

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

1883

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 regeeringsvliegtuig* (ingezonden 8 mei 2017).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) mede namens de Minister-President (Algemene Zaken) (ontvangen 17 mei 2017).

Vraag 1

Kunt u de Kamer aangeven op grond van welke door de Staat gestelde voorwaarden alle vier de inschrijvingen in de aanbestedingsprocedure niet geldig zijn verklaard? Zo nee, kunt u onderbouwen waarom u meent dat u deze informatie niet aan de Kamer kunt verschaffen zonder vermelding van specifieke inschrijvers?¹

Antwoord 1

Bij beoordeling van de biedingen is conform het aanbestedingsrecht achtereenvolgens getoetst of:

1. De inschrijving compleet was en aangeleverd conform de voorwaarden en formats van de aanbesteding;
2. De inschrijver voldeed aan de geschiktheidseisen en er geen uitsluitingsgronden van toepassing waren;
3. De inschrijving voldeed aan de andere vereisten in de aanbestedingsdocumenten, waaronder de functionele specificaties voor het vliegtuig en de contractuele voorwaarden.

Ieder onderdeel levert op zichzelf een ongeldige bieding op indien hieraan niet wordt voldaan. Pas indien alle vragen positief beantwoord worden, is er sprake van een geldige bieding. Zoals eerder aan uw Kamer gemeld ging het om biedingen voor nieuwe en tweedehands vliegtuigen en had op basis van bovenstaande criteria geen van de vier inschrijvers een geldige inschrijving. De beginselen van het aanbestedingsrecht beperken mij in het openbaar kunnen maken van informatie over de inschrijvingen. Op hoofdlijnen kan ik het volgende melden over de inschrijvingen van Boeing en Airbus, omdat hier de focus is op komen te liggen, mede naar aanleiding van mediaberich-

¹ Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2016–2017, nr. 1681

ten waarin Airbus heeft bevestigd aan de aanbestedingsprocedure deelgenomen te hebben.

Airbus heeft aan geen van de genoemde onderdelen voldaan. Wat betreft onderdelen 1. en 2. is een groot deel van de gevraagde stukken niet aangeleverd door Airbus. Hierdoor was haar inschrijving niet compleet en werd ondermeer niet voldaan aan de geschiktheidseisen. Eén van die geschiktheidseisen is dat aangetoond wordt dat de inschrijver ervaring heeft met het inbouwen van VIP of corporate vliegtuiginterieurs, zo nodig met gebruikmaking van een onderaannemer, hetgeen van groot belang was voor het turnkey concept van de aanbesteding.

Bij Boeing hield de ongeldigheid alleen verband met onderdeel 3.

Op grond van de Aanbestedingswet (artikel 2.28 lid 2) kan een onderhandelingsprocedure zonder voorafgaande aankondiging worden toegepast na ontvangst van uitsluitend ongeldige inschrijvingen indien één of meer inschrijvers aan de daaraan gestelde voorwaarden voldoen. Daarvoor moeten inschrijvers in ieder geval voldoen aan de vereisten uit onderdeel 1. en de geschiktheidseisen uit onderdeel 2. Boeing voldeed hieraan en Airbus niet.

Vraag 2

Om welke redenen is ervoor gekozen om door te onderhandelen met enkel Boeing en niet met andere leveranciers, waardoor er is dooronderhandeld voor een toestel dat 18 miljoen euro duurder is uitgevallen? Waarom is niet gekozen voor het overdoen van de aanbesteding, zodat meerdere partijen wederom de kans hadden gekregen om onder de juiste voorwaarden een concurrerend bod uit te brengen?

Antwoord 2

Zoals hierboven aangegeven was Boeing de enige inschrijver die op grond van de bepalingen in de Aanbestedingswet uitgenodigd kon worden om te onderhandelen. Ik heb ervoor gekozen om dat traject in te gaan om te proberen alsnog tot gunning van de opdracht te komen. Dat is uiteindelijk na stevig onderhandelen met Boeing gelukt. Als het onderhandelingstraject niet tot een voor het kabinet aanvaardbare uitkomst zou hebben geleid, was ik alsnog overgegaan tot het houden van een nieuwe aanbesteding. Ten aanzien van het vermeende prijsverschil is het van belang uw Kamer te wijzen op enkele feiten.

