

Vergaderjaar 2012–2013

25 928

Navo helikopterproject NH-90

Nr.53

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 17 april 2013

De vaste commissie voor Defensie heeft op 13 maart 2013 overleg gevoerd met minister Hennis-Plasschaert van Defensie over:

- **de brief van de minister van Defensie d.d. 2 november 2012 inzake de aanbieding van de twaalfde jaarrapportage van het helikopterproject NH90 (25 928, nr. 51);**
- **de brief van de minister van Defensie d.d. 25 januari 2013 met de lijst van vragen en antwoorden over de twaalfde jaarrapportage van het helikopterproject NH90 (25 928, nr. 52);**
- **de brief van de minister van Defensie d.d. 2 november 2012 betreffende de A-brief inzake bescherming tegen geïmproviseerde explosieven (CIED blok 3 Structurele inbedding) (32 164, nr. 2);**
- **de brief van de minister van Defensie d.d. 13 december 2012 met de antwoorden op de vragen van de commissie inzake de A-brief over bescherming tegen geïmproviseerde explosieven (CIED blok 3 Structurele inbedding) (32 164, nr. 3);**
- **de brief van de minister van Defensie d.d. 11 januari 2013 over de verkoop van Leopard 2A6-tanks aan Krauss-Maffei Wegmann (22 054, nr. 207);**
- **de brief van de minister van Defensie d.d. 4 maart 2013 met de lijst van vragen en antwoorden inzake de verkoop van Leopard 2A6-tanks aan Krauss-Maffei Wegmann (22 054, nr. 215);**
- **de brief van de minister van Defensie d.d. 8 februari 2013 over de beëindiging erfpacht recreatiepark Oase en woning Spelde (2013Z02636);**
- **de brief van de minister van Defensie d.d. 25 februari 2013 inzake de behoeftestelling voor de vervanging van ondersteunende kleinkaliberwapens (27 830, nr. 108);**
- **de brief van de minister van Defensie d.d. 7 maart 2013 over de inzet van maritieme helikopters (32 706, nr. 39).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Defensie,
Ten Broeke

De griffier van de vaste commissie voor Defensie,
Roovers

Voorzitter: Ten Broeke
Griffier: Roovers

Aanwezig zijn zes leden der Kamer, te weten: Ten Broeke, Günal-Gezer, Hachchi, Knops, De Roon en Vuijk,

en minister Hennis-Plasschaert van Defensie, die vergezeld is van enkele ambtenaren van haar ministerie.

Aanvang 10.01 uur

De **voorzitter**: Ik heet de minister, de ambtenaren en alle aanwezigen op de publieke tribune welkom. Er zijn op dit moment vier fracties aanwezig. De spreektijd is ongeveer vijf minuten. Het woord is aan de heer Vuijk.

De heer **Vuijk** (VVD): Voorzitter. Ik dacht: ik ga niet op een van de eerste plaatsen zitten, want dan heb ik niet als eerste het woord. Maar tot mijn verbazing is dit toch wel het geval.

De **voorzitter**: You're leading from behind, mijnheer Vuijk.

De heer **Vuijk** (VVD): Dank u wel, voorzitter.

In dit algemeen overleg Materieel debatteert de Kamer met de minister over de ontwikkeling, de verwerving, het onderhoud en de inzetbaarheid van defensiematerieel. Deze minister bouwt aan een nieuwe krijgsmacht. Daarbij moet zich een forse reorganisatie voltrekken. Daarnaast is er nog een forse financiële taakstelling. Ik denk dat dit iedere keer dit soort debatten domineert.

In Afghanistan heb ik gezien en gehoord dat onze krijgsmacht over goed en voldoende materieel beschikt om onder moeilijke omstandigheden de opgedragen taken adequaat te kunnen uitvoeren. Maar bij de oefenende eenheden in ons land lijkt de inzetbaarheid van het materieel minder goed voor elkaar te zijn. Er worden soms alternatieve programma's uitgevoerd, omdat er niet genoeg inzetbaar materieel beschikbaar lijkt te zijn. In dit debat wil ik graag drie voorbeelden uitlichten.

Ik kom op de invoering van de nieuwe helikopter, de NH90. Die veroorzaakt nog steeds problemen. Het is een internationaal samenwerkingsproject. Vanmiddag spreken we ook over internationale samenwerking. Het is aardig om te zien dat dit project hier ook terugkomt. De beoogde schaalvoordelen worden door standaardisatie deels tenietgedaan door bijvoorbeeld alle mogelijke configuraties. Het is dus een project om van te leren. De vertraagde oplevering veroorzaakt problemen met de inzetbaarheid van bijvoorbeeld de marine. Ik begrijp dat er nog steeds geen zekerheid is over de vraag of er tijdig een helikopter beschikbaar is voor de antipiraterijmissie. Hoe zorgt de minister voor inzetbare helikopters, niet alleen voor de uit te voeren taken maar ook om te kunnen oefenen? Eerder deze maand werd de suggestie gewekt dat de Bushmaster mogelijk verkocht zou worden. Ook de Bushmaster heb ik met eigen ogen kunnen aanschouwen in Afghanistan. We hebben een stuk meegereden. Ik vond het een indrukwekkend voertuig. In haar eerste reactie spreekt de VVD dan ook verwondering uit over de gedachte dat de Bushmaster zou worden verkocht. De Bushmaster is een uitstekend voertuig. Hij beschermt goed tegen de improvised explosive devices. Met dit voertuig oogst ons land internationaal lof. De Bushmaster heeft internationaal een goed imago, omdat er nog geen militairen het leven hebben gelaten in dit bijzondere voertuig. Kan de minister aangeven wat haar voornemens met de Bushmaster zijn? Kan zij daarbij ook ingaan op de overwegingen die ten grondslag liggen aan die voornemens?

Tijdens de werkbezoeken zag en hoorde ik dat oefenende eenheden soms alternatieve programma's uitvoeren omdat er onvoldoende inzetbaar

materieel is. Een oorzaak daarvan is het bekende probleem van de reservedelen bij pantservoertuig CV90. Een deel van de voertuigen staat hierdoor soms stil. Bij de stukken trof ik geen informatie aan over de stand van zaken van het probleem met de reservedelen. Kan de minister toelichten in hoeverre er sprake is van voortgang in de aanpak van dit probleem?

De **voorzitter**: U hebt in ieder geval op een buitengewoon adequate manier de toon gezet met een korte bijdrage, mijnheer Vuijk. Houd dat vol.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Voorzitter. Zonder goede spullen kun je niet in actie komen. Goed materieel is dan ook onmisbaar voor militaire inzet. Ik loop eerst een aantal losse punten langs. Ik wil vooral stilstaan bij de NH90-helikopters, want daar maakt mijn fractie zich zorgen over. We zullen nog terugkomen op het beheer. Daar zal ik vandaag niet over uitweiden, want onder beheer valt natuurlijk ook materieel beheer. De Kamer zal daar in een apart debat met de minister over spreken. Twee tanks zullen voor demonstratiedoeleinden worden verkocht aan de fabrikanten. Mijn fractie heeft daar geen bezwaar tegen. Is de minister van plan om alsnog de rest van de tanks te verkopen?

Ik vraag de minister ook om meer beeld en geluid te geven bij het voornemen voor de wapenverkoop de komende periode. Waar zet Defensie op in? Hoeveel moet dat opleveren?

Het volgende punt betreft de drones. De commissie heeft verzocht om een overzicht waaruit blijkt bij welke missies waar Nederland aan meedoet, drones worden ingezet en welke kaders daarvoor gelden. Kan de minister vandaag toezeggen dat dit overzicht snel naar ons wordt gestuurd? De inzet van dergelijke toestellen in Nederland blijkt zeer snel opgelopen van incidenteel naar bijna routinematig, zo vernemen wij uit de media. Mijn fractie heeft al schriftelijke vragen gesteld aan de minister van Veiligheid en Justitie, maar ik wil ook deze minister vragen hoe zij omgaat met haar rol. Wat is nu de procedure voor inzet van drones in het Nederlandse luchtruim? Klopt het dat de minister van Defensie daar toestemming voor moet geven? Kan zij schetsen hoe zij hiermee omgaat? Ik wil ook weten hoe zij de verzoeken op het gebied van nut en noodzaak weegt en hoe lokale bestuurders hierbij betrokken worden.

