

COMMISSION DE L'INTÉRIEUR  
ET DES AFFAIRES ADMINISTRATIVES  
COMMISSIE VOOR DE BINNENLANDSE  
EN ADMINISTRATIEVE AANGELEGENHEDEN

SÉANCE DU MARDI 3 DÉCEMBRE 1996  
VERGADERING VAN DINSDAG 3 DECEMBER 1996

## SOMMAIRE :

## INHOUDSOPGAVE :

## ORDRE DES TRAVAUX :

Page 538.

## DEMANDE D'EXPLICATIONS (Discussion):

Demande d'explications de M. Goris au Vice-Premier ministre et ministre de l'Intérieur sur «l'achat de trois hélicoptères pour la gendarmerie».

*Orateurs*: M. Goris, M. Vande Lanotte, Vice-Premier ministre et ministre de l'Intérieur, p. 538.

## REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN :

Bladzijde 538.

## VRAAG OM UITLEG (Bespreking):

Vraag om uitleg van de heer Goris aan de Vice-Eerste minister en minister van Binnenlandse Zaken over «de aankoop van drie helikopters voor de rijkswacht».

*Sprekers*: de heer Goris, de heer Vande Lanotte, Vice-Eerste minister en minister van Binnenlandse Zaken, blz. 538.

PRÉSIDENCE DE MME MILQUET, PRÉSIDENTE  
VOORZITTERSCHAP VAN MEVROUW MILQUET, VOORZITTER

La séance est ouverte à 10 h 25 m.  
De vergadering wordt geopend om 10 h 25 m.

ORDRE DES TRAVAUX

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

**Mme la Présidente.** — Mesdames, messieurs, Mme Lizin nous ayant fait savoir qu'elle nous rejoindrait avec un peu de retard, je vous propose d'écouter en premier lieu la demande d'explications de M. Goris au Vice-Premier ministre et ministre de l'Intérieur sur l'achat de trois hélicoptères pour la gendarmerie.

Si, à l'issue de la réponse de M. le Vice-Premier ministre, Mme Lizin est toujours absente, nous procéderons à l'audition, à huis clos, des délégués du service d'achat de la gendarmerie et d'un expert, sur l'achat d'hélicoptères pour la gendarmerie.

Dans le cas contraire, Mme Lizin développera sa demande d'explications sur l'accident de Tihange, le jeudi 31 octobre 1996, et la réunion à huis clos aura lieu ensuite.

VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER GORIS AAN DE VICE-EERSTE MINISTER EN MINISTER VAN BINNENLANDSE ZAKEN OVER «DE AANKOOP VAN DRIE HELIKOPTERS VOOR DE RIJKSWACHT»

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. GORIS AU VICE-PREMIER MINISTRE ET MINISTRE DE L'INTÉRIEUR SUR «L'ACHAT DE TROIS HÉLICOPTÈRES POUR LA GENDARMERIE»

**De Voorzitter.** — Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Goris aan de Vice-Eerste minister en minister van Binnenlandse Zaken over «de aankoop van drie helikopters voor de rijkswacht».

Het woord is aan de heer Goris.

**De heer Goris (VLD).** — Mevrouw de Voorzitter, ik betreur oprecht dat met de bespreking van dit dossier pas vandaag kan worden begonnen. Reeds in maart 1996 begon ik met het aanleggen van een informatiebundel hieromtrent. De omstandigheden verantwoordelijk voor deze vertraging zijn onafhankelijk van mijn wil en onafhankelijk van de wil van de Vice-Eerste minister. Toch betreur ik dit.

Iedereen beseft ten volle dat ons politiek systeem op het ogenblik een diepe crisis doormaakt en dat het voor actieve politici erg moeilijk is aan de «scandalitis» te ontsnappen. Ik kan verzekeren dat ik ervan kan meespreken.

Met deze vraag om uitleg over de aankoop van drie helikopters voor de rijkswacht mik ik niet op de openbaring van een nieuw schandaal. Het is evenmin mijn bedoeling mensen te beschuldigen van corruptie en ik wil geen keet schoppen. Ik wens integendeel uitdrukkelijk afstand te nemen van dit soort negatief opbod. Daarom zal ik in de openbare vergadering geen namen noemen. Ik hoop dat ook de Vice-Eerste minister en de vierde macht, de pers, dit niet zullen doen. De gebeurtenissen waarvan sprake in dit dossier zijn reeds twee jaar oud. In die periode trachtten leveranciers van overheidsbestellingen elkaar de loef af te steken in vindingrijkheid en maakten zij gretig gebruik van de reuzegrote achterpoorten in de klassieke publieke aanbestedingsprocedures. Mijn verwijten zijn dan ook niet gericht tegen personen, een scherpe kritiek treft wel het systeem. Dit systeem kan enkel worden gewijzigd met de instemming van de bevoegde minister. Zoals vele andere is ook dit dossier een voorbeeld van hoe het kan mislopen. Het toont aan dat het mechanisme van de besluitvorming in grote aankopen dient te worden verfijnd.

Na een onderhandse gunningsprocedure besliste de Minister-raad op 14 december 1995 tot de aankoop van drie lichte tweemotorige helikopters ter vervanging van de bestaande Puma-hef-schroefvliegtuigen bij de rijkswacht. De keuze viel op een Amerikaans model, de zogenaamde «McDonnell Douglas MD900 Explorer». De BK117-C1 van Eurocopter en de Bell-Textron 430 werden respectievelijk op de tweede en de derde plaats gerangschikt. De A109K2 van Agusta werd uitgeschakeld. Bij de toewijzing van deze levering wens ik enkele ernstige vragen te stellen.

Een eerste reeks vragen heeft betrekking op de keuze van de helikopter. Is het juist dat de MD900 Explorer oorspronkelijk was ingeschreven in de categorie van vijf personen exclusief piloot en diende te worden aangepast om aan de vereisten te voldoen?

Is het juist dat tengevolge van deze aanpassing de MD900 Explorer niet langer voldoet aan de vereiste actieradius?

