

Vergaderjaar 1995–1996

24 400 X

Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Defensie (X) voor het jaar 1996

Nr. 123

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 27 juni 1996

De vaste commissie voor Defensie¹ heeft op 12 juni 1996 overleg gevoerd met staatssecretaris Gmelich Meijling van Defensie over:

- diens antwoorden op commissievragen over het project Mid-term modernisation programme van de AWACS-vloot (incl. de brief over de geluidhinder) (24 400-X, nr. 97);
- diens antwoorden op commissievragen over de brief inzake het project GWI/PRTL (24 400-X, nr. 90);
- diens antwoorden op commissievragen over de voortstuwing en energievoorziening luchtverdedigings- en commandofregatten (24 400-X, nr. 86).

Van het gevoerde overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

1. Mid-term modernisation programme AWACS-vloot (24 400-X, nr. 97)

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Hoekema** (D66) waardeerde de niet aflatende inzet waarmee de staatssecretaris aandacht heeft gevraagd voor terugdringing van de geluidsoverlast van de AWACS-vloot. Nu de meeste landen desondanks toch voorkeur geven aan operationele verbetering van de vloot boven vervanging van motoren, moet de staatssecretaris met nog meer kracht pleiten voor minimaal modificatie van de motoren. In ieder geval zal de fractie van D66 er moeite mee hebben als het toegezegde onderzoek niet ten minste tot dat resultaat leidt. Het mag niet zo zijn dat terugdringing van de geluidsoverlast een witte vlek blijft in het moderniseringsprogramma. Is er nog een kans dat toch wordt besloten tot vervanging van de motoren en zo neen, hoe is het perspectief op minimaal een modificatie ervan? Is er voldoende budget voor het onderzoek van de Force-commander naar mogelijkheden tot modificatie van motoren? Bij het nemen van een echte beslissing over het programma moet de Kamer in ieder geval een keuze krijgen die leidt tot terugdringing van de geluidhinder.

¹ Samenstelling:

Leden: Mateman (CDA), Wolters (CDA), Korthals (VVD), voorzitter, Weisglas (VVD), H. Vos (PvdA), Van den Berg (SGP), Van Traa (PvdA), Van Gelder (PvdA), Zijlstra (PvdA), Hillen (CDA), Valk (PvdA), Sipkes (GroenLinks), Van Hoof (VVD), Bukman (CDA), 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), Van den Doel (VVD).

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

De heer **Van den Doel** (VVD) stemde in met voorstellen tot verbetering van radar- en communicatieapparatuur van de AWACS-vloot, maar vroeg eveneens aandacht voor terugdringing van de al jaren durende geluidshinder. Het stelde hem teleur dat dit aspect niet in het programma is meegenomen omdat andere NAVO-bondgenoten er geen substantiële bijdrage aan willen leveren. In de stukken miste hij een duidelijke kosten-batenanalyse van vervanging van de motoren. Juist zo'n analyse zou tot meer begrip voor het Nederlandse standpunt kunnen leiden. Tegenover forse kosten staat namelijk niet alleen een beduidende vermindering van de geluidshinder, maar ook een substantiële (20%-30%) vermindering van het kerosineverbruik en het aantal starts en landingen, alsmede een veel lagere belasting van het milieu. Wil de staatssecretaris hiervoor bij de deelnemende landen aandacht vragen? Per saldo hebben zijn vele inspanningen nog niet geleid tot een verschuiving in het standpunt van de NAVO, al is wel vooruitgang geboekt doordat nu een onderzoek wordt gestart naar geluiddempende voorzieningen aan de motoren. Wordt daarbij ook een eventuele modificatie betrokken? Is dit onderzoek gestart? Is er voldoende budget voor en wanneer kunnen resultaten worden verwacht? Geluidsoverlast zou ook kunnen worden teruggedrongen door de vluchten van de AWACS-vloot over diverse bases te verspreiden. Wordt in dit verband inderdaad gezien of een deel van de AWACS-vluchten kan worden verplaatst naar Spanje of het oosten van Duitsland en zo ja, hoe is dit te rijmen met uitspraken van de basiscommandant van Geilenkirchen, dat de AWACS-vloot permanent daar gestationeerd zal blijven?