Ik kom op de hoofdmoot van mijn inbreng vandaag: de NH90. Er is concreet een tekort, zowel in de Caraïbische operaties als bij Ocean Shield, zo blijkt uit de brief die de minister ons recentelijk gestuurd heeft. Wat D66 betreft is deze brief verbazingwekkend dun, gelet op de eerdere toezegging van de minister aan de commissie voor Buitenlandse Zaken om ruim voor dit debat uitgebreid in te gaan op de operationele inzetbaarheid. Klopt het dat de minister in feite nog steeds niet weet of de missie Ocean Shield van dit jaar met of zonder helikopter kan vertrekken? Wanneer krijgt de Kamer hier helderheid over?

Dan kom ik te spreken over de helikoptercapaciteit in brede zin en hoe we daarmee omspringen de komende jaren. Kan de minister helder aangeven waar het nu precies knelt? Is er te weinig geld? Ligt het aan de leverancier? Of heeft Defensie meer hooi op de vork genomen dan zij zelf aankan? Zo ja, wanneer gebeurde dat?

Om dit goed door te nemen, wil ik even terugblikken op het proces. Tijdens de begrotingsbehandeling vroeg ik al naar de knelpunten bij de inzetbaarheid van de krijgsmachteenheden. Ik heb de schriftelijke antwoorden er nog een keer op nageslagen. Daarin stond dat er beperkingen zouden optreden bij het vermogen om eenmalig een bijdrage aan internationale interventies te verlenen met een maritieme taakgroep en dat langdurige inzet voor stabilisatieoperaties niet haalbaar zou zijn. Maar er stond niet in dat de taken die vallen onder het kopje «Bijdragen binnen de grenzen van het Koninkrijk aan de veiligheid van onze samenleving, onder civiel gezag» onuitvoerbaar zouden blijken zonder Belgische

leenhelikopter. Ik mag toch aannemen dat de drugscontroles bij Curaçao onder die taken binnen deze landsgrenzen vallen? Wist de minister dat toen nog niet of draaide zij om de hete brij heen?

Ik kom op de wijze waarop met de knelpunten wordt omgegaan. Bij de begroting werd vermeld dat de operationele inzet voorrang kon krijgen op de gereedstelling, terwijl we nu in de brief lezen dat er dit jaar wel getraind moet worden, omdat er anders in 2014 geen opgeleide bemanning beschikbaar is. Opnieuw vraag ik: wist de minister dat eind vorig jaar nog niet of draaide zij om de hete brij heen? Kortom, waarom moest de Kamer pas via de berichtgeving over de Alouette in De Telegraaf te weten komen dat er een wezenlijk knelpunt is ontstaan voor zowel de missies binnen ons eigen grondgebied als voor de trainingsuren, die onmisbaar zijn? Kan de minister in de toekomst eerder en vollediger ingaan op dit soort operationele knelpunten?

Tot slot kom ik op de vraag hoe we hier de komende tijd mee omgaan. De door de minister voorgestelde oplossingen, namelijk lenen of huren, lijken wat D66 betreft op het plakken van pleisters. Jarenlang pleisters plakken is verre van ideaal. Dat roept dus vragen op. Hoelang gaan we door met pleisters plakken voordat dit probleem structureel wordt opgelost? Hoe kiest de minister waar zij voorrang aan geeft als er nog niet genoeg helikopters te leen of te huur zijn? Aan welke landen heeft de minister al met de pet in de hand gevraagd om een heli te lenen? Wat valt er van deze huurkosten te verhalen op de NH90-fabrikant? Hoeveel heeft de reparatie van de Belgische Alouette gekost?

De heer **Knops** (CDA): Voorzitter. Gezien de tijd zal ik mij hoofdzakelijk beperken tot de NH90-helikopter. Dat is een belangrijk onderwerp. De helikoptercapaciteit in het algemeen is belangrijk, maar dat geldt in het bijzonder voor dit project. Er is al veel over de NH90 gesproken. Naar mijn verwachting zal het niet de laatste keer zijn vandaag. Die NH90 is inmiddels een soort vliegende Fyra. Uit uitgelekte defensierapporten uit verschillende landen, namelijk Frankrijk, Duitsland, Australië, Nieuw-Zeeland en Nederland, blijkt dat er sprake is van haperende wieken, doorgezakte bodemplaten en stoelen die doorzakken bij een gewicht van meer dan 110 kilo. Wie 110 kilo weegt, heeft redelijk veel overgewicht, maar goed. In de Gazet van Antwerpen staat ook dat er sprake zou zijn van een landingsgestel dat de helikopter niet eens kan dragen. De Italiaanse fabrikant van de NH90 is dezelfde als die van de Fyra. Je kunt het niet bedenken. Bovendien is de topman van het bedrijf opgepakt op verdenking van het betalen van steekpenningen bij de verkoop van twaalf helikopters in India. Graag wil ik een reactie van de minister op deze berichtgeving.

De **voorzitter**: Misschien kunnen we een momentje schorsen voor de bel. Voor de mensen die niet gewend zijn aan de bel: dit is de opening van de vergaderdag. Dat is het beste moment van de Voorzitter. Zij heeft een knop op haar kamer, waar zij uitgebreid op kan drukken.

De heer **Knops** (CDA): Ik begrijp de verwarring van de overzijde. Als de gemiddelde militair zo'n bel hoort, komt hij meteen in actie.

De **voorzitter**: U was ook net bezig om de alarmklok te luiden over een onderwerp. Gaat u daar vooral mee verder, mijnheer Knops.

De heer **Knops** (CDA): Voorzitter. Het is ook de vraag of het klopt dat de NH90 in Australië op een zwarte lijst staat. In Nederland verloopt de introductie niet vlekkeloos; ik zei het al eerder. We hebben de afgelopen jaren al heel wat brieven hierover ontvangen. Elke keer als er een brief naar de Kamer komt, is de hoofdvraag: wat staat er nu weer in; hoeveel vertraging is er? Zo meldde de minister november vorig jaar dat het

laatste toestel in 2015 geleverd zou worden. We zijn nog geen halfjaar verder, maar inmiddels wordt al gezegd dat het in 2016 wordt gedaan. Het is zelfs zo erg dat sommige componenten al verouderd zijn, terwijl de NH90 nog niet eens volledig operationeel is. Die componenten zijn dus niet meer op de markt beschikbaar. Nieuwe componenten moeten vanuit de risicoreservering worden verworven. Zo loopt de rekening nog hoger op dan de ruim 1,1 miljard euro die nu al in de boeken staat. Ook de rekening van het boetebeding richting NHIndustries loopt trouwens al aardig op door al die kosten die Nederland moet maken. De teller staat nu al op 26 miljoen. Nog even en we krijgen er één gratis. Of toch niet? De minister zegt stellig dat het bedrag zal worden verrekend met diensten die door NHIndustries worden geleverd. Maar is NHIndustries het daarmee eens?

De vertraging is niet alleen af te schuiven op de fabrikant. Defensie is er zelf mede debet aan door een laag aantal opgeleide personeelsleden en een te optimistische verwachting van de introductie, de inspanning en de implementatie van het bedrijfsvoeringssysteem SAP. Ik vraag de minister waarom dit zo is, al denk ik dat ik het antwoord op die vraag al weet. Defensie kampt immers met een tekort aan helikopters. Bovendien is de inzetbaarheid van die helikopters dramatisch laag. Wat gaat de minister hieraan doen? Welke kansen ziet zij om de inzetbaarheid van de NH90 door middel van samenwerking met het bedrijfsleven in de toekomst te verhogen? Het kan toch niet zo zijn – ik zeg het de heer Vuijk en mevrouw Hachchi na – dat er van mei tot en met augustus geen helikopters beschikbaar zijn in de West en dat er rondom piraterij ook nog steeds geen garanties zijn? Is de minister inmiddels al geslaagd in haar zoektocht naar de ontbrekende helikopter voor een van de marineschepen? Op basis van de brief van 7 maart kunnen we constateren dat de helikoptercapaciteit in 2015 nog zal achterblijven bij de behoefte, ervan uitgaande dat zich niet nog meer problemen zullen voordoen. Hoe kijkt de minister daartegenaan?

Het zijn redenen temeer om de uitbesteding van het patiëntenvervoer, zoals eerder door ons is bepleit, serieus te overwegen. Wij zijn blij met de toezegging die de minister op dat punt gedaan heeft. Het is zelfs de vraag of het wel verstandig is om vast te houden aan de geplande uitfasering van de acht Cougars, die in eerste instantie langer mochten doorvliegen. Denkt de minister echt dat we de laatste vertraging met de NH90 achter de rug hebben?

