

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

157

Vragen van de leden **Inge van Dijk**, **Palland** en **Amhaouch** (allen CDA) aan de Staatssecretaris van Economische Zaken en Klimaat over *het bericht «Opnieuw problemen met Keolis-bussen die plotseling uitvallen»* (ingezonden 14 september 2021).

Antwoord van Minister **Blok** (Economische Zaken en Klimaat), mede namens de Minister voor Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking (ontvangen 4 oktober 2021).

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Opnieuw problemen met Keolis-bussen die plotseling uitvallen»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Wie is de fabrikant van deze bussen? Is dat het Chinese bedrijf Build Your Dreams (BYD), waarover u in antwoord op eerdere Kamervragen schreef dat Keolis «goede ervaringen heeft met de bussen van BYD» en «onderzoek naar klanttevredenheid goede cijfers laat zien»?² In hoeverre is die zienswijze nog steeds dezelfde?

Antwoord 2

Build Your Dreams (BYD) is de fabrikant van de bussen waar het artikel naar verwijst. BYD Auto is een autofabrikant met hoofdkwartier in Shenzhen, China. Het bedrijf produceert elektrische voertuigen zoals auto's, bussen, fietsen en trucks.

De problemen met de Keolis-bussen zijn een vervelende kwestie. Naar aanleiding van de berichtgeving heb ik contact gehad met de provincie Overijssel (de penvoerder van de concessieverlening). Ik begrijp dat de provincie Overijssel en Keolis de problemen en de gevolgen daarvan zeer serieus nemen. Zij doen hier onderzoek naar en richten zich op een goede en snelle oplossing.

¹ RTV Oost, 26 augustus 2021 (<https://www.rtvooost.nl/nieuws/2000904/Opnieuw-problemen-met-Keolis-bussen-die-plotseling-uitvallen>)

² Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2020–2021, nr. 2434

Vraag 3

Kunt u aangeven hoeveel problemen er tot dusver met bussen van de betreffende leverancier(s) in Nederland zijn geweest en van welke aard deze problemen zijn? Is op enig moment de verkeersveiligheid en/of veiligheid van inzittenden in het geding geweest? Hoeveel bussen kampen thans met defecten c.q. dienen gerepareerd te worden en wat betekent dit voor het OV-aanbod in de regio?

Antwoord 3

Voor de noodconcessie IJssel-Vecht worden 259 bussen ingezet van BYD. De noodconcessie IJssel-Vecht is het gevolg van een eerder ingetrokken gunning van de concessie. De provincie Overijssel heeft aangegeven dat binnen de noodconcessie de reeds bekende storingen door een miscommunicatie tussen de software van de accu's en de software van de boardcomputer in januari opgelost zijn. Daarnaast zijn er storingen opgetreden in de aansturing van de motorkoeling. Dit is in totaal zeven keer bij verschillende bussen geconstateerd en heeft volgens de provincie geen enkel moment geleid tot het in geding zijn van de verkeersveiligheid en de veiligheid van de inzittenden. Uit voorzorg worden bij alle bussen in de vloot aanpassingen gedaan zodat deze storing niet meer zal optreden. Het OV-aanbod in de regio is volgens de provincie, afgezien van de zeven storingen, ongestoord voortgezet.

Navraag bij CROW (een kennisplatform voor infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer, aanbesteden en contracteren) leert dat op andere plekken in Nederland ook vervoerders zijn die met elektrische bussen van BYD rondrijden: in totaal rijden op dit moment 310 bussen rond. Ik ben niet bekend met problemen met bussen van de betreffende leverancier in andere delen van Nederland. Binnen de programmagroep ZE (Zero Emissie) worden ervaringen uitgewisseld met de elektrische bussen, zodat zicht kan worden gehouden op eventuele verdere problemen. De programmagroep ZE is onderdeel van het Bestuursakkoord Zero Emissie Bussen uit 2016 met als doel volledig emissievrij regionaal busvervoer in 2030. Het Bestuursakkoord is gesloten tussen veertien vervoersautoriteiten en het Rijk.

Vraag 4

Klopt het dat provincies weliswaar concessieverlener zijn, maar niet zelf bussen kunnen aanbesteden c.q. eisen stellen aan (de herkomst van) het busmaterieel, omdat deze in een private transactie zijn aangekocht door de concessiehouder, namelijk Keolis, waaraan ook geen directe eisen kunnen worden gesteld?

Antwoord 4

De provincie kan bij een concessie geen eisen stellen aan de herkomst van het busmaterieel als deze in een private transactie zijn aangekocht door de concessiehouder. Dit is eerder toegelicht in de beantwoording van de Kamervragen van de leden Amhaouch en Palland (Kenmerk 2020D15890). In die beantwoording is ook aangegeven dat het wel mogelijk is om in het programma van eisen technische kenmerken van het busmaterieel op te nemen zoals toegankelijkheid, uiterlijk en duurzaamheidskenmerken van de voertuigen. Dit is ook gebeurd in de aanbesteding van de concessie IJssel-Vecht die Keolis heeft gewonnen.