Zijn de experts het erover eens dat het aldus bevoordeligde *No Tail Rotor*-systeem niet enkel een scherp fluitgeluid veroorzaakt in de helikopterkabine, maar tevens trager reageert op het voetenstuur, waardoor het zogenaamde sponsgevoel ontstaat.

Is de Vice-Eerste minister ervan op de hoogte dat zich omwille van deze tragere reactie van het NOTAR-systeem reeds crashes hebben voorgedaan?

Is het juist dat er voor de BK117-C1 van Eurocopter een prijscontrole heeft plaatsgevonden en dat dientengevolge de prijs werd aangepast? Kan de Vice-Eerste minister mij bevestigen dat

McDonnell Douglas deze controle ter plaatse heeft geweigerd en enkel een attest afleverde met de eenzijdige vermelding dat de prijzen aanvaardbaar zijn of zouden zijn?

Is het juist dat de Agusta werd geweigerd onder andere omwille van het ontbreken van een certificaat van *Instrument Flight Rating*? Kan de Vice-Eerste minister bevestigen dat de MD900 Explorer dit certificaat wel reeds bezit? Kan de Vice-Eerste minister mij bevestigen dat Agusta intussen dit certificaat ook bezit? Verwacht de Vice-Eerste minister dat de MD900 Explorer dit certificaat in een nabije toekomst zal behalen? Is het correct dat de MD900 officieel niet gecertificeerd is om 's nachts te vliegen en voorsnog een derogatie nodig heeft om dit wel te mogen doen?

Is de Vice-Eerste minister ervan op de hoogte dat de vloerbedekking van de MD900 Explorer te licht is voor de Medevac-hulpverlening en dat er bijgevolg een tweede, zwaardere vloer wordt meegeleverd? Overschrijdt de helikopter dientengevolge het volgens de normen van het lastenboek maximum toegelaten gewicht bij het opstijgen?

Is het gebruikelijk dat de overheid een zo belangrijk contract afsluit met een BVBA en niet met de constructeur zelf? Welke juridische gevaren houdt dit in?

Is de Vice-Eerste minister op de hoogte van de financiële draagkracht van deze BVBA, van het aantal toestellen waarover zij beschikt en van haar vermogen om zich namens haar cliënt, de Belgische staat, tegenover de Amerikaanse constructeur sterk te maken?

Waar wordt het onderhoud van de aangekochte helikopters uitgevoerd? Voldoet deze plaats aan de voorwaarden van de JAR 145? Wie heeft ter plaatse de toepassing van het reglement gecontroleerd?

Is het correct dat de normale levensduur van een helikopter 20 tot 25 jaar bedraagt? Wordt dit ook niet in het verslag van het ministerie van Financiën vermeld?

Hoe lang staat een toestel normaal gezien op de productieband? Is de Vice-Eerste minister op de hoogte van het feit dat de MD900 Explorer in 1997, dus reeds na drie jaar, van de markt wordt genomen en wordt vervangen door de MD902 Explorer? Is het correct dat McDonnell Douglas zijn klanten de raad geeft geen MD900's meer te bestellen omdat er te veel problemen mee zijn, met het uitdrukkelijk verzoek de reeds geplaatste bestellingen van de MD900 Explorer uit te stellen en te vervangen door bestellingen van de MD902 met betaling van de extra kosten?

Hoeveel van de geplande helikopters werden er reeds geleverd? Werd het eerste toestel reeds geleverd? Wanneer worden de leveringen verwacht? Zal de Vice-Eerste minister de toestellen, die de constructeur zelf afraadt wegens te veel gebreken, toch laten leveren? Of gaat de Vice-Eerste minister in op het voorstel van de constructeur om de nieuwe MD902 te leveren en hiervoor meer te betalen? Is de Vice-Eerste minister zich ervan bewust dat de helikopter in dat geval veel duurder wordt dan zijn concurrenten?

Een tweede element in dit alles is de evaluatiecommissie. Deze commissie heeft gekozen voor een op het eerste gezicht modern toestel, dat geven we grif toe. Graag vernam ik van de Vice-Eerste minister uit welke leden deze evaluatiecommissie bestond en wie beslist heeft over de samenstelling ervan. Heeft de Vice-Eerste minister de kans gehad om in de logboeken van het bestuur der Luchtvaart na te gaan of een of verscheidene leden van de evaluatiecommissie al dan niet geregeld opdrachten vervulden voor een van de aanbesteders en meer bepaald voor de leverancier?

Kan de Vice-Eerste minister mij bevestigen dat een expert zijn duur burgerbrevet behaalde met vliegreuen bij de leverancier? Is het gebruikelijk dat helikopters van de rijkswacht op privé-terreinen landen? Zijn er in de logboeken van de rijkswacht gegevens terug te vinden van landingen met Puma's en Alouettes op de privé-terreinen van de leverancier?

Is de Vice-Eerste minister op de hoogte van het feit dat er in 1992, op het ogenblik dat de aanbesteding nog in voorbereiding was, een besloten vergadering zou hebben plaatsgevonden van de vertegenwoordiger van McDonnell Douglas, de leverancier en een expert van de commissie?

Kan de Vice-Eerste minister mij bevestigen of een expert van de evaluatiecommissie in de winter van 1992 een reis heeft gemaakt naar de constructeur McDonnell Douglas in het kader van de voorbereiding van de aanbesteding? Zo ja, wie bekostigde deze reis? Heeft deze expert vooraf ook andere constructeurs bezocht?

Tot slot kom ik bij het zeer belangrijke punt van de rol van het Parlement. Is de Vice-Eerste minister bereid de procedure open te trekken en het Parlement op de hoogte te brengen van de voorbereiding van grotere aankopen? Lijkt het de Vice-Eerste minister niet aangewezen de betrokken commissies van Kamer en/of Senaat in te lichten bij aanvang van de procedure, zodat het Parlement de verloop van een dergelijke aankoop kan volgen en desgevallend tijdig kan bijsturen?

**De Voorzitter.** — Het woord is aan Vice-Eerste minister Vande Lanotte.

**De heer Vande Lanotte,** Vice-Eerste minister en minister van Binnenlandse Zaken. — Mevrouw de Voorzitter, ik zal de tweëntwintig vragen één voor één overlopen en proberen zo gedetailleerd mogelijk te antwoorden, zoals ook de heer Goris heeft gevraagd.

