

Vergaderjaar 2000–2001

**27 653**

## **Goedkeuring van het op 9 september 1998 te Farnborough totstandgekomen Verdrag tussen de Regering van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, de Regering van de Franse Republiek, de Regering van de Bondsrepubliek Duitsland en de Regering van de Italiaanse Republiek tot oprichting van een Gezamenlijke Organisatie voor Samenwerking op Defensie-materieelgebied (Organisation Conjointe de Coopération en matière d'Armement) OCCAR (Trb. 1999, 174)**

**Nr. 6**

### **VERSLAG**

Vastgesteld 21 juni 2001

De vaste commissie voor Defensie<sup>1</sup>, belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, brengt als volgt verslag uit van haar bevindingen.

Onder het voorbehoud dat de regering de gestelde vragen tijdig zal hebben beantwoord, acht de commissie de openbare handeling van dit wetsvoorstel voldoende voorbereid.

### **I ALGEMEEN**

#### **1. Inleiding**

De leden van de PvdA-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van het wetsvoorstel waarmee goedkeuring van het OCCAR-verdrag voor Nederland wordt beoogd. Deze leden zijn met de regering van mening dat toetreding tot OCCAR gezien kan worden als een waardevolle aanvulling op de instrumenten die kunnen worden gehanteerd om in de Nederlandse defensie-materieelbehoefte te voorzien. Daarnaast menen deze leden dat samenwerking op het gebied van materieelprojecten een positieve bijdrage kan leveren aan de afstemming op het gebied van materieel-aankoop en -inzet, die ook in het kader van de Europese defensie-samenwerking (Europees Veiligheids- en Defensie Beleid; EVDB) gewenst is.

De leden van de PvdA-fractie hebben nog wel een enkele vraag. Deze leden vragen of in het kader van het OCCAR-verdrag op één op andere manier kan worden veiliggesteld dat, waar kleinere landen wellicht minder vaak deelnemen aan projecten in OCCAR-verband, later een vorm van verevening kan plaatsvinden. Dat er wordt uitgegaan van een principe van *global balance* is helder uiteengezet maar naarmate meer kleinere landen, die wellicht vaker van deelname aan een OCCAR-project zullen afzien, partij zijn bij het verdrag zou onbalans kunnen ontstaan.

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Van den Berg (SGP), Valk (PvdA), voorzitter, Zijlstra (PvdA), Apostolou (PvdA), Hillen (CDA), Hessing (VVD), Van Ardenne-van der Hoeven (CDA), Hoekema (D66), Stellingwerf (ChristenUnie), ondervoorzitter, Van Lente (VVD), Verhagen (CDA), M.B. Vos (GroenLinks), Van 't Riet (D66), Van den Doel (VVD), De Haan (CDA), Koenders (PvdA), Van der Knaap (CDA), Harrewijn (GroenLinks), Niederer (VVD), Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Oplaat (VVD), Albayrak (PvdA), Balemans (VVD), Herrebrugh (PvdA).

Plv. leden: Dittrich (D66), Van Oven (PvdA), Swildens-Rozendaal (PvdA), Arib (PvdA), Leers (CDA), Weisglas (VVD), Eurlings (CDA), Ter Veer (D66), Van Middelkoop (ChristenUnie), De Swart (VVD), Van der Hoeven (CDA), Vendrik (GroenLinks), Bakker (D66), Blaauw (VVD), vacature (CDA), Hindriks (PvdA), De Pater-van der Meer (CDA), Karimi (GroenLinks), E. Meijer (VVD), Dijkma (PvdA), Marijnissen (SP), Van Baalen (VVD), Van Gijzel (PvdA), Wilders (VVD), Duivesteijn (PvdA).

De leden van de VVD-fractie hebben kennis genomen van het voorliggende wetsvoorstel. Deze leden hadden verwacht dat de regering dit verdrag niet zou aanbieden gezien de grote reserves die er bij de Kamer bestaan met betrekking tot de toetreding van Nederland tot OCCAR. De bezwaren van de leden van de VVD-fractie zijn vooral gelegen in het feit dat OCCAR oorspronkelijk is opgericht om de belangen van de defensie-industrie in Frankrijk, Duitsland, het Verenigd Koninkrijk en Italië te bundelen en te versterken. Een exclusieve club, waarbij andere landen in eerste instantie niet welkom waren. Dit staat haaks op de Europese militaire samenwerking en doet afbreuk aan de doelstellingen van het EVDB-proces waar ook de Nederlandse regering zich zo voor inzet. OCCAR lijkt eerder te zijn ingesteld uit protectionistische overwegingen dan om de vrije markt van defensiegoederen te bevorderen. Dat Nederland bij de oprichting van OCCAR niet werd uitgenodigd om toe te treden moet een extra reden voor de regering zijn om zich af te vragen waarom dat niet is gebeurd.

