



Afgedrukt op woensdag 29 januari 2020 van www.startfoundation.nl

Start Foundation |

Start Foundation |

Een enorme gemiste kans voor VDL Groep

VDL werd onlangs afgetroefd door een Chinese busbouwer. CDA-Kamerleden vroegen de minister van Economische Zaken om opheldering. Batterijcapaciteit en levertijd waren volgens vervoerder Keolis doorslaggevende argumenten om voor de Chinese fabrikant te kiezen. Ik geloof er geen bal van. En bovendien ben ik van mening dat de politiek i.c. de verantwoordelijk bestuurders hier ernstig steken hebben laten vallen.

Keolis Nederland is een vervoersbedrijf dat in Oost-Nederland actief is. Het bedrijf haalde eerder dit jaar een concessie van 900 miljoen euro binnen. De komende tien jaar mag het bedrijf uit Deventer het busvervoer in grote delen van Overijssel, de Veluwe en Flevoland uitvoeren.

Aanbestedingsregels aanpassen

Vorige week is bekend geworden dat Keolis 259 elektrische bussen heeft besteld in China. Toen daar wat kritische vragen over gesteld werden in de Provinciale Staten reageerde commissaris van de Koning Andries Heidema laconiek dat de provincie daar niet over gaat. Feitelijk is dat juist. De concessie is verleend en hoe een bedrijf zijn huishouding voert, is niet opgenomen in de aanbestedingsregels. Toch zou dat in voorkomende gevallen beter zijn wanneer het om besteding van gemeenschapsmiddelen gaat.

Waarom Keolis voor een Chinese en dus niet voor een Nederlandse bouwer kiest, is niet zo moeilijk te begrijpen. Keolis is onderdeel van een wereldwijde mobiliteitsonderneming en die heeft onder meer een joint venture met de Chinese Shanghai Shentong Metro Group. Dat zal - naast kosten - ongetwijfeld een belangrijke rol spelen. Juist daarom moeten bestuurders die dergelijke concessies verdelen in de aanbesteding veel scherper zijn en niet louter de total cost of ownership als uitgangspunt nemen, maar vooral de total benefit of ownership. Met andere woorden: de besparing door voor de laagste prijs te gaan, creëert elders mogelijk hogere kosten.

Verstandige bestuurders kijken naar het totaalplaatje van initiële investeringen tot aan de kosten en baten op de lange termijn, zoals werkgelegenheid en belastingopbrengsten. Bovendien moeten bestuurders in het openbare domein ook de ecologische en de humanitaire voetafdruk meewegen. Op dat vlak heeft China bepaald geen uitmuntend trackrecord. Dat behoeft weinig nadere toelichting lijkt me.

Arbeidsplaatsen

En de alternatieven lagen dicht bij de hand. VDL heeft zo'n 17.000 arbeidsplaatsen in Nederland en België. Dit bedrijf heeft eerder laten zien bewust met de sociale werkvoorziening te willen samenwerken en geen werk te verplaatsen naar lagelonenlanden. Bovendien toonde dit bedrijf ooit een groot verantwoordelijkheidsgevoel door de NedCar-fabriek in Born over te nemen en daarmee veel werkgelegenheid te redden en later te creëren.

Reeds in 2012 bij een gelijksoortig geval - Friesland kocht e-bussen in China - hield ik in deze krant een pleidooi om dergelijke qua impact verstrekende aanbestedingen transparanter en met uitgebreide analyses van kosten en opbrengsten te verantwoorden. Ik stelde zelfs de vraag of we dit

wel konden overlaten aan regionale bestuurders. Uit het Overijsselse voorbeeld blijkt opnieuw dat een brede afweging niet aan de orde is geweest. Dat is alweer een enorme gemiste kans. Hoe vaak laten we dit nog gebeuren? Laten we hopen dat de minister het niet afdoet met een obligaat 'daar ga ik niet over'. Als je als bestuurder flink in de bus mag blazen, moet het ook kloppen als een bus.

Dit artikel verscheen ook in het [Eindhovens Dagblad](#), auteur is: