

5 september 2009 zaterdag

## Arriva verliest definitief busvervoer

**BYLINE:** Door Frits Poelman

<B> Bussen **QBuzz** rijden vanaf 13 december in het Noorden </B>

groningen **QBuzz** krijgt op 13 december definitief het openbaar busvervoer in Groningen en Drenthe in handen. De voorzieningenrechter liet gisteren geen spaan heel van de protesten van Arriva.

Arriva, dat het busvervoer nu nog samen met Connexxion uitvoert, hoopte dat het college van beroep voor het bedrijfsleven de gunning aan **QBuzz** zou terugdraaien. De rechter kan zich echter niet vinden in de argumenten. Die komen erop neer dat **QBuzz** niet aan de eisen zou voldoen en het OV-bureau zich niet aan de spelregels zou hebben gehouden.

Bij **QBuzz**, dat nog maar drie maanden de tijd heeft voor alle voorbereidingen, ging de vlag in top. De eerdere door het nieuwe Nederlandse bedrijf gewonnen aanbestedingen in Zuid-Oost Friesland en de regio Rotterdam werden elf keer tevergeefs bij de rechter aangevochten.

"We hebben telkens gewonnen, maar je weet het nooit. Het is steeds één persoon die beslist", aldus een opgeluchte directeur Rob van Holten. Hij hoopt dat het de laatste keer is geweest dat de gevestigde busorde (Arriva, Connexxion en Veolia) juridische stappen tegen zijn bedrijf onderneemt. "Overtuigender dan deze kunnen we een uitspraak niet krijgen."

Het OV-bureau hoopt dat Arriva niet meer begint aan een bodemprocedure, hoewel die geen opschortende werking meer heeft. Volgens een woordvoerder van Arriva is dat nog niet zeker. "Wij bestuderen onze mogelijkheden."

Marc Jager, voorzitter van het OV-bureau, ziet de komst van zo veel splinternieuwe bussen als pure winst. "**QBuzz** bood het mooiste wagenpark, het gaat de versterkingsritten met eigen materieel uitvoeren en er komt actuele reisinformatie in de bus. Bij een andere uitspraak was dat aan de neus van de reizigers voorbijgegaan.

Gelukkig ziet ook de rechter dat er een open en eerlijke aanbesteding is geweest."

<B> Nieuwe bus is dynamisch rood </B>

groningen/assen **QBuzz** heeft circa 400 bussen besteld in een speciaal voor Groningen en Drenthe ontworpen kleur: 'dynamisch' rood met grijs. De eerste bussen zijn inmiddels gebouwd in de Evobus fabriek van Mercedes in Mannheim, waar deze foto is gemaakt.

**QBuzz** gaat met minstens vier verschillende soorten bussen rijden, waaronder gelede bussen en QLiners. Chauffeurs kunnen direct met elkaar communiceren. (DvhN)

# De Telegraaf

De Telegraaf

5 september 2009 zaterdag

## Qbuzz toert in rechtszaal met glans Arriva de weg af

SECTION: FINANCIETELEGRAAF; Blz. 25

### SAMENVATTING

DEN HAAG - Busbedrijf **Qbuzz** heeft de rechtszaak tegen concurrent Arriva met glans gewonnen. De Haagse rechter veegde alle bezwaren van Arriva tegen het winnen van de busconcessie in Groningen en Drenthe door **Qbuzz** van tafel. Niets staat **Qbuzz** meer in de weg om vanaf 13 december bussen in de noordelijke provincies te laten rijden, in het gebied waar nu nog Arriva passagiers vervoert. **Qbuzz**-eigenaar Rob van Holten zegt er klaar voor te zijn.

### VOLLEDIGE TEKST:

Volgens Van Holten moeten de rechtszaken van de andere busmaatschappijen tegen **Qbuzz** nu echt ophouden. "De drie busconcessies die we hebben gewonnen, resulteerden in elf rechtszaken. De andere busmaatschappijen moeten er mee stoppen, anders lijkt het verdacht veel op samenspanning tegen een nieuwkomer."