«Is het juist dat de MD900 Explorer, het aangekochte toestel, oorspronkelijk was ingeschreven in de categorie van vijf personen exclusief de piloot en moest worden aangepast om aan de vereisten te voldoen?» Dit is niet juist. De MD900 Explorer kreeg van de *Federal Aviation Administration* op 12 december 1994 een *Visual Flight Rules*-certificaat als een helikopter met acht plaatsen, dit wil zeggen een piloot en maximum zeven passagiers. Ik kan de kopie van pagina nummer 2-1 van het door de FAA gecertificeerde vliegboek bezorgen, samen met een fax van de FAA die gedateerd is op 13 november 1996 en die deze datum bevestigt. De FAA is een bevoegd certificatieorgaan van de Verenigde Staten.

«Is het juist dat tengevolge deze aanpassing de MD900 Explorer niet langer voldoet aan de vereiste actieradius?» Deze vraag is niet relevant. De heer Goris gaat er namelijk van uit dat het om een toestel zou gaan voor vijf personen, exclusief de piloot. Het gaat evenwel om een toestel voor zeven personen plus de piloot. Dus is er geen aanpassing nodig.

«Zijn de experts het erover eens dat het zo gefavoriseerde *No Tail Rotor*-systeem niet enkel een extreem fluitgeluid in de helikopter veroorzaakt, maar tevens trager reageert op het voetenstuur?» Er bestaat geen eensgezindheid over dat het NOTAR-systeem een fluitgeluid in de helikopter veroorzaakt. De MD900 Explorer werd immers als de meest geluidloze helikopter geëvalueerd. Het NOTAR-systeem is een totaal andere anti-koppel technologie dan de conventionele staartrotor. Het vergelijken van de reactiesnelheden is niet evident aangezien het over twee verschillende systemen gaat. In een vaktijdschrift wordt het systeem zelfs aangeprezen als: «NOTAR: système d'avenir?» Ik beweer niet dat dit juist is, maar een eensgezindheid over de goede of de minder goede kwaliteiten van het NOTAR-systeem is niet evident. Daarom vind ik de vraag of de Vice-Eerste minister op de hoogte is van de crashes die zich reeds voordeden omwille van de tragere reactie van het NOTAR-systeem belangrijk. Op het ogenblik zijn er ons geen crashes bekend die worden toegeschreven aan de tragere reactie van het NOTAR-systeem. Wij hebben daarover trouwens vragen gesteld aan het Amerikaans bestuur der luchtvaart. De vertegenwoordiger van de *Federal Aviation Administration*, de heer Barbini, stuurde ons een nota waarin staat: «1. There has been no accidents to date on delivered MD900 helicopters. 2. There are no problems with the NOTAR-system. If there were the FAA would have issued an Airworthiness Directive.»

«Is het juist dat er een prijscontrole heeft plaatsgevonden voor de BK117-C1 van Eurocopter en dat dientengevolge de prijs werd aangepast?» Dat is juist. Er vond een prijscontrole plaats bij elke inschrijver van de overeenkomst, waaronder Eurocopter voor de BK117-C1. Eurocopter heeft zijn prijs regelmatig aangepast. Een eerste maal tussen de procedure in algemene offertevraag en de procedure in onderhandse overeenkomst, een tweede maal na de prijscontrole. Een laatste prijsaanpassing vond plaats na de aanvraag van de administratie voor een laatste en beste offerte in

de gevraagde configuratie. De laatste en beste offerte werd, zoals bepaald in de wetgeving, naar de verschillende kandidaat-leveranciers gestuurd.

«Kan de Vice-Eerste minister bevestigen dat McDonnell Douglas deze controle ter plaatse heeft geweigerd en enkel een attest afleverde dat eenzijdig stelt dat de prijzen aanvaardbaar zijn?» McDonnell Douglas heeft, om spionageredenen, geweigerd de verschillende elementen over te maken aan de Belgische dienst belast met de controle van de prijzen. Het attest werd afgeleverd door het *Defence Contract Audit Agency*, de Amerikaanse dienst belast met de controle van de prijzen, op aanvraag van SKE. Er bestaan immers verdragen die de reciprociteit toelaat tussen de twee controlediensten. Wanneer een buitenlands bedrijf meent dat het omwille van spionageredenen de controle door de Belgische overheid niet kan toelaten, dan kan dat bedrijf als er een verdrag is gesloten, wat het geval is tussen België en de Verenigde Staten, verwijzen naar zijn overheid, waartoe wij ons dan ook hebben gewend. Dit zijn trouwens niet de enige maatschappijen die het recht hebben dergelijke controles uit te voeren.

«Is het juist dat Agusta geweigerd werd onder andere omwille van het niet-bezitten van het certificaat van *Instrument Flight Rating?*» Mijn antwoord is: neen. Agusta heeft sinds 14 september 1993 een IFR-certificaat. Het werd afgeleverd onder het typecertificaat nummer H7EU. De FAA heeft ons dit bevestigd, zowel wat de inhoud als wat de datum betreft.

«Heeft ook de MD900 Explorer reeds een dergelijk certificaat in zijn bezit?» De MD900 Explorer bezit sinds 12 december 1994 wel een VFR of *Visual Flight Rules*-certificaat. Een IFR-certificaat werd vooralsnog niet uitgereikt. Volgens het bestek moet dit pas tegen het ogenblik van de levering, dat wil zeggen voor 13 januari eerstkomend, afgeleverd zijn. Verder moeten ook de aanpassingen en uitrustingen die door de rijkswacht werden gevraagd, afzonderlijk worden gecertificeerd. Of ik kan bevestigen of de betrokken Agusta dit certificaat intussen bezit, blijkt uit het antwoord op de vorige vraag.

