

Voorzitter

de volgende week een heel drukke agenda, maar wij zullen ons best doen. Ik zal de Kamer op een nader moment een voorstel daarover doen.

Aan de orde is het debat naar aanleiding van een algemeen overleg op 30 mei 2000 over het **NAVO helikopterproject NH-90**.

De heer **Van der Knaap** (CDA): Mevrouw de voorzitter! Gisterenavond heeft de vaste commissie voor Defensie uitvoerig van gedachten gewisseld met de staatssecretaris van Defensie over de verwerving van de NH-90. Van beide kanten zijn de argumenten gewisseld. Tijdens dat overleg heb ik aangekondigd dat ik een motie zal indienen. Ik wil u die nu bij dezen voorleggen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

vaststellende, dat de staatssecretaris voornemens is op 9 juni a.s. een productie-MOU en een productiecontract te ondertekenen aangaande de verwerving van de marinehelikopter NH-90;

constaterende, dat er nog grote onzekerheden bestaan omtrent een aantal met name technische aspecten van deze helikopter, zoals het gewicht, het trillingsniveau en de voorziening voor een driekoppige bemanning;

van oordeel, dat Nederland als "leading customer" hiervan de gevolgen nadrukkelijk zal ondervinden, waarbij onzeker is of de Marine luchtvaartdienst deze problemen adequaat zal kunnen opvangen met alle mogelijke gevolgen voor de veiligheid, kosten en operationele inzetbaarheid van de helikopter;

roept het kabinet op het contract niet te tekenen en het programma van vereisten nog eens kritisch te bezien op de noodzakelijke vereisten en op basis daarvan over te gaan tot een reële marktverkenning,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van der Knaap en Harrewijn. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 7 (25928).

De heer **Harrewijn** (GroenLinks): Voorzitter! Laat ik voorstellen dat ik geen tegenstander ben van het aanschaffen van een nieuwe helikopter als opvolger van de Lynx. In het kader van de Defensienota is aan de orde geweest dat voor vredesoperaties en de taken waarvoor de krijgsmacht nu staat, een strategische transportcapaciteit van belang is, zeker een maritieme transporthelikopter. Daar zit mijn probleem dus niet. Mijn probleem is meer gelegen in de keuze nu voor deze helikopter met de primaire taken oppervlakteoorlogvoering en onderzeebootbestrijding. Ik vind dat dit toch te veel uit de Koude Oorlog stamt. Daar komt bij dat wij zeker een aantal van 14 full equipped helikopters voor die taken op dit moment absoluut niet nodig hebben. Daarnaast is er de onzekerheid over de kwaliteit van de NH-90. Kortom, wij gaan mijns inziens een ongewis avontuur tegemoet. Als ik kijk naar de eisen van 2000 in plaats van de eisen van 1987, kunnen er wellicht andere helikopters in de vergelijkingen worden betrokken. Daarom heb ik de motie van de heer Van der Knaap medeondertekend.

Ermee rekening houdend dat er zich in het algemeen overleg van gisteren toch een meerderheid aftekende voor het aanschaffen van de NH-90 en ik niet uitsluit dat het uiteindelijk dit toestel wordt – het grote voordeel ervan is vooral de transportcapaciteit, zodat wat mij betreft daarop meer de nadruk mag worden gelegd en minder op de mijns inziens overbodige middelen – heb ikzelf een motie opgesteld die met name betrekking heeft op het aantal aan te schaffen helikopters.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de veranderde veiligheidssituatie geleid heeft tot een verschuiving van taken van de krijgsmacht: van grootschalige land-

of zeeoorlogen naar vredesmissies, crisisbeheersing en vredeafdwingende operaties;

van oordeel, dat in de Defensienota verwezen wordt naar het terugbrengen van de aantallen fregatten en kustwachtvaartuigen;

van mening, dat dit ook consequenties heeft voor de taken van maritieme helikopters en het aantal dat nodig is: minder helikopters vanwege een kleinere marine, meer nadruk op transport en minder op oppervlakteoorlogvoering en onderzeebootbestrijding;

verzoekt de regering het aantal aan te schaffen maritieme helikopters te reduceren tot maximaal 16, waarvan 12 volledig uitgerust,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Harrewijn en Van der Knaap. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 8 (25928).

