

Vergaderjaar 1997–1998

23 181

Agentschappen bij het Ministerie van Defensie

25 600 X

Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Defensie (X) voor het jaar 1998

Nr. 5

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 11 november 1997

De vaste commissie voor Defensie¹ heeft op 24 september 1997 overleg gevoerd met staatssecretaris Gmelich Meijling van Defensie over:

- **behoeftestelling aan pantservoertuigen voor de koninklijke landmacht (25 000 X, nr. 83);**
- **het project «Antitankgeleidwapen» (25 000 X, nr. 85);**
- **oprichting agentschap DTO (23 181, nr. 4).**

Van het overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Behoeftestelling aan pantservoertuigen voor de koninklijke landmacht

De heer **Van den Doel** (VVD) vroeg naar de stand van zaken van de internationale samenwerking en de onderhandelingen over de Nederlandse deelname. Zijn fractie acht het van groot belang dat de Nederlandse industrie een behoorlijk aandeel in het project heeft.

Zou de staatssecretaris, nu er veelal sprake is van geïntegreerde systemen, iets meer kunnen zeggen over de relatie tussen de voertuigen en de wapensystemen? Wordt ook dit traject samen met de andere landen afgelegd of maakt elk land een individuele keuze?

De heer Van den Doel stemde ermee in dat in de eerste fase vooralsnog gekozen wordt voor wielvoertuigen. Is het realistisch te veronderstellen dat in de tweede fase alsnog wordt gekozen voor rupsvoertuigen?

De heer **Hillen** (CDA) betuigde instemming met de genomen beslissingen. Op welke wijze blijft de Kamer betrokken bij het besluitvormingsproces? Hoe verhoudt het OCCAR zich tot de WEAG bij dit dossier? Dat in de eerste fase wordt gekozen voor wielvoertuigen, kon de instemming van de heer Hillen wegdragen, maar wel vroeg hij zich af of de krijgsmacht op deze manier niet over te veel verschillende typen gaat beschikken. Hij benadrukte nog dat zijn fractie wat dit project betreft de voorkeur geeft aan participatie van het bedrijfsleven boven compensatie.

De heer **Hoekema** (D66) stemde eveneens in met de tot nu toe genomen beslissingen. Heeft de staatssecretaris al zicht op de totale kosten van het project en acht hij het denkbaar dat de behoeftestelling (neerwaarts) zal worden bijgesteld, bijvoorbeeld als gevolg van herschikking van de

¹ Samenstelling:

Leden: Mateman (CDA), Wolters (CDA), Korthals (VVD), voorzitter, Weisglas (VVD), H. Vos (PvdA), Van den Berg (SGP), Van Gelder (PvdA), Van de Camp (CDA), Zijlstra (PvdA), Hillen (CDA), Valk (PvdA), Sipkes (GroenLinks), Van Hoof (VVD), Hoekema (D66), ondervoorzitter, Leerkes (Unie 55+), De Koning (D66), Hessing (VVD), Van den Bos (D66), Van Ardenne-van der Hoeven (CDA), Verkerk (AOV), Van Waning (D66), Sterk (PvdA) en Van den Doel (VVD).

Plv. leden: Terpstra (CDA), Beinema (CDA), Van Rey (VVD), Van Heemskerck Pillis-Duvekot (VVD), Huys (PvdA), Van Middelkoop (GPV), Middel (PvdA), Mulder-van Dam (CDA), Van Gijzel (PvdA), Verhagen (CDA), Woltjer (PvdA), Rosenmøller (GroenLinks), Hoogervorst (VVD), Ter Veer (D66), Stellingwerf (RPF), Visser-van Doorn (CDA), Blaauw (VVD), Scheltema-de Nie (D66), Van der Hoeven (CDA), Van Wingerden (AOV), Roethof (D66), Rehwinkel (PvdA), Keur (VVD), Marijnissen (SP) en Houda (PvdA).

gevechtskracht? Het leek de heer Hoekema zeer wenselijk de financiële randvoorwaarden van het project nauwlettend in de gaten te houden. Ook hij wees op het gevaar dat er bij de koninklijke landmacht te veel verschillende typen voertuigen worden gebruikt. Hoe hard zijn de toezeggingen dat Nederland via het GTK-project zal kunnen participeren in OCCAR? Ten slotte vroeg de heer Hoekema of het SISU-project op schema ligt en of de herschikking van de gevechtskracht van invloed is op de behoeftestelling.