De leden van de VVD-fractie vinden dat de regering onvoldoende heeft onderbouwd wat de voordelen zijn voor Nederland om tot OCCAR toe te treden. Zo kunnen Nederlandse bedrijven hooguit orders verkrijgen in programma's waar Nederland zelf in participeert (artikel 15, lid 2). Met andere woorden, een OCCAR-materieelproject waarin Nederland niet actief participeert betekent automatisch ook geen deelname van de Nederlandse industrie. Dat wekt verbazing omdat het in eerste instantie toch zou moeten gaan om het beste tegen de goedkoopste prijs, ongeacht of dit in Frankrijk of Nederland wordt gemaakt. Dat is toch ook in het belang van de Europese veiligheid en de schaarse middelen waaruit moet worden geput? Deze leden vragen de regering of zij dit standpunt delen? Instemming met artikel 15, lid 2 betekent eigenlijk dat Nederland protectie accepteert binnen een *closed shop*.

Tevens verzoeken de leden van de VVD-fractie de regering om in te gaan op het stemmenaantal zoals dat in het verdrag is vastgelegd. Gezien de stemverhouding zal Nederland, op die punten waar het meerderheidsbesluiten betreft, het altijd moeten afleggen tegen de grotere landen. Is de regering het met deze leden eens dat toetreding tot OCCAR niet het Nederlands belang dient, gezien de nadelen die hieraan verbonden zijn voor de Nederlandse industrie? Deze leden verbazen zich over de wijze waarop de regering zo gemakkelijk afstapt van het principe van de evenredige participatie van de Nederlandse industrie in projecten, het zogenaamde *costshare-workshare principe*. Deelt de regering de zorgen van deze leden dat Nederland op dit punt aan het kortste eind zal trekken, mede gezien het feit dat de hoofdaannemer zelf bepaald welke toeleveranciers deze kiest? Ook verbazen deze leden zich over het feit dat het uitgangspunt van het ministerie van Defensie, te weten «kopen van de plank» zoals vastgelegd in de Defensienota 2000, blijkbaar wordt verlaten.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van voorliggend wetsvoorstel.

Het Nederlandse veiligheids- en defensiebeleid berust op samenwerking met bondgenoten in NAVO- en Europees verband. De transatlantische band blijft onverminderd van belang. De leden van de CDA-fractie constateren evenwel een nieuwe dynamiek in de veiligheidspolitieke samenwerking binnen Europa. De recente voorstellen voor een EVDB leiden tot samenwerking tussen de verschillende Europese krijgsmachten. Dit houdt in dat samenwerking op materieelgebied onvermijdelijk wordt. Maar er is ook een andere noodzaak. De stijgende kosten van modern defensiematerieel en de toenemende stuksprisen vragen om doelmatige aanschaf. Juist vanwege het feit dat de defensiebudgetten in de verschillende Europese landen verhoogd dienen te worden, met name om aan de Head Line Goals ten behoeve van het Europese Defensiebeleid en om aan de Defense Capabilities Initiative van de NAVO te voldoen, is efficiënt

aanschaffen van hoogwaardig defensiematerieel noodzakelijk. Daarnaast is het versterken van de Europese defensietechnologie en -industrie van belang voor zowel de industrie als voor de krijgsmachten. Het streven naar één Europees Materieel Agentschap en één interne markt voor de Europese defensietechnologie en -industrie zal daarom onverminderd moeten worden voortgezet. Helaas worden op beide terreinen weinig vorderingen gemaakt. Al in het Verdrag van Maastricht in 1991 is het initiatief gelanceerd om tot een Europees Materieel Agentschap te komen. Het rapport Bangemann wees in 1997 op de gefragmenteerde defensie-markt in Europa als kern van de oorzaak van de beperkte concurrentiekracht van de Europese defensie-industrie. Eén en ander was voor de leden van de CDA-fractie aanleiding om de afgelopen jaren te pleiten voor een interne markt voor de Europese defensie-industrie. Hierover is met de PvdA-fractie een motie ingediend. De leden van de CDA-fractie vragen welke initiatieven de regering hierop ondernomen heeft en welke resultaten zij inmiddels geboekt heeft. Deze leden vragen wat de actuele stand van zaken is?