In theorie zou de provincie de bussen zelf kunnen inkopen, maar in de praktijk gebeurt dit vrijwel nooit. Daarmee zou de concessieverlener taken en verantwoordelijkheden van de vervoerder naar zich toetrekken. Het is aan de aanbestedende dienst om hierin een keuze te maken.

Vraag 5

Wat zijn de mogelijkheden voor concessieverleners en nutsbedrijven om, op grond van artikel 62, vierde lid, van de Wet Personenvervoer 2000 en/of de Aanbestedingswet 2012, voorwaarden te stellen, die kunnen leiden tot uitsluiting van partijen op basis van herkomst, zoals via het verlenen van een speciale sectoropdracht? Hoe vaak wordt van deze mogelijkheden gebruik gemaakt?

Antwoord 5

In de beantwoording van de Kamervragen van de leden Amhaouch en Palland (Kenmerk 2020D15890) is ingegaan op de mogelijkheden in relatie tot deze casus. In algemene zin is het zo dat op grond van artikel 62, lid 4, van de Wet Personenvervoer 2000 vervoersbedrijven van een vervoersconcessie kunnen worden uitgesloten indien deze vervoersbedrijven gevestigd zijn in staten buiten de EU of de EER en de wederkerigheid van de toegang tot de desbetreffende markt voor personenvervoer voor vervoerders die in Nederland gevestigd zijn, niet gewaarborgd is. Op basis van de Aanbestedingswet 2012 is het niet mogelijk om in de technische specificaties van een opdracht naar een bepaalde herkomst te verwijzen voor door de concessiehouder aan te schaffen goederen of diensten. Een uitzondering geldt voor speciale-sectorbedrijven in de zin van de Aanbestedingswet 2012, zij hebben wel de mogelijkheid om een inschrijving op een opdracht voor leveringen af te wijzen indien het aandeel van de uit dergelijke derde landen afkomstige goederen meer dan vijftig procent uitmaakt van de totale waarde van de goederen waarop deze inschrijving betrekking heeft. In deze casus ging het om een private transactie door concessiehouder Keolis en niet om een speciale sectoropdracht.

Vraag 6

Deelt u de mening dat sprake moet zijn van een gelijk speelveld en van eerlijke concurrentie, willen Europese en Nederlandse bedrijven eerlijke kansen krijgen ten opzichte van staatsgesteunde ondernemingen uit derde landen elders in de wereld?

Antwoord 6

Ja, ik ben het daarmee eens. Eerlijke concurrentie tussen Europese bedrijven en bedrijven uit derde landen heeft dan ook mijn bijzondere aandacht. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om situaties waarbij bedrijven met staatssteun uit derde landen de Europese markt betreden en zo op ongelijke voet concurreren met Europese spelers. Het kabinet zet zich in EU-verband dan ook actief in voor een gelijk speelveld ten opzichte van derde landen, met het doel om zowel binnen de interne markt als daarbuiten Europese en niet-Europese ondernemingen onder vergelijkbare voorwaarden met elkaar te laten concurreren. Deze inzet wordt zowel op multilateraal niveau gepleegd als via wetgevende instrumenten van de Europese Unie. Momenteel wordt gewerkt aan twee Europese wetsvoorstellen die beogen om een gelijk speelveld tussen Europese bedrijven en derde landen te borgen. De Europese Commissie heeft in mei het wetsvoorstel buitenlandse subsidies gepresenteerd om de versturende effecten van buitenlandse subsidies uit derde landen op de interne markt te kunnen onderzoeken, en daartegen maatregelen te kunnen nemen. Nederland zet zich hierbij in voor een effectief instrument met als doel om een gelijk speelveld en eerlijke concurrentie op de Europese interne markt te borgen (BNC-fiche wetsvoorstel buitenlandse subsidies, Kamerstuk 22 112, nr. 3126). Ook zet Nederland in op spoedige totstandkoming van het Internationaal Aanbestedingsinstrument (IPI), met het doel om meer wederkerigheid op markten voor overheidsopdrachten in derde landen te bewerkstelligen.

Vraag 7

Kunt u aangeven wat het Internationaal Aanbestedingsinstrument (International Procurement Instrument, IPI), waarover de onderhandelingen naar verwachting dit najaar starten³, concreet betekent voor de openbaar vervoersconcessies die provincies verlenen en de aanbestedingen die vervoersbedrijven daarbinnen uitvoeren voor het busmaterieel?

