
Rapport van de Commissie van Drie

Onderzoek naar de juistheid van verklaringen over betalingen door een
Amerikaanse vliegtuigfabriek

3°. De Nederlandse luchtmacht heeft ten aanzien van de ECP's – die werden beoordeeld volgens een procedure waarin de operationele, technische en financiële aspecten grondige aandacht kregen – een restrictief standpunt ingenomen. Er is geen enkele aanwijzing dat daarbij onregelmatigheden hebben plaatsgevonden. Van enige pressie, van welke zijde ook, is niet gebleken.

4°. De kosten van de ECP's worden door de heer Hauser op honderd miljoen dollars en meer gesteld; de totale kosten van de door Nederland aanvaarde ECP's hebben 26.883.173 gulden bedragen. Voor de door Lockheed voorgestelde en aanvaarde ECP's bedraagt het totaal 9.206.216 gulden.

5°. Er bestaat geen enkele aanwijzing voor dat de heer H. J. Teengs Gerritsen enige rol heeft gespeeld bij de besluitvorming over de ECP's.

6°. Er is niet gebleken van onregelmatigheden bij de uitvoering van het F-104-G-productieprogramma. Met name het Lockheed-kantoor te Koblenz is niet betrokken geweest bij onregelmatige betalingen.

7°. Het «dagboek» waarop de heer Hauser zijn beweringen baseert, is onbetrouwbaar. Het «Aalbertsbergmemorandum» van 23 mei 1962 van de heer Roha aan de heer Folden, waarin sprake is van de betaling van \$ 878.327,98 aan «Bernhard», is vals.³

2.3. *De rol van Lockheed bij de Nederlandse besluitvorming*

Er zijn geen rechtstreekse contacten bekend van of namens de Lockheeddirectie met Nederlandse autoriteiten die een beslissende stem bij de keuze van het nieuw aan te schaffen vliegtuig hadden. Op 19 en 20 augustus 1959 had een Lockheeddelegatie, bestaande uit de heren Rempt, Robbins en Meuser, een bespreking met Nederlandse luchtmachtautoriteiten. Dit gesprek vond echter plaats en marge van een ontmoeting tussen Westduitse en Nederlandse luchtmachtautoriteiten; van enige zelfstandig ondernomen activiteiten blijkt niets uit het verslag dat van dit gesprek is gemaakt.

Dat Lockheed zich in de Nederlandse aanschaffingsprocedure op de achtergrond heeft gehouden, behoeft overigens geen verbazing te wekken. Deze onderneming kon haar belangen voldoende behartigd achten door de Bondsrepubliek, die reeds eind 1958 haar keuze op de F-104 G had bepaald en er militaire en politieke belangen⁴ bij had dat ook Nederland en België voor dat vliegtuigtype zouden kiezen. In de selectiefase, toen de uiteindelijke keuze zou gaan tussen de Mirage III en de F-104 G, kreeg Lockheed de niet te onderschatten steun van de VS, die hadden laten weten dat bij aanschaffing van een Europees toestel niet op Amerikaanse hulp behoefde te worden gerekend.

In de productiefase hebben de belangrijkste contacten van Lockheed met luchtmachtautoriteiten via het NASMO plaatsgevonden. Het Lockheedkantoor te Koblenz heeft belangrijke steun geboden bij de organisatie en coördinatie van het productieprogramma. Van enige onregelmatigheden bij de besluitvorming over de ECP's is niet gebleken. De procedure voor de besluitvorming daaromtrent liet overigens weinig ruimte voor ongeoorloofde beïnvloeding.

3. *De aanschaffing van de Northrop F-5*

3.1. *De aanschaffingsprocedure*

In het begin van 1965 werd de vervanging overwogen van de F-84 F Thunderstreak⁵, die tegen 1970 technisch en operationeel verouderd zou zijn, en van de Lockheed T-33 A, een straaltrainer die niet meer voldeed aan de eisen die aan de vliegtuigen voor een voortgezette vliegersopleiding moesten worden gesteld.

³ Zie Hoofdstuk II, blz. 12

⁴ Het zou de toenmalige Westduitse minister van Defensie, de heer F. J. Strauss, aangenaam zijn wanneer hij zijn keuze voor de F-104 G mede zou kunnen rechtvaardigen op grond van het feit dat de, meer ervaren, Belgische en Nederlandse luchtmachten ook voor dat vliegtuig hadden gekozen. Bovendien, indien België en Nederland voor de Mirage III zouden kiezen, zou West-Duitsland op een belangrijk punt van het defensiebeleid geïsoleerd raken.