«Heeft de Vice-Eerste minister goede verwachtingen dat de MD900 Explorer dit certificaat zal behalen in de toekomst?» Het is niet aan mij daaromtrent verwachtingen te koesteren. Het contract bepaalt dat dit certificaat er moet zijn op het ogenblik van de levering. Indien dat niet het geval zou zijn worden de verbintenissen tussen de twee partijen niet nageleefd. Dit zal aanleiding geven tot het opleggen van geldboetes wegens laat-tijdige levering in een eerste fase en eventueel de definitieve weigering tot aflevering van het toestel tot gevolg hebben.

«Is het correct dat de MD900 officieel niet gecertificeerd is om 's nachts te vliegen, doch een derogatie nodig heeft om dit vooralsnog te mogen doen?» Dat is niet het geval, aangezien de MD900 door de FAA op 12 december 1994 een certificaat voor dag en nacht VFR-vluchten uitgereikt kreeg.

«Is de Vice-Eerste minister op de hoogte van het feit dat de vloerbedekking van de MD900 Explorer te licht is voor de Medevac-hulpverlening en dat er bijgevolg een tweede, zwaardere vloer, mee wordt geleverd?» Dit is een beetje een vreemde vraag. Aangezien van de Medevac-hulpverlening in het bestek nooit sprake is geweest, werd de geschiktheid daartoe in de testen ook niet geëvalueerd. De draagbaren werden ook nooit besteld. De rijkswacht is immers nooit van plan geweest om een Medevac-helikopter aan te kopen.

«Dat dienvolgens de helikopter het maximum toegelaten gewicht bij opstijgen volgens de normen van het lastenboek overschrijdt?» Dat is zeer onwaarschijnlijk, aangezien de firma ons toch geen uitrusting zal leveren die we niet gevraagd hebben.

«Is het gebruikelijk dat de overheid een dergelijk belangrijk contract afsluit met een BVBA en niet met de constructeur zelf?» Dat is inderdaad nog gebeurd en zelfs voor veel grotere leveringen. Als ik mij goed herinner, is het leger of de rijkswacht ook op die manier tewerkgegaan bij de aankoop van Volvowagens. Het zal wellicht verrassen, maar het gebeurt ook vaak dat de constructeur hogere prijzen opgeeft dan de tussenpersoon. De constructeur is immers niet altijd geïnteresseerd voor de verdere opvolging van het contract noch voor het onderhoud op lange termijn en wil daar zeker geen bijkomend personeel voor aanwerven. Hij wil zich vooral bezig houden met de productie en niet

zozeer met de verkoop. Het komt dus nog voor dat de tussenpersoon een goedkopere prijs opgeeft dan de constructeur zelf, die uiteindelijk de levering doet. Dit klinkt paradoxaal, maar toch gebeurt het.

«Is de Vice-Eerste minister op de hoogte van de financiële draagkracht van de BVBA, over het aantal toestellen waarover zij beschikt, en over het vermogen om zich namens haar klant, de Belgische staat, sterk te maken tegenover de constructeur?»

In dit verband zijn wij gebonden door de wet op de overheidsopdrachten. Het beoordelen van de financiële en economische draagkracht van de kandidaat-leverancier in de gunningsfase van een overheidsopdracht is slechts toegestaan indien dit uitdrukkelijk wordt vermeld als selectiecriteria. In dit dossier zijn geen selectiecriteria opgenomen betreffende de persoon van de leverancier. Bij de evaluatie in de gunningsfase kan men derhalve alleen rekening houden met de criteria die wel vooropgesteld zijn, namelijk de kwaliteit en de prijs van het product. Er kunnen, met andere woorden, geen positieve of negatieve punten worden toegekend bij de beoordeling van de offertes, tenzij de kandidaat-inschrijvers daarvan uitdrukkelijk en op voorhand op de hoogte werden gebracht. Indien men een tegengesteld standpunt inneemt, gaat men niet alleen in tegen de wet, maar brengt men bovendien de gelijkheid van de inschrijvers, onmiddellijk in het gedrang. Als men bij de gunning rekening houdt met de kwalificaties van de inschrijvers, bestaat het gevaar dat de gunningsopdracht van in het begin vervalst is.

Ook het aantal toestellen was geen selectiecriteria.

Behoudens de andere interpretatie betreffende de sterkmaking, die de heer Goris suggereert, dient, gelet op de gunningsbeslissing, in rechte enkel rekening te worden gehouden met het contractueel verband tussen de BVBA en haar klant. De constructeur-leverancier is geen partij in dit dossier. De BVBA staat in voor een correcte levering.

«Waar wordt het onderhoud van de aangekochte rijkswacht-helikopters uitgevoerd?» Het onderhoud van de helikopters wordt deels uitgevoerd door het luchtsteundetachment van de rijkswacht en deels door de aannemer.

«Voldoet deze plaats aan de voorwaarden van de JAR-145?» De plaats waar de aannemer het onderhoud uitvoert, voldoet aan de voorwaarden van de JAR-145. De installaties van de rijkswacht zijn niet onderworpen aan de voorwaarden van de JAR. De aannemer is reeds in het bezit van de JAR-145. Een kopie van dit certificaat, met nummer BEL-38, dat op 30 juni 1994 aan de aannemer werd toegekend door het bestuur van de Luchtvaart, is bij het dossier dat ik voor deze vraag om uitleg heb opgesteld, gevoegd. Op de vervaldatum van het certificaat heeft het bestuur van de Luchtvaart het certificaat vernieuwd met een nieuwe bijlage, waarin ook de MD900 Explorer is opgenomen. De laatste verlenging van het certificaat is gebeurd op 28 juni 1996. Wat dit betreft, is dus alles in orde.

«Is het juist dat de normale levensduur van een helikopter 20 tot 25 jaar bedraagt?» Dit is inderdaad zo. Dit wordt bevestigd door een verslag van de inspectie van Financiën. Ter informatie kan ik meedelen dat de Puma-helikopter geleverd is in 1973 en de Alouette-helikopter in 1963.

«Is de Vice-Eerste minister op de hoogte van het feit dat de MD900 Explorer in 1998 uit de markt wordt genomen en wordt vervangen door de MD902 Explorer?»