Omdat hij voorafgaand aan definitieve ondertekening van het MOU geïnformeerd wenste te worden over de resultaten van het onderzoek van de Force Commander naar geluiddempende voorzieningen aan de motoren, gaf de heer Van den Doel thans slechts voorwaardelijke toestemming om verder te gaan met het programma.

De heer **Vos** (PvdA) benadrukte dat dit hét moment is om aandacht te vragen voor vervanging van de motoren, omdat nu de behoeftestelling aan de orde is. In een later stadium van het programma zal dat veel moeilijker zijn. Omdat ervaring hem had geleerd dat men in defensiekringen slechts vatbaar is voor harde financiële argumenten had hij weinig vertrouwen in het doen van een beroep op de medewerking van overige bondgenoten om de geluidshinder terug te dringen. Daarom bepleitte hij om voorafgaand aan de presentatie van het B-document een duidelijk overzicht te presenteren van de kosten van een totaal modificatieprogramma (incl. terugdringing geluidshinder), afgezet tegen de winst die wordt geboekt in termen van levensduurverlenging. Daaruit zou wel eens kunnen blijken dat nu niets doen aan de motoren, op niet al te lange termijn leidt tot veel grotere uitgaven. Wellicht zijn bondgenoten op basis van dit soort financiële informatie bereid om zich positiever op te stellen dan tot nu toe. Hoe dan ook mag het niet zo zijn dat alleen Nederland opdraait voor de kosten van een eventuele modificatie van de motoren. Ook in andere kwesties waarin slechts één of een enkel land voordeel heeft van een maatregel, worden de kosten gedeeld. Alles overwegende kon hij het zetten van volgende stappen in het programma vooralsnog niet aan de staatssecretaris delegeren.

De heer **Mateman** (CDA) stemde gezien het nut van het AWACS-systeem in met het voorliggende voorstel. Wel sloot hij zich aan bij vragen naar milieu-aspecten van het moderniseringsprogramma. Het overleg daarover moet doorgaan. Dat de geschatte kosten lager uitkomen dan eerder was geraamd, verheugde hem. Gezien de hoge kosten ervan, had hij geen hoop op vervanging van de motoren. Daarom moet primair worden gekeken naar modificatie ervan. Een aanzienlijke terugdringing van de geluidsoverlast kan naast spreiding van de inzet over andere

Europese landen, ook worden bereikt door de AWACS-vloot te verplaatsen van Geilenkirchen naar de binnenkort vrijkomende RAF-bases Laarbruch of Brügen. Dat biedt tevens Roermond ruimte voor uitvoering van stadsuitbreidingsplannen.

Het antwoord van de staatssecretaris

De **staatssecretaris** had er begrip voor dat bij een discussie over modernisering van de AWACS-vloot het aspect van de geluidsoverlast en de rol van de motoren daarin aan de orde komt. De grote inzet waarmee is bepleit om de motoren bij de modernisering te betrekken stuitte echter op verzet bij de bondgenoten, omdat alleen Nederland voordeel zou hebben van de enorme investering die gemoeid zou zijn met vervanging ervan. Vervanging ervan is dan ook uitgesloten. Omdat er gezien de al jaren lopende procedures geen zicht op is dat een deel van de geluidsoverlast kan worden teruggedrongen door het kappen van bomen in het verlengde van de startbaan, is na overleg met lokale bestuurders door de Permanent Vertegenwoordiger van Nederland aan de Secretaris-Generaal van de NAVO gevraagd om aandacht te schenken aan het probleem van de geluidshinder. Van NAVO-zijde werd daarbij herinnerd aan gemaakte afspraken bij de vestiging in Geilenkirchen over aantallen arbeidsplaatsen in Limburg en het percentage (20) Nederlanders dat op de basis werkzaam moet zijn. Thans zijn 400 Nederlanders op de basis werkzaam.