De heer **Balemans** (VVD): Voorzitter! Gelet op de discussie van gisteravond, het feit dat de regering en de Kamer welbewust in het project zijn gestapt en het feit dat er voldoende waarborgen zijn voor uitstapclausules, zodat Nederland ongebonden kan uitstappen als het onverhoopt fout gaat, zal de VVD-fractie, ondanks de moeizame geschiedenis van dit project, de intentie van de staatssecretaris om het contract op 6 of 7 juli in Berlijn te tekenen, niet blokkeren, nu de fase aanbreekt waarin een contract moet worden gesloten. Daarbij geldt ook vanuit juridisch oogpunt "contract is contract".

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Na vijftien jaar discussie over deze helikopter is het moment aangebroken om in de productiefase te stappen. De fractie van D66 heeft dit proces zeer kritisch gevolgd en plaatst de nodige kanttekeningen bij deze helikopter. De technische problemen zijn echter zodanig in het contract ondervangen dat, als de problemen met betrekking tot de trilling, het gewicht, de hoogte

Van 't Riet

enzovoort niet worden opgelost, een beroep kan worden gedaan op een ontbindende voorwaarde. Dat vinden wij van groot belang. Wij hebben nog grote problemen met het aantal, maar als wij de discussie over het aantal afzetten tegenover het niet tekenen van het contract, weegt voor ons het tekenen van het contract op dit moment het zwaarst.

De heer **Van der Knaap** (CDA): Dat is een beetje vreemd, want u bent van mening dat de marine met veel minder helikopters kan doorgaan. Waarom gaat u dan toch akkoord met een aantal van 20, terwijl u met ons van mening bent dat het veel minder zou kunnen zijn? Dat maakt het toch onnodig duur?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Het probleem is dat wij niet weten hoeveel minder het kan zijn. Wij weten niet hoe het staat met de korvetten en de plaats van de helikopters daarop; wij weten ook niet hoeveel helikopters er op de ATS en het tweede, eventueel in aanbouw zijnde schip moeten komen. Daar staat tegenover dat wij de aantallen op dit moment niet kunnen wijzigen in het contract; dat zou betekenen dat het contract niet wordt ondertekend. Het is dus een kwestie van wikken en wegen tussen het aantal, dat in mijn ogen waarschijnlijk te hoog kan zijn, en de afspraak dat nu een volgende fase kan worden gestart. Alles wikkend en wegend, weegt het ondertekenen van het contract voor 20 helikopters voor mij het zwaarst.

De heer **Van der Knaap** (CDA): Ik heb inderdaad van de staatssecretaris gehoord dat nu contract-besprekingen moeten plaatsvinden, maar ik kan mij niet voorstellen dat 16 helikopters duurder zullen zijn dan 20 helikopters.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat weten wij niet. Er staat in ieder geval vast dat de onderhandelingen dan weer opengebroken worden en dat de stuksprijs per helikopter dan duurder zal zijn. Dat zal onderzocht moeten worden, maar dat zou betekenen dat het contract niet kan worden ondertekend; dat is een afweging.

De heer **Harrewijn** (GroenLinks): Ik kan mij goed herinneren dat u bij verscheidene overleggen hebt

aangegeven dat u niet wenst vast te zitten aan de NH-90 doordat wij aan de ontwikkeling daarvan hebben meegedaan en dat ook andere opties mogelijk moeten zijn. Nu laat u echter blijken dat u volstrekt verward zit in de fuik en daar helemaal niet meer uit kunt komen. Dat had u een jaar geleden, bij het opstellen van die contracten, al kunnen weten. Het verbaast mij zeer dat u nu zo terugkrabbelt.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Die fuik heb ook ik geschilderd. Ik heb daarbij een aantal problemen aangegeven. Het probleem op dit moment is ook dat er geen reëel alternatief is. Ik wilde graag dat er een vergelijking zou worden gemaakt tussen de aanwezige vliegende helikopters en de NH-90; dat is uiteindelijk ook gebeurd. Die vergelijking is gemaakt en gebleken is dat er op dit moment geen redelijk alternatief is voor de NH-90. Dat is voor mij een reden om akkoord te gaan met de productiefase van de NH-90. Ik had ook de nodige zorgen over de technische problemen. Deze problemen zijn nog steeds niet helemaal opgelost, maar mijn zorg is wel weggenomen, omdat in het contract de garantie is opgenomen dat deze problemen zullen worden opgelost. Mijn enige probleem dat nog niet is opgelost, betreft het aantal toestellen. Ik stap over dit probleem heen, omdat ik het belangrijker vind dat wij in 2007 over deze helikopters kunnen beschikken.