Er is een zwaardere versie van de MD900 in ontwikkeling. Op dit moment weten wij echter niet of de MD900 uit de markt wordt genomen. In 1995 en 1996 werden telkens 24 stuks geproduceerd. In 1997 is een productie van 36 eenheden gepland. Wij hebben vernomen dat de Engelse politiediensten tien MD900 Explorers hebben besteld. Tevens hebben wij vernomen dat de MD902 een verbeterde versie zou zijn van de MD900. De voorziene modificaties zullen onder andere het vermogen verhogen. Al deze modificaties moeten worden bevestigd door een FAA-certificaat. Voor dit certificaat bestaan er echter nog geen concrete plannen. Ondertussen heeft de FAA al testen uitgevoerd om de verhoging van het opstijggewicht van de MD900 te certifiëren. Deze testen werden gedaan en gecertificeerd op 13 november 1996. De twee helikopters die reeds door ons werden besteld, zullen worden verbeterd, zonder dat de prijs wordt vermeerderd. Ik heb in mijn dossier een

aantal faxen met betrekking tot de revisie van het certificaat. Wij zijn niet op de hoogte van het feit dat de productie reeds in 1998 zou worden stopgezet. Integendeel, zij zou zelfs worden verhoogd.

«Is het correct dat McDonnell Douglas haar afnemers aanbeveelt geen MD900's te bestellen wegens te veel problemen, met het uitdrukkelijk verzoek om de reeds geplaatste bestelling van de MD900 Explorer uit te stellen en te vervangen door bestellingen van de MD902 mits bijbetaling van een saldo?» De constructeur heeft ons nooit een dergelijk voorstel gedaan. Wij hebben navraag gedaan bij de FAA, het controle-agentschap in de Verenigde Staten, dat tot nu toe niets heeft vernomen. Indien er problemen zouden zijn met de MD900 Explorer, zou de FAA hiervan onmiddellijk op de hoogte zijn gesteld.

«Zal de Vice-Eerste minister toestellen, die de constructeur wegens te veel gebreken zelf afraadt, toch laten leveren?» Deze vraag is niet relevant, aangezien wij niet op de hoogte zijn van het feit dat de constructeur de aankoop zou afraden. Ik verwijs nogmaals naar de aankoop van tien helikopters van hetzelfde type door de Britse politiediensten. Men kan zich moeilijk inbeelden dat de constructeur de aankoop zou afraden, terwijl hij in Groot-Brittannië tien toestellen verkoopt.

«Of gaat de Vice-Eerste minister in op het voorstel van de constructeur om de MD902 te leveren en hiervoor een meerprijs te betalen?» Zoals ik reeds heb gezegd, werd dit voorstel ons niet gedaan. Het zou in elk geval ook niet de bedoeling zijn hierop in te gaan. Is dit type dan duurder? Indien deze vraag al zou worden gesteld, zouden wij er zeker niet op ingaan.

De evaluatiecommissie heeft geopteerd voor een modern toestel. De heer Goris vraagt wie de leden van deze evaluatiecommissie zijn. De commissie werd samengesteld door de hoger directeur van de Logistiek, kolonel Carlier, en bestaat uit vertegenwoordigers van de luchtmacht, de rijkswacht, de Koninklijke Militaire School, de politie van de luchtvaartdienst van Nederland en van de juridische diensten van de rijkswacht. De juiste samenstelling heb ik hier in mijn dossier.

«Heeft de Vice-Eerste minister de kans gehad om in de logboeken van het bestuur der Luchtvaart na te gaan of één of meerdere leden van de evaluatiecommissie al dan niet geregeld opdrachten vervulden voor één van de aanbesteders en meer bepaald voor de leverancier?» Deze vraag werd op 19 september 1996 gesteld aan de minister van Vervoer. Wij hebben voor elk van de drie piloten, aan de hand van hun geboortedatum, stamnummer en identiteitskaartnummer, gevraagd welke opdrachten zij hebben uitgevoerd voor de vier bedrijven. Ik vermoed dat de drie piloten opdrachten hebben uitgevoerd voor elk van de vier bedrijven. Het is immers niet uitzonderlijk dat een aantal piloten reeds voor alle bedrijven heeft gevlogen.

«Kan de Vice-Eerste minister mij bevestigen dat een expert zijn duur burgerbrevet behaalde met vlieguren bij de leverancier?» Dit is volgens ons niet het geval. Geen enkele van de experts heeft op deze wijze zijn burgerbrevet behaald. De burgerbrevetten worden afgeleverd na een aantal vlieguren en een theoretisch examen. De piloot-experts van de CEM waren ervaren voormalige militaire piloten. Hun vlieguren blijven gelden voor het behalen van het burgerbrevet. Het is dus niet nodig opnieuw vlieguren te presteren. Met welk vliegtuig zij in het leger hebben gevlogen, is een andere zaak. Hierop hadden zij zeker geen greep, het is eerder een kwestie van toeval. Waarschijnlijk hebben zij nooit met de MD900 gevlogen, vermits dat toestel relatief nieuw is.

«Is het gebruikelijk dat helikopters van de rijkswacht op privé-terreinen landen?» Dit gebeurt geregeld ter gelegenheid van gerechtelijke opdrachten of van sportmanifestaties. Bovendien gebeuren er eveneens landingen op terreinen van leveranciers, die om faciliteitsredenen vaak gevestigd zijn op vliegvelden. Bovendien wordt de helistrip van de aannemer Helifly als permanente helihaven erkend door het bestuur der Luchtvaart. Ook daarover heb ik een fax.

«Zijn er in de logboeken van de rijkswacht gegevens terug te vinden van landingen met Puma's en Alouettes op privé-terreinen van de leverancier?» Dat kan ik niet zo meteen bevestigen. Er zijn ongetwijfeld landingen geweest op de officiële landingsstrip van de leverancier, maar daarvan werden geen gegevens bijgehouden in de logboeken van de luchtvaartuigen van de rijkswacht.

