

Vergaderjaar 2008–2009

23 645

Openbaar vervoer

Nr. 307

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 14 juli 2009

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft een aantal vragen bij brief van 25 juni 2009 (2009Z12406/2009D32445) voorgelegd aan de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat over de aanbesteding van het stads- en streekvervoer in Groningen en Drenthe.

De staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 10 juli 2009. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Jager

De griffier van de commissie
Sneep

¹ Samenstelling:

Leden: Vendrik (GL), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (CU), Van Heugten (CDA), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA), De Rouwe (CDA), Linhard (PvdA) en Vacature (PVV).

Plv. leden: Halsema (GL), Van der Vlies (SGP), Bokestijn (VVD), Bilder (CDA), Vacature (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppérus (VVD), de Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Vacature (SP), Anker (CU), Sterk (CDA), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Haverkamp (CDA), Depla (PvdA) en Agema (PVV).

1

Het fenomeen «operational lease» is dezer dagen een gewilde financieringsvorm. Is het waar dat de VDL Groep deze «operational lease» niet kan aanbieden omdat de Nederlandse banken Qbuzz niet kapitaalkrachtig genoeg vinden?

Ik heb vernomen dat VDL Groep dat in de media heeft aangegeven. Het betreft hier een aangelegenheid tussen private partijen, namelijk de Nederlandse banken, VDL Groep en Qbuzz. Ik wil daar niet in treden en ken overigens de details van de inschrijvingen op de aanbesteding niet.

2

Is het waar dat Mercedes «operational lease» wel kan aanbieden omdat in Duitsland speciale leningsarrangementen worden verstrekt om de export te bevorderen? Zo ja, kan deze ondersteuning worden beschouwd als ongeoorloofde staatssteun?

De Europese Commissie is de bevoegde instantie om een oordeel te vellen over de toelaatbaarheid van staatssteun, dat is niet aan mij. Overigens zou ik ook geen oordeel kunnen vellen, omdat de kennis over de feitelijke en economische omstandigheden mij niet bekend zijn.

2a

Indien de Duitse arrangementen inderdaad als ongeoorloofde staatssteun kunnen worden beschouwd, welke mogelijkheden heeft de Nederlandse regering dan om de gunning aan Qbuzz te verbieden indien met Mercedes-bussen wordt gereden?

Zie antwoord op vraag 2.

2b

Indien het niet gaat om ongeoorloofde staatssteun, zou de Nederlandse regering dan eenzelfde soort leningsarrangementen kunnen creëren zodat sprake is van een level playing field voor de VDL Groep?

Zo ja, waarom doet u dat niet en bent u bereid zo nodig ter zake een oordeel van de NMA te vragen?

Zie antwoord op vraag 2.

3

Is het waar dat een derde partij zich er tegenover de provincies Drenthe en Groningen aan heeft verbonden om garanties te geven in het geval Qbuzz de concessie niet volledig zou kunnen uitdienen? Zo ja, wie is die derde partij?

Om mee te kunnen doen aan Europese openbare aanbestedingen dient een partij onder meer de jaarrekeningen van drie voorgaande jaren te overleggen. Voor nieuwe marktpartijen, die hieraan per definitie niet kunnen voldoen, wordt veelal voorzien in een oplossing die inhoudt dat een derde partij kennis en middelen ter beschikking stelt van de nieuwe partij. Indien dit niet mogelijk zou zijn zou de openbaar vervoer markt immers voor altijd afgesloten blijven voor nieuwe toetreders.

NS Internationaal vervult de rol van derde partij ten behoeve van Qbuzz. NS Internationaal heeft een verklaring van ter beschikking stelling afgegeven aan Qbuzz. Qbuzz betaalt daarvoor een marktconforme vergoeding. Deze verklaring is door het OV-bureau Groningen – Drenthe getoetst aan de bestekseisen en daarin passend bevonden.

3a

Indien deze de derde partij de NS is, is hier dan geen sprake van het zich ongewenst kruisen van financiële stromen, waardoor andere vervoerders zoals Arriva, Connexxion en Veolia worden benadeeld, omdat het risico voor een deel is neergelegd bij een ander bedrijf dan het bedrijf dat daadwerkelijk het vervoer verricht?

Het spreekt voor zich dat een jong bedrijf als Qbuzz gegeven de systematiek van de Wp2000 alleen kan deelnemen aan aanbestedingen voor regionaal OV indien derde partijen bereid zijn vormen van garantstelling op zich te nemen. Qbuzz betaalt NS Internationaal voor de garantiestelling zoals hierboven gesteld een marktconforme vergoeding.

Hoewel NS (Groep) 49% van de aandelen van Qbuzz bezit, is zij dus niet aansprakelijk voor eventuele schulden van NS Internationaal die voortvloeien uit door laatstgenoemde verrichte rechtshandelingen. De door NS (Groep) voor een aantal groepsmaatschappijen afgegeven verklaring (ex artikel 403 Boek 2 BW) ziet nadrukkelijk niet op NS Internationaal noch op Qbuzz. NS Internationaal beschikt over een eigen boekhouding en haar resultaten worden separaat gerapporteerd. Van ongewenst kruisen van financiële stromen is derhalve geen sprake.