**Qbuzz** is vorig jaar opgericht door Rob van Holten en Leon Struijck. Samen hebben ze 51% van de aandelen. De rest is in handen van de NS. In korte tijd groeide **Qbuzz** uit tot een belangrijke Nederlandse speler. Het bedrijf bezit nu al 10% van de markt en rijdt bussen in de omgeving van Rotterdam en in Friesland.

En nu dus ook in Groningen en Drenthe. De rechter oordeelde dat deze busconcessie, de grootste van ons land met een omzet van ongeveer € 850 miljoen, terecht aan **Qbuzz** is gegund.

Het Britse busbedrijf Arriva, dat de laatste tijd een aantal Nederlandse busconcessies heeft verloren, maakte bewaar tegen de gunning. Arriva vond dat er sprake was van oneerlijke concurrentie en eiste de concessie terug. Volgens de Britten had de overheid de voorwaarden waaronder meegedaan kon worden, lopende de aanbesteding, aangepast om **Qbuzz** mee te laten doen. Ook zou de beoordeling buitengewoon subjectief en in het voordeel van **Qbuzz** zijn gebeurd.

Raadsman Essers van Arriva begreep niet waarom Arriva de concessie niet had gewonnen, omdat de prijs 70% van de totaalscore uitmaakte en de inschrijving van Arriva op jaarbasis € 2 miljoen lager lag dan die van **Qbuzz**. "De gunning aan **Qbuzz** is gedaan op vage kwaliteitstermen en bevatte een grote mate van subjectiviteit", aldus Essers.

Maar de Haagse voorzieningenrechter liet weinig heel van de aantijgingen van Arriva. **Qbuzz** en het OV-bureau, dat de concessie had gegund, werden op alle punten in het gelijk gesteld. Volgens de rechter is er geen sprake van oneerlijke concurrentie, zijn de voorwaarden niet aangepast en heeft **Qbuzz** terecht gewonnen.

Gedeputeerde Marc Jager van Groningen is opgelucht over de uitspraak. "We hebben de aanbesteding en gunning zorgvuldig voorbereid en uitgevoerd. De uitspraak bevestigt dit beeld."



5 september 2009 zaterdag

## Arriva verliest zaak over aanbesteding vervoer

**SECTION:** ECONOMIE & POLITIEK; Blz. 4

Den Haag

De aanbesteding van de grootste busconcessie in ons land is volgens de regels verlopen. Dat heeft de voorzieningenrechter van het College van Beroep voor het Bedrijfsleven bepaald. Busbedrijf Arriva had het kort geding aangespannen. Arriva en Connexion raken het busvervoer in deze regio kwijt aan concurrent **Qbuzz**, die de aanbesteding won. Het bedrijf heeft vierhonderd bussen besteld, een investering van euro 900 mln. De bussen moeten op 13 december gaan rijden. (anp)

Copyright 2009 Het Financieele Dagblad B.V.  
All Rights Reserved

**LEEUWARDER COURANT**   
Leeuwarder Courant

5 september 2009 zaterdag

## Busvervoerder verliest slag om Groningen en Drenthe

**LENGTH:** 324 woorden

DEN HAAG - Vervoerbedrijf Arriva in Heerenveen lijkt het busvervoer in Groningen en Drenthe definitief kwijt te raken aan **Qbuzz**. Een poging om met een kort geding het tij te keren is mislukt.

Alle bezwaren die Arriva twee weken terug bij de rechtbank heeft ingebracht, zijn verworpen. De uitspraak is gistermiddag bekend gemaakt door het College van Beroep voor het Bedrijfsleven in Den Haag.

Arriva bestudeert de uitspraak en beraadt zich op nieuwe procedures.

**Qbuzz** kwam meteen in actie. Het nog geen twee jaar jonge bedrijf in Amersfoort moet op 13 december het busvervoer overnemen in het grootste concessiegebied dat Nederland in het openbaar vervoer kent. Er zijn zeker 350 nieuwe bussen nodig. Die zijn direct na de uitspraak besteld bij fabrikant EvoBus in Mannheim. Order: EUR85 miljoen.