«Is de Vice-Eerste minister op de hoogte van het feit dat er in 1992, op het ogenblik dat de aanbesteding nog in voorbereiding was, een besloten vergadering zou hebben plaatsgevonden van vertegenwoordigers van McDonnell Douglas, de leverancier, en een expert van de commissie. Kan de Vice-Eerste minister mij bevestigen of een expert van de evaluatiecommissie in de winter van 1992 een reis heeft gemaakt naar constructeur McDonnell Douglas in het kader van de voorbereiding van de aanbesteding?» In het kader van de prospectie heeft een delegatie van de rijkswacht verschillende bezoeken afgelegd aan alle potentiële inschrijvers, waaronder uiteraard ook McDonnell Douglas. Deze bezoeken werden afgelegd in 1992 en het eerste lastenboek werd opgesteld in 1994. Zodoende werden deze bezoeken buiten de aanbestedingsperiode gebracht. De delegatie was samengesteld uit officieren die zich bezig hielden met het concept van de luchtsteun van de rijkswacht. Een van hen was de heer Van Dormael, die daarna lid werd van de CEM.

*De heer Mouton, ondervoorzitter, treedt als voorzitter op*

«Wie bekostigde deze reis?» De kosten werden gedragen door de rijkswacht.

«Heeft deze expert vooraf ook andere constructeurs bezocht?» Hij deed dit inderdaad, samen met andere leden van de rijkswacht en op kosten van de rijkswacht. Men is dus bij de verschillende constructeurs — potentiële inschrijvers — op prospectie geweest alvorens het bestek werd gelanceerd, wat vrij gebruikelijk is. Het ging hier om vier of vijf constructeurs.

Ten slotte stelde de heer Goris vragen over de rol van het Parlement. In een aanbeveling die door een onderzoekscommissie werd opgesteld, vraagt het Parlement belangrijke aankopen in het Parlement ter sprake te brengen terwijl de procedure loopt. Het ministerie van Landsverdediging onderzoekt thans hoe dit moet verlopen. Deze aankoopprocedure is echter, voor zover mij bekend, gestart vooraleer deze aanbeveling was gedaan. Ze viel daar dus nog niet onder. Ik spreek mij niet uit over die aanbeveling. Het Parlement heeft ze goedgekeurd en ik heb daar dus niet veel op aan te merken. Ik hoop alleen maar dat men daarmee niet terecht komt in een slechter systeem.

Als men A zegt, moet men ook B zeggen. Bij het systeem van openbare aanbesteding komt evenwel ook altijd een deel confidentialiteit te pas en daar heeft het Parlement het toch wat moeilijk mee. Ik heb dus geen principiële bezwaren tegen die aanbeveling, die ik trouwens zelf als volksvertegenwoordiger mee heb goedgekeurd. Ik kan daar moeilijk tegen zijn.

Mijnheer de Voorzitter, ik meen dat ik op alle vragen heb geantwoord. Uit deze antwoorden springen naar mijn oordeel geen elementen naar voren die op één of ander probleem wijzen. Een aantal suggesties van de heer Goris inzake de technische verificaties worden mijns inziens tegengesproken door de certificaties van de FAA. Andere zaken zullen moeten blijken op het ogenblik van de levering. Dit is trouwens ook zo geregeld in de contracten.

De betrouwbaarheid van een bedrijf is een traditioneel probleem bij alle overheidsopdrachten. Het is echter verkeerd te denken dat een groot bedrijf meer betrouwbaar is dan een klein. Er bestaan hierover nogal wat misvattingen. Het is de bedoeling dat Helifly het verdeelcentrum wordt van McDonnell Douglas. Het zou dus wel eens een niet-onbelangrijk bedrijf kunnen worden.

Er is over gewaakt dat alle bedrijven werden bezocht door verschillende leden van de rijkswacht. Die bezoeken werden, zoals in onze procedures altijd is vastgelegd, betaald door de rijkswacht. Zij zijn ook nodig, als men niet zomaar een bestek wil lanceren dat later fantaisistisch blijkt te zijn. De procedure is dus correct verlopen.

Ik herhaal dat er op dit ogenblik geen enkele aanwijzing is dat er iets verkeerd is gegaan. Bijkomende elementen zijn uiteraard altijd welkom en zullen worden onderzocht zoals het hoort.

**De Voorzitter.**— Het woord is aan de heer Goris.

**De heer Goris (VLD).**— Mijnheer de Voorzitter, ik dank de Vice-Eerste minister voor zijn antwoord dat me echter onvolledig lijkt en waarin hij een aantal cruciale vragen ontwijkt.

In het zomerreces verklaarde de Vice-Eerste minister dat in het bestek voor de Explorer als voorwaarde werd opgenomen dat in normale omstandigheden zeven passagiers moeten kunnen worden vervoerd. Dit blijkt ook het geval te zijn. Voor vluchten in specifieke omstandigheden, bijvoorbeeld van de speciale interventie-eenheid, was geen passagiersaantal vooropgesteld maar moest wel een berekening worden gemaakt. Uit die berekening blijkt dat de Explorer inderdaad zeven personen kan vervoeren, maar slechts vijf personen met volledige uitrusting. Ik vraag mij af of de helikopters werden aangekocht met de bedoeling slechts vijf rijkswachters met volledige uitrusting te transporteren. De concurrenten, de BK-117 en de Bell Textron, kunnen wel een detachement van zeven personen met volledige uitrusting vervoeren. De voorwaarde dat de MD900 zeven passagiers moet kunnen transporteren moet zowel volgens de Raad van State als volgens de Vice-Eerste minister niet worden gekoppeld aan de actieradius van 150 kilometer heen en 150 kilometer terug. Het bestek is nochtans zeer duidelijk.

Ik verwijs in dit verband uitdrukkelijk naar hoofdstuk 2.2, onderdeel f: «In de versie helikopter Belgische rijkswacht moet de inschrijver het maximale aantal passagiers van 80 kilogram aangeven dat onder volgende omstandigheden vervoerd kan worden.» Een van de voorwaarden is precies de actieradius tegen kruissnelheid van 150 kilometer heen en 150 kilometer terug. De Explorer vermeldt als maximum aantal passagiers zeven personen. Ik ben van oordeel dat beide voorwaarden moeten worden vervuld. Dat dit volgens de Vice-Eerste minister en de Raad van State niet nodig is, komt er in feite op neer dat deze helikopters de inwoners van de uithoeken van ons land niet kunnen bereiken. Ik leg er de nadruk op dat het zinloos is in het bestek op te nemen dat een helikopter een bepaald aantal kilometers moet kunnen afleggen als dit achteraf niet wordt gerespecteerd.