Ook het werkaandeel van de Nederlandse industrie bij de productie is vertraagd. De omvang van orders is tot dusver 113 miljoen euro te laag. Wat gaat de minister doen om deze achterstand in te lopen? Portugal is eruit gestapt en laat werk achter. Zou dat werk kunnen worden overgenomen? Wij verwachten van de minister dat zij alles op alles zet om het aandeel dat het Nederlandse bedrijfsleven kan realiseren in de productie van de NH90 op te hogen, zodat de achterstand van 113 miljoen kan worden ingelopen.

De inzet van de Nederlandse militairen in het kader van de NH90 is ambitieus. Nederland is immers het eerste land dat tijdens een operationele missie met een NH90 gevlogen heeft, en hoe! Dankzij de NH90 en het fregat Hr. Ms. De Ruyter hebben we negen piraten opgepakt. Dat is goed nieuws. Dat soort berichten willen we vaker horen. Daarmee probeer ik dit onderwerp positief af te sluiten.

Tot slot heb ik twee vragen over de behoeftestelling voor de vervanging van ondersteunende kleinkaliberwapens. Op welke wijze wordt de betrokkenheid van de Nederlandse industrie en het Nederlandse bedrijfsleven ingevuld? Voordat er sprake kan zijn van mandatering, dient wat ons betreft ook duidelijkheid te bestaan over de verwervingsstrategie en de wijze van inschakeling van het Nederlandse bedrijfsleven. Zeker in deze economische omstandigheden is dat van groot belang, dunkt mij. Kan de minister dit toezeggen?

Mevrouw **Günal-Gezer** (PvdA): Voorzitter. We bespreken vandaag verschillende materiële projecten. Voor mijn fractie is dat heel belangrijk, omdat het materieel onze militairen in staat moet stellen om hun goede werk met zo min mogelijk risico's te doen. Ik zal mij beperken tot een drietal onderwerpen.

Ik begin met het hoofdonderwerp: het NH90-helikopterproject. Dat hebben collega's ook al aangehaald. Het is een zeer langlopend dossier met veel vertragingen. De minister verwacht dat in het eerste kwartaal van 2016 het twintigste en het laatste toestel geleverd zal worden. Gezien de geschiedenis van het project met vele vertragingen, vragen wij ons af in hoeverre deze planning zeker is. Hoe hard is de verwachting dat het echt gehaald zal worden? Kan de minister daarop reageren?

Uit de meest recente brief van de minister blijkt dat defensie behoorlijk klem zit door het grote tekort aan helikoptercapaciteit. Dat terwijl helikopters een zeer kritiek onderdeel zijn van de gevechtskracht en het reactievermogen van het land en het bondgenootschap. Helikopters zijn de ogen voor een schip. Een helikopter is de reddende ambulance, de brandweer voor mensen in nood en een snelle taxi voor iedereen die transport nodig heeft. Daarom vindt mijn fractie het belangrijk om naar de totale helikoptercapaciteit te kijken, zowel voor maritieme taken als voor taken boven land, in relatie tot de vraag om inzet. Als het goed is, hebben we op dit moment in totaal 67 helikopters van verschillende types. Na 2018 zullen we de beschikking hebben over in totaal 66 helikopters. De vraag naar helikoptercapaciteit is groot. Zal die vraag na 2018 minder groot zijn? Hoe wil de minister omgaan met de totale capaciteitsvraag? Hoe staat dat in verhouding tot het aanbod voor de komende jaren, ook na 2018?

De minister is bezig om capaciteit bij de bondgenoten te zoeken. Er is al aan gerefereerd. De tijd begint te dringen. Welke landen hebben een overschot aan capaciteit? Hebben we dat in beeld? Hoe zit het met onze Cougars? Kunnen we die niet inzetten om de capaciteit verder te vergroten? Heeft de minister ideeën om het capaciteitsprobleem nu en in de toekomst structureel op te lossen?

Ook de verdragingskosten zijn een probleem. De verdragingskosten zijn op dit moment 15,3 miljoen euro. De totale boetegelden bedragen 26 miljoen euro. Het is nog steeds niet zeker dat het hierbij blijft. De PvdA vindt dat deze extra kosten absoluut niet voor rekening van Defensie mogen komen en dat de kosten verhaald moeten worden op de fabrikant. Collega Knops zei net ook al dat de minister heeft aangegeven dat de extra kosten alleen maar verrekend kunnen worden met de diensten van NHIndustries. Hoe reëel is dat, gezien de forsheid van het bedrag? Zijn er andere mogelijkheden om die extra kosten toch te verrekenen? Ik noem bijvoorbeeld het bedingen van een korting op het nog te betalen bedrag. We kunnen het bedrag dat we nog moeten betalen wellicht vertraagd aflossen, gezien de vele vertragingen in het proces. Het is duidelijk dat er sprake is van een maximaal boetebedrag. Wat wordt gedaan als het maximale boetebedrag bereikt is? Hoe hoog is het maximale boetebedrag? Is het resterende bedrag voor eigen risico van Defensie?

De minister had aangegeven dat zij op een rijtje wilde zetten welke extra kosten er zijn in verband met de vertraging en hoe het zit met het boetebeding. Helaas heb ik die informatie nog niet gezien. Ik vraag de minister om die informatie alsnog beschikbaar te stellen aan de Kamer. Ik kom op het werkaandeel van de Nederlandse industrie. Ook dat blijft behoorlijk achter. Tussen wat we afgesproken hebben en wat er inmiddels bereikt is, zit een gat van 113 miljoen. Dat is een heel groot bedrag in deze tijden. Wij vinden dat de minister er heel veel werk van moet maken om dat te compenseren. Welke mogelijkheden ziet de minister zelf voor het Nederlandse bedrijfsleven om deze achterstanden in te halen? Ik heb mij laten vertellen dat er voor de Nederlandse bedrijven vooral kansen zijn op het gebied van onderhoud, maar ook op het gebied van vernieuwing en

verdere verbetering. Biedt bijvoorbeeld het terugtrekken van Portugal extra kansen voor de Nederlandse bedrijven? De NIDV zou bezig zijn met een onderzoek. Wanneer is dat onderzoek klaar? Wanneer kan de Kamer de resultaten daarvan tegemoet zien? Dan kom ik heel kort te spreken over de A-brief inzake de bescherming tegen geïmproviseerde explosieven. Gezien het grote belang van de bescherming van militairen, zijn we blij met de structurele inbedding ervan. Hoe wordt het Nederlandse bedrijfsleven in dit proces meegenomen? We zijn blij met de uitspraak van de minister dat zij continu op zoek is naar kansen voor het bedrijfsleven om aan alle experimenten deel te nemen. Maar tegelijkertijd geeft de minister aan dat uitbesteding en andere betrokkenheid pas in de volgende projectfase worden onderzocht. Kan de minister op basis van de al doorgelopen fases aangeven welke ambitie zij zelf daarbij heeft?

Mijn laatste vraag gaat over de behoeftestelling voor de vervanging van de ondersteunende kleinkaliberwapens. Er wordt aangegeven dat de operationele eisen voor de nieuw aan te schaffen wapens gelijk zijn aan de eisen die gelden in de huidige situatie. Zijn er in de tussentijd helemaal geen technologische ontwikkelingen geweest waardoor de operationele eisen aangepast moeten worden? Waarom wordt de betrokkenheid van het Nederlandse bedrijfsleven ook hierbij pas in een latere projectfase onderzocht?

De **voorzitter**: Ik zie dat de heer De Roon van de fractie van de PVV is binnengekomen.

Mijnheer De Roon, ik wijs u erop dat wij spreektijden van vijf minuten hebben afgesproken. De heer Vuijk gaf een heel goed voorbeeld. Uw voorgangster hield zich ietsje minder aan de tijd, maar in gezamenlijkheid zijn ze niet over hun tijd heengegaan.