Verplaatsing ervan heeft derhalve grote gevolgen voor de regionale werkgelegenheid, niet alleen in Limburg, maar ook in Duitsland. Ook moet worden voorkomen dat wrijvingen over deze zaak andere afspraken over NAVO-faciliteiten (POM-sites e.d.) frustreren. Wel resulteerde het overleg in de afspraak om een drietal maatregelen te bezien, te weten:

- op korte termijn, het verplaatsen van een belangrijk deel van de vluchten naar andere bases in Europa;
- op middellange termijn, mogelijkheden tot het installeren van geluiddempende voorzieningen aan de motoren;
- op langere termijn (circa tien jaar), eventuele vervanging van het AWACS-vliegtuig in combinatie met vervangingsprogramma's in de VS.

Het onderzoek van de Force Commander wordt voorbereid, maar is nog niet gestart. Naar verwachting zal het ongeveer een jaar gaan vergen. Over ongeveer drie maanden is hierover wellicht meer duidelijkheid. Het onderzoek richt zich niet alleen op beperking van de geluidsoverlast, maar ook op de eventuele gevolgen daarvan voor de inzetbaarheid van de vliegtuigen. Voor de veronderstelling dat er sprake zou zijn van vertragingstactiek en dat onderzoeksresultaten in de civiele luchtvaart voorhanden zouden zijn, zag de staatssecretaris geen grond. De suggestie om de basis Geilenkirchen te verplaatsen naar een vrijkomende RAF-basis, nam hij in overweging, al wees hij daarbij op voorhand wel op mogelijke werkgelegenheidsproblemen in de regio. Al met al zal er (binnen financiële grenzen) al het mogelijke aan worden gedaan om de geluidsoverlast zoveel mogelijk te beperken.

De staatssecretaris benadrukte dat al deze inspanningen onverlet laten dat het thans aan de orde zijnde A-document de in het AWACS-vliegtuig aanwezige elektronische installatie betreft en niet de motoren ervan. Volgens het opgestelde tijdschema verstrekt Boeing op basis van een evaluatie van ontvangen offertes in november een overzicht van industrieën die in aanmerking komen voor orders. Op dat moment wil men van deelnemende landen weten of er bereidheid is om het MOU te tekenen. Vanaf november 1996 is er tot juni 1997 gelegenheid om het MOU daadwerkelijk te tekenen, waarna het project wordt uitgevoerd. Hoewel begrijpelijk, vond hij het niet geheel juist om het probleem van de geluidshinder zo strikt te koppelen aan dit moderniseringsprogramma als is gedaan. Uiteraard wordt alles in het werk gesteld om dit probleem zo goed mogelijk op te lossen, maar daar staat los van dat de modernisering

nodig is om problemen op operationeel gebied te voorkomen. Tegen die achtergrond drong hij er met klem op aan om verdere deelname aan het programma aan hem te delegeren.

Nadere gedachtenwisseling

De heer **Hoekema** (D66) verbond aan zijn instemming de voorwaarde dat in november, voordat verdere stappen worden gezet, ruimte wordt gecreëerd voor een nader debat over deze kwestie.

De heren **Van den Doel** (VVD) en **Vos** (PvdA) sloten zich hierbij aan en drongen aan op een gedegen kosten-batenanalyse. Zij drongen daarbij ook aan op een praktische benadering van het onderzoek dat de Kamer op korte termijn nader wordt geïnformeerd.

De heer **Mateman** (CDA) drong erop aan de rapportage van de Force Commander voorafgaand aan ondertekening van het MOU te laten verschijnen.

De **staatssecretaris** nam hiervan kennis en zegde toe er alles aan te doen om aan de wensen van de Kamer tegemoet te komen, ook waar het een nader debat in november betreft. Uit de gedachtenwisseling concludeerde hij dat de Kamer zich niet verzet tegen het moderniseringsprogramma zelve.