Ten aanzien van materiaalssamenwerking kunnen de leden van de CDA-fractie constateren dat de enkele initiatieven die er zijn weinig voortgang lijken te maken. De vraag is dan ook wat de Research Cell van de Western European Armaments Group (WEAG) thans nog precies inhoudt. Kan de regering hierover informatie verschaffen? Staat het voortbestaan van deze Research Cell alsmede de WEAG zelf onder druk, gelet op de ontwikkelingen van het EVDB? Is het WEAG of het WEAO nog steeds de voorloper voor het Europees materieelagentschap? Zo ja, welke initiatieven worden thans ondernomen om tot een Europees Materieel Agentschap te komen en wat is de tijdsplanning?

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van het voorliggende wetsvoorstel. Deze leden kunnen echter niet stilzwijgend hiermee instemmen. Zij hebben dan ook een aantal kritische vragen. Deze leden merken op dat bij grote projecten op het gebied van defensiematerieel internationale samenwerking reeds sinds jaar en dag aan de orde is. Dit zal in de toekomst naar verwachting ook in de regel zo blijven, bovendien worden de producten steeds duurder en de techniek steeds ingewikkelder. De ervaringen met Europese samenwerking tot nu toe zijn, zo menen deze leden, echter niet positief; het duurt te lang, de kosten worden vaak hoger en het is de vraag of de producten technisch optimaal zijn. Door de toenemende complexiteit van wapensystemen is de behoefte aan een brede kennisinfrastructuur noodzakelijk. Door de Europese samenwerking tussen landen zal steeds meer gewerkt gaan worden met modules en zal het beschikbare materieel op elkaar afgestemd moeten worden. Op dit moment heeft het EVDB (nog) geen betrekking op materieelaanschafbeleid; dat zal in de toekomst wellicht moeten veranderen. In deze zin zijn de leden van de D66-fractie voorstander van Europese samenwerking op materieelgebied.

Om succesvol te kunnen opereren staan in het onlangs verschenen AIV advies «Europese militair-industriële samenwerking» een aantal voorwaarden, te weten de noodzaak van het beheer van een groot aantal projecten, duidelijke afspraken over toeleveringsgaranties, de timing van materieelverwerving en het op elkaar afstemmen van materieel (AIV-advies, pagina 13). De leden van de D66-fractie willen graag een reactie van de regering op deze voorwaarden. Verder stelt het AIV dat de praktijk zal moeten uitwijzen of een OCCAR-lidmaatschap aan de Nederlandse verwachtingen beantwoordt, wat mede afhankelijk is van de vraag of andere lidstaten bereid zijn de belangen van de toeleverende defensie-industrie te behartigen. Dit zou niet pleiten voor toetreding op dit moment, maar voor eventuele latere deelname als OCCAR een succes

wordt. Zijn er voordelen te behalen wanneer Nederland nu toetreedt in plaats van later? Als het EVDB ook betekent dat materieelbeleid daar een onderdeel van zal uitmaken is het dan niet nadelig dat binnen OCCAR niet alle lidstaten die ook deelnemen aan de Europese samenwerking vertegenwoordigd zijn? Wat betekent deelname aan OCCAR voor de verhouding met de VS? Is het de bedoeling dat er geen materieel meer aangekocht wordt uit de VS?

De leden van de GroenLinks-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van het verdrag inzake OCCAR. Deze leden staan in principe positief tegenover de redenen van toetreding tot dit verdrag. Nederland kan baat hebben bij een professioneel internationaal management dat materieelprojecten kan coördineren en meer zakelijke verwerving kan organiseren en door een *global balance* benadering in de richting van industrieën van participerende landen meer kwalitatief en goedkoper kan aanbesteden. Daarvoor moet wel voldaan worden aan enkele randvoorwaarden. Zoals de voorwaarde dat er voldoende projecten door OCCAR gerealiseerd moeten worden om de *global balance* te laten functioneren en de wil van nationale regeringen om die te veel te interfereren in concrete projecten in de vorm van uitzonderingen op de afspraken. Is de regering het eens met de leden van de GroenLinks-fractie en met de AIV (zie het recente rapport «Europese militair-industriële samenwerking») dat er naast de afspraken in het onderhavige verdrag nog enkele randvoorwaarden zijn die vervuld moeten zijn wil deelname aan projecten via OCCAR datgene brengen wat de regering ervan hoopt? Welke zijn naar de mening van de regering die randvoorwaarden?