De kosten voor de Boeing Business Jet van 92,7 miljoen euro zoals gemeld aan de Kamer zijn inclusief de BTW die door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu rechtstreeks aan de belastingdienst afgedragen moet worden over de prijs van het vliegtuig² (21%). Dit laatste houdt verband met het feit dat het vliegtuig wordt gekocht van een in het buitenland gevestigde partij. Dit betekent dat het exclusief BTW om een bedrag van 76,9 miljoen euro gaat. De biedingen van de vier inschrijvers op 12 december 2016 waren exclusief belastingen die door de Staat afgedragen moeten worden («aanschafprijs»). Dit was bewust zo uitgevraagd in de aanbestedingsdocumenten.

Voor zover NRC stelt dat Airbus op 12 december 2016 een vliegtuig voor een bedrag van rond 75 miljoen euro inclusief alle belastingen heeft aangeboden is dat feitelijk onjuist, omdat dit bedrag geen rekening houdt met de door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu aan de belastingdienst af te dragen BTW hierover.

Wanneer rekening gehouden wordt met het bovenstaande bedraagt het verschil in prijs tussen Boeing en het in het NRC artikel genoemde bod van Airbus niet het vermeende verschil van 18 miljoen euro maar een bedrag minder dan € 2 miljoen. Hierbij wil ik graag aangeven dat deze bedragen niet te vergelijken zijn omdat het bod van Airbus gekoppeld is aan een ongeldige inschrijving en de aan uw Kamer gemelde kosten voor de Boeing Business Jet uitgaan van een door mij geaccepteerde bieding na onderhandelingen.

² Inclusief de importbelastingen die bij Boeing van toepassing zijn omdat Boeing buiten Europa gevestigd is.

Vraag 3

Toen de keuze werd gemaakt de aanbesteding niet over te doen, waarom voldeed alleen Boeing Company klaarblijkelijk aan de vereisten die worden gesteld in het aanbestedingsrecht voor het toepassen van een onderhandelingsprocedure zonder voorafgaande aankondiging?

Antwoord 3

Zie antwoord op vraag 1.

Vraag 4

Kunt u aangeven hoe de Kamer zonder bovenstaande informatie goed kan beoordelen of de keuze om alleen met Boeing Company door te onderhandelen een juiste was? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4

Met mijn antwoorden op vraag 1 en 2 verschaf ik uw Kamer meer inzicht om zich dat oordeel te kunnen vormen, terwijl ik tegelijkertijd rekening heb te houden met het feit dat de beginselen van het aanbestedingsrecht mij beperken in het openbaar kunnen maken van informatie over de inschrijvingen.

Vraag 5

Kunt u reageren op het bericht dat Airbus verrast zou zijn geweest door de keuze voor Boeing Company en u heeft verzocht de keuze te heroverwegen?³ Is dit überhaupt nog mogelijk?

Antwoord 5

Ik heb inderdaad 28 april een brief van Airbus ontvangen waarin mij is gevraagd de keuze te heroverwegen. Deze brief verraste mij omdat ik op 2 februari 2017 alle inschrijvers schriftelijk heb laten weten dat hun inschrijving ongeldig was. In dezelfde brief heb ik ook het besluit kenbaar gemaakt dat wij met 1 partij de onderhandelingen zouden starten. Airbus had tegen beide besluiten bezwaar kunnen indienen en de gang naar de rechter kunnen maken. Dit is door Airbus, noch door de andere afgevalen partijen, gedaan. Daarmee heeft Airbus haar rechten prijsgegeven. Verder merk ik op dat Airbus mij op 22 februari 2017 een brief heeft gestuurd waarin ze aangaf genoemde besluiten volledig te respecteren. Het contract met Boeing is op 26 april jl. getekend.

Vraag 6

Kunt u reageren op de mening dat het zeer ongebruikelijk is om in de specificatie van de aanbesteding de mogelijkheid open te stellen voor een tweedehands óf een nieuw vliegtuig?⁴ Indien dit inderdaad ongebruikelijk is, waarom is daar dan toch voor gekozen?

Antwoord 6

Het kabinet wilde nadrukkelijk naast fabrikanten van nieuwe vliegtuigen de tweedehands markt de gelegenheid bieden mee te doen met deze aanbesteding. Voor beide golden dezelfde functionele eisen en waren afgewogen beoordelingscriteria opgesteld om deze onderling te kunnen vergelijken. Zoals eerder aan uw Kamer aangegeven, zijn ook zowel inschrijvingen voor tweedehands als voor nieuwe vliegtuigen ontvangen.

Vraag 7

Kunt u aangeven of de keuze van de Koning voor het halen van een brevet voor de Boeing 737 een persoonlijke keuze betrof of dat deze beslissing door u genomen is dan wel in gezamenlijkheid met u genomen is? Zo nee, waarom niet?

³ Telegraaf, «Heibel om regeringstoestel» (3 mei 2017).