Besloten werd in het najaar van 1996 een nader debat aan dit onderwerp te wijden en de staatssecretaris, gehoord de gedachtenwisseling, te machtigen verder te gaan met dit project.

2. Het project GWI/PRTL (24 400-X, nr. 90)

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Vos** (PvdA) vroeg een toelichting op de tegenstrijdigheid tussen de melding dat de budgetoverschrijding van ongeveer 15% grotendeels is veroorzaakt door prijsontwikkelingen in de periode 1992–1994 en het feit dat tijdens de onderhandelingen steeds is gewerkt met het prijspeil van 31 december 1994. Het is wel erg toevallig dat het met de hoofdleverancier gesloten compromis precies de helft van de veronderstelde overschrijding is. Gezien slechte ervaringen op het gebied van compensatie was hij erg huiverig om zaken te doen met Krauss Maffei. Na tekening van de contracten zou het begrip «reasonable comparative» wel weer eens een grote rol kunnen gaan spelen bij de toedeling van compensatie-orders. Hoe onbetrouwbaar deze firma is, blijkt ook uit het feit dat men destijds door middel van dumping verhinderde dat Nederlands overtollig defensiemateriaal aan Zweden kon worden verkocht. Hoe wordt herhaling van minder goede ervaringen met directe en indirecte compensatie voorkomen?

Dat in de prototypefase computerberekeningen en simulatieproeven onvoldoende zekerheid zouden bieden vond de heer Vos merkwaardig, gezien de nadruk die hierop vooral de laatste jaren wordt gelegd. Wat wordt hiermee precies bedoeld? Vinden degenen die in het veld met dit materiaal werken, dat werkelijke proeven niet zijn te vervangen door simulatieprogramma's? Soms is een prototype zo duur dat simulatie buitengewoon aantrekkelijk is.

De veronderstelling dat de kosten voor extra inzet van personeel bij opleiding en logistieke ondersteuning kunnen worden gecompenseerd door afname van de uitgaven die anders op grond van het sociaal beleidskader (SBK) zouden worden gemaakt, gaat slechts op als het een momentopname zou betreffen. In deze constructie worden kosten slechts

verschoven naar een later moment. Voorkomen moet worden dat betrokkenen als gevolg van tekort aan budget straks geen gebruik meer kunnen maken van het SBK.

De heer **Mateman** (CDA) erkende dat op basis van een goede afweging is besloten om met dit project verder te gaan, ook al bleef hij sceptisch over de operationele capaciteit van de PRTL, zelfs in gemodificeerde vorm. In dat verband wees hij erop dat vroegere Warschau-pactlanden beschikken over veel goedkopere luchtafweer die technisch net zo geavanceerd is als de PRTL. Dit kan er bij inzet van de PRTL buiten het NAVO-verdragsgebied toe leiden dat de NAVO-troepen minder luchtdekking hebben dan hun potentiële opponent. Verdere prijsstijgingen voor dit project sloot hij uit. Is te garanderen dat het systeem in de praktijk zal werken? Gezien de complexiteit ervan kan dit wellicht pas na oefeningen met echte prototypen worden vastgesteld.

Met het streven naar zoveel mogelijk samenwerking op materieel gebied stemde de heer Mateman in. Dit mag er echter niet toe leiden dat Nederland min of meer verplicht is om hetzelfde materiaal aan te schaffen als Duitsland. Dat de Duitse en de Nederlandse PRTL grote verschillen vertonen, onderstreept dat een keuze voor nationale opties open moet blijven.

De heer **Hoekema** (D66) vroeg of financiële risico's als gevolg van technische problemen voor rekening van de leverancier zijn. Omdat hij uit informatie van de NEID afleidde dat Krauss Maffei niet bepaald een schoonheidsprijs verdient voor de invulling van compensatie, drong hij erop aan, op dit gebied de nodige garanties in te bouwen.