De leden van de ChristenUnie hebben met belangstelling kennisgenomen van het onderhavige wetsvoorstel. Zij missen een goede argumentatie om tot het verdrag toe te treden. Zij hebben de indruk dat de uitgangspunten van OCCAR vooral zijn toegespitst op de belangen van de defensie-industrieën in de grotere landen, terwijl de Nederlandse bedrijven meer baat hebben bij een structurering van de contacten tussen hoofdcontractanten en de toeleveranciers. Kan de regering deze indruk bevestigen? Zo ja, welke voordelen heeft toetreding voor de Nederlandse defensie-industrie? Moet worden gevreesd dat, gelet op de stemverhouding, er sprake is van een dominantie van de grote landen, waardoor de kleine landen het onderspit delven? De besluitvorming binnen OCCAR is gebaseerd op consensus maar bij enkele uitzonderingen is een gekwalificeerde besluitvorming vereist. Deze leden vragen zich af of de verwachtingen van de regering niet te hoog zijn gespannen omdat onduidelijk is in hoeverre de andere lidstaten bereid zijn de belangen van de toeleverende defensie-industrie te behartigen.

Voorts vragen de leden van de ChristenUnie naar een voorlopige reactie op het gedeelte van het rapport van de AIV dat betrekking heeft op OCCAR. Zij begrijpen dat de AIV meent dat OCCAR pas werkelijk goed zijn uitgangspunten kan invullen als wordt voldaan als OCCAR veel projecten weet te beheren en er binnen OCCAR duidelijke afspraken zijn gemaakt met betrekking tot de toeleveringsgaranties – *security of supply* – . Hoe stelt de Stichting Nederlandse Industriële Inschakeling Defensie-opdrachten zich op ten aanzien van de toetreding tot OCCAR? Tenslotte vragen de leden van de ChristenUnie naar de stand van zaken betrekking tot de relatie OCCAR en WEAG.

## **2. Inhoud wetsvoorstel**

### *Het principe van global balance*

De terughoudendheid van de leden van de VVD-fractie wordt versterkt door het door OCCAR gehanteerde systeem van *global balance*. Deze voor

Nederland ongunstige condities werden onderkend door de staatssecretaris van Defensie (kamerstuk 26 636, nr. 1). Het is deze leden nog steeds niet duidelijk wat onder *global balance* verstaan moet worden. Zij blijkt niet alleen te staan in deze twijfel. Zelfs binnen OCCAR gaan er stemmen op om dit systeem te vervangen door iets dat *TRENDS* genoemd wordt. Het is deze leden evenmin duidelijk wat hier onder verstaan moet worden. Kan de regering op de voor- en nadelen van *costshare-workshare*, *global balance* en *TRENDS* ingaan? Als vergelijking kunnen hiervoor dienen de afspraken zoals die zijn gemaakt voor het GTK-project. Daarnaast vragen deze leden zich af op welke wijze zeker wordt gesteld dat de hoofdaannemer in projecten op volwaardige wijze het Nederlandse bedrijfsleven laten mee participeren. Welke voorwaarden zijn hiervoor geschapen?

Het OCCAR-verband bestaat al sinds 1996. De resultaten van het samenwerkingsverband zijn, naar de mening van de leden van de VVD-fractie zeer beperkt. De twijfel over het functioneren van OCCAR wordt versterkt door diens onduidelijke elementaire financiële basisstructuur (*global balance/trends*). Binnen OCCAR zelf blijken er nog meer onduidelijkheden te bestaan. Hierbij verwijzen deze naar het rapport van de Britse conventie over OCCAR uit december 1999.