De heer **Valk** (PvdA) stelde het op prijs dat de Kamer haar oordeel kan uitspreken over de vier fasen van het project. Ook zijn fractie vindt het van groot belang dat de begroting niet wordt overschreden. In hoeverre wordt de keuze tussen wiel- en rupsvoertuigen beïnvloed door de Nederlandse deelname aan OCCAR? De heer Valk merkte ten slotte op benieuwd te zijn naar de compensatie voor Nederland.

De **staatssecretaris** merkte op dat thans de A-fase van het project aan de orde is waarin het gaat om 210 voertuigen. Gezien de hoge bedragen die met het totale project zijn gemoeid, ligt het voor de hand dat met een zekere regelmaat overleg wordt gevoerd met de Kamer, bijvoorbeeld als een volgende fase in werking treedt. Of er uiteindelijk 1340 nieuwe voertuigen zullen zijn aangeschaft, is overigens nog maar de vraag want tussen nu en 2018 kan er nog heel wat gebeuren. De herschikking van de gevechtskracht, waarvan in de geactualiseerde prioriteitennota melding wordt gemaakt, heeft geen invloed op de geraamde aantallen. Medio 1998 zal het memorandum of understanding worden ondertekend over het prototypeontwikkeling van de voertuigen. Over de Nederlandse deelname in het project zal in oktober wederom overleg worden gevoerd met de Franse, Duitse en Engelse bewindslieden. Uit de tot nu toe gevoerde gesprekken is gebleken van een zeer positieve houding tegenover de Nederlandse wensen terzake, ook al omdat het een ingang is tot deelname aan OCCAR. Tijdens gesprekken tussen vertegenwoordigers van Defensie, Economische Zaken, NIID en de Nederlandse industrie heeft de firma Stork zich bereid verklaard om de Nederlandse industrie te vertegenwoordigen in het overleg met de consortia die door de andere drie landen zijn uitgenodigd. Nog zeer onlangs heeft een delegatie onder leiding van de heer Fledderus een bezoek gebracht aan beide consortia en zijn er duidelijke afspraken gemaakt over de voortgang van het proces. Er zijn randvoorwaarden geschetst voor Nederlandse deelname aan het GTK-project, waarbij wordt gestreefd naar participatie in plaats van compensatie. De modaliteiten zijn nog niet helder omlijnd. Het zou ook kunnen zijn dat er sprake is van een deel compensatie en een deel participatie. Nederland zal uiteraard trachten het onderste uit de kan te halen. Er zullen overigens geen financiële verplichtingen worden aangegaan dan nadat de Kamer daarover is geïnformeerd. Begin 1998 zal meer bekend zijn over de keuze van de voertuigen en de positie van Frankrijk in het gehele GTK-project. Er zijn in de A-fase nog geen internationale afspraken gemaakt over de te voeren wapensystemen. Ook hierover zal uiteraard nog overleg worden gevoerd met de Kamer. Dit zal ook gebeuren als zich nadere ontwikkelingen voordoen in de Nederlandse deelname aan OCCAR. De WEAG houdt zich voornamelijk bezig met ontwikkeling en onderzoek, terwijl OCCAR meer gericht is op de productie van materieel. De gefaseerde aanpak slaat niet alleen op de aantallen voertuigen maar ook op de keuze tussen rups- en wielvoertuigen. Thans zijn wielvoertuigen aan de orde, maar het is best mogelijk dat in een volgende fase wordt gekozen voor rupsvoertuigen. Het leger werkt zo langzamerhand met nogal verschillende typen voertuigen, maar dat hoeft niet een groot bezwaar te zijn omdat ze worden ingezet voor specifieke taken. Het SISU-project ligt op schema.