⁵ Toen in het najaar van 1960 bekend werd dat de Nederlandse luchtmacht slechts in totaal 120 F-104 G's zou krijgen, werd besloten de toen nog niet verouderde F-84 F nog enige tijd in dienst te houden als tactische ondersteuningsjager.

Bij het vaststellen van de technische en operationele eisen voor de nieuwe vliegtuigen werd uitgegaan van de volgende uitgangspunten:

1. De opvolger van de F-84 F zou een eenvoudig, technisch niet zeer gecompliceerd toestel moeten zijn, dat eenvoudig in bedrijf was te houden en over goede vliegeigenschappen diende te beschikken. Van het nieuwe toestel zou een tweezitsversie moeten bestaan, die als opvolger van de T-33 A zou kunnen dienen.

2. Het nieuwe toestel zou primair geschikt moeten zijn voor conventionele aanvalstaken en, secundair, voor nucleaire offensieve opdrachten.

3. Voor het in 1966 beschikbare budget van 600 miljoen gulden zouden 75 goedkope en betrekkelijk eenvoudige toestellen als opvolger van de F-84 F en 30 toestellen ter vervanging van de T-33 A worden aangeschaft. Het alternatief van een operationeel superieur, doch duurder toestel, dat in geringere aantallen kon worden aangeschaft, werd afgewezen.

4. De keuze zou plaatsvinden in overleg met de Belgische luchtmacht.

Nadat in de tweede fase de technische en operationele eisen waaraan de nieuwe toestellen zouden moeten voldoen, waren vastgesteld, bleven van de oorspronkelijke dertien kandidaten er slechts vijf over.

Bij de eigenlijke evaluatie, eind 1965 – begin 1966, vielen van de overgebleven vliegtuigtypen er nog twee af. Het ene vliegtuigtype – de Ling Temco Vought A-7 – had een tweezitsversie die niet geschikt was voor de voortgezette opleiding van de luchtmacht, bovendien was het te duur. Dit, toen zeer moderne, type beantwoordde verder wel ruimschoots aan de gestelde technische en operationele eisen. Het andere vliegtuigtype – de Lockheed CL-984 – bestond nog slechts op papier, was te duur en zou qua vliegeigenschappen niet beantwoorden aan de gestelde eisen.

Van de drie laatst overgebleven kandidaten – de Dassault Mirage V, de McDonnell Douglas A-4 en de Northrop F-5 – was de Mirage V te duur, terwijl ook de trainingsversie niet aan de gestelde eisen zou voldoen. Tegen de A-4 bestond het bezwaar dat het toestel technisch eigenlijk al verouderd was, minder goede vliegeigenschappen bezat en niet eenvoudig in het onderhoud was. Er was wel een geschikte trainingsversie van het toestel beschikbaar.

De F-5, tenslotte, schoot qua afstandsbereik tekort voor de gestelde taken, hetgeen tot modificaties noopte. Voorts zouden enige vrij ingrijpende wijzigingen op het vliegtuig moeten worden aangebracht – versterking van de vleugels, een ander landingsgestel en manoeuvreflappen. De prijzen van de F-5 en A-4, beide vallend binnen de Nederlandse mogelijkheden, ontliepen elkaar niet veel.

De evaluatiefase werd eind juni 1966 afgesloten met een unanieme aanbeveling van de Belgische en Nederlandse luchtmachtstaven voor de F-5. De betrokken Ministers van Defensie konden op een bijeenkomst van 28 juni 1966 niet tot een definitief besluit komen, omdat de Belgische minister van Defensie om politieke redenen daarmee nog enige tijd – tot oktober 1966 wilde wachten.

Aan het slot van de evaluatiefase waren van de betrokken vliegtuigproducenten vier verschillende offertes gevraagd:

1. voor de aankoop van 220 toestellen – de gezamenlijke Nederlandse en Belgische behoefte,

2. voor de aankoop van 105 toestellen – alleen de Nederlandse behoefte,

3. voor de bouw van 220 toestellen in licentie, alsmede een offerte voor een ontwikkelingscontract voor de aan het toestel aan te brengen modificaties en een koopcontract voor de onderdelen die niet in licentie konden worden vervaardigd,

4. als onder 3, voor 105 toestellen.

