosten naar beneden kunt halen en bent u bereid deze te gebruiken?

#### Antwoord 7

Het inschrijven op een vervoerconcessie is de verantwoordelijkheid van de vervoerbedrijven. In een krantenartikel in het NRC Handelsblad van 17 februari 2015 stelt directeur Hettinga dat deelname aan de aanbesteding in Limburg Arriva € 1 miljoen heeft gekost. Zowel de provincie Limburg als het Ministerie van IenM heeft geen inzicht in de kosten die vervoerbedrijven voor het opstellen van hun offerte hebben gemaakt.

#### Vraag 8

Is er naar uw oordeel in deze casus sprake van eerlijke concurrentie tussen de verschillende openbaarvervoerbedrijven? Zo ja, waarom? Zo nee, welke stappen onderneemt u richting welke partijen?

#### Antwoord 8

Voor de specifieke aanbesteding in Limburg is de provincie Limburg de aanbestedende partij, en daarmee verantwoordelijk voor het correct uitvoeren van de aanbesteding en het beoordelen of er bij deze specifieke aanbesteding een eerlijk speelveld is.

Op nationaal niveau is geborgd dat de markt voor de aanbestedingen in het OV-domein een eerlijk speelveld kent voor de aanbieders. Enerzijds gelden de algemene aanbestedingsregels, zoals in de Aanbestedingswet 2012, anderzijds gelden algemene regels en afspraken over het OV (zoals de wijze waarop gemeten wordt, openheid van data etc.) waarmee een eerlijk speelveld wordt geborgd.

#### Vraag 9

Is er naar uw oordeel sprake van een echte markt voor het openbaar vervoer in Nederland, specifiek Limburg?

#### Antwoord 9

Ja, er is sprake van een markt voor het openbaar vervoer. In de afgelopen jaren zijn in Nederland tientallen concessies in het OV aanbesteed. Meerdere partijen hebben ingeschreven op aanbestedingen en daarmee hebben de concessieverleners de beste combinatie van prijs en kwaliteit kunnen kiezen. Met de aanbestedingen in het regionaal OV is het OV doelmatiger geworden. In de beleidsdoorlichting die op 19 december 2014 (Kamerstuk 32 861 nr. 6) naar u is gestuurd is dit geconcludeerd. Dat is in het belang van zowel de overheden als de reiziger.