⁴ NRC Handelsblad, «Was het om de Koning dat kabinet dure Boeing koos?» (2 mei 2017).

Antwoord 7

Het gastvliegerschap van de Koning is een privé aangelegenheid en vindt niet plaats in het kader van de uitoefening van de koninklijke functie. Het besluit van KLM om de F70 te vervangen was voor de Koning aanleiding om zich om te scholen. De Koning wilde graag zijn gastvliegerschap bij KLM voortzetten. Dat kan binnen Europa op de Embraer en op de Boeing 737. Om de bestemmingen af te wisselen ten opzichte van de vluchten die hij met de F70 maakte, heeft hij toen de keuze gemaakt voor de Boeing. De omscholing gaat eind mei 2017 van start.

Vraag 8

Hoe ziet binnen het kabinet de beslisboom omtrent de aanschaf van een nieuw regeringsvliegtuig er precies uit? Kunt u aangeven of de Koning daarbinnen een rol heeft en, zo ja, welke? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 8

Ter voorbereiding van de aanbesteding is gekeken naar de functionele eisen waaraan een toestel moet voldoen. Alle gebruikers inclusief het koninklijk huis als één van de gebruikers van het toestel, zijn gevraagd hiervoor een inbreng te leveren. Belangrijke functionele eisen waren uiteindelijk dat het toestel een gelijkwaardige capaciteit zou krijgen als de KBX, zonder tussenstop de overzeese Koninkrijksdelen moet kunnen bereiken en dat er een gepast en functioneel interieur in zou komen vergelijkbaar met de huidige KBX. Dit is in de aanbesteding zo uitgevraagd.

Het kabinet is verantwoordelijk en heeft besloten over de functionele eisen van het regeringsvliegtuig en de wijze waarop de aanbesteding ingericht moest worden (o.a. turn key aanpak). Het Koninklijk Huis heeft geen rol gehad in het besluitvormingstraject. De suggestie dat het kabinet «om de Koning» zou hebben besloten tot het gunnen van het contract aan Boeing is onjuist. De Kamer is voorafgaand aan de aanbesteding in de Kamerbrief van 8 juli 2016⁵ geïnformeerd over de aanpak.

Vraag 9

Kunt u de Kamer voorzien van een feitenrelaas inclusief tijdlijn waarin u aangeeft hoe de besluitvorming vanaf de keuze voor een nieuw vliegbrevet voor de Koning tot het daadwerkelijk zetten van een handtekening onder een koopcontract eruit heeft gezien? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 9

- April 2015: Contract opgezegd door KLM cityhopper per 1 juni 2017.
- April 2015: Request for Information aan diverse marktpartijen ter voorbereiding op mogelijke aanbesteding.
- November 2015: Start van de mogelijkheid om op een veiling een tweedehandsvliegtuig te kopen in India.
- December 2015: De belangrijkste functionele eisen worden bepaald.
- April 2016: India-optie valt af vanwege financiële en juridische risico's.
- 18 mei 2016: RVD meldt dat de Koning gaat vliegen op de B737.
- 8 juli 2016: Kamerbrief⁶ waarin Europese aanbesteding aangekondigd wordt voor een bestaand of nieuw vliegtuig.
- 13 juli 2016: Start aanbesteding.
- 12 december 2016: Ontvangst inschrijvingen.
- 2 februari 2017: Brieven aan alle inschrijvers om te informeren over de ongeldigheid van inschrijvingen en onderhandelingen met één partij.
- 2 februari 2017: Kamerbrief⁷ waarin gemeld wordt dat de aanbesteding geen geldige biedingen heeft opgeleverd maar dat we op basis van de Aanbestedingswet gaan onderhandelen met een partij.
- 22 februari 2017: Verlopen bezwaartermijn tegen besluiten van 2 februari 2017. Geen van de inschrijvers gaat in bezwaar.
- 27 februari 2017: Start onderhandelingen met Boeing.

⁵ Kamerstuk 33 400 XII, nr. 79

⁶ Kamerstuk 33 400 XII, nr. 79

⁷ Kamerstuk 34 550 XII, nr. 69

- 4 april 2017⁸: Kamerbrief over de ondertekening van het voorlopige koopcontract van het nieuwe toestel en de vervangingskosten.
- 11 april 2017⁹: Kamerbrief over de verkoop van de KBX inclusief de kosten van het nieuwe regeringsvliegtuig.
- 26 april 2017: Tekening definitief koopcontract.

⁸ Kamerstuk 34 550 XII, nr. 73

⁹ Kamerstuk 34 550 XII, nr. 74