In Friesland wijst het provinciebestuur reizigersvervoer toe aan bedrijven, in Groningen en Drenthe doet een gezamenlijk OV-bureau dat. Arriva bracht bij de rechters zes hoofdbezwaren in tegen de beslissing van dat bureau: 1. Het OV-bureau stelde op financieel, economisch en technisch gebied te soepele eisen. 2. Het OV-bureau heeft voor de gunning nog ongeoorloofd overleg gehad met **Qbuzz**.

3. **Qbuzz** is financieel en economisch niet sterk genoeg om het busvervoer te verzorgen. 4. **Qbuzz** is technisch niet in staat deze taak te volbrengen. 5. Het OV-bureau heeft gunningscriteria onjuist toegepast en op onheldere wijze een uitslag bepaald. 6. Als je de zaak nog eens zorgvuldig narekent, kan de einduitslag anders zijn.

Busvervoerder verliest slag om Groningen en Drenthe Leeuwarder Courant 5 september 2009 zaterdag

De rechters wijzen deze bezwaren één voor één af. Het college voelt ook niets voor het Arriva-verzoek om een deskundige onderzoek te laten doen.

Het OV-bureau is blij met het oordeel.

Najaar 2008 moest **Qbuzz**, ook na rechtszaken, van de grond af een organisatie opbouwen die het busvervoer in Zuidoost-Friesland kon overnemen.

Dat lukte. Directeur Annemarie Zuidberg: „Ik vertrouw erop dat we dat kunststuk herhalen en 13 december rijden.”

Copyright 2009 Noordelijke Dagblad Combinatie / Leeuwarder Courant  
All Rights Reserved

**NRC**  **HANDELSBLAD**  
NRC Handelsblad

5 september 2009 zaterdag

## **Qbuzz** wint geding om busconcessie

**SECTION:** ECONOMIE; Blz. 17

Openbaar vervoerbedrijf Arriva heeft het kort geding om de busconcessie in Groningen en Drenthe verloren. De voorzieningenrechter in Den Haag wees gisteren alle bezwaren tegen de gunning van de concessie aan concurrent **Qbuzz** af.

De concessie betreft alle busvervoer in de provincies Groningen en Drenthe, een gebied dat nu wordt bediend door Connexxion (in Franse handen) en Arriva. Het is de grootste busconcessie van Nederland, met een jaaromzet van rond de 100 miljoen euro.

Arriva, een Britse onderneming stelde voor de rechtbank dat de gunning door het OV Bureau Groningen Drenthe, in mei, niet volgens de regels gebeurde. **Qbuzz** kreeg bij de aanbesteding financiële garanties van NS, dat 49 procent van de aandelen van **Qbuzz** bezit. Inschrijvers moeten zelf garant staan en drie jaarrekeningen kunnen overleggen, stelde Arriva.

Het OV Bureau verweerde zich voor de rechter door te zeggen dat **Qbuzz** „de beste waarborgen biedt, zowel in kwaliteit als kwantiteit.” De rechter onderscheef dit: „**Qbuzz** heeft een plan ingediend waarin alle risico's worden onderkend voor een vlekkeloze start van de concessie per december 2009.”

**Qbuzz** is een relatief jonge onderneming die in 2008 de concurrentie aanging met de 'grote drie': Arriva, Connexxion en Veolia. Directeur Leon Struijk van **Qbuzz** wijst erop dat zijn eenjarig bedrijf nooit drie jaarrekeningen kan overleggen. „Op die manier zou de de markt op slot zitten.”

Struijk is blij met de uitspraak van de rechter: „Ik hoop dat we nu op kunnen houden met procederen en aan het werk kunnen gaan.” Arriva en Connexxion poogden twee keer eerder via de rechter concessies van **Qbuzz** ongedaan te maken. In beide gevallen kregen ze ongelijk.

**Qbuzz** is druk bezig het noordelijke busvervoer voor te bereiden zegt Struijk. Het bedrijf heeft 350 nieuwe bussen besteld ter waarde van 90 miljoen euro.