De door Northrop uitgebrachte offertes liepen tot 31 juli 1966.

Toen de Belgische minister van Defensie besloot zijn beslissing uit te stellen tot oktober 1966, werd ijlings getracht de offertes van Northrop met een half jaar verlengd te krijgen tot 31 december 1966. Dit is alleen voor de licentie-offertes gelukt. Later bleken daaromtrent bij de Nederlandse luchtmachtstaf enige misverstanden te hebben bestaan.

Toen op 25 oktober 1966 de Belgische regering nog geen beslissing meende te kunnen nemen, heeft het Nederlandse ministerie van Defensie onderhandelingen geopend met de NV Fokker over de licentiebouw van 105 toestellen. Die onderhandelingen zijn eind december 1966 zonder resultaat afgebroken: licentiebouw bij Fokker zou ongeveer f 41 miljoen duurder uitkomen dan rechtstreekse aankoop van de benodigde toestellen bij Northrop, althans op grond van de voor 31 juli 1966 geldende offerte. Toen men tenslotte, noodgedwongen, Northrop verzocht zijn offerte voor rechtstreekse aankoop gestand te doen, bleek op 30 december 1966 dat Northrop van mening was dat die offerte reeds op 31 juli 1966 was verlopen. Een nieuw uit te brengen offerte zou een prijsverhoging van ongeveer f 50 miljoen meebrengen. Omdat ook de offerte voor de licentiebouw de volgende dag zou aflopen, verkeerde men bij het Nederlandse ministerie van Defensie in een dwangpositie. Zowel het licentiebouwprogramma als de directe aankoop van de toestellen bij Northrop zouden tot een aanmerkelijke overschrijding van het voor aankoop van de F-5 beschikbare budget leiden. Noodgedwongen heeft men daarop zijn toevlucht gezocht in Canada, waar de F-5 in licentie van Northrop werd gebouwd. Daar kon men het toestel tegen een gunstiger prijs verkrijgen. De onderhandelingen daarover zijn, tegenwerking van het Amerikaanse ministerie van Defensie ten spijt, vlot verlopen. Reeds op 30 januari 1967 werd voorlopige overeenstemming met de Canadese regering bereikt en kon een «letter of intent» worden afgegeven.

Intussen had het Nederlandse ministerie van Defensie in de periode van juli tot en met november 1966 gecompliceerde onderhandelingen moeten voeren met het Amerikaanse ministerie van Defensie. De Amerikaanse regering had de ontwikkeling van de F-5 gefinancierd en het was na 1960 de vaste regel geworden dat over te exporteren militaire vliegtuigen, waarvan de ontwikkeling door het Amerikaanse ministerie van Defensie was bekostigd, een royalty moest worden betaald. Zo eisten de VS ook een royalty voor iedere F-5 die aan Nederland zou worden geleverd. Bij de luchtmacht had men daartegen ernstige bezwaren, aangezien met de ontwikkeling van de door Nederland nodig geachte modificaties een groot bedrag was gemoeid – dat door Nederland zelf zou worden betaald – terwijl ook de Amerikaanse luchtmacht later daarvan zou kunnen profiteren.

Uiteindelijk werd op 13 december 1966 overeenstemming bereikt. Nederland zou aan de Amerikaanse regering een royalty van \$42.500 per toestel voor de door deze regering gefinancierde ontwikkelingskosten moeten betalen. Dit bedrag zou echter worden gehalveerd, indien Nederland tenminste \$ 22 miljoen aan eigen ontwikkelingskosten zou betalen en de voordelen daarvan gratis ter beschikking van de Amerikanen zou stellen.

3.2. *De rol van Northrop bij de Nederlandse besluitvorming*

Er zijn geen aanwijzingen gevonden van rechtstreekse pogingen van Northrop om de Nederlandse besluitvorming te beïnvloeden.

Een drietal kanttekeningen kan hierbij worden geplaatst:

1°. Het Northroptoestel genoot onmiskenbaar de steun van het Amerikaanse ministerie van Defensie. Op de Nederlandse belangstelling voor andere Amerikaanse vliegtuigtypen werd door de Amerikaanse autoriteiten wat afwerend gereageerd.