De heer **De Roon** (PVV): Voorzitter. In de jaren negentig van de vorige eeuw kwam er een einde aan de Koude Oorlog, won de Amsterdamse voetbalclub Ajax de Champions League en begon zowel de mobiele telefoon als de personal computer aan een ongekende opmars. Maar in 1990 zag helaas ook het NH90-project het levenslicht. Dat project is al 23 jaar oud, maar het geeft nog steeds veel irritatie. Het is, om een understatement te gebruiken, geen succes gebleken, allereerst omdat alle deelnemende landen hun eigen versies wilden hebben van die helikopter, waardoor de ontwikkelingskosten uit de maat liepen. Daarnaast is de levering ernstig vertraagd, niet alleen van de helikopters maar ook van de reserveonderdelen. De acht geleverde helikopters hebben zo veel kinderziektes dat ze amper inzetbaar lijken. Als ik het goed begrepen heb, is het zelfs zo erg dat er geen helikopter beschikbaar is aan boord van de fregatten voor de antipiraterij-operatie Ocean Shield en voor kustwachten en counterdrugstaken in het Caraïbisch gebied. De PVV zou het onverantwoord vinden om de waarnemingstaak uitsluitend aan verrekijkertjes over te laten. Daarnaast wordt zonder helikopter ook gespeeld met de levens van onze mariniers in geval van calamiteiten. Nederland moet haar militairen niet uitzenden voor acties op volle zee zonder de steun van een eigen helikopter.

Daarbovenop komt nog het feit dat het Nederlandse bedrijfsleven een veel kleiner werkaandeel heeft dan afgesproken is. Daardoor wordt 113 miljoen euro misgelopen. Hoe is het mogelijk dat Nederland contractueel een werkaandeel afsprekt, maar dat de belangrijkste industriële partners niet verplicht zijn om Nederlandse bedrijven in te schakelen? Hoe is het mogelijk dat de Fransen wel altijd hun zaakjes voor elkaar hebben en dat wij in Nederland aan het kortste eind trekken?

Ik vind dat de minister in haar brief dit enorme financiële verlies voor Nederland wat bagatelliseert. Zij vermeldt dat Nederlandse bedrijven, mede als gevolg van hun grotere naamsbekendheid, ook andere

opdrachten krijgen en deelnemen aan de productie van helikopters in landen buiten de NATO Helicopter Management Organization. Dat zou echter ook zo zijn als Nederland wel zijn volledige werkaandeel zou hebben gekregen in het NH90-project. Ook dan zou er een grote naamsbekendheid zijn ontstaan en dan zouden we die 113 miljoen als Nederlandse economie wel binnen hebben gesleept. Op de vraag of dit ook met cijfermateriaal onderbouwd kan worden, antwoordt de minister dat Defensie niet beschikt over cijfers van nieuwe opdrachten die het Nederlandse bedrijfsleven door die naamsbekendheid zou hebben gekregen. Deze reactie van de minister lijkt dus nattevingerwerk. Waarom behoudt Portugal nog wel een werkaandeel van nog uit te voeren opdrachten nadat het zich uit het project heeft teruggetrokken? De minister redeneert dat dit tot extra vertragingen zou leiden, maar de onderhandelingen over uittreden leidden ook al tot extra vertraging. Kan de minister niet bedingen dat Nederland een gedeelte van het Portugese werkaandeel overneemt? Wij moeten toch sneller kunnen leveren dan eventuele Portugese siestaleveranciers.

Dat Nederland zich bij de contracten in de luren heeft laten leggen, blijkt ook uit het contract voor de levering van de reserveonderdelen. De fabrikant levert niet op tijd, want hij gebruikt de onderdelen liever voor de bouw van nog af te leveren helikopters. Nederland komt daardoor in operationele en financiële problemen. Het lijkt er echter op dat we de fabrikant nergens toe kunnen dwingen en dat we met lege handen staan. In de stukken die ik over het project heb mogen inzien, heb ik niet gezien dat er sprake is van rechtens afdwingbare contracten met forse financiële sancties als men in gebreke blijft bij de nalevering van onderdelen die we nodig hebben. Hoe kan het dat fabrikanten van militair materieel zo gemakkelijk onder verantwoordelijkheden uit kunnen komen? Ik zou graag van de minister vernemen hoe dit allemaal heeft kunnen gebeuren en vooral wat zij eraan wil doen om in de toekomst dit soort zaken te voorkomen. We moeten immers ook naar de toekomst kijken. Zijn er nog nieuwe ontwikkelingen rond de beschikbaarheid van reservedelen? De PVV is namelijk niet gerustgesteld op basis van de simpele opmerking dat de beschikbaarheid van reservedelen geleidelijk verbeterd is. Als de beschikbaarheid van reservedelen slecht was, is een geleidelijke verbetering nog steeds niet erg best. Ik wil graag weten of daar nu stoom op zit of dat het toch nog langzaam verloopt. Kan de minister toelichten op welke onderdelen sprake is van veroudering van de technologie en welke consequenties dat heeft voor de operationele inzetbaarheid van de NH90 en de beschikbare investeringsbudgetten?

Ik ga afronden. Het is helaas te laat om het gehele NH90-project af te blazen, omdat de helikopters al geleverd worden, het merendeel van het geld al is betaald en terugtrekking waarschijnlijk ook financiële consequenties zal hebben. Ons land heeft helikopters nodig, zeker gezien het grote tekort aan capaciteit; dat moge duidelijk zijn. We willen wel dat de minister duidelijk aangeeft welke fouten er bij dit project zijn gemaakt en welke lessen er worden getrokken voor de toekomst. We willen ook graag weten welke consequenties eventuele nieuwe vertragingen van de levering van NH90-toestellen zullen hebben voor de defensiecapaciteit.

De **voorzitter**: Daarmee is een einde gekomen aan de eerste termijn van de Kamer. Ik hoor dat de minister enige tijd nodig heeft om de beantwoording voor te bereiden. We zullen tien minuten schorsen.

De vergadering wordt van 10.29 uur tot 10.38 uur geschorst.

Minister **Hennis-Plasschaert**: Voorzitter. Ik dank de leden voor de vragen. Zoals verwacht, concentreren de meeste vragen zich op de NH90. Dat is weinig verrassend. Ik moet bekennen dat het voor mij geen prettig dossier is. Het loopt al heel lang. 90 staat voor het jaartal 1990. Ik zit hier

nu een paar maanden. Om nu te stellen dat de Kamer via De Telegraaf de problemen moest vernemen, lijkt mij ietwat kort door de bocht, zeg ik tegen mevrouw Hachchi. Ik heb namelijk ook gekeken naar de voortgangsrapportages van de afgelopen jaren, en keer op keer worden de minister en zeer zeker ook de Kamer geïnformeerd over de vertragingen en de problemen. Daarmee maak ik het dossier niet mooier. Het is absoluut een hoofdpijdossier. Ik zal er geen doekjes om winden.

Is de NH90-helikopter een succes of niet? Het is veel te vroeg om dat vast te stellen. Ik stel wel met de heer Knops vast dat de eerste ervaringen aan boord van Hr. Ms. De Ruyter goed zijn en dat we, met dank aan onder meer de NH90, de eerste piraten hebben weten te vangen. De experts blijven ervan overtuigd dat de NH90 een ontwikkeling is geweest op internationaal niveau waar Defensie zelf nooit toe in staat zou zijn geweest. Daarom is het, met alle handicaps, vertragingen en problemen waar we al jaren mee geconfronteerd worden, nog steeds een interessant project en heeft men er nog steeds vertrouwen in dat al die NH90-helikopters straks binnen zijn. Wanneer is dat dan? De laatste zal geleverd worden in het eerste kwartaal van 2016. Dat heb ik al eerder gezegd tijdens het mondelinge vragenuur en dat staat ook in de brief. Dat betekent dat Defensie in 2017 eindelijk zal moeten beschikken over twintig helikopters die voldoen aan de gestelde eisen.

Ik zei het net al: ik zal er geen doekjes om winden; het is een hoofdpijdossier. Er zijn dus ook heel veel negatieve opmerkingen over te maken en kanttekeningen bij te plaatsen. De uitvoering van het project loopt vanaf het begin niet zoals voorzien. Het gevolg hiervan is dat het project duurder is geworden en dat het langer duurt dan is voorzien. Ik heb al eerder gezegd dat we een aantal oorzaken kunnen aanwijzen. Een van de oorzaken is het ontbreken van een lead nation en een lead industry bij de ontwikkeling van het hele project. Hierdoor ontbrak het aan goede sturing. De heer Knops sprak van de vliegende Fyra. Hij verwees naar het feit dat er een Italiaans bedrijf bij betrokken is, namelijk AgustaWestland. Dat is correct. Ik heb dat verder uitgezocht. Maar laten we eerlijk zijn; er zijn ook een Nederlands bedrijf, namelijk Fokker, en een Duits-Frans bedrijf, namelijk Eurocopter, bij betrokken. Het is dus niet helemaal vergelijkbaar. Ik snap dat het lekker bekt. Ik heb het argument op het departement ook al gebruikt, maar we zien wel dat we worden geconfronteerd met een serieus project met serieuze problemen.