Copyright 2009 PCM Uitgevers B.V.  
All Rights Reserved



4 september 2009 vrijdag

## Spanning over uitspraak OV-conflict

**BYLINE:** Door Frits Poelman

<B> Achtergrond college van beroep vonnist vandaag in zaak arriva-qbuzz </B>

Arriva eiste veertien dagen geleden dat het OV-bureau Groningen Drenthe de gunning van het openbaar vervoer aan **QBuzz** intrekt. Het college van beroep voor het bedrijfsleven doet vandaag een bindende uitspraak.

Bij de Europese aanbesteding van het busvervoer in Groningen en Drenthe is volgens Arriva van alles mis gegaan.

Vooraf nadat het vervoerbedrijf en zijn concurrenten Connexxion en **QBuzz** hun biedingen hadden gedaan, zou het OV-bureau Groningen Drenthe een loopje hebben genomen met de zelf opgestelde spelregels voor de beoordeling.

Het bureau, een zelfstandig openbaar lichaam dat in 2004 werd opgericht en sindsdien wordt bestuurd door beide provincies en de stad Groningen, regelt het busvervoer. Met ingang van 13 december vallen Groningen en Drenthe voor het eerst samen binnen één concessie.

De geschatte omzet van de opdracht bedraagt een kleine honderd miljoen euro per jaar. Daarmee is Groningen-Drenthe de grootste OV-aanbesteding van Nederland.

De winnaar krijgt een contract voor zes jaar, met de mogelijkheid van verlenging tot maximaal acht jaar. Geen wonder dat Arriva, die het openbaar busvervoer nu samen met Connexxion uitvoert (Connexxion in Zuid-Drenthe, Arriva doet de rest), voor de concessie vecht.

Arriva zegt de goedkoopste aanbieding te hebben gedaan en kan niet begrijpen dat de opdracht toch naar **QBuzz** gaat. Temeer omdat het OV-bureau zelf heeft aangegeven dat het prijs tweemaal zo belangrijk vindt als kwaliteit (de waardering was 70 tegen 30 procent). Bovendien zou **QBuzz** wegens zijn financiële afhankelijkheid van aandeelhouder NS Internationaal en gebrek aan ervaring niet eens voldoen aan de basiseisen van het bureau.

Voor het college van beroep voor het bedrijfsleven stonden de advocaten van de drie partijen, specialisten in het aanbestedingsrecht, zo'n drieëneuhalf uur tegenover elkaar. Door de rechtszaak is de onrust over de wisseling van de wacht toegenomen.

Zou het sowieso al een huzarenstukje zijn als reizigers niks merken van de overgang naar beginnening **QBuzz**, door de rechtszaak is de tijdsdruk voor het nieuwe bedrijf wel heel groot geworden.

Het wordt heel spannend of het allemaal op tijd lukt en straks in één keer goed gaat. Zonder de zekerheid die de rechter vandaag geeft, kan het bedrijf geen toezeggingen doen aan leveranciers, huurbazen en toekomstige medewerkers.

Als de gunning doorgaat, staan ze maandag allemaal tegelijk op de stoep voor een handtekening.

Bestuurlijk Groningen en Drenthe schat de kans dat **QBuzz** op 13 december het vervoer 'gewoon' van Arriva overneemt, hoog in. Dat komt mede door eerdere rechtszaken over aanbestedingen in het openbaar vervoer.

Als de rechter oordeelt dat de beschuldigingen van Arriva aan het adres van het OV-bureau juist zijn, moet het bureau de aanbesteding overdoen. In dat geval nieuwe concessie pas in december gaat de nieuwe concessie pas in december 2010 in. Voor de tussenliggende periode moet het OV-bureau dan een oplossing bedenken. Arriva heeft al aangegeven dat het zijn bussen graag nog een jaar op de oude voet laat rijden. De door het OV-bureau en **QBuzz** trots aangekondigde verbeteringen, zoals alleen maar nieuwe en dus de eerste jaren schonere bussen, schuiven dan wel een jaar op.

