

## 2019Z24801

Vragen van de leden **Amhaouch** en **Palland** (beiden CDA) aan de Minister en de Staatssecretaris van Economische Zaken en Klimaat over *het bericht «VDL Groep verliest busorder aan Chinees bedrijf»* (ingezonden 11 december 2019).

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «VDL Groep verliest busorder aan Chinees bedrijf»?<sup>1</sup>

Vraag 2

Wat is BYD Auto voor bedrijf? Welke reputatie heeft het? Wie zijn de aandeelhouders? Heeft BYD Auto banden met de Chinese overheid?

Vraag 3

Wat vindt u van het mislopen van deze order door de VDL Groep? Welke gevolgen heeft dit voor de werkgelegenheid in Nederland in het algemeen en specifieke provincies in het bijzonder?

Vraag 4

Waar gaat BYD Auto de bussen produceren? Wie zijn de toeleveranciers voor de diverse onderdelen en waar zijn deze gevestigd? Liggen hier nog kansen voor Nederlandse bedrijven?

Vraag 5

Hoe duidt u het aanbestedingstraject dat is doorlopen? Was er naar uw mening sprake van een gelijk speelveld en eerlijke concurrentie?

Vraag 6

Had deze aanbesteding in uw ogen anders kunnen uitpakken indien de concessieverlener in het Programma van Eisen aanvullende voorwaarden had opgenomen ten aanzien van de door de concessiehouder te doorlopen aanbesteding van het busmateriaal, bijvoorbeeld voor wat betreft de herkomst van de bussen? Waarom is dat nagelaten?

<sup>1</sup> Het Financieele Dagblad, 7 december 2019, <https://fd.nl/ondernemen/1327194/chinese-byd-wint-grootste-elektrische-busorder-van-europa>.

Vraag 7

Welke gunningcriteria heeft de concessiehouder gesteld in de door hem gevoerde aanbesteding terzake het busmateriaal? Op welke gronden heeft BYD Auto de aanbesteding gewonnen? Op prijs of op andere criteria?

Vraag 8

Bent u bereid om met provincies en gemeenten, in Interprovinciaal Overleg (IPO)- en Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG)-verband, te bespreken welke ruimte er in aanbestedingen is om maatschappelijke effecten, op bijvoorbeeld werkgelegenheid, te laten meewegen?

Vraag 9

Is de aanbieding van de winnende inschrijving onderzocht, bijvoorbeeld op het aspect van een abnormaal lage inschrijving (voor zover daarvan sprake is) vanwege staatssteun (vgl. art. 2.116 van de Aanbestedingswet 2012, art. 107 en 108 VwEU)?

Vraag 10

Op welke manier heeft de provincie Overijssel getoetst of de aanbesteding van de concessiehouder maximaal voldoet aan haar wensen?

Vraag 11

Zijn er gegevens of signalen van een toename van deelname van Chinese of anderszins niet-Europese bedrijven aan aanbestedingen in ons land?

Vraag 12

Rijden de bussen die BYD Auto, na het winnen van eerdere aanbestedingen, in Nederland heeft geleverd, bijvoorbeeld aan Schiphol, naar tevredenheid en voldoen deze aan de gestelde eisen?

Vraag 13

Hebben bedrijven als de VDL Groep in China een gelijke positie als BYD Auto in de Europese Unie (EU)? Met andere woorden: is er sprake van wederkerigheid?

Vraag 14

Zou het recente Nederlandse voorstel om Europese mededingings- en/of aanbestedingsregels ook te laten gelden voor niet-EU-lidstaten, indien vigerend beleid, mogelijk tot een andere uitkomst van het aanbestedingstraject hebben geleid?

Vraag 15

Wat is de stand van zaken met betrekking tot dit voorstel?

Vraag 16

Moeten volgens u het Nederlandse dan wel het Europese industriebeleid nog op andere punten worden herzien, om oneerlijke concurrentie door niet-EU-lidstaten tegen te gaan? Wat is hier de inzet van de regering?

Vraag 17

Hoe staat u tegenover een voorkeur voor Europese bedrijven bij openbare aanbestedingen, waartoe de Franse president eerder dit jaar opriep? Welke mogelijkheden ziet u om dit te bewerkstelligen?