□

De heer **Timmermans** (PvdA): Mevrouw de voorzitter! De PvdA-fractie vindt dat Nederland een betrouwbare partner in Europese samenwerkingsprojecten moet zijn. Dat is de reden dat wij van mening zijn dat Nederland een Europees samenwerkingsverband slechts mag beëindigen als aan de uitgangspunten van die samenwerking niet kan worden voldaan door het project. In het overleg van gisteravond is heel duidelijk gebleken dat het project nog steeds voldoet aan de randvoorwaarden die door Nederland van het begin af aan zijn gesteld. Er is dan ook geen enkele reden om op dit moment uit het project te stappen.

Toen ik de motie van de CDA-fractie las, be kroop mij het gevoel dat men daar met de volgende methode werkt: ik heb mijn conclusies allang getrokken;

staatssecretaris val mij niet lastig met de feiten. De heer Van der Knaap stelt dat Nederland de leading customer is en dat is in strijd met de feiten. Zijn stelling dat de technische problemen onoverkomelijk zijn is dat ook, temeer daar er ontbindende voorwaarden in het contract zijn opgenomen. Als niet wordt voldaan aan de criteria, kan Nederland nog altijd het contract opzeggen.

Voorzitter! De grootste zorg van mijn fractie betreft het aantal helikopters dat zal worden aangeschaft. Hierover is uitvoerig gesproken met de staatssecretaris. Hij heeft ons niet alleen duidelijk gemaakt dat het contract in het water valt als niet wordt vastgehouden aan het afgesproken aantal, maar ook dat het aantal volstrekt wordt gerechtvaardigd door het aantal fregatten dat in de toekomst bij de Koninklijke marine zal varen, de twee ATS'en en de nog te bouwen korvetten. Een en ander is reden voor mijn fractie om de motie op stuk nr. 8 niet te steunen.

De heer **Harrewijn** (GroenLinks): In het debat over de Defensienota verdedigde de fractie van de heer Timmermans nogal luidruchtig de opvatting dat het aantal fregatten moet worden verminderd en dat de marine moet worden ingekrompen. De heer Timmermans heeft meermaals duidelijk gemaakt dat hij twijfelt aan het aantal NH-90's dat zou moeten worden aangeschaft. Al met al kan ik niet anders dan constateren dat hij met open ogen in de fuik is gezwommen, want ik kan mij niet voorstellen dat hij gelukkig is met de uitkomst.

De heer **Timmermans** (PvdA): De heer Harrewijn zal mij op mijn woord moeten geloven. Wij hebben grote twijfels gehad als gevolg van de problemen die zich bij het project NH-90 hebben voorgedaan. Die twijfels zijn gisteravond uitvoerig aan bod gekomen en de staatssecretaris heeft een afdoende antwoord gegeven.

Ik wijs de heer Harrewijn er verder op dat zijn opmerking dat er alleen maar behoefte is aan transportcapaciteit in strijd is met de Defensienota. In deze nota wordt namelijk gesteld dat er ook behoefte is aan capaciteit voor de bestrijding van oppervlakteschepen en onderzeeboten. Dat zijn taken waar de NH-90 uitermate geschikt voor is.

Timmermans

De heer **Harrewijn** (GroenLinks): Als de heer Timmermans de motie goed had gelezen, had hij kunnen zien dat ik daarmee rekening heb gehouden. Ik stel namelijk voor om 12 volledig uitgeruste helikopters aan te schaffen. Mijn conclusie is dat volstaan kan worden met minder helikopters. Ik constateer verder dat de heer Timmermans zich buiten de Kamer een stuk luidruchtiger opstelt dan binnen de Kamer.

De heer **Timmermans** (PvdA): Uit de woorden van de heer Harrewijn blijkt dat ook hij niet is geïnteresseerd in de feiten. Het zij zo; ik kan daarmee leven.