Antwoord 7

Op basis van de tekst van het voorstel voor het IPI waarover de Raad van de Europese Unie positie heeft ingenomen, kan de EU een IPI-maatregel instellen na onderzoek en wanneer consultaties met een derde land niet tot een oplossing leiden. Deze maatregel kan de vorm aannemen van een scoreopslag bij de beoordeling van de offerte door de aanbestedende dienst

³ Kamerstuk 2021Z12898

of in ernstige gevallen uitsluiting van de inschrijver. Wanneer een IPI-maatregel van toepassing is op een partij die meedingt naar een vervoersconcessie, dan dienen aanbestedende diensten uitvoering te geven aan de maatregel. Wellicht ten overvloede, wanneer de inkoop van busmaterieel een private transactie betreft en niet deel uitmaakt van een aanbestedingstraject, zal een IPI-maatregel niet van toepassing zijn.

De triloogonderhandelingen tussen de Raad, het Europees parlement en de Europese Commissie over het IPI moeten nog beginnen, dus de precieze uitwerking van het instrument staat nog niet vast. Zo zal de drempelwaarde voor toepassing van het instrument bij werken en concessies mogelijk nog een discussiepunt worden in de onderhandelingen. Ook is nog niet duidelijk wat voor type maatregelen, zoals een scoreopslag bij de beoordeling van een inschrijving en/of uitsluiting van offertes van partijen bij aanbestedingen, deel zullen uitmaken van het uiteindelijke instrument.

Het in antwoord 6 genoemde Europese wetsvoorstel buitenlandse subsidies richt zich op marktversturende subsidies uit derde landen. Het voorstel bevat een ambtshalve (ex-officio) bevoegdheid voor de Europese Commissie om achteraf subsidies uit derde landen te onderzoeken in alle marktsituaties – dus niet alleen bij aanbestedingen – en hier tegen op te treden. Met deze bevoegdheid kan de Commissie ook private transacties onderzoeken. Daarnaast bevat het voorstel een meldplicht voor concentraties en inschrijvingen op aanbestedingen. De meldplicht bij concentraties en aanbestedingen houdt in dat bedrijven die subsidies uit derde landen ontvangen dat moeten melden bij de Commissie. De Commissie kan de subsidies dan onderzoeken en eventueel maatregelen opleggen.

Vraag 8

Zal het IPI straks ook door provincies kunnen worden benut, bijvoorbeeld om in hun concessie de vervoerder een verplichte toets op oneigenlijke staatssteun op te leggen, als zij het busmaterieel aanbesteden? Of kan de mogelijkheid aan provincies worden geboden om de eis stellen dat bij die aanbesteding busbouwers worden uitgesloten uit landen die niet zijn aangesloten bij de Government Procurement Agreement (GPA), de multilaterale Overeenkomst inzake overheidsopdrachten?

Antwoord 8

Provincies moeten, net als andere aanbestedende diensten, het IPI straks toepassen op inschrijvingen op een aanbesteding uit een bepaald derde land wanneer de EU een maatregel heeft ingesteld tegen dat land. Doel van het IPI is immers om wederkerigheid af te dwingen op de markt voor overheidsaanbestedingen, zodat EU-bedrijven betere toegang krijgen tot aanbestedingen in derde landen.

Zoals aangegeven in antwoord op Kamervragen van de leden Amhaouch en Palland (Kenmerk 2020D32891 en 2021D14738) is het voor Nederlandse en andere Europese aanbestedende diensten reeds mogelijk om inschrijvingen te weigeren uit derde landen die geen partij zijn bij de Government Procurement Agreement (GPA) en/of waarmee de EU geen bilaterale handelsovereenkomst heeft gesloten waarin afspraken over toegang tot de markt voor overheidsopdrachten zijn gemaakt. De mogelijkheden voor overheden om beperkingen op te nemen in de aanbesteding die zien op de private inkoop door de winnaar zijn echter beperkt. Dat is namelijk in strijd met het beginsel van non-discriminatie dat de basis is van het WTO-recht: de overheid kan op basis daarvan niet voorschrijven dat bedrijven nationale- of EU-producten voorrang moeten geven boven producten uit bepaalde andere landen. Dit is nodig om protectionisme en onnodige handelsbelemmeringen te voorkomen. Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 4, kunnen er in het programma van eisen wel technische kenmerken van het busmaterieel opgenomen worden zoals toegankelijkheid, uiterlijk en duurzaamheidskenmerken van de voertuigen.

Vraag 9

Bent u bereid om met provincies, bijvoorbeeld via het Interprovinciaal Overleg, in overleg te treden over de mogelijkheid om via het IPI de kansen voor Europese aanbieders van (bijvoorbeeld elektrische of waterstof-)bussen te vergroten? Indien ja, op welke termijn?

Antwoord 9

In aanloop naar de inwerkingtreding van het IPI zullen provincies en andere aanbestedende diensten worden geïnformeerd over de werking en wijze van toepassing van het instrument. De datum van inwerkingtreding is nog niet bekend en afhankelijk van het verloop van de trilogonderhandelingen. Waar toepassing van het IPI in de toekomst leidt tot nieuwe kansen doordat derde landen nieuwe of aanvullende toegang verlenen tot hun markt voor overheidsaanbestedingen, zal het bedrijfsleven hier zoals gebruikelijk over worden geïnformeerd.