

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

### 2973

Vragen van de leden **De Boer** en **Ziengs** (beiden VVD) aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu en de minister van Economische Zaken over *aanbesteding van busvervoer* (ingezonden 18 juni 2013).

Antwoord van staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 15 augustus 2013).

#### Vraag 1

Bent u op de hoogte van de eisen die regionale overheden stellen bij de aanbestedingen in het regionale openbaar vervoer per bus?

#### Antwoord 1

De eisen die regionale overheden stellen bij aanbestedingen van concessies voor busvervoer zijn in principe openbaar. Aanbestedingen van OV-concessies worden op openbare media gepubliceerd, zoals Aanbestedingskalender.nl, TenderNed en TED. Een ieder kan ze raadplegen.

#### Vraag 2, 3

Klopt het dat er voorbeelden zijn van aanbestedingen met daarin eisen van bijvoorbeeld 50 miljoen euro omzet per jaar en ervaring als dienstverlener in het openbaar vervoer, waardoor op voorhand veel partijen worden uitgesloten van deelname aan de aanbesteding? Deelt u de mening dat dergelijke eisen onvoldoende ruimte laten voor nieuwe toetreders in het regionaal openbaar busvervoer? Zo ja, welke actie gaat u hier ondernemen? Zo nee, waarom niet?

In hoeverre denkt u dat besloten busvervoerders gezien hun expertise en flexibiliteit een rol zouden kunnen spelen bij aanbestedingen in het openbaar busvervoer? Bent u eventueel bereid om de mogelijkheden hiernaar te onderzoeken? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 2, 3

Regionale overheden hebben als gevolg van de specifieke regelgeving die van toepassing is op OV-concessies (Europese PSO-verordening<sup>1</sup> (public service obligations) en de Wet personenvervoer 2000) een grote keuzevrijheid bij de contractvorming van concessies en de invulling en procedure van

<sup>1</sup> Verordening (EG) nr. 1370/2007 van 23 oktober 2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg (Publicatieblad EU L 315)

aanbesteding. Het is gebruikelijk dat in de documenten bij een aanbesteding van een OV-concessie eisen aan de inschrijver worden gesteld. Het betreft onder meer geschiktheidseisen en uitsluitingsgronden. De bijzondere aard van OV en het publieke belang dat ermee wordt gediend brengt met zich mee dat het van groot belang is dat een concessieverlener de continuïteit van het openbaar vervoer waarborgt. Om de (financiële) risico's te beperken kunnen eisen worden gesteld ten aanzien van omzet en ervaring. De totale waarde van een Nederlandse busconcessie varieert grofweg tussen de 10 miljoen en 1 miljard euro. In het geval een omzeteis aan een inschrijver wordt gesteld, wordt deze gerelateerd aan de omvang van de opdracht; het is in de regel een bepaald percentage van de waarde van de concessie. Voor de kleinere concessies zal een eventuele omzeteis lager liggen dan bij een grote. Zo werd bijvoorbeeld aan de inschrijvers op de relatief kleine concessie IJsselmond de eis gesteld van een minimumomzet van € 15 mln. Op deze concessie schreven naast drie grote internationaal werkende vervoerbedrijven ook twee zogeheten besloten busbedrijven in. Hoewel besloten busvervoerders dus al op bepaalde concessies inschrijven ben ik met u van mening dat het goed is te onderzoeken hoe er meer ruimte voor nieuwe toetreders kan komen met behoud/verbetering van continuïteit en kwaliteit. Daarom zal ik de door u genoemde punten (eisen van omzet en ervaring met openbaar vervoer) onder de aandacht brengen van de werkgroep die bezig is te onderzoeken hoe bestekken en contracten in het openbaar vervoer flexibeler en meer vernieuwend kunnen worden gemaakt. De bedoelde werkgroep, is onderdeel van «Samen op reis», een initiatief van Rover en Urgenda waarin ook IenM deelneemt.