

Vergaderjaar 2016–2017

34 550 XII

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII) voor het jaar 2017

Nr. 78

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 6 juni 2017

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over de brieven van 4 april 2017 inzake vervanging regeringsvliegtuig (Kamerstuk 34 550 XII, nr. 73) en van 11 april 2017 inzake verkoop regeringsvliegtuig KBX (Kamerstuk 34 550 XII, nr. 74).

De vragen en opmerkingen zijn op 16 mei 2017 aan de Minister van Infrastructuur en Milieu voorgelegd. Bij brief van 2 juni 2017 zijn de vragen beantwoord.

De fungerend voorzitter van de commissie,
Van Veldhoven

De adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

De leden van de VVD-fractie vragen of kan worden uitgelegd wat precies de vereisten zijn om een exclusief onderhandelingstraject te kunnen starten met één partij, een partij die op grond van andere inhoudelijke elementen is afgewezen als potentiële aanbieder. Voorts vragen zij op basis van welke gronden in de Aanbestedingswet is besloten tot een zogenoemde doorstart. Welke mogelijkheden biedt de Aanbestedingswet om inzicht te geven in de afwijzingsgronden, met of zonder vermelding van de inschrijvers?

In mijn antwoorden op Kamervragen van de leden Meenen en Van Jetten van 15 mei 2017 (Aanhangsel Handelingen II 2016/17, nr. 1883) heb ik aangegeven op welke drie onderdelen de biedingen van de inschrijvers getoetst zijn om te bepalen of hun bieding geldig was. Deze toets heeft ertoe geleid dat alle biedingen ongeldig zijn verklaard (Airbus was op drie onderdelen ongeldig, Boeing op één onderdeel). Zoals tevens aangegeven is de uitkomst van die toets bepalend voor de vraag of een inschrijver wel of niet uitgenodigd kan worden tot een onderhandeling zonder voorafgaande aankondiging. De grondslag hiervoor is gelegen in artikel 2.28 lid 2 van de Aanbestedingswet.¹ Boeing voldeed aan de hier gestelde eisen en Airbus niet.

In mijn antwoorden op de Kamervragen van de leden Meenen en van Van Jetten heb ik tevens aangegeven dat de beginselen van het aanbestedingsrecht mij beperken in het openbaar kunnen maken van informatie over de inschrijvingen. De grondslag hiervoor is gelegen in artikel 2.57 van de Aanbestedingswet.² Wel ben ik op hoofdlijnen ingegaan op de ongeldigheid van de inschrijvingen van Boeing en Airbus, omdat hier de focus is op komen te liggen, mede naar aanleiding van mediaberichten waarin Airbus heeft bevestigd aan de aanbestedingsprocedure deelgenomen te hebben.

De leden van de VVD-fractie vragen of kan worden toegelicht of, en in hoeverre, Boeing tussentijds nog zijn inschrijving, die in eerste instantie is afgewezen, inhoudelijk heeft aangepast alvorens het onderhandelingstraject werd gestart. Zo ja, hadden procedureel gezien de andere, afgewezen partijen hiervan op de hoogte moeten worden gesteld en had hun deze mogelijkheid ook moeten worden geboden? Hoe duidt de Minister het recente offensief van Airbus om alsnog voor de aanbesteding in aanmerking te kunnen komen? Kan inzake de huidige keuze nog worden toegelicht of er ook beoordeeld is in hoeverre de gebruikte technologieën («fly by wire») toekomstbestendig zijn?

De inschrijving van Boeing is niet voorafgaand aan de start van de onderhandelingsprocedure op 27 februari 2017 aangepast. Dit zou ook in strijd zijn met het aanbestedingsrecht.

¹ Art. 2.28 lid 2 Aw: «In gevallen als bedoeld in het eerste lid, onderdeel b, hoeft de aanbestedende dienst geen aankondiging van de overheidsopdracht bekend te maken, indien de aanbestedende dienst tot de procedure uitsluitend alle inschrijvers toelaat die:

a. niet met toepassing van artikel 2.86 of artikel 2.87 zijn uitgesloten en aan de gestelde geschiktheidseisen voldoen en die

b. gedurende de voorafgaande openbare of niet-openbare procedure een inschrijving hebben ingediend die aan de formele eisen van die aanbestedingsprocedure voldeed, mits de oorspronkelijke voorwaarden voor de overheidsopdracht niet wezenlijk worden gewijzigd.»