2°. Het is bevreemdend dat Northrop niet is ingegaan op de Nederlandse poging om in december 1966 de F-5 rechtstreeks in de VS aan te schaffen op de voorwaarden van de tot 31 juli 1966 geldende offerte. Klaarblijkelijk heeft deze onderneming zich vrij zeker van haar zaak gevoeld. Het feit dat Nederland zich reeds vroegtijdig voor de F-5 had uitgesproken, en geen belangstelling meer voor andere vliegtuigtypen toonde, heeft waarschijnlijk Northrop in de overtuiging bevestigd een sterke onderhandelingspositie te hebben.

3°. Bij het onderzoek door het Church Committee van de verkooppraktijken van Northrop zijn enige documenten overgelegd, waarin de betaling van \$ 750.000 aan de heer Weisbrod in verband wordt gebracht met de Nederlandse aankoop van de F-5. Gezien de datum waarop dit contract is afgesloten – 26 april 1968 – en het feit dat Nederland het toestel uiteindelijk in Canada in licentie heeft laten bouwen, is het onwaarschijnlijk dat er een direct verband tussen die betaling en de aankoop van de F-5 bestaat.

4. *De rol van Z.K.H. bij het aanschaffingsbeleid*

4.1. *De positie van Z.K.H.*

Z.K.H. heeft door zijn functies als Inspecteur-Generaal van de Krijgsmacht – uit hoofde waarvan hij zitting heeft in onder meer de Defensieraad en de Luchtmachtraad – als commissaris bij de N.V. Fokker-VWF en Ere-commissaris bij de KLM beschikking over goede informatiebronnen over hetgeen hier te lande op luchtvaartgebied omgaat. Behalve genoemde functionele relaties heeft hij ook talrijke goede persoonlijke contacten in de vliegtuigwereld.

Het komt voor dat de top van het Nederlandse defensieapparaat in de loop van een aanschaffingsprocedure Z.K.H. vraagt, soms ondershands, soms meer formeel, om stappen te ondernemen bij zijn buitenlandse relaties in politieke en industriële kringen.

Dezelfde kwaliteiten die Z.K.H. voor de Nederlandse luchtmacht waardevol doen zijn, maken hem eveneens waardevol voor zijn relaties in de nationale en buitenlandse vliegtuigindustrie. Via hem trachten zij deuren geopend en contracten gelegd te krijgen. Tegen deze achtergrond moet het volgende overzicht van Z.K.H.'s bemoeiingen met het aanschaffingsbeleid worden gezien.

4.2. *De bemoeiingen van Z.K.H. met de aanschaffing van de F-104 G*

Z.K.H. heeft zich geïnteresseerd getoond bij de procedure die is geëindigd met de aanschaffing van de F-104 G.

In 1958 heeft hij een vrij uitgebreide correspondentie gevoerd met de toenmalige Amerikaanse minister van Defensie, de heer Quarles, over de wenselijkheid dat de Europese NATO-landen hun luchtmachten zouden standaardiseren op een eenvoudig en goedkoop vliegtuig met een naar verhouding hoog prestatievermogen. De Northrop N-156 F – het prototype van de latere F-5 – zou daarvoor de kandidaat bij uitstek zijn. Ook bij het secretariaat-generaal van de NATO heeft Z.K.H. steun voor zijn opvattingen trachten te winnen.

Zowel de heer Quarles als het secretariaat-generaal van de NATO hebben een wat gereserveerd standpunt ingenomen: de betrokken Europese bondgenoten zouden zelf met initiatieven moeten komen.

Steun voor zijn ideeën leek Z.K.H. wel te krijgen van de toenmalige minister van Defensie, de heer C. Staf, die aan de heer P. H. Spaak, destijds secretaris-generaal van de NATO, in november 1958 schreef over de noodzaak tot standaardisatie. Hij noemde daarbij ook de N-156 F als mogelijke kandidaat. De heer Spaak antwoordde dat in het licht van de Britse, Westduitse en Franse voorkeuren hem een standaardisatie op een type toestel niet mogelijk leek.

Stond tot eind 1958 de militair-politieke doelstelling van standaardisatie op een eenvoudig en goedkoop vliegtuigtype bij Z.K.H.'s bemoeiingen op de voorgrond, daarna lijkt hij zich in het bijzonder te hebben ingespannen voor een Nederlandse keuze voor de N-156 F. Zo heeft hij zich onder meer tot de heer Quarles gericht met de vraag te willen bevorderen dat het Amerikaanse ministerie van Defensie het Nederlandse verzoek om gegevens over de N-156 F zo openhartig mogelijk zou beantwoorden.

