

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

1681

Vragen van de leden **Van Meenen** en **Jetten** (beiden D66) aan de Minister-President en de Minister van Infrastructuur en Milieu over *de aanschaf van een Boeing 737 Business Jet als nieuw regeringsvliegtuig* (ingezonden 10 april 2017).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu), mede namens de Minister-President (ontvangen 24 april 2017).

Vraag 1

Waarom zijn de vier inschrijvingen op de Europese aanbestedingsprocedure, zoals gemeld in uw brief van 2 februari 2017 (Kamerstuk 34 550 XII, nr. 69), door u niet aangemerkt als geldige bieding?

Antwoord 1

De vier inschrijvingen waren ongeldig omdat niet aan de voorwaarden werd voldaan die in de aanbestedingsdocumenten door de Staat zijn gesteld.

Vraag 2

Is het waar dat de partij waarmee u naar aanleiding van die mislukte aanbestedingsprocedure een exclusieve onderhandelingsprocedure gestart bent, Boeing Company is? Indien dat zo is, op welk moment is besloten dat het ging om de levering van een Boeing 737 (Business Jet) en niet om een ander type vliegtuig van deze producent?

Antwoord 2

Ik ben nagegaan of ik met een of meer inschrijvers op grond van de Aanbestedingswet exclusief een onderhandelingsprocedure zonder voorafgaande aankondiging kon toepassen om alsnog tot gunning van de opdracht te komen. Van de ontvangen inschrijvingen voldeed alleen Boeing Company aan de vereisten die daarvoor worden gesteld in het aanbestedingsrecht. De onderhandelingen zijn daarom met Boeing Company gevoerd. Deze onderhandelingen zijn gestart met als uitgangspunt de eerdere inschrijving van Boeing waarin een nieuwe Boeing 737 (Business Jet) is aangeboden.

Vraag 3

Welke zeggenschap had het Koninklijk Huis, mede-gebruiker voor 12 procent van de inzet, bij de vervanging van het regeringsvliegtuig? Was deze evenredig aan het gebruik ervan?

Antwoord 3

Het Koninklijk Huis had geen zeggenschap in besluitvorming over de vormgeving van de aanbestedingsprocedure, de beoordeling van inschrijvingen alsmede de onderhandelingen met Boeing. In de oriënterende fase van het traject ter vervanging van het regeringsvliegtuig is uiteraard wel gesproken met de toekomstige gebruikers, waaronder het Koninklijk Huis, om een goed beeld te krijgen van de functionele eisen die dienden te worden meegewogen bij de aanschaf van een ander toestel.

Vraag 4

Sluit u uit dat het nemen van vlieglessen door de Koning voor het halen van een brevet voor de Boeing 737 van invloed is geweest op de aanbestedingsprocedure, de onderhandelingen met Boeing en de uiteindelijke keuze voor een specifiek model en de prijs ervoor? Zo ja, graag een gemotiveerde onderbouwing waarom dit zo is. Zo nee, welke meerkosten voor de Nederlandse Staat heeft dit opgeleverd?

Antwoord 4

Ja. De vlieglessen door de Koning kennen geen relatie met de aanbestedingsprocedure. De omscholing van de Koning vloeide eerder al voort uit de vervangingskeuze van de KLM waar de Koning het merendeel van zijn vliegreun maakt.

Op basis van de voorwaarden in de aanbestedingsdocumenten had ook de leverancier van een ander type vliegtuig zich kunnen kwalificeren en een winnende inschrijving kunnen doen. Zie ook antwoord op vraag 3.

Vraag 5

Wat zijn de totale kosten voor de aanschaf van het nieuwe regeringsvliegtuig?

Antwoord 5

Zoals gemeld in mijn brief van 11 april 2017 (34 550 XII, nr. 74) is de verkoopprijs van de KBX € 3,7 miljoen, de aanschafprijs van het nieuwe regeringsvliegtuig € 92,7 miljoen (inclusief belastingen, tegen wisselkoers Kamerstuknummer 34 550 XII, nr. 73) en de netto vervangingskosten daarmee € 89 miljoen.

Vraag 6

Is het waar dat een standaard Boeing Business Jet (BBJ) gemiddeld voor 60 miljoen dollar verkocht wordt, een BBJ2 voor 70 miljoen dollar en een BBJ3 voor 75 miljoen euro? Waarop is dan de prijs, na aftrek van inruilwaarde van het huidige regeringsvliegtuig, van 89 miljoen euro gebaseerd?

Antwoord 6

Onduidelijk is waar deze bedragen vandaan komen. Boeing publiceert haar verkoopprijzen niet. Het aan uw Kamer gemelde bedrag voor het nieuwe regeringsvliegtuig is inclusief BTW en importheffingen. Daarnaast wordt het nieuwe regeringsvliegtuig inclusief interieur opgeleverd hetgeen eveneens een significant aandeel in de totale aanschafprijs vormt. De prijs is daarmee vanzelfsprekend hoger dan voor een leeg opgeleverd vliegtuig («green aircraft») waar vervolgens nog een interieur in gebouwd moet worden.

Vraag 7

Met hoeveel gaat het tarief à 5.240 euro/uur voor inzet van het regeringsvliegtuig stijgen of dalen?

Antwoord 7

Het tarief voor het vliegen is voor het nieuwe vliegtuig nog niet bekend. We verwachten binnen de bestaande budgetten te blijven.

Vraag 8

Wat is, gegeven dat u schrijft dat het nieuwe regeringsvliegtuig uit kostenefficiëntie een standaardinterieur krijgt, nog meer standaard aan dit vliegtuig en wat is er niet standaard aan?

Antwoord 8

Naast het interieur dat door Fokker zal worden ingebouwd en lijkt op de inrichting van de huidige KBX, is de door Boeing geleverde BBJ een standaard vliegtuig.

Vraag 9

Welke regels gaan, na verkrijging van de PH-GOV, gelden voor het nemen van lijnvluchten door leden van de regering of het Koninklijk Huis op momenten dat het regeringsvliegtuig beschikbaar is? Kunt u hierbij ook expliciet ingaan op de huidige praktijk dat omwille van tussenstops momenteel voor lijnvluchten gekozen wordt, terwijl het regeringsvliegtuig leeg meevliegt?

Antwoord 9

Hiervoor verwijs ik naar het Besluit gebruik van het regeringsvliegtuig en luchtvaartuigen van de krijgsmacht dat onverkort van toepassing blijft. Net als nu zal overigens naar verwachting ook in de toekomst in voorkomende gevallen voor vliegen met lijndiensten worden gekozen. De aanschaf van de PH-GOV verandert daar niets aan.

De verwachting is dat door het grotere bereik van het nieuwe vliegtuig het leeg vliegen naar een bestemming in combinatie met gebruik van lijndiensten niet of nauwelijks meer aan de orde zal zijn.