Zoals gezegd, hebben de deelnemende landen uiteenlopende eisen gesteld aan de configuratie van de helikopters die zij hebben besteld. Ook dat is geen verrassing. Naast het ontbreken van een lead industry en een lead nation, heeft dit een voorspoedige voortgang van het project in de weg gestaan. Dit houdt ook verband met de problematische kostenbeheersing.

Er wordt terecht opgemerkt dat het afgesproken werkaandeel van de Nederlandse industrie bij de NH90-productie niet wordt gehaald. Op 29 januari jongstleden is onder leiding van NAHEMA vergaderd over de mogelijkheden om deze onbalans in de realisatie van het werkaandeel te herstellen. Tijdens die vergadering is besloten dat NHIndustries met name mogelijkheden ziet om deze onbalans te corrigeren tijdens de gebruiksfase van de helikopter. Hierbij kunt u onder meer denken aan productie en/of onderhoud van gronditrustingen, reservecomponenten, als ook het technisch ontwerpen en uitvoeren van modificaties. Ook ik hecht veel belang aan het nakomen van het afgesproken werkaandeel. Ik zal daar dus ook op blijven jagen. Tegelijkertijd is er een belangrijke rol voor het bedrijfsleven zelf weggelegd.

De heer **Knops** (CDA): Ik probeer het iets scherper te krijgen. De minister zei zojuist dat zij erop zal blijven jagen, maar dat het ook aan het bedrijfsleven zelf is. Het probleem is dat er een onbalans ontstaan is. Die moet gecorrigeerd worden. Ik ga ervan uit dat het consortium het commitment

heeft om dat probleem op te lossen en dat de harde garantie aan de minister wordt gegeven dat het daadwerkelijk gebeurt, en dat er niet dadelijk wordt gezegd: het bedrijfsleven heeft niet goed zijn best gedaan; het kon het niet leveren en ...

Minister **Hennis-Plasschaert**: Nee.

De heer **Knops** (CDA): Dank u wel, minister.

Minister **Hennis-Plasschaert**: Zoals bij herhaling door de heer Knops zelf is opgemerkt, is bij ondertekening van het MoU voor de productie van de NH90 een werkverdeling overeengekomen die gebaseerd is op de gezamenlijke productie van 605 toestellen door de NAHMO-landen. Voor Nederland hield dat in dat 5,5% van het werk door Nederlandse bedrijven zou worden uitgevoerd. Tot nu toe is het percentage slechts 4,4%. In het kader van het werkpakket is er een verschil ter waarde van 113 miljoen euro. In deze fase van de gezamenlijke productie – ik hecht eraan om dat op te merken – ligt het aanpassen van dat percentage niet voor de hand, omdat de productie is aanbesteed en een verandering van het reeds aanbesteede werk zou leiden tot meer kosten en vertraging. Dat is het laatste waar we op zitten te wachten. Ik ga geenszins wachten op het bedrijfsleven of wijzen naar het bedrijfsleven. Sterker nog, Defensie en het bedrijfsleven hebben elkaar keihard nodig. Ik stel dus voor dat we hierbij hand in hand optrekken. Nogmaals, er is gesproken over de onbalans en de realisatie. Wij zien kansen – dat geldt ook voor het bedrijfsleven – om die onbalans te corrigeren tijdens de gebruiksfase van de helikopter. Dat zal dan ook mijn inzet zijn.

Mevrouw **Günal-Gezer** (PvdA): De minister heeft aangegeven dat het werkaandeel van de Nederlandse bedrijven met name in de gebruiksfase gecompenseerd zal worden. Worden die afspraken ook vastgelegd? Daar ben ik wel benieuwd naar.

Minister **Hennis-Plasschaert**: Ik heb net aangegeven wat mijn inzet is en dat ik hand in hand met het bedrijfsleven zal optrekken om zo veel mogelijk voordeel voor het Nederlandse bedrijfsleven eruit te halen. Defensie kan niet zonder de eigen industrie. Dat is andersom natuurlijk ook zo. Ik kan de Kamer nog niet informeren over hoe die afspraken eruit zullen zien en wanneer en waar ze worden vastgelegd.

Mevrouw Günal-Gezer vroeg wat het effect van het uitstappen van Portugal is geweest en of we het werk van Portugese bedrijven niet zouden kunnen terughalen. De heer De Roon vroeg dat ook. Ook hiervoor geldt dat het werk al gegund is en dat de productie loopt. Dat werk nu terughalen en opnieuw aanbesteden zal onherroepelijk leiden tot verdere vertragingen. Ik hoop dat de Kamer het met mij eens is dat dit iets is wat we ons niet kunnen veroorloven.

Ik stel voor dat ik de Kamer in een volgende jaarrapportage meer informatie geef over het rechte trekken van de onbalans in het werkaandeel. Dan kan ik ook ingaan op de vragen die mevrouw Günal-Gezer zojuist aan de orde heeft gesteld.

De heer Vuijk merkte op dat de invoering van de NH90 een project is om van te leren. Dat is een ding dat zeker is. Het project is ook niet voor herhaling vatbaar. Hoe zorgt de minister voor inzetbare heli's? Dat is niet eens zo eenvoudig. Dat zal ook geen verrassing zijn. In het kader van Ocean Shield en de West hebben we al aan een aantal landen gevraagd of zij eventueel kunnen leveren. Er is gevraagd welke landen wij hebben benaderd. Die landen zijn: Turkije, Spanje, Italië, het Verenigd Koninkrijk, de Verenigde Staten en Portugal. We hebben die landen formeel benaderd. Met nog veel meer andere landen is er informeel overleg gevoerd. Af en toe lijkt er hoop te gloren, maar die hoop wordt teniet-

gedaan. Ik vrees namelijk dat de helikoptercapaciteit in heel veel landen schaars is. Er is geen sprake van een overschot, zeker niet in Europa. Dat doet niets af aan het feit dat ik samen met de Commandant der Strijdkrachten blijf proberen om tijdig in een helikopter te voorzien, maar zover is het nog niet. Ik kan de Kamer dus nog geen uitsluitsel hierover geven.

De **voorzitter**: Dat roept toch een aantal vragen op.

De heer **Knops** (CDA): Het is op zich niet helemaal verrassend dat er in Europees verband een gebrek is aan helikoptercapaciteit. Dat is de afgelopen twee tot drie jaar immers regelmatig aan de orde geweest. Het volgende staat nog even los van het concrete punt van het stationeren van een helikopter op Hr. Ms. Van Speijk. Trekt de minister ook de conclusie dat er in een nieuwe beleidsvisie van Defensie expliciet aandacht moet komen voor een zelfstandige Nederlandse helikoptercapaciteit, nu blijkt dat we geen beroep kunnen doen op bondgenoten als we een keer in de problemen komen, omdat die eenzelfde probleem hebben? Durft de minister op basis van deze ervaringen de conclusie te trekken dat dit een asset is die je zelfstandig zou moeten hebben?

Minister **Hennis-Plasschaert**: De helikoptercapaciteit is zeker onderdeel van de studie die we nu aan het uitvoeren zijn.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Voordat we verder luisteren naar wat de minister zegt over het tekort en hoe zij dit denkt op te lossen, kom ik nog even terug op het punt waar de minister mee begon. Ik dacht dat er misschien nog een vervolg op zou komen. Ik maakte een opmerking over de gereedstelling en de beperkingen die er blijken te zijn ten aanzien van de helikoptercapaciteit. Ik zei dat de Kamer dit uiteindelijk via de media heeft moeten vernemen. Ik heb verwezen naar de begrotingsbehandeling waarbij we expliciet met elkaar gesproken hebben over de beperkingen die er zijn in de gereedstelling. Het is voor ons als Kamer ontzettend belangrijk om te weten wat er kan en wat er niet kan. Vandaar dat we er in de begroting uitgebreid bij hebben stilgestaan. Toen is dit punt echter niet naar voren gekomen. Ik heb twee voorbeelden genoemd. Het punt dat dit tekort speelt binnen het Koninkrijk was bij de behandeling van de begroting niet aan de orde gekomen. De minister gaf niet aan dat er problemen waren. Daarnaast is gezegd dat operationele capaciteit voor trainen en oefenen gaat, terwijl in de laatste brief staat dat trainen en oefenen wel degelijk voorgaan, omdat er anders op de lange termijn geen getrainde mensen zouden zijn. Kortom, die operationele gereedstelling en die beperkingen waren in december niet aan de Kamer gecommuniceerd. Wist de minister dat toen nog niet, of heeft zij toen een beetje om de hete brij heen gedraaid?