Wat de nota betreft geef ik de Vice-Eerste minister volkomen gelijk. Geluid van en in de helikopters is inderdaad een heel belangrijk gegeven. Ik lees in *Flight International/Airline Business* van 28 februari 1996: «Noise is one of the most competitive marketing issues among the new generation of helicopters.» Dat geldt inderdaad voor de buitenzijde, maar niet voor de binnenzijde van de met het NOTAR-systeem uitgeruste helikopters waar een bijzonder fluitgeluid wordt waargenomen. Ontwikkelaars van de NOTAR proberen dit euvel thans te verhelpen.

In *Helicopter Association International* van 10 oktober 1996 lezen we: «The inner screen for the NOTAR will be redesigned to create a more uniform flow pattern into the NOTAR fan.» Met andere woorden, de binnenkant van de NOTAR van het toestel MD900 zal worden hertekend om een meer uniform flow pattern te bekomen voor de fan. «The shape of the fan shroud is also being redesigned to improve efficiency.» Dit betekent dat ook de fan zelf van het toestel type MD900 zal worden hertekend omdat er te veel problemen zijn. De artikels in deze uitgaven, die ik de Vice-Eerste minister graag wil bezorgen, tonen aan dat er inderdaad problemen zijn.

Het is correct dat er geen MD900 is gecrasht, maar wel verschillende toestellen, ook van McDonnell Douglas, die met het NOTAR-systeem waren uitgerust. Tijdens oefenvluchten zijn zowel MD500's als MD600's neergestort, onder andere bij SP-helikopters in Duitsland. Wij vinden daarover bewijsmateriaal in *Business Aviation* van 3 juni 1996 dat hierover het volgende schrijft: «Test pilot unscathed after 600 N loses tail boom in flight, burns on ground.» Ook *Rotor & Wing* en *Aerospace Daily* melden die ongevallen.

Het NOTAR-systeem heeft volgens mij inderdaad een aantal voordelen. Een voordeel, is dat er met dit systeem minder aanzuiging is bij het inladen van passagiers. Een nadeel is het zogenaamde sponsgevoel. Dit is het trager reageren op het voetenstuur wat betekent dat het toestel niet meteen reageert op de prikkel van de piloot. Zeker met de automatische piloot geeft dit problemen. De NOTAR van de MD900 zou helemaal worden hertekend om te dienen als toepassing op de MD902. De MD902 is een nieuwe helikopter, die in wezen niets te maken heeft met de MD900, hoewel de Vice-Eerste minister heeft laten uitschijnen dat het om een verbeterde versie van de MD900 zou gaan. De MD900 zal dus met de NOTAR moeten vliegen die voor de MD902 aan hertekening toe is.

Wanneer de *blower* uitvalt, weet men niet wat gedaan, want daarvoor bestaat er geen noodplan. Voor de klassieke staartrotor bestaat dat noodplan wel. Als er een probleem is met de *blower* stort de helikopter gewoon neer. Weet de Vice-Eerste minister dat er geen noodplan bestaat?

Dan wil ik nog iets zeggen over de prijscontrole. Blijkbaar heeft enkel McDonnell Douglas problemen met spionage. De andere leveranciers hebben die problemen niet. Het spionageverhaal van de Vice-Eerste minister lijkt mij dan ook gefantaseerd.

**De heer Vande Lanotte**, Vice-Eerste minister en minister van Binnenlandse Zaken. — Het gaat hier over industriële spionage.

**De heer Goris (VLD)**. — Uiteraard.

Ik wil niet pleiten voor Eurocopter, maar ik stel vast dat dit type helikopter in ieder geval 87 miljoen frank goedkoper is dan de McDonnell Douglas. Ik beschik intussen ook over recente prijzen, namelijk van eind november 1996, afkomstig uit het tijdschrift *Rotor & Wing*. Hierin wordt gesteld dat op het ogenblik de A-109 Power 2,8 miljoen kost, de Bell 430 3,6 miljoen, de BK 117 3,1 miljoen en de MD Explorer 3,6 miljoen. De MD Explorer wordt dus vermeld als duurste toestel. De Vice-Eerste minister heeft dus voor het duurste toestel gekozen. Om terug te komen op die prijscontrole, moet ik vaststellen dat bij Eurocopter de prijs zorgvuldig werd gecontroleerd, terwijl bij McDonnell Douglas deze controle niet werd uitgevoerd. Ik citeer letterlijk wat de Vice-Eerste minister zegt in het gunningsverslag op bladzijde 16: «Le contrôle effectué sur place dans les installations des constructeurs de l'appareil» — het gaat over McDonnell Douglas — «ne permet pas de tirer des conclusions quant au prix de l'aéronef, car la firme a refusé de communiquer les données nécessaires à l'exécution du contrôle.»

De commissie stelt dus duidelijk dat ze onmogelijk conclusies kan trekken. Ik lees verder uit dit verslag: «Contact a été pris sur place avec l'organisme fédéral américain chargé du contrôle des prix. Sur place, cet organisme ne s'est pas prononcé sur la structure des prix de l'offre, ni sur les taux horaires pratiqués par la firme.»

In het verslag staat dus duidelijk dat deze Amerikaanse federale instelling zich niet heeft uitgesproken over de prijsstructuur van het aanbod, noch over de urenlonen die door de firma worden toegepast. Verder staat er in het verslag nog te lezen: «Néanmoins les prix lui semblaient acceptables.» De prijzen zouden dus toch aanvaardbaar lijken. Het lijkt mij echter nogal sterk zich te baseren op schijn om prijzen te vergelijken. Vandaag blijken de gekozen toestellen wel de duurste te zijn.

Over de onderhoudsprijs staat er duidelijk in het verslag dat ...