Het antwoord van de staatssecretaris

De **staatssecretaris** herinnerde aan hetgeen in eerder algemeen overleg werd opgemerkt over de afdwingbaarheid van compensatieplichten. Bij dit project is de verplichting tot volledige compensatie vastgelegd, maar voor de invulling en nakoming ervan wordt Defensie afhankelijk van Krauss Maffei. Gespreid over een termijn van tien jaar is 40% als directe en 60% als indirecte compensatie ingevuld. Ook bij de levering van munitie wordt van deze verdeling uitgegaan. Ondanks eerdere ervaringen met de betrokken firma zag hij thans geen aanleiding te twifelen aan de invulling van compensatie, gezien de wijze waarop het ministerie van Economische Zaken bewaakt dat aangegane verplichtingen ook echt worden nagekomen. Om te garanderen dat het project binnen de financiële grenzen blijft, is in het MOU en in het contract met de leverancier uitgegaan van maximumprijzen. Financiële gevolgen van technische complicaties zijn voor rekening van de leverancier, die ook de volledige systeemverantwoordelijkheid draagt. Uitgebreide proeven (zowel in het veld als met simulaties) deden hem vertrouwen op de werking van het systeem. Voor opleiding en logistieke ondersteuning van de invoering van de gemodificeerde PRTL worden tijdelijke arbeidskrachten ingezet. Het is niet de bedoeling om hun salaris uit het SBK te betalen, maar wel leidt het ertoe dat een deel van het SBK niet behoeft te worden gebruikt voor outplacement en omscholing.

De staatssecretaris zegde toe een schriftelijke toelichting te geven op de vraag van de heer Vos naar de oorzaak van de prijsstijging. Daarbij wordt de tekst van de prijsherzieningsclausule overlegd. Met de leverancier is indringend onderhandeld over het terugbrengen van de aanvankelijk veel te hoge prijs. Het verschil tussen het oorspronkelijke budget van 235 mln. en de 279 mln. vloeit voor een zeer groot deel voort uit de prijsontwikkeling tussen 1992 en 1996. Extra uitgaven zullen, verspreid over de komende jaren, grotendeels worden opgevangen in de jaarlijkse prijsbijstelling van de defensiebegroting. Het resterende deel wordt gefinan-

cierd door herfasering van projecten op basis van prioriteitstelling. Ingrijpende verschuivingen zijn hiervoor niet nodig.

Gehoord de gedachtenwisseling stemde de commissie in met voortzetting van dit project.

3. Voortstuwing en energievoorziening luchtverdedigings- en commandofregatten (24 400-X, nr. 86)

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Hoekema** (D66) stemde in met de keuze voor een energie- en voortstuwingssysteem. Kost het oplossen van problemen met de dieselmotoren van de M-fregatten niet meer dan de in de stukken genoemde 9,4 mln.? Wat zijn de kosten precies? Omvatten zij ook operationele kosten zoals tijdelijk hoger brandstofgebruik? Kan KSG de extra kosten verhalen op de leverancier? Hoe wordt omgegaan met het vereiste van een «proven design»? Stork-Wärtsilä Diesel (SWD) moet de sequential turbocharging (ST) van haar motor nog ontwikkelen. Welke garanties zijn er dat deze aanpassing tijdig gereed is en ook bevredigend functioneert? Is gegarandeerd dat eventuele extra kosten worden gedragen door de leverancier?

De heer Van den Doel (VVD) maakte uit de stukken op dat Defensie slechts kan afwachten welke compensatie KSG van de leveranciers krijgt voor de extra kosten van het verhelpen van problemen met de motoren van de M-fregatten. Ligt de verdeling van verantwoordelijkheden in contracten vast? Als KSG namelijk verantwoordelijk is voor de technische invulling van het voortstuwingssysteem, is het bedrijf minimaal mede-verantwoordelijk voor de problemen met de motoren van de M-fregatten. Welke verantwoordelijkheid dragen onderaannemers en welke verantwoordelijkheid draagt de Koninklijke Marine in dezen? Wat is de zin van een proefvaart met de nieuwe motoren als de ST niet tijdig gereed is? Wanneer wordt die ST dan wel beproefd?