De leden van de CDA-fractie constateren dat de Nederlandse regering er te gemakkelijk van uitgaat dat de Nederlandse industrie via het *global balance principe* uiteindelijk voldoende zal worden ingeschakeld door compensatie of participatie bij OCCAR-projecten. Kan de regering aangeven waarop die veronderstelling gebaseerd is? Zijn er garanties afgegeven en via welke procedure kan Nederland alsnog evenredige deelname afdwingen? Voorts vragen zij of het mogelijk is om binnen OCCAR afspraken te maken opdat hoofdcontractanten niet geheel vrij meer zijn bij hun keuze van toeleveranciers. Kan een bepaalde vorm van het aloude principe van «juste retour» en «costshare is workshare» blijven bestaan? Welke afspraken zijn hierover vastgelegd? De kans bestaat dat de invulling van het *global balance principe* voor Nederland op problemen zal stuiten, temeer daar Nederland niet aan alle OCCAR-projecten zal deelnemen. Hoe ziet de regering dit? Kan zij hier nader op ingaan? Zijn er nadere afspraken mogelijk zonder dat dit leidt tot wijziging van het OCCAR verdrag?

De leden van de CDA-fractie vragen of zij het goed zien dat volgens het verdrag offerte-aanvragen wel richtlijnen en aanwijzingen dienen te bevatten omtrent de bevordering van concurrentie op het niveau van onderleveranciers en vervolgens op de selectie ervan. De wijze waarop de hoofdcontractanten met deze richtlijnen omgaan kan een grote rol spelen bij de gunning van de contracten. Wordt op deze wijze toch een vorm van *costshare is workshare* mogelijk? Welke positie heeft Nederland in de toekomst als inderdaad blijkt dat de invulling van het *global balance principe* voor ons land op problemen stuit?

De leden van de D66-fractie merken op dat met betrekking tot de programma's die onder de verantwoordelijkheid van OCCAR vallen er sprake is van competitieve verwerving. De lidstaten houden echter een systeem van *global balancing* achter de hand. Dit houdt in dat de werkverdeling onder de industrieën van de lidstaten over een periode van meerdere jaren en over meerdere programma's zal moeten plaatsvinden. Dit kan adequaat functioneren als strikt de hand wordt gehouden aan een uiteindelijke redelijke uitruil tussen de afname van materieel via OCCAR en industriële deelname aan programma's. De redelijkheid van die uitruil dient zich te vertalen in het technologisch niveau waarop *global balance* wordt afgerekend. Hiermee wordt het principe van «*costshare en workshare*» verlaten. Nederland zal nooit hoofdaannemer (*prime contractor*)

worden en is afhankelijk van de keuze van onderaannemers. Hoe verkrijgen de verschillende industriële partijen een *level playing field*? De leden van de D66-fractie vragen of Nederland hiermee niet in een nadelige positie komt. Zijn er over de regelingen voor onderaannemers binnen OCCAR afspraken gemaakt? Zal de regering zich optimaal inzetten voor een spoedige en transparante oplossing van de inschakeling van onderaannemers in OCCAR-programma's?

De leden van de GroenLinks-fractie zien een discrepantie tussen het principe van *global balance*, waardoor een betrokkenheid van onze industrie mogelijk is bij projecten waar Nederland niet in participeert en de mogelijkheden in het verdrag om bij projecten de concurrentiestelling te beperken tot een beperkte groep van OCCAR-landen of zelfs tot alleen de deelnemende landen aan een project als er sprake zou zijn van noodzakelijke defensie- en veiligheidsbelangen. Deze laatste inperkingen maken het in de praktijk moeilijker om de *global balance* te realiseren. Hoe denkt de regering hiertegen te waken? Is de positie in de Raad van bestuur van OCCAR en de jaarlijkse rapportage over de *global balance* voldoende om daadwerkelijk bij te sturen?

#### *Overige aspecten van het wetsvoorstel*

De leden van de VVD-fractie menen dat het OCCAR-samenwerkingsverband onvoldoende transparant is. Het verdrag legt de basis voor exclusief optreden waarbij de invloed van de Nederlandse regering minimaal is en de invloed van het parlement te verwaarlozen. Immers, de archieven en de besluiten van OCCAR zijn niet openbaar en vallen dan ook niet door het parlement te controleren. OCCAR is «onschendbaar». Als OCCAR slecht functioneert, projecten uit de hand lopen en termijnen en kosten overschreden worden, dan blijft uiteraard de regering verantwoordelijk maar instemming met het verdrag door de Kamer betekent wel dat de Kamer daarbij de beperkingen accepteert die de regering heeft om invloed uit te oefenen op de gang van zaken. Het is te vergelijken met de Staat die opdrachtgever en aandeelhouder is maar tegelijkertijd zijn bevoegdheden om direct in te kunnen grijpen als het mis gaat, uit handen heeft gegeven. Gaarne zouden de leden van de VVD-fractie zien dat de regering op deze vragen expliciet ingaat.