Minister **Hennis-Plasschaert**: Ik heb niet om de hete brij heen gedraaid. Sinds de jaarrapportage die op 2 november werd aangeboden, werd echter steeds duidelijker dat het probleem toenam. Ik heb zelf bijvoorbeeld melding gemaakt van het probleem bij Ocean Shield tijdens het AO over de antipiraterij-operaties. Pas daarna is het in de krant gekomen. Zodra ik zelf over voldoende informatie beschikte, heb ik dat met de Kamer gedeeld, ook al wist ik dat het tot onrust zou leiden in de Kamer. Voor alle duidelijkheid, ik heb dus niet om de hete brij heen gedraaid. Tijdens het AO over de antipiraterij-operaties hebben we met elkaar vastgesteld dat het ontbreken van een boordhelikopter tijdens bijvoorbeeld Ocean Shield haaks staat op de afspraken die we eerder met elkaar hebben gemaakt. Dat stoort mij ook buitengewoon. Tegelijkertijd heb ik de Kamer al eerder toegezegd dat mijn inzet zal zijn om wel op zoek te gaan

naar die helikopter. Maar nogmaals, ik beschik niet over een bos met toverstokken. Ik heb daar nog wel tijd voor nodig. Het is vooralsnog niet gelukt.

Het fregat dat tijdens het tweede trimester van 2013 wordt ingezet in Ocean Shield – dat heb ik u gelijk gemeld, zodra ik het wist – zal mogelijk niet beschikken over een boordhelikopter. Het ontbreken van die helikopter kan leiden tot operationele risico's en heeft gevolgen voor de effectiviteit van de inzet. Is daarmee de inzet van defensie onuitvoerbaar en onacceptabel? Zo ver zou ik zeker niet willen gaan. Met een aantal van de leden heb ik besproken dat een helikopter eventueel kan worden ingehuurd.

Eventueel kan een helikopter worden ingehuurd. Een organieke boordhelikopter wordt tijdens antipiraterij-operaties ingezet voor verschillende taken. Dat is de Kamer bekend. De in te huren civiele helikopter kan alleen worden ingezet voor SAR en MEDEVAC. De in-/verhuur – dat moet ook duidelijk zijn – kan geen invulling geven aan beeldopbouw, identificatie, interceptie, show of force of ondersteuning van allerhande boardingactiviteiten. De operationeel toegevoegde waarde van een ingehuurde helikopter is dus beperkt. Een alternatief voor een inhuurhelikopter is de medische keten robuuster maken door tijdens alle antipiraterij-operaties een AR-team aanwezig te laten zijn. Ook dat hebben wij met elkaar gewisseld. Dat team is in staat om een patiënt gedurende twaalf uur te stabiliseren.

De **voorzitter**: Dat was een vrij uitgebreid antwoord, maar mevrouw Hachchi heeft nog een vervolgvraag.

Mevrouw **Hachchi** (D66): In reactie op mijn interruptie zegt de minister eigenlijk dat zij in december, tijdens de begrotingshandeling, niet wist dat er een tekort aan helikoptercapaciteit was. Zij heeft uiteindelijk in een debat over de missie Ocean Shield aangegeven dat de capaciteit er niet was, maar in december, toen we in het begrotingsdebat met elkaar wisselden wat de tekorten en beperkingen zijn ten aanzien van de gereedstelling, wist de minister dat dus niet. Zij heeft zelf aangegeven dat zij niet om de hete brij heen draait. Ik wil de minister de volgende vraag stellen om tot een conclusie te komen. Kan zij toezeggen dat de Kamer eerder en vollediger over de gereedstelling en de beperkingen wordt geïnformeerd? Het kan niet zo zijn dat we er pas tijdens een debat over de missie achter komen dat een bepaald soort materieel niet voorhanden is. Dat is mijn eerste vraag. Misschien wil de minister daar meteen op reageren.

Minister **Hennis-Plasschaert**: Ik deel de irritatie – ik weet niet of ik het goed formuleer – van mevrouw Hachchi. Ik heb de Kamer geïnformeerd op het moment dat het voor mij volledig duidelijk was. In december heb ik aangegeven dat er knelpunten zouden zijn, maar wat die knelpunten precies zouden zijn en dat we specifiek een probleem zouden krijgen bij bijvoorbeeld Ocean Shield, had ik toen niet op mijn netvlies staan. Ik heb de Kamer direct geïnformeerd toen het moment daar was, namelijk tijdens het AO over antipiraterij. Ik heb er toen voor gekozen om het mondeling te melden en om niet twee dagen later een brief te sturen, want dat laatste leek mij het paard achter de wagen spannen. Maar ik deel het ongenoegen van mevrouw Hachchi; ik kan het niet anders zeggen.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Dank voor uw reactie. Ik denk dat het belangrijk is dat wij dit in het vervolg eerder weten, want wij als Kamer gaan over de steun voor de inzet van militairen.

Mijn tweede vraag gaat over de missie Ocean Shield van mei tot en met augustus, waar de minister nog mee bezig is. In de brief, maar ook vandaag, heeft de minister letterlijk aangegeven dat zij druk bezig is om

met een oplossing te komen. Verwacht zij dat zij met een oplossing komt? Zo ja, wanneer?

Minister **Hennis-Plasschaert**: Ik hoop van harte dat ik tijdig met een oplossing kom. Als ik zou weten wanneer dat is, dan zou ik dat hier onmiddellijk melden. Dat weet ik echter nog niet. Ik probeer net uit te leggen wat de consequenties zijn als de helikopter ontbreekt. Ik wil ook duiden wat dit betekent voor onze bijdrage, en of die daarmee onuitvoerbaar of onacceptabel zou zijn. Dat gesprek moeten we op voorhand met elkaar voeren. Dat doet niets af aan de inspanningen van Defensie om wel degelijk in helicapaciteit te voorzien. Ik gaf net aan dat we kunnen kijken naar de inhuur van een civiele helikopter. Als de boordhelikopter definitief ontbreekt, kunnen we bekijken of we een AR-team kunnen inzetten. Daarnaast moet het duidelijk zijn dat we niet het enige schip zijn in zo'n operatie. Dat heb ik ook tijdens het AO over antipiraterij-operaties gezegd. Er zijn ook andere schepen aanwezig die in geval van een calamiteit met een helikopter kunnen bijspringen. Duidelijk is wel dat ons schip voor de operatie meer afhankelijk zal zijn van sensorinformatie van andere schepen en vliegtuigen.

Ik rond dit punt af. In essentie zijn de capaciteiten van een schip zonder helikopter in het kader van piraterijbestrijding gelijk aan de capaciteiten van een schip met helikopter. Het verschil zit hem vooral in het gebied dat kan worden bestreken. Door allerlei aanvullingen kun je al een heel eind komen. Dat heb ik net proberen te schetsen. Maar het gebied dat wordt bestreken, wordt absoluut kleiner.

Mevrouw **Hachchi** (D66): De Kamer heeft ingestemd met deze missie met een helikopter. Kan de minister duidelijk maken wat het betekent als die helikopter er niet komt? Betekent het dat er een nieuwe artikel 100-brief gaat komen? Ik vind het namelijk een vreemde gang van zaken. Als Kamer hebben we steun uitgesproken voor een missie. De artikel 100-procedure is netjes doorlopen. Maar vervolgens is er nog wel een grote maar: zal dat belangrijke deel van de missie worden gerealiseerd? Kan de minister toelichten wat er gaat gebeuren?

