

# Aanbesteden vervoer ontspoor

## Verlieslijdend exploiteren van concessie door Veolia in Limburg wekt verbazing

Jan-Koen Sluijs

**D**e Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa) roept de minister van Infrastructuur en Milieu op om scherp te onderhandelen met partijen over de komende concessieverlening van het hoofd-railnet. De NMa doet dat in haar marktscan 'Personenvervoer per spoor'. Het beeld dat de NMa schetst is te optimistisch voor zover het is gebaseerd op twee voorbeelden in het regionale vervoer.

Met de marktscan probeert de NMa inzicht te geven in het functioneren van de markt voor personenvervoer per spoor. Op deze markt vindt zogeheten 'concurrentie om het spoor' plaats. Via concessies verkrijgt een vervoerder het exclusieve recht om in een regio (spoor- én busvervoer), of op een bepaalde spoorlijn openbaar vervoer aan te bieden voor een bepaalde periode. Zo'n concessie verloopt via een aanbestedingsprocedure waarover de NMa de loftrumpet steekt gezien de goede resultaten in het regionale vervoer. En als het aan de NMa ligt, zou ook het hoofd-railnet op soortgelijke wijze kunnen worden aanbesteed.

De NMa noemt als schoolvoorbeeld de concessie van de Heuvellandlijn. Daar verwiëf Veolia Transport Nederland in december 2006 voor tien jaar het recht om in Noord- en Midden-Limburg het openbaar vervoer per trein en per bus te verrichten. Maar al binnen twee jaar raakte Veolia in de financiële problemen en moest de provincie Limburg bijspringen.

De buidel werd getrokken voor onder andere de invoering van de ov-chipkaart en Veolia ging besparen door aanpassingen in de gecontracteerde dienstregeling. Lijnen werden geschrapt en/of de frequentie van rijden daarop noodge-

dwongen aangepast. De logische vraag dient zich aan of de concessie niet wezenlijk gewijzigd is en of deze niet opnieuw moet worden aanbesteed. Dat is heel goed denkbaar, maar een gewijzigde concessie heeft na twee jaar nog steeds niet het licht gezien. Sinds 2010 onderhandelen de provincie en Veolia over de aanpassingen en waarschijnlijk ook over de formulering, omdat het geen wezenlijke wijziging mag lijken gezien de risico's op klachten of claims.

Het is toch verbazingwekkend dat Veolia vrijwel direct na de gunning in 2006 de concessie verlieslijdend ging exploiteren? Veolia had wellicht een iets te rooskleurige inschrijving gedaan, maar daarmee wel de concessie gewonnen.

Niet denkbeeldig is dat de 'reddingsoperatie' van Limburg als verboden staatssteun kwalificeert. De betrokken gedeputeerde heeft weliswaar steeds benadrukt dat maatregelen binnen de spelregels van het lopende contract passen, maar een echte controle daarop is voor de burger/belastingbetaler niet mogelijk. De aanbestedingsdocumenten worden niet openbaar gemaakt. Evenmin als de erbij horende onderliggende businesscase.

Achteraf kan slechts gezocht worden naar zichtbare verschillen met de eerste openbare versie van de concessie. Ten slotte is het ironisch dat Veolia een grote buitenlandse moedermaatschappij heeft (Transdev) die financieel, mogelijk als gevolg van een te onervaren provincie Limburg, niet thuis geeft. Juridisch is het allemaal te verklaren, maar optimisme over het in de etalage te zetten van openbaar vervoer voor (internationale) marktpartijen lijkt niet geheel op zijn plaats.

**Jan-Koen Sluijs is advocaat bij Legaltree.**



Trein van Veolia op de Heuvellandlijn bij Valkenburg in Zuid-Limburg.

Foto: Gerlo Beernink/HH