Graag zouden de leden van de VVD-fractie eveneens vernemen op basis van welk artikel van het OCCAR-verdrag Frankrijk destijds uit het GTK-project is gestapt. Geeft deze Franse opstelling tegelijkertijd ook niet de vrijblijvendheid aan van grote landen ten aanzien van het verdrag? Hoe verhoudt de Franse opstelling zich tot artikel 6 van het verdrag? Kan de regering ook bevestigen dat toetreding van Nederland gekoppeld is aan de overname van het Franse aandeel in het GTK-project? Indien Nederland niet zou deelnemen aan het GTK project zou toetreding op dit moment dan wel mogelijk zijn geweest?

De twijfel over het «volwaardig partner» zijn van Nederland is hier tweeledig. Ten eerste houdt deze in dat Nederland niet in staat is om op financiële wijze in een zelfde mate als de overige verdragspartners te kunnen profiteren van het samenwerkingsverband. Ten tweede zal Nederland niet volwaardig lid zijn in de zin dat zij geen evenredige invloed kan uitoefenen op de besluitvorming binnen OCCAR.

Tot slot vragen de leden van de VVD-fractie de regering waarom zij niet eerst afwacht hoe OCCAR zich ontwikkelt alvorens te bezien al dan niet toe te treden. Immers aansluiting bij een verdrag is een forse stap. Voor het opzeggen van een verdrag zullen immers zeer zwaarwegende argumenten moeten zijn. Bovendien streeft de regering er toch ook naar om het artikel 223 (oud) / 296 (nieuw) uit het EG-verdrag te wijzigen, zodanig dat de defensie-aanschaf deel gaat uitmaken van de regels voor de interne



markt? Aansluiting bij een organisatie die het tegendeel beoogt valt dan niet te rijmen met het huidige beleid.

Deze leden vragen welke gevolgen overigens aan opzegging van het OCCAR-verdrag verbonden zijn? Kan de regering artikel 56, lid 3 van het verdrag nader toelichten? Wat moet onder de zinsnede «settlement of damages» worden verstaan?

Vanaf 1998 is OCCAR een feit, vier landen waren initiatiefnemers. De leden van de CDA-fractie vragen zich af of de oprichting van het OCCAR vertragend dan wel bevorderend zal zijn voor de vorming van een Europees materieel agentschap. Wat is de zienswijze van de regering hierop? Door middel van OCCAR trachten deelnemende landen doelmatiger dan voorheen gezamenlijk nieuw materieel te ontwikkelen en te produceren. De samenwerking zal stimulerend werken op de clustering van Europese defensie gerelateerde bedrijven en biedt de deelnemende landen de gelegenheid te profiteren van schaalvoordelen, hetgeen tot kostenbesparingen zal leiden. Deelname van Nederland aan OCCAR is dus aantrekkelijk voor het ministerie van Defensie. Voor de leden van de CDA-fractie is het de vraag of dat ook geldt voor de Nederlandse defensie-industrie? Immers, Nederlandse bedrijven zullen zelden optreden als hoofdcontractant voor een project binnen OCCAR. Grote bedrijven als DASA of British Aerospace komen hiervoor eerder in aanmerking. De keuze van toeleveranciers berust bij de hoofdcontractant. Als er sprake is van een onbalans in de toedeling van werk naar de verschillende deelnemende landen kan OCCAR hierop wijzen. Het is naar de mening van deze leden dus hoogst onzeker of de Nederlandse industrie bij OCCAR-projecten evenredig zal worden ingeschakeld.