□

Staatssecretaris **Van Hoof**: Voorzitter! Ik loop de overwegingen van de motie van de heer Van der Knaap langs. De heer Timmermans heeft de argumenten al aangedragen. Er is sprake van een enkel misverstand. De heer Van der Knaap verwijst naar onzekerheden die nog zouden bestaan met betrekking tot technische aspecten. Hij noemt het gewicht, het trillingsniveau en de voorziening voor een driekoppige bemanning. Dat zijn elementen die in een garantielijst zitten. Er is nog een extra speciale garantielijst, de zogenaamde paramount vital values. Wanneer aan deze elementen niet wordt voldaan door de leverancier, dan is dat een reden voor het beëindigen van het contract. Met andere woorden: er zijn, anders dan in de overweging staat, geen onzekerheden op dit punt.

In de tweede overweging staat dat Nederland leading customer is. Gisteravond hebben wij daarover uitgebreid gesproken. Ik heb precies aangegeven hoe vanaf 2004 en de jaren daarna bij Frankrijk en Italië maritieme helikopters gaan instromen. Wij krijgen pas in 2007 de eerste NH-90. Er is geen sprake van dat wij leading customer zijn. Er moet een misverstand zijn bij de heer van der Knaap.

De heer **Van der Knaap** (CDA): De Nederlandse maritieme variant is een unieke variant omdat de Italianen en de Fransen op een aantal onderdelen ander materiaal gebruiken. Nederland is op een aantal punten gewoon leading. Als er problemen zijn, moeten die tezamen met de fabrikant worden opgelost.

Staatssecretaris **Van Hoof**: Ook dit laatste misverstand kan ik oplossen. Er komt een maritieme helikopter, die voor alle landen precies hetzelfde is, afgezien van de motor in de Italiaanse versie. Per land zijn er additioneel een aantal elementen die afwijken van andere landen. Het gaat dan over een torpedo, radar en communicatiemiddelen. Het zijn kleine zaken die net zo leading zijn als iedere andere incidentele aankoop van communicatiemiddelen, radar of wat dies meer zij. Het is geen essentieel onderdeel van de NH-90. Het heeft ook als zodanig niets te maken met de NH-90. Als wij een andere helikopter zouden kopen, zouden die ook geïntegreerd moeten worden en het zou ons op dezelfde manier leading customer maken. In de discussie rond de vraag: NH-90 of geen NH-90 kan het geen element zijn.

Als de overwegingen niet juist zijn, is de oproep aan het kabinet om niet te tekenen dan ook overbodig, los van de consequenties die het zou hebben. Wij hebben dan geen contract en geen uitzicht op een nieuwe vervangende helikopter in 2007. Het project moet opnieuw worden gestart. De heer Van der Knaap weet uit de vertrouwelijke informatie dat als wij dat gaan doen, wij op de markt niets vinden wat op dezelfde manier voldoet aan de eisen die wij stellen, zoals geformuleerd bij de NH-90. Als sprake is van upgrading naar dat niveau, houdt dat allerlei risico's in, die ons meer problemen geven dan de risico's die wij nu voorzien en zijn afgedekt. Ik moet deze motie ontraden.

De heer **Van der Knaap** (CDA): Gisteren hebben wij uitvoerig gesproken over het programma van vereisten. Uw perceptie is toch een andere dan die van mij. Het was in november wel mogelijk geweest het programma van vereisten aan te passen. Dan had u een beter vergelijk kunnen maken. Dat is het dictum van de motie.

Staatssecretaris **Van Hoof**: Deze opmerking dwingt mij ertoe de heer Van der Knaap te herinneren aan de brief van 3 september 1999. Dat was de voortgangsrapportage inzake de NH-90. Daarin ging het over de situatie met betrekking tot de ontwikkelingen in Duitsland. Ik herinner hem aan de antwoorden op schriftelijke vragen naar aanleiding