Project ATGW

De heer **Van den Doel** (VVD) zei dat zijn fractie in het algemeen groot voorstander is van Europese defensiesamenwerking, maar was wat dit betreft nogal somber over het ATGW-project. Het project loopt al ruim zeven jaar, maar kent nog steeds een achterstand op technologisch en operationeel terrein (effectiviteit, veiligheid, opleiding en gewicht) en zal waarschijnlijk ook duurder zijn dan vergelijkbare andere wapens. De staatssecretaris heeft daarom volstrekt terecht besloten ook te kijken naar de producten van andere consortia, te weten de Gill en de Javelin. Biedt het niet kiezen voor de ATGW-3 ook nog personele voordelen? Het door de staatssecretaris gekozen tweesporenbeleid mag overigens niet een commitment met een open eind inhouden. Deelt de staatssecretaris de zorg van de VVD-fractie dat de fors lagere aantallen van Frankrijk en Duitsland kunnen leiden tot een hogere prijs van de ATGW-3? Uitgangspunt was dat deelname van de Nederlandse industrie ongeveer gelijk is aan de Nederlandse investeringen, maar die investeringen worden nu teruggebracht tot zo'n 60%. Waarom is van dat uitgangspunt afgestapt en welke inzet zal de staatssecretaris plegen in de rest van het project?

Waarom wil de staatssecretaris eerst een beslissing nemen over de ATGW-3 en pas daarna over de andere systemen? Kan niet gelijktijdig worden beslist over beide trajecten?

Concluderend merkte de heer Van den Doel op dat hij instemt met het tweesporenbeleid maar voorshands niet met verwerving van de ATGW-3.

De heer **Hillen** (CDA) had verwacht dat de staatssecretaris op grond van de in de brief van 17 juni jl. vermelde overwegingen de conclusie zou hebben getrokken dat Nederland uit het ATGW-project moet stappen. Nederland moet immers niet kiezen voor een systeem dat operationeel niet voldoet aan de huidige behoeftstelling, terwijl er bovendien operationeel betere systemen kunnen worden aangeschaft. Daarnaast is de compensatie onder de maat en de prijs van het wapen te hoog. Kan de staatssecretaris aangeven waarom het project zo weinig succesvol is? Op welk moment kan Nederland uit de rijdende trein stappen en kan de staatssecretaris aangeven hoeveel het Nederland kost als besloten wordt dat niet te doen?

De heer **Hoekema** (D66) stelde vast dat er aan het ATGW-project nog veel minpunten en risico's kleven, maar ook dat op onderdelen verbeteringen zijn aangebracht. Daarom wilde hij er vooralsnog niet voor pleiten om zich uit het project terug te trekken. Welke gevolgen heeft het voor het project en voor Nederland (in politiek en economisch opzicht) als dat toch zou gebeuren?

Kan de staatssecretaris uitleggen waarom de industriële deelname overeenkomt met ongeveer 60% van de investeringen en kennelijk is afgestapt van het «equal workshare/costshareprincipe»? Hoe staat het met de onderhandelingen met het ATGW-consortium? Vindt de staatssecretaris dat er sprake is van een betere offerte? Ten slotte vroeg de heer Hoekema of de staatssecretaris kan garanderen dat de financiële grenzen niet worden overschreden, welke optie er ook wordt gekozen.

De heer **Van Gelder** (PvdA) stemde eveneens in met het tweesporenbeleid. Voordat definitieve besluitvorming plaatsvindt, moet er meer duidelijkheid zijn over de voor- en nadelen van het te kiezen systeem. Het was hem overigens opgevallen dat er nogal wat verschillen zijn in de verhoudingen tussen aantallen lanceerinstellingen en raketten: In Nederland resp. 140 en 2000, in Duitsland 216 en 4800 en in Frankrijk 600 en 1100. Kan de staatssecretaris die verschillen toelichten?