**De Voorzitter**. — Mijnheer Goris, het spijt me zeer maar uw spreektijd is om.

**De heer Goris (VLD)**. — Mijnheer de Voorzitter, dit is niet ernstig.

**De Voorzitter**. — Het Reglement bepaalt dat u vijf minuten hebt voor de repliek.

**De heer Goris (VLD)**. — Mijnheer de Voorzitter, ik begrijp dat het dossier vervelend wordt. Ik betreurt dat ik niet mag verder spreken. Ik zal dus genoodzaakt zijn een tweede vraag om uitleg te stellen. Wij zullen daar straks in de gesloten zitting verder op in gaan, want daar is er geen beperking op de spreektijd.

Volgens de Vice-Eerste minister is er tot op heden geen IFR-certificaat. Dit is inderdaad zo. Het door de Vice-Eerste minister gekozen toestel wordt geleverd op 13 januari. Wij zijn vandaag 3 december, McDonnell Douglas heeft dus nog anderhalve maand tijd om dit certificaat te leveren. Ik zou kunnen aantonen, maar ik heb er hier geen tijd voor, dat McDonnell Douglas deze tijdslimiet niet zal en zelfs niet wenst te halen. Daarom hebben zij de MD902 op de markt gebracht.

Ik wil de Vice-Eerste minister volgende concrete vraag stellen: indien op 13 januari de door de Vice-Eerste minister gekozen helikopter het IFR-certificaat niet haalt, gaat hij dan een boete opleg-

gen en de rijkswacht laten vliegen met een niet-gecertificeerd toestel, of gaat hij deze bestelling annuleren? Straks zal ik verder ingaan op de belangrijke punten van de evaluatiecommissie en op de rol van het Parlement.

**De heer Vande Lanotte**, Vice-Eerste minister en minister van Binnenlandse Zaken. — Mijnheer de Voorzitter, het bestek maakt melding van een vervoerscapaciteit voor zeven passagiers. Over de eventuele uitrusting voor een specifieke opdracht wordt met geen woord gerept. Ook de Raad van State heeft dat vastgesteld. Met de capaciteit van andere modellen om zeven passagiers in een bijzondere uitrusting te vervoeren mag bij de gunning geen rekening worden gehouden. De heer Goris werpt op dat dit beter zou zijn, maar gezien de formulering van het bestek mag dat niet meespelen. De heer Goris meent verder ook aan te voelen dat de voorwaarden voor de actieradius en het aantal passagiers cumulatief gelden. Ik wil het geachte lid erop wijzen dat zijn gevoel hier volstrekt irrelevant is. De Raad van State heeft een uitspraak gedaan.

**De heer Goris** (VLD). — Dat vind ik vreemd.

**De heer Vande Lanotte**, Vice-Eerste minister en minister van Binnenlandse Zaken. — U vindt dat vreemd, mijnheer Goris? Welke instantie oordeelt over de regelmatigheid van de publieke aanbestedingen in ons land? Voor zover ik weet is dat nog steeds de Raad van State. De gevoelens van de heer Goris, zowel als de mijne, zijn terzake volstrekt irrelevant. De Raad van State heeft beslist dat deze voorwaarden niet cumulatief kunnen worden geïnterpreteerd. Dus is dat ook zo. Zo werkt de rechtsstaat. Onze gevoelens zijn hierin van geen tel.

Het is ook inhoudelijk logisch. Wanneer een helikopter van de rijkswacht zeven passagiers aan boord heeft, verplaatst die zich nooit over een afstand van meer dan 150 kilometer. De Raad van State heeft de knoop doorgemaakt en ons in het gelijk gesteld.

Ik kan de argumenten van de heer Goris wel begrijpen, maar ik geef er de voorkeur aan mij te baseren op de verklaringen van een officiële instantie als de FAA. Zij houden staande geen weet te hebben van problemen met de NOTAR. Ik lees: « There are no problems with the NOTAR-system. If there were, the FAA would have issued an airworthiness-directive. » De mening van de heer

Goris weegt even zwaar als de mijne. De *Federal Aviation Administration* zegt dat het niet zo is. Een crash van een helikopter uitgerust met het NOTAR-systeem is niet noodzakelijkerwijze door dat NOTAR-systeem veroorzaakt. Ik beroep mij dus niet op één of andere expert maar op het officieel erkende agentschap van de Verenigde Staten.

Voorzorgsmaatregelen tegen spionage worden door de Verenigde Staten zeer vaak genomen. Zij wensen geen inzage van andere landen.

De inspectie van Financiën heeft een advies uitgebracht waaruit blijkt dat de aankoop, het onderhoud en het gebruik in acht genomen, dit toestel de beste koop is.

Inzake de prijscontrole heeft de heer Goris maar één rapport geciteerd. Het federale agentschap van de Verenigde Staten heeft verklaard dat alles in orde blijkt te zijn en na een eerste check-up ter plaatse haar akkoord met de prijsstructuur bevestigd. De indruk die ze hadden bij een eerste bezoek werd in een tweede rapport bevestigd.

Wat het IFR-certificaat betreft, is er geen twijfel mogelijk: het moet op 13 januari afgeleverd zijn. Ook hier zijn mijn opinie of sentiment niet terzake. De levering van de helikopter op 13 januari zal conform het bestek dienen te gebeuren en zal op die conformiteit worden gecontroleerd. Als de conformiteit op het één of ander punt te wensen overlaat, zal die helikopter niet worden aanvaard. Dat is de logica van het bestek en het ligt niet in onze bedoeling deze met voeten te treden. De leveranciers moeten de leveringsvoorwaarden van het bestek respecteren. Is dat niet simpel?

Je voudrais obtenir la garantie que nous discuterons de ce sujet avec des personnes qui n'ont aucun lien avec les faits en cause.

**De Voorzitter**. — Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Mme Lizin étant absente, je vous propose, afin de lui permettre de développer sa demande d'explications, de tenir une autre séance cet après-midi à 14 heures 30. (*Assentiment.*)

La séance est levée.

De vergadering is gesloten.

(*La séance est levée à 11 h 15 m.*)

(*De vergadering wordt gesloten om 11 h 15 m.*)