van de brief van 27 oktober 1998, alsmede aan het besprokene in het algemeen overleg van 2 juni. Op al die momenten hebben wij gesproken over het programma van eisen. Daarbij heb ik aangegeven dat vanwege de interne Duitse politieke ontwikkelingen met betrekking tot de defensiebegroting aldaar door de Duitse overheid werd duidelijk gemaakt dat zij het moment van afname van de maritieme versie van de NH-90 wilde verschuiven. Dit betekent niet dat voor ons de situatie ontstond dat wij de NH-90 naast alternatieven konden zetten. Over al die zaken heb ik de Kamer meegegeeld, niet alleen in vertrouwelijke overleggen, maar ook in brieven en naar aanleiding van schriftelijke vragen, dat er zolang wij blijven binnen de criteria die wij ooit geformuleerd hebben geen reden is om uit het project te stappen. De enige reden om naar andere varianten te kijken, was deze: als het NH-90-project niet doorgaat, moeten wij ervoor zorgen dat er een alternatief is. Ik heb dat het vangnet genoemd in een vertrouwelijk overleg. Maar dat betekent niet dat je het programma van eisen gaat aanpassen. Als wij naar alternatieven zouden gaan kijken en datgene zouden hanteren wat wij zochten dan zouden die alternatieven ook weer aangepast moeten worden. Met andere woorden: die discussie was helemaal niet aan de orde.

Voorzitter! Ik kom tot de motie van de heer Harrewijn. De heer Harrewijn doet net alsof er vanwege de Defensienota opeens sprake is van een geheel andere taakopvatting over de inzet van helikopters. Ik heb gisteravond proberen uit te leggen dat dit niet juist is. Het gaat steeds om anti-submarine warfare, het gaat nog steeds om oppervlakteschepen. Daarnaast is er sprake van vredesoperaties. Wij hebben er in de Defensienota voor gekozen om een en ander te doen met middelen die voor alle taken inzetbaar zijn. Vanuit die optiek is het noodzakelijk dat er gewerkt wordt met de maritieme versie NH-90 fully equipped enerzijds en de zes andere anderzijds die de taken kunnen doen die ook de heer Harrewijn graag wil. Hij spreekt over een vermindering, maar ik vraag hem het volgende te bedenken. Als wij straks met twee ATS'en varen, kan men als het gaat om transport en landing met één helikopter heel weinig. Men zou dan per ATS meer

Van Hoof

helikopters moeten hebben. Op een ATS kunnen wij er drie kwijt. Daarbij kan geteld worden wat wij kwijt kunnen op de fregatten of de vervangers ervan, korvetten. Als daar een helikopter op moet, hebben wij er nog vier bij. Als het maximale aantal op een ATS in aanmerking wordt genomen plus wat op een bevoorradingsschip kan plus hetgeen nodig is voor opleiding, hebben wij er 28 nodig. Wij hebben aangegeven dat wij in de huidige constellatie met de taken die wij hebben dat aantal niet nodig hebben en dat wij toe kunnen met het aantal dat is vermeld in de Defensienota.

De heer Harrewijn heeft eerder gezegd dat hij de Defensienota wilde afwachten. Bij de behandeling van die nota heeft hij gezegd dat hij bij het genoemde aantal aarzelingen had. Voor het overige heeft hij ingestemd met wat besproken is. Met andere woorden: het kabinet mocht ervan uitgaan, ook tegen de achtergrond van de tussen-rapportages, dat ingestemd werd met dat aantal. Ik heb gisteravond nog een uitleg gegeven over dat aantal. Ik zal dat nu niet opnieuw doen. Als wij twee fregatten vervuilen voor vier korvetten, zou je zelfs kunnen zeggen dat daarom meer helikopters nodig zijn.

Voorzitter! Dit zijn allemaal argumenten die niet aansluiten bij de redenering van de heer Harrewijn. Indien zijn motie wordt aangenomen, krijgen wij in de toekomst een knelpunt ten aanzien van de beschikbaarheid van een aantal helikopters. Dit staat dan nog los van het feit dat, als wij het aantal verminderen, het contract niet getekend kan worden, maar opengebrouwen moet worden, waardoor het probleem ontstaat dat ik al heb geschetst toen ik het had over de motie van de heer Van der Knaap. De conclusie is dat ik de Kamer ook de aanvaarding van deze motie moet ontraden.