De leden van de CDA-fractie merken op dat naast Nederland ook België, Zweden en Spanje te kennen hebben gegeven toe te willen treden tot OCCAR. Het Nederlandse verzoek is met prioriteit behandeld. Waarom heeft Nederland niet gezamenlijk met genoemde landen en de huidige vier OCCAR-verdragsstaten onderhandeld over toetreding? Zou dit, zo vragen de leden van de CDA-fractie, de positie van Nederland in de onderhandelingen niet hebben versterkt? Zouden in dat geval wel wijzigingen van het verdrag mogelijk zijn geweest?

Deze leden vragen of de regering per kandidaat-lidstaat aan kan geven over welke onderwerpen de andere toetredende landen met de vier OCCAR lidstaten momenteel onderhandelen. Voorziet de regering problemen bij de toetreding van deze kandidaat-lidstaten tot het OCCAR-verdrag en zo ja, welke? Welke is de actuele stand van zaken?

Kan de regering aangeven in hoeverre de Stichting Nederlandse Industriële Inschakeling Defensieopdrachten (NIID) betrokken is bij het voornemen toe te treden tot OCCAR? Wat is de mening van het NIID ten aanzien van deze toetreding? Zijn er van de zijde van het NIID bezwaren gemeld, zo ja welke en kon de regering aan deze bezwaren tegemoet komen?

De leden van de CDA-fractie vragen de regering voorts of zij kan garanderen dat de Kamer op dezelfde wijze wordt betrokken bij de aanschaf van materieel in OCCAR verband zoals dat bij het afgesproken DMP-proces gebeurt? Deze leden vragen zich bovendien af of dat ook geldt ook voor OCCAR-projecten waaraan Nederland niet deelneemt. In hoeverre wordt de Kamer in dat geval geïnformeerd? In hoeverre is hierbij een rol weggelegd voor de in ruime mate aanwezige onderzoekscapaciteit in Nederland en in het buitenland voor een «second opinion» door middel van onderzoek naar produktvergelijking, kansen voor de Nederlandse industrie of vergelijkend onderzoek naar eisen die andere landen aan materieel stellen? De leden van de CDA-fractie hebben de indruk dat toetreding tot OCCAR voorwaarde is voor de *Letter of Intent*. Zien zij dit goed?

De Nederlandse defensie-industrie draagt het karakter van een toeleverancier; Nederland heeft een bescheiden defensie-industrie. Bij de leden van de D66-fractie doemt de vraag dan op in hoeverre Nederland behandeld zal worden als een volwaardige partner als zij lid is van OCCAR. De signalen zijn tot nu toe niet positief: Frankrijk is uit het GTK-project gestapt en had een aandeel van 33,3%, Nederland kan een beroep doen op 10 tot 15%. Deze leden vragen waarom Nederland niet op een groter aandeel een beroep kan doen. Duitsland en Engeland hebben ieder tien stemmen in het geval van een gekwalificeerde meerderheid, Nederland slechts vijf. Nederland heeft in de beginfase geprobeerd het verdrag te wijzigen maar dat is niet gelukt.

De leden van de D66-fractie menen dat de Kamer onvoldoende inzicht heeft in en controle op de voortgang van de programma's die Nederland inbrengt in OCCAR. Daarnaast heeft Nederland de kleinste krijgsmacht van de deelnemende landen. Dit betekent dat het niet aan alle OCCAR programma's zal meedoen. Deze leden vragen of dit geen bezwaar is tegen toetreding. Kan de regering verzekeren dat met betrekking tot OCCAR-programma's binnen de kaders van het Defensie Materieel Proces (DMP) dezelfde openheid als met nationaal uitgevoerde materieelprogramma's betracht wordt? Wordt voorafgaande aan belangrijke beslissingen in de Raad van Bestuur van OCCAR het door de Nederlandse regering nagestreefde beleid aan de Kamer voorgelegd? De jaarlijkse bijdrage is vastgesteld op een tot anderhalf miljoen gulden per jaar. De lidstaat kan opzeggen en dit gaat na zes maanden van kracht na overleg met de andere lidstaten, de lidstaat moet echter aan zijn aangegane verplichtingen voldoen tot het moment waarop de opzegging van kracht wordt. Is er echter ook sprake van een boetebepaling bij uittreding?