Er kan ook vertraging ontstaan als de rechter besluit dat het OV-bureau de biedingen opnieuw moet beoordelen of de uitkomst beter moet motiveren. In het tweede geval zal de procedure weinig vertraging oplopen, maar in dit stadium is voor **QBuzz** elke week vertraging een te veel. De rechter kan ook besluiten dat **QBuzz** niet mee had mogen doen en Arriva als winnaar aanwijzen. Maar ook Arriva, door **QBuzz** beschuldigd van juridische fouten, kan nog op grond van onrechtmatige deelname aan de kant worden geschoven. Zodat Connexxion met de eer gaat strijken.

Voor de betrokken bedrijven zijn de belangen groot. Maar er speelt meer. De provincies en alle 37 Groninger en Drentse gemeenten zijn inmiddels begonnen met de integratie van het speciaal en kleinschalig openbaar vervoer, dat uit de grote aanbesteding is gehaald. Blijft alles nog even bij het oude, dan moet ook dit plan in de ijskast terwijl de aanbesteding voor dit onderdeel al wel is afgerond.

Medewerkers van Arriva en Connexxion, onder wie kantoor- en garagepersoneel, willen zo langzamerhand ook wel eens weten waar ze aan toe zijn. **QBuzz** en Arriva zijn bijvoorbeeld voor wat betreft het onderhoud aan de bussen (geleasd en in eigendom) niet op dezelfde manier georganiseerd.

Voor onderaannemers die Arriva wat kwistiger van opdrachten voorziet dan **QBuzz** van plan lijkt te zijn, geldt hetzelfde.

De procedure wordt ook landelijk met grote belangstelling gevolgd. Volgens tegenstanders van de privatisering is hun kamp door de vertragingen, onzekerheden en alle gedoe weer een tikkeltje groter worden.

<B> 'Medewerkers willen weten waar ze aan toe zijn' </B>

Copyright 2009 Noordelijke Dagblad Combinatie / Dagblad van het Noorden  
All Rights Reserved

**Nederlands Dagblad**

Nederlands Dagblad

September 4, 2009 Friday

Vrijdag Editie

## Openbaar vervoer: na het zoet komt het zuur Vervoerders die in ons land actief zijn

**BYLINE:** Tymon de Weger

Vandaag doet de rechter uitspraak in een kort geding dat busmaatschappij Arriva aanspande tegen de provincies Groningen en Drenthe. Wat broeit er in de wereld van het openbaar vervoer?

De regelmatige reiziger is het al opgevallen: trein- en busdiensten verwisselen tegenwoordig nogal eens van kleur. Allerlei exotische merken duiken op: Arriva, Connexxion, Syntus, Veolia. Het is het directe gevolg van marktwerking in het openbaar vervoer. Waarom marktwerking in het openbaar vervoer?

Tot 2000 kende iedere stad of streek zijn eigen vervoerbedrijf dat daar een monopoliepositie had. Gevolg: stijgende kosten en teruglopende dienstverlening. In de Europese Unie is afgesproken dat elk land de markt voor bus- en treinvervoer openstelt voor andere vervoerders, uit binnen- én buitenland. Concurrentie drukt de kostprijs van vervoer en drijft de kwaliteit omhoog. In ons land is die vorm van marktwerking verankerd in de Wet Personenvervoer 2000.

Hoe steekt die marktwerking in elkaar? Spoor- en busdiensten worden tegenwoordig aanbesteed. Overheden kopen zo het beste vervoer voor de consument in tegen een zo laag mogelijke prijs. Vervoerders brengen offertes uit om een concessie binnen te halen. Zo'n concessie geeft het alleenrecht op vervoer in een bepaald gebied voor een aantal jaren. De opdrachtgever legt in een contract vast welke prijs hij aan de onderneming wil betalen voor de aangeboden vervoerdienst.