² Art 2.57 Aw: «1 Onverminderd het in deze wet bepaalde maakt een aanbestedende dienst informatie die hem door een ondernemer als vertrouwelijk is verstrekt niet openbaar. 2 Onverminderd het in deze wet bepaalde maakt een aanbestedende dienst geen informatie openbaar uit aanbestedingsstukken of andere documenten die de dienst heeft opgesteld in verband met een aanbestedingsprocedure, indien die informatie kan worden gebruikt om de mededinging te vervalsen.»

Voor wat betreft uw vraag over Airbus verwijs ik naar antwoord 5. in mijn brief van 15 mei 2017 (Aanhangsel Handelingen II 2016/17, nr. 1883).

Voor wat betreft uw vraag over toekomstbestendigheid van de gebruikte technologieën geldt dat de Boeing Business Jet voldoet aan alle gestelde functionele eisen. Verder is de Boeing BBJ nog steeds in productie en zal dat ook op de langere termijn blijven. Dit type vliegtuig wordt door Boeing ondersteund met een sterke «after en service support» en kent regelmatig updates van avionica systemen en aerodynamische verbeteringen. Met betrekking tot uw vraag tot «fly by wire» geldt in het kort het volgende: de Airbus familie (uitgezonderd the A310/A300) zijn «fly by wire». Boeing hanteert op de Boeing 737 hydraulische besturing. Dit is een ander concept van het aansturen van de stuurvlakken. Beide concepten kennen hoge veiligheidsniveaus.

De leden van de D66-fractie merken op dat in het feitenrelaas inclusief tijdlijn dat aan de Kamer is verschaft geen melding wordt gemaakt van het moment waarop de Koning besloot dan wel mededeelde dat hij zich wilde omscholen voor een Boeing 737. Er wordt slechts melding gemaakt van de datum waarop de Rijksvoorlichtingsdienst hierover een mededeling deed, te weten op 18 mei 2016. De leden van deze fractie vragen of hierover duidelijkheid geboden kan worden, zodat de Kamer kan beschikken over het volledige feitenrelaas inclusief tijdlijn.

De Koning heeft het besluit zich te laten omscholen tot vlieger op een Boeing 737 in de eerste maanden van 2016 genomen. Dit was voorafgaand aan de mededeling van 18 mei 2016. Het Ministerie van AZ is hierover geïnformeerd.

De leden van de D66-fractie constateren dat er geen antwoord gegeven wordt op de vraag waarom er niet gekozen is 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. De leden van deze fractie lezen slechts een antwoord dat ingaat op de vraag wat er was gebeurd als het onderhandelingstraject met Boeing niet tot een voor het kabinet aanvaardbare uitkomst zou hebben geleid. Deze leden vragen of er alsnog antwoord gegeven kan worden op de vraag waarom er niet toe besloten is om de gehele aanbesteding over te doen, temeer omdat ook Boeing immers niet aan alle drie de eisen voldeed.

Bij de afweging voor het vervolgproces na ontvangst van vier ongeldige aanbiedingen is zowel het scenario van een nieuwe aanbestedingsprocedure als het starten van een onderhandelingsprocedure met Boeing door het kabinet in beschouwing genomen. De voor- en nadelen van beide scenario's afwegend heeft het kabinet ervoor gekozen om eerst te starten met een onderhandelingsprocedure met Boeing om te kijken of we met hen tot overeenstemming konden komen. Daarbij heeft meegespeeld dat het alternatief om een nieuwe aanbestedingsprocedure te starten tot een aanzienlijke vertraging had geleid met opnieuw een onzekere uitkomst gelet op de nichemarkt voor vliegtuigen. De onderhandelingsprocedure met Boeing paste binnen de mogelijkheden die de Aanbestedingswet mij bood en er was voldoende vertrouwen dat deze succesvol binnen het budgettaire kader kon worden afgerond.