De heer **Harrewijn** (GroenLinks): Voorzitter! Wat de Defensienota betreft meen ik toch vrij consistent te zijn, want in dat kader heb ik juist gepleit voor het verder terugdringen van het aantal fregatten, zodat de staatssecretaris mij niet kan confronteren met het aantal dat hij nu noemt, opgeteld bij dat van de ATS. Het is dus vrij consistent dat ik uitkom op het aantal helikopters dat ik nu voorstel. Het was bij de

behandeling van de Defensienota ook ongepast.

De **voorzitter**: Ik zou me kunnen voorstellen dat u deze argumenten gisteren al met elkaar gewisseld hebt.

De heer **Harrewijn** (GroenLinks): Dit heb ik gisterenavond niet gezegd, voorzitter.

De **voorzitter**: Ik zie toch een aantal leden knikken.

De heer **Harrewijn** (GroenLinks): De staatssecretaris geeft nu pas zijn standpunt.

De **voorzitter**: Stelt u dan een korte vraag als u vindt dat het nog nodig is en anders moet u dit echt een andere keer uitdiscussiëren.

De heer **Harrewijn** (GroenLinks): Voorzitter! Nieuw is dat de staatssecretaris nu zegt dat hij, als hij doortelt, eigenlijk op een nog hoger aantal helikopters dan 20 uitkomt. Dit vind ik echt lariekoek, het is zo ongeveer de Koude Oorlog en de vredesmissies bij elkaar optellen. In 1987 waren er 20 nodig, wij hebben inmiddels de marine verkleind en nu zouden er meer nodig zijn. Dat gaat er bij mij niet in.

Staatssecretaris **Van Hoof**: Voorzitter! De heer Harrewijn haalt twee dingen door elkaar. Hij brengt de discussie over de behoefte aan helikopters in verband met het aantal helikopterdekken. Als het hem uitkomt, stelt hij dat wij minder helikopters nodig zouden hebben omdat er minder helikopterdekken zijn, maar als het hem niet uitkomt, hanteert hij een andere redenering. Het kabinet meent te mogen bouwen op wat de heer Harrewijn heeft gezegd bij de behandeling van de Defensienota; ik citeer hem maar letterlijk: "Net als anderen heb ik verder nog aarzelingen over het aantal fregatten en het daaraan gekoppelde aantal maritieme helikopters." Daar heeft hij het bij gelaten, hij heeft er geen conclusies aan verbonden, terwijl hij dit nu wel doet. Ik heb uitgelegd dat ik tegen de achtergrond van de inzet van helikopters en van wat ik daarbij allemaal nog zou kunnen bedenken, eventueel nog wel op 28 zou kunnen uitkomen. Ik heb niet gezegd dat wij dit aantal nodig hebben, maar dat

wij daarop zouden kunnen uitkomen. Wij hebben een optelsom gemaakt van 14 plus 6, juist in verband met die andere taken. Nogmaals, tegen deze achtergrond begrijp ik niet waarom de heer Harrewijn zo'n motie indient.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, later op de dag over de moties te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

Aan de orde is het debat naar aanleiding van een algemeen overleg op 31 mei 2000 over de **Ecofin-raad van 8 mei 2000**.

De heer **De Haan** (CDA): Mevrouw de voorzitter! Naar de mening van onze fractie is de minister van Financiën er niet in geslaagd onze bezwaren tegen snelle toetreding van Griekenland tot de derde fase van de EMU weg te nemen. Ik ben het overigens volstrekt met de minister eens dat Griekenland een bewonderenswaardige prestatie heeft geleverd, maar de tijd is te kort om te spreken van een duurzame convergentie van de Griekse economie. Er is te veel gebruik gemaakt van eenmalige kunstgrepen om het begrotingstekort te reduceren en op langere termijn kom je jezelf dan altijd tegen, zo leert de ervaring. Bovendien is de minister er niet in geslaagd aan te geven waarom Griekenland in staat zou zijn in anderhalf jaar tijd alle logistieke en juridische maatregelen te nemen, nodig om op 1 januari 2002 de euro te kunnen voeren. Vandaar dat wij een motie willen indienen, voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de Griekse regering op 9 maart 2000 een officieel verzoek heeft ingediend om als twaalfde land toe te treden tot de Economische en Monetaire Unie;

constaterende, dat Griekenland op dit moment nog niet voldoet aan de in het Verdrag van Maastricht