3b

Bent u bereid de NMa om een oordeel te vragen over bovengenoemde garantieconstructie?

Ik ben bereid uw verzoek door te geleiden aan de Nma, zoals ook verzocht in de kamermotie 29 984, nr. 93. De NMa, als onafhankelijke instantie, bepaalt overigens zelf of zij dat vervolgens op zich neemt of niet.

4

Is het waar dat de bussen van de VDL groep bekend staan om hun uitstekende milieuprestaties, zoals lage CO₂-uitstoot, en dat met een eventuele order voor de VDL groep 600 manjaren zijn gemoeid?

Het is mij bekend dat VDL Groep goede bussen maakt met goede milieuprestaties waaronder een lage CO₂-uitstoot. Er zijn echter ook andere bedrijven die goede bussen maken met goede milieuprestaties. Ik beschik niet over informatie over de hoeveelheid mensjaren die gemoeid is met de productie van bussen ten behoeve van een eventuele order inzake bussen voor de concessie Groningen-Drenthe.

5

Deelt u de mening dat, nog los van de vraag aan wie de concessie wordt gegund, alles in het werk moet worden gesteld om de aan de levering van de bussen verbonden werkgelegenheid voor Nederland te behouden?

Neen. Dit is immers strijdig met de mededingingsregels. In de systematiek van de Wp2000 is geen ruimte om aanbestedende vervoerbedrijven te dwingen materieel bij voorkeur in Nederland aan te schaffen of te produceren. Los daarvan is het Kabinet natuurlijk blij met alle werkgelegenheid die in Nederland wordt gecreëerd. Dit doet echter niet af aan de afspraken omtrent vrije mededinging en aanbestedingen voor de interne markt in Europa.

6

Bent u ertoe bereid, binnen de geldende regels, te bevorderen dat de concessie voor het stads- en streekvervoer in Groningen en Drenthe wordt gereden met bussen van Nederlands fabricaat?

Zie antwoord op vraag 5.

7

Bent u ertoe bereid met de aanbestedende overheid van de concessie voor het stads- en streekvervoer in Groningen en Drenthe in overleg te treden om ervoor te zorgen dat er geen onomkeerbare besluiten worden genomen voordat duidelijkheid in deze kwestie is ontstaan?

Neen. Volgens de Wp2000 is aanbesteding van regionale concessies aan de decentrale overheden. Deze procedure is met een gunning via een concessiebesluit afgerond. Momenteel loopt een bezwarenprocedure met mogelijk een gang naar de rechter.

8

Bent u ertoe bereid te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om de aanbestedende overheden van stads- en streekvervoer het recht te geven om in een bestek eisen op te nemen die kunnen zorgen voor een stimulans van de regionale of nationale bedrijvigheid en de daarmee gerelateerde werkgelegenheid?

Neen. Een dergelijk onderzoek is naar mijn mening strijdig met de mededingingsregels.

9

Welke mogelijkheden zijn er voor aanbestedende overheden om na de toekenning van een concessie aanvullende eisen te stellen, met als doel om bij te sturen binnen dezelfde concessie?

Dit is afhankelijk van de wijze waarop het bestek door de betreffende overheid is geformuleerd door een OV-autoriteit. De Wp2000 biedt de OV-autoriteiten in deze bewust veel ruimte. In het geval van Groningen – Drenthe is sprake van een concessie op basis van een uurprijs voor te leveren dienstregelingsuren (uiteraard met bepaalde gevraagde en geboden kwaliteitseisen). Uitdrukkelijk heeft het OV-bureau Groningen – Drenthe in haar bestek de mogelijkheid opgenomen om het aantal af te nemen dienstregelingsuren jaarlijks bij te kunnen stellen. De inschrijvingen van Qbuzz, Arriva en Connexxion waren ook (onder andere) op deze mogelijkheid toegesneden.

Overigens is het niet zo dat na aanbesteding de concessie door aanvullende eisen wezenlijk anders mag worden, want dit zou in strijd zijn met aanbestedingsregelgeving.

10

Acht u het wenselijk dat de mogelijkheden voor aanbestedende overheden, om na de toekenning van een concessie aanvullende eisen te stellen, uitgebreid worden? Zo ja hoe wilt u dit gaan bewerkstelligen en op welke termijn?

Ik acht het voor de doorontwikkeling van het regionaal OV wenselijk dat een concessieperiode geen periode van stagnatie is voor het OV in een gebied, maar van leren en doorontwikkeling, binnen de grenzen van de systematiek van de Wp2000 en de concessievoorwaarden. Gegeven echter de grote ruimte die de OV-autoriteiten in deze al hebben (zie vraag 9), zie ik geen directe aanleiding uw vraag positief te beantwoorden. Mij is ook geen vraag vanuit de decentrale partners hieromtrent bekend. Overigens zal de wijze van concessieverlening onderdeel uitmaken van de masterclasses voor bestuurders, die naar aanleiding van het rapport van de Raad voor Verkeer en Waterstaat, gehouden worden.