De leden van de GroenLinks-fractie merken op dat de regering heeft uitdrukkelijk aangegeven dat deelname aan OCCAR geen verplichting inhoudt om aan projecten mee te doen. Behalve dan het project GTK, waarmee Nederland zich kwalificeert voor OCCAR. In alle toekomstige gevallen beslist Nederland aan de hand van het DMP-proces of een materieelproject wordt gerealiseerd binnen OCCAR of op andere wijze. De leden van de GroenLinks-fractie zijn benieuwd of de regering voor een dergelijke beslissing een lijst van aandachtspunten (een soort toetsingskader) wil gaan hanteren, die een dergelijke beslissing ordenen en beter toetsbaar maakt. Te denken valt aan een algemeen uitgangspunt dat primair «van de plank gekocht» wordt als daar goede uitontwikkelde producten te verkrijgen zijn. Als er redenen zijn om in plaats van «te kopen van de plank» deel te nemen in de ontwikkeling van een product, dan zou zo'n lijst van aandachtspunten een beslissing kunnen ondersteunen. Factoren die daarbij gewogen zouden moeten worden zijn volgens de leden van de GroenLinks-fractie welke mogelijke deelnemende landen er bij een project zijn (als er voornamelijk niet-OCCAR landen zijn dan is onderbrenging bij OCCAR minder logisch), op welke wijze het management van de verschillende mogelijkheden georganiseerd is, hoe contractueel tussentijdse veranderingen en vertragingen zoveel mogelijk kunnen worden uitgesloten, de hardheid van prijsafspraken en dergelijke. Deze leden vragen of de regering wat ziet in een dergelijke lijst van aandachtspunten die bij ieder beslissing moet worden nagelopen? Zo ja, wat zijn dan de elementen die dat lijstje volgens de regering moet bevatten?

De leden van de GroenLinks-fractie vragen zich ook af wat er gebeurt als Nederland diverse jaren achtereen niet deelneemt aan een van de OCCAR-projecten. Ontstaat er dan geen impliciete of expliciete druk op de Nederlandse regering om, ondanks andere overwegingen die pleiten tegen onderbrenging van een projecten bij OCCAR, toch maar te kiezen voor



OCCAR? Hoe ziet de regering deze mogelijke druk vanuit OCCAR-partners? Deze leden vragen de regering of het klopt dat vertegenwoordigers van de Nederlandse defensie-industrie nu positiever staan tegenover OCCAR dan oorspronkelijk het geval was. Is de regering bekend wat de achtergrond van deze verandering in standpunt is?

De regering schrijft (lijst van vragen en antwoorden, kamerstuk 26 636, nr. 2) dat OCCAR geen directe partij is bij veel internationale verdragen over wapenproductie, wapenhandel en (non)proliferatie. Maar blijkbaar zijn er ook verdragen waartoe OCCAR toe kan treden, zo maken de leden van de GroenLinks-fractie op uit het antwoord op vraag 47. Welke verdragen zijn dat mogelijkwijs? Is de regering voornemens hier actief werk van de te maken?

In het antwoord op vraag 48 schrijft de regering dat OCCAR geen gedragsregels kent die de terughoudende rol van oud-politici en oud-militairen in materieelverwerkingsprocessen voorschrijven. De regering zou het goed vinden om de gedragscode die Nederland wel kent bij Defensie ook in OCCAR toe te passen. De leden van de GroenLinks-fractie willen weten hoe de regering dat bij OCCAR wil toepassen. Via overname van de gedragscode door de Raad van Bestuur van OCCAR? Door de gedragscode toe te passen op projecten waarbij Nederland betrokken is of anderszins?

Wat betreft restricties op de export van defensiematerieel merkt de regering op dat alle deelnemende landen aan OCCAR zich verbonden hebben aan het EU-wapenexportbeleid. De leden van de GroenLinks-fractie vragen zich af of dat niet minder vergaand is dan de regels die Nederland zelf hanteert voor de verstrekking van exportvergunningen. Klopt dat? En hoe te handelen als bijvoorbeeld Turkije in het geding is terwijl de strijd met de Koerden oplaait? Verbieden dan zowel de Europese als Nederlandse regels export van wapens naar dat gebied? Wat gebeurt er wanneer Turkije wil toetreden tot OCCAR, hetgeen volgens antwoord op vraag 43 mag (als NAVO-partner)? Acht de regering zo'n ontwikkeling wenselijk? Zo nee, hoe is dat tegen te gaan als dat aan de orde is?

De voorzitter van de commissie,  
Valk

De griffier voor dit verslag,  
Kok