De **staatssecretaris** benadrukte dat er nog geen definitieve keuze is gemaakt en dat Nederland vooralsnog niet uit het project stapt. Hij wees erop dat het tweesporenbeleid geen nadelige operationele gevolgen heeft. Voor de eenheden die eventueel wel over de ATGW-3 gaan beschikken is het hogere gewicht geen onoverkomelijk bezwaar. Wel staat vast dat niet voor de gehele krijgsmacht dit wapensysteem wordt aangeschaft. Voor de lichtere eenheden zal een keuze worden gemaakt tussen de Javelin en de Gill. Het leek de bewindsman dat nog uitvoerig moet worden overlegd over de vraag of voor de gehele krijgsmacht de Javelin dan wel de Gill moet worden ingevoerd. Er zijn geen expliciet militaire argumenten om wel of niet te blijven participeren in het ATGW-project. In zo'n situatie gaan dus andere argumenten een rol spelen.

Nederland heeft ondertussen het niet geringe bedrag van 67 mln. in de ontwikkeling van de ATGW-3 geïnvesteerd. Bovendien biedt Europese samenwerking op defensiegebied nog steeds belangrijke voordelen. De staatssecretaris wees erop dat de Nederlandse krijgsmacht indertijd bepaald niet stond te springen om de ATGW-3 aan te schaffen, maar dat politieke druk ertoe heeft geleid dat Nederland toch in het project is gestapt.

De deelname van de Nederlandse industrie aan het project is van evident belang. Fokker Aviation en andere toeleverende bedrijven hebben een belangrijke bijdrage geleverd aan het project en hebben als zodanig groot belang bij voortzetting van de Nederlandse deelname.

De staatssecretaris wilde niet verhehlen dat hij aanvankelijk voorstander was van beëindiging van Nederlandse participatie in het project. Nader overleg leidde echter tot de conclusie dat het beslissingsmoment nog enige tijd kan worden uitgesteld. Er zijn geen personele voordelen verbonden aan het niet kiezen voor de ATGW-3.

Thans gaat voor de ATGW-3 de D-fase in waarvan medio 1998 de resultaten zullen voorliggen. De voorbereidingen van het besluitvormingsproces omtrent Gill en Javelin zijn in volle gang. Evenals de andere landen wacht Nederland met spanning op de nieuwe offertes van het ATGW-consortium. Hierover bestaan intensieve contacten met de andere partners in het project.

Ten slotte zegde de bewindsman toe schriftelijk te zullen reageren op de vraag van de heer Van Gelder naar de verhouding tussen aantallen lanceerinstallaties en raketten.

Agentschap DTO

De heer **Hillen** (CDA) vroeg zich af wat de meerwaarde is van dit agentschap. Het leek hem dat het agentschap moeilijk marktconform kan opereren gezien de beperkende voorwaarden die Defensie zal opleggen. Waarom wordt DTO niet ondergebracht bij de defensieorganisatie? Zijn krijgsmachtdelen verplicht bij DTO af te nemen? Als zij de markt opgaan, hoe groot is dan de kans dat DTO in de problemen komt? Defensie bepaalt welke diensten DTO op de markt mag aanbieden. Welke criteria zullen daarbij worden gehanteerd en heeft DTO i.o. al aanvragen gedaan? De heer Hillen kon zich ten slotte goed voorstellen dat de technische infrastructuur van DTO ten nutte wordt gemaakt aan andere overheidsdiensten of commerciële bedrijven.

De heer **Van Gelder** (PvdA) vroeg naar het waarom van de voorziene besparingen. Ook vroeg hij naar het verband tussen marktconform opereren en veiligheidseisen van Defensie. Zullen die eisen marktconforme offertes niet in de weg staan?