Met de president van Northrop, de heer T. V. Jones, en de Europese vertegenwoordigers van die onderneming onderhield hij in die periode contact over de door Northrop bij de Nederlandse autoriteiten te ondernemen stappen.

In oktober 1959 heeft Z.K.H. nog een ontmoeting tussen de toen juist optredende minister van Defensie, de heer S. H. Visser en de heer G. Parsons van Northrop gearrangeerd. Een ontmoeting die overigens zinloos was, omdat het, negatieve, Nederlandse standpunt over de N-156 F al vaststond.

Z.K.H. heeft in de regel de verantwoordelijke minister van zijn stappen op de hoogte gehouden.

4.3. *De bemoeiingen van Z.K.H. met de aanschaffing van de F-5*

Van interventies van Z.K.H. in de loop van de aanschaffingsprocedure voor de F-5 is niet gebleken. Het was bij de luchtmachttop vrij algemeen bekend dat Z.K.H. een duidelijke belangstelling had voor de Northrop F-5, de operationele versie van de N-156 F. Dit blijkt onder meer uit een brief die Z.K.H. eind 1965 heeft geschreven aan de Amerikaanse luchtmachtstaf, waarin hij informeerde naar de prestaties van de F-5 op het Zuid-Vietnamese oorlogsveld. Z.K.H. heeft voorts tweemaal van die belangstelling doen blijken door, anders dan gebruikelijk, aanwezig te zijn bij de afsluitende evaluatievergaderingen, die aan de selectie van de F-5 vooraf gingen.

De betrokken defensie- en luchtmachtautoriteiten hebben tot tweemaal toe van Z.K.H.'s relaties in de VS gebruik gemaakt.

Eerst is Z.K.H. in juni 1966 gevraagd de toenmalige Amerikaanse minister van Defensie, de heer McNamara persoonlijk te benaderen om een voor Nederland gunstiger regeling te verkrijgen voor de royalties die aan de Amerikaanse regering over de F-5 betaald zouden moeten worden. Het concept voor de desbetreffende brief heeft Z.K.H. in overleg met de toenmalige minister van Defensie, de heer P. J. S. de Jong, opgesteld. De brief is eind juni 1966 verzonden.

Eind december 1966 is vanwege de luchtmachtstaf Z.K.H. gevraagd of hij de president van Northrop, de heer Jones, zou kunnen bereiken. De heer Jones was op dat moment onvindbaar en er was de luchtmachtstaf veel aan gelegen alsnog overeenstemming te bereiken op basis van de vóór 31 juli 1966 gedane offerte voor de rechtstreekse aankoop van het toestel bij Northrop. De bemoeiingen van Z.K.H. hebben geen resultaat gehad.

5. *Conclusies*

A. *Aanschaffingsbeleid*

1°. De procedure die de Koninklijke Luchtmacht volgt bij de aanschaffing van nieuwe vliegtuigen, biedt redelijke waarborgen tegen ongeoorloofde invloed van vliegtuigproducenten op de bij het aanschaffingsbeleid betrokkenen. De in de eerste twee fasen bij de besluitvorming betrokken functionarissen dienen geen andere dan strikt zakelijke contacten te onderhouden met vertegenwoordigers uit de vliegtuigindustrie.

2°. Bij de aanschaffing en produktie van de F-104 G en bij de aanschaffing van de F-5 is niet gebleken van ongeoorloofde pogingen van de vliegtuigindustrie tot beïnvloeding van de besluitvorming.

B. *Rol van Z.K.H. bij het aanschaffingsbeleid*

Omdat Z.K.H. functies bekleedt en vriendschappelijke relaties onderhoudt zowel in het defensie-apparaat als bij de vliegtuigindustrie is het noodzakelijk dat hij deze niet met elkaar vermengt.

Het is de vraag of hij daarin, met name ten aanzien van Northrop, altijd is geslaagd. Hierbij mag overigens niet worden vergeten dat politieke en militaire autoriteiten op het ministerie van Defensie zo nu en dan een beroep op Z.K.H. hebben gedaan om zijn relaties bij de vliegtuigindustrie te benutten in het kader van hun aanschaffingsbeleid.

Van enige daadwerkelijke invloed van Z.K.H. op het onderzochte aanschaffingsbeleid is niet gebleken.