Openbaar vervoer: na het zoet komt het zuur Vervoerders die in ons land actief zijn Nederlands Dagblad September 4, 2009 Friday

Welke overheden mogen een concessie afgeven? Wettelijk zijn er twintig overheidsinstanties aangewezen die een concessie mogen afgeven. De minister van Verkeer en Waterstaat geeft concessies af voor het nationale spoorvervoer. Daar valt ook goederenvervoer per spoor onder. Voor regionaal personenvervoer met zowel trein als bus zijn twaalf provincies en zeven stadsgewesten concessieverlener. Zij verdeelden Nederland in ruim zeventig concessies. De grootste is die voor NS, die in 2015 afloopt. Er zijn tien goederenvervoerders toegelaten op het spoor. De regionale busconcessies tellen ruim vijftig vervoergebieden. twintig regionale spoordiensten zijn in afzonderlijke concessies ondergebracht. Er zijn zes concessies met zowel trein- als busdiensten. De vier grote stadsregio's hebben concessies met bus, tram en metro. Ten slotte zijn er zeven bootconcessies.

Is de markt veranderd sinds de openstelling in 2000? De markt is in de afgelopen jaren sterk veranderd. Een ware fusiegolf heeft het aantal regionale busondernemingen teruggebracht van vijftien tot drie grote spelers. Buitenlandse vervoerders hebben hun intrede gedaan in Nederland. De Staat der Nederlanden verkocht Connexxion aan het Franse bedrijf Transdev. Andere Nederlandse busbedrijven werden verkocht aan het Engelse Arriva en het Franse Veolia Transport. Omgekeerd won NS spoorconcessies in Polen en Groot-Brittannië. Recent is besloten dat de stadsregio's Amsterdam, Rotterdam en Den Haag hun gemeentelijke vervoerbedrijven zonder aanbesteding een concessie mogen gunnen. Dit tot ongenoegen van de particuliere vervoerders. Het gaat namelijk om de halve omzet van het stads- en streekvervoer in ons land.

Is er nog ruimte voor Nederlandse vervoerders? De concurrentie is hevig. Vorig jaar ging een puur Nederlandse busvervoerder van start: **Qbuzz**. De aandelen daarvan zijn voor 51 procent in handen van twee busmanagers, NS heeft een belang van 49 procent. **Qbuzz** verzorgt sinds vorig jaar busvervoer in Zuidwest-Friesland en de regio Rotterdam. Wat zit er achter het kort geding in Groningen en Drenthe? Dit jaar won nieuwkomer **Qbuzz** de omvangrijke concessie Groningen/Drenthe. Dit tot ongenoegen van zittend vervoerder Arriva, die van oneerlijke concurrentie spreekt. **Qbuzz** van zijn kant verwijt de grote drie 'buitenlanders' Arriva, Transdev en Veolia dat zij onder een hoedje spelen om **Qbuzz** uit te sluiten. De beide Franse bedrijven overwegen te fuseren, maar lopen in ons land aan tegen de Nationale Mededingings Autoriteit. Transdev/Veolia mag niet te dominant worden op de Nederlandse markt. **Qbuzz** verwijt hen nu met Arriva te overleggen om concessies over te nemen en **Qbuzz** daarbij te passeren.

Wordt de consument nu beter van die concurrentie? In de aanbestede vervoergebieden zijn splinternieuwe treinen en bussen ingezet, die veel vaker gingen rijden. Consumenten reizen daar nu meer met openbaar vervoer. En overheden kochten voor minder geld meer openbaar vervoer in. Succes verzekerd! Echter, bij recente aanbestedingen schrijven vervoerders hoger in. Zij halen geen efficiencywinst meer, doordat o.a. brandstof duurder werd. Soms tekenen vervoerders zo laag in, dat hun concessie verliesgevend is. Zij dreigen hun dienstverlening te beperken. Arbeidsvoorwaarden komen onder druk, met stakingen als gevolg. Soms schroeven ze onderhoud aan bussen terug, of stellen vervanging van oude bussen uit. Dat komt kwaliteit en veiligheid voor de consument niet ten goede. Uiteindelijk is de opdrachtgevende overheid verantwoordelijk. Wanneer de mogelijkheden van vervoerbedrijven zijn uitgeput, moet de consument daar verhaal halen.

Tymon de Weger is zelfstandig adviseur en publicist. Hij werkte in het openbaar vervoer en was voor de ChristenUnie verkeerswethouder in de gemeente Utrecht.