De heer **Van den Doel** (VVD) beschouwde de oprichting van DTO als een logische stap in het kader van de doelmatigheidsoperatie. Kan DTO

worden beschouwd als een organisatie met exclusieve of bijzondere marktrechten waarop wordt gedoeld in het rapport «Markt en overheid» van de commissie-Cohen?

Kan het feit dat er geen sprake is van gedwongen winkelnering het bestaansrecht van DTO in gevaar brengen? Nu niet gekozen is voor privatisering, heeft DTO nog steeds een publieke taak en dus mag dat bestaansrecht niet in gevaar komen. Ten slotte vroeg de heer Van den Doel of er bij andere overheidsdiensten behoefte bestaat aan DTO-diensten.

De heer **Hoekema** (D66) vroeg allereerst of inderdaad sprake is van een leegloop bij het DCC. Hij ondersteunde in beginsel het oprichten van een agentschap DTO. Nu lang niet alle diensten van DTO op de commerciële markt kunnen worden aangeboden, dient de vraag te worden gesteld of het civiele medegebruik goed uit de verf komt. Het leek hem dat dit medegebruik zoveel mogelijk gestalte moet krijgen binnen de door de commissie-Cohen geschetste kaders. In een brief over NAFIN schrijft de staatssecretaris over de urgente behoeften van dit instituut. Heeft indertijd een openbare aanbesteding plaatsgevonden en hoe zal dat in de toekomst gaan? Ten slotte vroeg de heer Hoekema aandacht voor de noodzaak dat ook het DTO-agentschap in staat wordt gesteld de snelle ontwikkelingen op het terrein van de informatietechnologie te volgen. Hij sprak de hoop uit dat de defensieorganisatie het agentschap op een verantwoorde manier kan aansturen.

De **staatssecretaris** benadrukte dat het agentschap voor een groot deel is opgezet ten behoeve van defensietaken, onder andere om de vraag te reguleren. In het verleden werd met het lumpsumstelsel gewerkt en konden bevelhebbers van alles en nog wat vragen. Nu dienen zij zich heel goed te realiseren dat aan hun vragen een prijskaartje hangt. Er kan in de voorgestelde opzet doelmatiger en wellicht ook professioneler worden gewerkt. In de aanloopfase zijn door Defensie een aantal werken aangenomen ten behoeve van Binnenlandse Zaken en Justitie, maar voor het overige zal worden gewacht totdat het toetsingskader, voortvloeiende uit het rapport-Cohen, zijn beslag krijgt. In ieder geval tot het jaar 2000 zal geen werk voor derden worden verricht, los van de lopende overeenkomsten met beide genoemde departementen. Met het KNMI en de afdeling verkeersbegeleiding van Schiphol worden nog onderhandelingen gevoerd.

Er is geen gedwongen winkelnering voorzover het zaken betreft die niet met NAFIN te maken hebben. De besparingen vloeien voort uit het gegeven dat de krijgsmachtdelen in 1990 15 mln. en in 2000 30 mln. minder zullen behoeven te besteden aan de in het geding zijnde diensten. DTO zal aan de andere kant dezelfde diensten moeten leveren tegen lagere prijzen en heeft dat zelf al tot uitdrukking gebracht door de personele en materiële posten van de eigen begroting te verlagen. Voorzover de bewindsman bekend, is er geen leegloop bij het DCC. Iets anders is dat het personeel enigszins is gereduceerd. Hij ging ervan uit dat een hoogwaardige dienst als DTO er alles aan zal doen om de snelle ontwikkelingen op het terrein van de informatietechnologie bij te houden. Ten slotte zegde de staatssecretaris toe de vraag van de heer Hoekema over het al dan niet openbaar aanbesteden van «urgente behoeften» van het NAVIN schriftelijk te beantwoorden.

De voorzitter van de commissie,
Korthals

De griffier van de commissie,
De Lange