De heer **Vos** (PvdA) concludeerde uit vertrouwelijke informatie over een vergelijking van verwervings- en exploitatiekosten van de diverse systemen, dat een goede keuze is gemaakt. Dat is het zeker als wordt bedacht dat de keuze voor SWD van belang is voor de kansen van dit bedrijf bij andere projecten. Wel was het hem opgevallen dat niet op ieder moment in het project alle potentiële deelnemers beschikten over dezelfde specificaties. In een langdurig project als het onderhavige is het normaal dat specificaties worden bijgesteld, maar dan moeten alle potentiële deelnemers daar op hetzelfde moment over kunnen beschikken.

De heer **Mateman** (CDA) vroeg de visie van de staatssecretaris op internationale samenwerking bij defensie-materieelprojecten. Hij betreunde het dat het onderhavige samenwerkingsproject uiteindelijk is verzand in nationale oplossingen. De keuzes die Spanje en Duitsland in dit kader maken, nopen Nederland des te meer om vooral ook goed oog te hebben voor nationale producten. Die mogen desnoods iets meer kosten, als ze maar volledig aan de eisen voldoen. Zijn er garanties dat bij een keuze voor motoren van SWD het vastgestelde tijdschema kan worden gehaald?

De **staatssecretaris** hechtte grote waarde aan internationale samenwerking bij projecten als het onderhavige en herinnerde aan destijds gemaakte afspraken over vrijheden voor nationale overheden bij keuzes voor aspecten van het totale programma. In dat kader achtte hij het niet uitgesloten dat Spanje terugkomt op de beslissing om niet mee te doen

aan het APAR-programma, omdat het alternatief daarvoor niet zo gunstig blijkt te zijn als het zich aanvankelijk liet aanzien.

De aanvankelijk geraamde max. 9,4 mln. voor aanpassing van de motoren van de M-fregatten is hoogstwaarschijnlijk niet geheel nodig, omdat proeven hebben uitgewezen dat met aanpassing van het regelsysteem kan worden volstaan. Voor modificatie van dit systeem en vervanging van cilinderkoppen is 5,8 mln. nodig, die ten laste komt van het project M-fregatten. De 3,2 mln. voor extra gebruik van gasturbines in de periode dat de problemen worden verholpen, komt ten laste van het exploitatiebudget. Hoewel in dezen het risico bij Defensie lag, wordt met KSG overlegd over mogelijkheden om de schade te verhalen op de leveranciers. Waar dit toe leidt, is nog niet duidelijk. Het LCF-contract bepaalt dat de hoofdaannemer verantwoordelijk is voor de technische invulling van het voortstuwingssysteem en dus ook voor daaruit voortvloeiende risico's.

De staatssecretaris onderschreef dat tijdens een project zo min mogelijk aan oorspronkelijke specificaties moet worden gewijzigd. Dat is ook nu gebeurd. Wel moet er ruimte zijn voor aanpassing op grond van opgedane ervaringen en technische ontwikkelingen. In zo'n geval wordt op basis van gelijklopende specificaties een «best and final offer» gevraagd aan mogelijke leveranciers. Omdat de componenten van de motor van SWD al voor een groot deel zijn ontwikkeld en getest beschouwde hij deze grotendeels als een «proven design». Vooralsnog wordt ervan uitgegaan dat tijdens de proefvaart ook de ST kan worden getest. Eventueel kan dit ook later gebeuren. Contractueel is een vijfjarige garantie bij SWD bedongen.

Gehoord de gedachtenwisseling stemde de commissie in met voortzetting van dit project.

De voorzitter van de commissie,
Korthals,

De griffier van de commissie,
Teunissen