

2020Z09647

Vragen van de leden **Palland** en **Amhaouch** (beiden CDA) aan de Staatssecretaris van Economische Zaken en Klimaat over *het bericht «Vervoersbedrijf-keolis-frauduleuze-sideletters-chinese-bedrijven-aanbesteding»* (ingezonden 28 mei 2020).

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht 'Vervoersbedrijf-keolis-frauduleuze-sideletters-chinese-bedrijven-aanbesteding'?¹

Vraag 2

Wat is uw reactie op deze berichtgeving?

Vraag 3

Kunt u het bestaan van tenminste vier zogenaamde «side letters» bevestigen, waarin geheime afspraken staan met Chinese busleveranciers BYD en Glnaf die niet in de officiële contracten van de aanbesteding zijn opgenomen? Was het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat vóór het weekend van 23-24 mei 2020 van het bestaan van deze afspraken op de hoogte?

Vraag 4

Wat is de precieze inhoud van de afspraken in de «side letters»? Kunt u deze (desnoods vertrouwelijk) met de Kamer delen? Klopt het dat de betreffende bedrijven bij het niet nakomen van hun leveringsgaranties gevrijwaard zijn van rechtszaken en boetes? Indien u dit niet weet, bent u bereid dit na te gaan?

Vraag 5

Indien dit het geval is (side-letters inhoudende vrijwaring van leveringsgaranties), hoe beoordeelt u dan de uitkomst van de selectie van de busleverancier door Keolis nu zij zelf desgevraagd aangaven dat garanties op tijdige levering juist mede de doorslag hadden gegeven om te kiezen voor BYD en andere partijen afvielen?

¹ Follow the Money, <https://www.ftm.nl/artikelen/vervoersbedrijf-keolis-frauduleuze-sideletters-chinese-bedrijven-aanbesteding>, 24 mei 2020.

Vraag 6

Plaatst de informatie die nu naar buiten komt de aanbesteding door streekvervoerder Keolis volgens u in een ander daglicht? Kan, anders dan uw conclusie luidde na eerdere Kamervragen, gesteld worden dat deze aanbesteding niet volgens de regels is verlopen?² Zo ja, wat zouden hiervan de gevolgen kunnen zijn? Kunt u de verschillende (juridische) scenario's op een rij zetten?

Vraag 7

Bent u bereid om, naast het juridische onderzoek dat de provincie Overijssel nu laat uitvoeren, op zeer korte termijn ook zelf onderzoek in te stellen naar hoe deze aanbesteding is gegaan, of sprake is van frauduleus handelen (en door wie) en of de gegunde aanbesteding geldig is dan wel moet worden overgedaan, opdat overheden en ook OV-vervoerders lessen kunnen trekken voor de toekomst?

Vraag 8

Bieden de bestaande Europese richtlijnen en nationale wet- en regelgeving voldoende mogelijkheden om, indien blijkt dat inderdaad frauduleus en niet volgens de regels is gehandeld, bedrijven die zich van dergelijke frauduleuze praktijken bedienen uit te sluiten van vervolg-, her- en/of andere aanbestedingen en concessieverleningen?

Vraag 9

Bent u het ermee eens dat de onderhavige concessieverlening, die gezamenlijk is uitgezet door drie provincies, van een zeer forse omvang (ca. 900 miljoen) is, waarmee ook de belangen voor de (enkele) marktpartijen voor het binnenhalen van een dergelijke opdracht en concessieverlening en de afhankelijkheid ervan heel groot zijn? Hoe kijkt u aan tegen de omvang van dit soort mega opdrachten, mede in relatie tot de uitgangspunten in de aanbestedingsregelgeving om niet onnodig te clusteren en waar mogelijk percelen te hanteren?

Vraag 10

Welke mogelijkheden zijn er om nadere eisen te stellen door de concessieverlener aan de concessiehouder voor zijn (die van de concessiehouder) keuze voor het busmateriaal? Herinnert u zich dat u in de eerdere beantwoording heeft aangegeven dat het niet mogelijk is om in de technische specificaties naar een bepaalde herkomst te verwijzen? Deelt u de mening dat het wel mogelijk is om eisen te stellen aan de concessiehouder op welke wijze (met welke technische gronden, garanties, criteria – allen uiteraard non-discriminatoir) deze tot zijn -transparante- afweging zou moeten komen voor de keuze van een busleverancier?

Vraag 11

Hoe kijkt u aan tegen het splitsen van de concessieverlening van het busvervoer en de aanschaf van het busmateriaal, dus dat de aanbesteding van het busmateriaal ook zelf door de opdrachtgever c.q. concessieverlener wordt uitgevoerd?

Vraag 12

Wanneer kan de Kamer concrete voorstellen over uw inzet in Europa voor nieuwe toezichtsbevoegdheden als het gaat om bedrijven die mogelijk discriminatoire financiële steun ontvangen (en hier tegen op te treden indien dat het geval blijkt), tegemoet zien?

Vraag 13

Hoe vaak is in de afgelopen jaren binnen Europa de aanschaf van (bus)vervoersmateriaal toegekend aan BYD en/of Glnaf? Was in alle gevallen sprake van een aanbestedingsprocedure? Zijn daarbij onrechtmatigheden geconstateerd?

² Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2019–2020, nr. 2582

Vraag 14

Wanneer verwacht u dat het nieuwe aanbestedingsinstrument van de Europese Commissie (het «International Procurement Instrument») en het Nederlandse voorstel voor een «level playing field instrument» dat het gelijke speelveld moeten bevorderen, inzetbaar zullen zijn? Deelt u de mening dat hierbij haast geboden is, te meer daar de coronacrisis en de kwetsbare positie waarin sommige economieën zich momenteel bevinden voor bepaalde landen, en voor bedrijven uit die landen, strategische aanleiding kan zijn te proberen een groter aandeel te verwerven in Europa's economie, wat onwenselijk is?

Vraag 15

Deelt u de mening dat het belangrijk is dat we als EU een Europese industrie-politiek voeren, zodat Nederlandse en Europese bedrijven kansen pakken en we voorkomen dat landen als China onze markt gaan domineren?