Minister **Hennis-Plasschaert**: Ik heb tijdens het AO over antipiraterij-operaties niets anders gezegd dan wat ik nu zeg, namelijk dat wij ons stinkende best doen om wel in die helicapaciteit te voorzien. Ik heb aangegeven wat de gevolgen zijn voor de operaties als dat ons niet lukt. Ik heb ook gezegd dat ik de Kamer voorafgaand aan de start van het trimester zal informeren over de vraag of wij over de gewenste helicapaciteit beschikken. Als wij niet over die capaciteit beschikken, dan zal ik het gesprek en het debat met de Kamer aangaan. Ik denk dat het van tevoren, middels die brief, wel duidelijk zal zijn wat de beperkingen zijn voor onze bijdrage in het geval van het ontbreken van helicapaciteit. Ik durf hier wel te stellen dat we niet gelijk uit de running zijn als we niet beschikken over helicapaciteit. Het is echter evident dat het een beperking en een handicap is.

Voorzitter. Nu alles een beetje door elkaar heen begint te lopen, ga ik maar specifiek in op de vragen. Mevrouw Günal-Gezer vroeg naar de inzet van de Cougars om tekorten op te heffen. Indien mogelijk worden die Cougars ingezet, maar het moet wel duidelijk zijn dat zij alleen passen op het LPD. Maar bij de LCF's, de M-fregatten en de patrouillevaartuigen gaat het gewoon niet, want die rotorbladen kunnen niet worden gevouwen. Dat is een fysiek probleem. Het zal duidelijk zijn dat we doen wat we kunnen, met de Lynx en de AB-412. Er wordt van alles en nog wat georganiseerd om de capaciteitstekorten op te vullen. Daarover is de Kamer ook geïnformeerd. Er zijn echter bepaalde beperkingen aan bijvoorbeeld de inzet van een Cougar.

Welke ideeën zijn er om de capaciteitsproblemen structureel op te lossen? Naarmate de aflevering van de NH90's vordert, verkleint het probleem; dat spreekt voor zich. Ik kan het niet anders maken. Tot die tijd is het roeien met de riemen die we hebben. Dat betekent dat waar mogelijk een AB-412, een Cougar of een Lynx wordt ingezet. We weten dat 2013 een moeilijk jaar zal worden als het gaat om de helicapaciteit. Het is evident dat de situatie na 2018 en de toekomstige capaciteit onderdeel zijn van de studie naar wat onze krijgsmacht nodig heeft binnen de huidige financiële kaders. Dat zei ik ook al in antwoord op de vraag van de heer Knops.

De heer **Knops** (CDA): De minister noemde tot twee keer toe de Lynx-helikopter als een optie. Heb ik het soms verkeerd begrepen dat die al uitgefaseerd is?

Minister **Hennis-Plasschaert**: Nee, de heer Knops heeft gelijk. De Lynx is al uitgefaseerd, maar die was er in het verleden wel een onderdeel van. Ik zit nog in het verleden te denken. Ik krijg nog wat berichten door ...

De **voorzitter**: Misschien moet u zich wat minder op de berichten concentreren. Ik vraag u om verder te gaan met het beantwoorden van de vragen van de Kamerleden.

Minister **Hennis-Plasschaert**: Maar er waren een aantal vragen gesteld waarop ik het antwoord schuldig moest blijven. Ik heb nu bijvoorbeeld het antwoord op de vraag over de stormschade bij de Belgische Alouette. De kosten van die schade worden gedragen door Defensie. Het totaalbedrag wordt uitgezocht, maar het lijkt minimaal. Wat is er gebeurd? Er is een wagen tegen de staart aan gereden. Dat kan gebeuren. Stormschade is niet nieuw. Dat had ook kunnen gebeuren met een Nederlandse helikopter aan boord. Er is overigens indertijd vaak besmuikt gesproken over de inzet van de Alouette van onze Belgische vrienden. Vorige week was ik toevallig in Caraïbisch Nederland. Terwijl ik daar was, was de Hr. Ms. Friesland bezig met een enorme drugsvangst met inzet van deze Belgische Alouette. Ik heb de foto's gezien en de commandant gesproken. De Belgische Alouette heeft uitstekend haar werk gedaan. Dat is dus het goede nieuws over de inzet en de Europese samenwerking.

Mevrouw **Günal-Gezer** (PvdA): Ik heb een vraag gesteld over de helikoptercapaciteit in de toekomst. Per saldo hebben we na 2018 niet meer helikopters dan nu. We hebben er zelfs eentje minder, als ik het goed heb. Hoe zal dit zich ontwikkelen in de toekomst? Hoe ziet de minister het beschikbare aanbod in relatie tot de vraag? Wij denken namelijk dat de vraag niet minder zal worden.

Minister **Hennis-Plasschaert**: De situatie na 2018 is onderdeel van de studie die we nu uitvoeren in het kader van de volgende vragen. Wat is de veiligheidssituatie? Waar hebben we onze krijgsmacht voor nodig? Welke capaciteiten komen daarbij om de hoek kijken? Welke inzetbaarheidsdoelstellingen zijn in dezen cruciaal? Een en ander wordt gekoppeld aan het beschikbare budget. Daarmee zal duidelijk worden hoe wij omgaan met onze helicapaciteit, ook in de toekomst.

Voorzitter. Ik denk dat ik voldoende ben ingegaan op de vragen over NHIndustries. Ik hoop dat de Kamer het met mij eens is.

De **voorzitter**: Nee, mevrouw Hachchi, anders blijven we onderbreken.

Minister **Hennis-Plasschaert**: Het mag hoor.

De **voorzitter**: Als de minister graag zelf onderbroken wil worden, wordt het voor de voorzitter heel lastig. Maar dan moet de minister niet klagen over alle berichten die zij van de rechterkant krijgt.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Het is wel vreemd dat de minister uiteindelijk bepaalt of ik een vraag mag stellen. Dat is natuurlijk aan u, voorzitter. Ik ben echter heel blij dat zij bereid is om mijn vraag te beantwoorden. Ik heb een heel korte vraag. Ik heb het gehad over pleisters plakken. Lenen en huren voelen als een tijdelijke oplossing. Ik begrijp uit de brief dat de structurele oplossing pas in 2018 wordt geboden. Ik heb dat niet teruggehoord in de opmerkingen van de minister. Hebben we pas vanaf 2018 echt het probleem met de helikoptercapaciteit opgelost?

Minister **Hennis-Plasschaert**: In de brief staat dat de laatste NH90 zal worden geleverd in het eerste kwartaal van 2016 en dat 2017 het jaar wordt waarin alles volledig operationeel is en de problemen zijn opgelost.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Dat staat niet in de brief. Daarin staat dat de totale vloot van NH90-toestellen begin 2018 volledig operationeel inzetbaar zal zijn. Dat is dus een jaar later. Het is een belangrijk punt. Zoals ik al aangaf, wil ik weten wanneer het lenen en huren stopt en wanneer de problemen eindelijk helemaal opgelost zijn.

De **voorzitter**: U krijgt de ruimte daarvoor, ook van de minister.

Minister **Hennis-Plasschaert**: Ik zal even checken wat er in de brief staat, maar ik geloof het onmiddellijk als mevrouw Hachchi zegt dat er 2018 staat. Dat kan ook een schrijffout zijn. In het eerste kwartaal van 2016 wordt de laatste NH90 namelijk geleverd – of ik heb het tijdpad niet meer helder in mijn hoofd zitten – en daarmee zou in 2017 alles volgens plan moeten lopen.

De heer **De Roon** (PVV): Ik heb de indruk dat de minister nu het blokje NH90 denkt te hebben afgerond. Er zijn echter twee vragen van mij nog niet beantwoord. Ik heb een vraag gesteld over de reserveonderdelen die niet geleverd worden omdat de fabrikant ze liever gebruikt voor het bouwen van nieuwe helikopters. Ik kan mij voorstellen dat je, als je een contract sluit voor de aanschaf van helikopters, ook de afspraak maakt dat reserveonderdelen binnen een bepaalde tijd geleverd moeten worden als je ze nodig hebt, en dat er een boetebeding in wordt opgenomen voor als dat niet gebeurt. Ik heb dat niet kunnen vinden. Ik wil weten of dat soort afspraken wel of niet zijn gemaakt. Of heeft Nederland bewilligd in het niet leveren van de reserveonderdelen die we nodig hadden? Ik ben even kwijt wat mijn tweede vraag was. Misschien kom ik er straks nog op. Ik wacht eerst maar even op het antwoord op de eerste vraag.

De **voorzitter**: Dat overkomt ons allemaal.

Minister **Hennis-Plasschaert**: Het leveren van de reserveonderdelen blijft een probleem. Ook omdat het een nieuwe helikopter betreft, was men van te voren niet in staat om te voorspellen welke delen eerder kapot gaan dan de andere. Ik deel het ongenoegen van de heer De Roon. Het gaat om een juiste balans tussen het afleveren van de nieuwe heli's en het tijdig voorzien in reserveonderdelen van de MOC-helikopters die we nu in gebruik hebben. Dat vergt heel veel aandacht van ons en van de industrie. Het is een wisselwerking geweest tussen landen en de industrie. Dat verdient zeker geen schoonheidsprijs. Het ontbreken van een lead industry en een lead nation heeft geleid tot de problematische situatie waar we nu in zitten. Het blijft moeilijk, maar ik ben er wel van overtuigd

dat we nu weer op de goede weg zijn en dat we geleidelijk aan de problemen met de reservedelen zullen oplossen.

De heer **De Roon** (PVV): Ik weet mijn tweede vraag weer. Die vraag gaat over de toekomst. Wat leert Defensie van alle problemen rond dit project? Hoe gaan we het in de toekomst anders doen als we weer dergelijke grote en ingewikkelde apparaten voor Defensie moeten aanschaffen?

Minister **Hennis-Plasschaert**: Ik heb er in ieder geval één ding van geleerd, namelijk dat ik als verantwoordelijk bewindspersoon nooit meer zal deelnemen aan een project waar geen lead nation en geen lead industry is. Dat lijkt mij evident, want daar zit het probleem.

De **voorzitter**: Dat is een helder antwoord. Mevrouw Günal-Gezer heeft nog een laatste vraag. Ik heb de leden veel ruimte gegeven om te interrumperen. Ik neem aan dit wellicht een tweede termijn voorkomt.

Mevrouw **Günal-Gezer** (PvdA): Heel concreet. Ik heb de minister gevraagd of zij alsnog het lijstje met verdragingskosten in relatie tot het boetebeding aan de Kamer beschikbaar wil stellen.

De **voorzitter**: Minister, wilt u dat lijstje beschikbaar stellen?

Minister **Hennis-Plasschaert**: Ja, ik kan het nu ook met u delen. Ik hoop dat het voor iedereen duidelijk is hoe het nu precies zit met het boetebeding, want daar was enige onduidelijkheid over ontstaan. In het contract is een boeteclausule opgenomen. De hoogte van de boete is afhankelijk van de vastgelegde grootheden, zoals vertraging en gewichtsoverschrijding. De boete is bedoeld ter compensatie van de extra kosten. Dit kunnen kwantificeerbare kosten zijn, zoals inhuurkosten voor vervangende capaciteit, maar ook niet-kwantificeerbare kosten, zoals het later kunnen beschikken over hightechcapaciteiten van een nieuwe helikopter. Het boetebedrag staat dan ook los van de feitelijk gemaakte verdragingskosten, hoe gek het ook klinkt. Kosten hoeven dus niet als zodanig te worden gedeclareerd bij de leverancier. Zo is de situatie ontstaan dat het boetebedrag voor Nederland momenteel ruim 10 miljoen euro hoger is dan de geraamde verdragingskosten. Ook voor het projectbudget is er geen een-op-eenrelatie tussen de verdragingskosten en de boete. De Kamer kan daar van alles en nog wat van vinden, maar zo is indertijd het contract opgesteld. Veel kosten komen niet ten laste van het projectbudget, maar ten laste van de budgetten voor personele en materiële exploitatie.

De boete kan alleen worden geïnd in de vorm van diensten, te leveren door NHIndustries. Dat is terecht opgemerkt. Nederland heeft ervoor gekozen een deel van de kosten van de modificaties in het kader van de herijking van 2012 te betalen met die boetegelden. Daarover is de Kamer per brief geïnformeerd op 20 mei 2011.

Mevrouw Günal-Gezer wil natuurlijk graag weten om welke bedragen het gaat. Zij vroeg ook naar het maximale bedrag. De boete kan maximaal oplopen tot 49,3 miljoen. Op dit moment is het bedrag voor Nederland 15,3 miljoen. In het stenogram stond dat het 50 miljoen is, maar ik weet zeker dat ik het getal 15 heb uitgesproken, want ik heb ook gesproken van 26. Het is 15,3 miljoen. Het maximale boetebedrag is 49,3 miljoen.

De heer **Knops** (CDA): Ik heb een verhelderende vraag. Ik noemde zelf ook die 26 miljoen. Kan de minister precies uitleggen wat de bedragen zijn, opdat we daar geen discussie over kunnen voeren?

De **voorzitter**: U wilt dus een uitsplitsing van de bedragen die werden genoemd in de opsomming?

De heer **Knops** (CDA): De minister zegt dat de teller staat op 15 miljoen.

Minister **Hennis-Plasschaert**: Nee. De teller staat op 26 miljoen, in die zin dat wij de kosten via diensten kunnen terughalen bij NHIndustries. De feitelijke extra kosten die voor onze rekening zijn gekomen, zijn 15,3 miljoen. Daarmee zijn we 10 miljoen euro meer ... Volgt u mij nog? Ik heb hier het lijstje met de financiële gevolgen van een nieuwe vertraging. Het langer voortbestaan van de Nederlandse projectorganisatie is 1,3 miljoen. De verlenging van deelneming aan NATO Helicopter Management Agency is 1,5 miljoen. De verlenging van de levensduur van vier extra Lynx-helikopters is 5,2 miljoen. De extra softwareontwikkeling voor Full Mission Flight Trainer is 2 miljoen. De inhuur van SAR-capaciteit voor de uitvoering van nachtvluchten is 3,5 miljoen. Het langer doorvliegen van de AB-412 en de Cougar voor de uitvoering van SAR-taken overdag is 1,8 miljoen. Daarmee kom ik op het bedrag van 15,3 miljoen. Ik hoop van harte dat het hiermee duidelijk is.

De **voorzitter**: Dat hoop ik ook. Wat mij betreft, kunt u uw betoog vervolgen.

Minister **Hennis-Plasschaert**: Voorzitter. Ik denk dat het goed is om nu even in te gaan op de Bushmasters. De heer Vuijk stelde een heel concrete vraag daarover. Tijdens het vorige AO over sourcing werd ik aangesproken op het onderhoud. Ik gaf toen aan dat we nog niet helemaal weten wat we met de Bushmaster doen. Dat was een beetje een speldenprik. Maar voor alle duidelijkheid, vooralsnog ben ik niet voornemens om die Bushmaster in de verkoop te zetten.

De heer Vuijk en anderen hebben terecht opgemerkt dat de Bushmaster zich zeker heeft bewezen in Uruzgan en nu ook in Kunduz. In allerijl is de Bushmaster indertijd aangeschaft, met het idee dat de inzet daarvan wellicht tijdelijk zou zijn. Maar de problemen met de EID's spreken voor zich. Het spreekt ook voor zich dat we onze mensen de juiste bescherming moeten bieden. De Bushmaster is voor het beheer in de Single Service Management pool inmiddels ondergebracht bij het Commando Landstrijdkrachten. Defensie Materieel Organisatie (DMO) heeft de besprekingen aangevat over de uitbesteding van het onderhoud.

De heer Vuijk vroeg ook naar de problemen met de reserveonderdelen. De Kamer is daarover geïnformeerd in de brief inzake de voortgang reorganisatie Defensie en krijgsmacht op orde van 18 september 2012. We hebben al veel met elkaar van gedachten gewisseld over deze brief. In die brief werd gemeld: «De voorraden reservedelen en het onderhoud zijn op dit moment nog niet op orde.» Ik heb op dit moment nog geen aanleiding om te zeggen dat het wel op orde is. Ik kan wel zeggen dat er hard aan wordt gewerkt. De verbeteringen liggen op schema. Een probleem of risico voor het onderhoud is het onvoldoende beschikbaar zijn van technisch personeel. Dat is dus iets wat ik ook moet meenemen. Een herijking van de rapportage van september ligt nu niet voor de hand, maar ik zal de Kamer daarover uiteraard, conform eerdere afspraken, informeren in de jaarrapportage die medio mei zal verschijnen. Ik hoop dat ik daarmee voldoende op de vragen op dit punt ben ingegaan.

De heer Knops en mevrouw Günal-Gezer spraken over de betrokkenheid van het Nederlandse bedrijfsleven in latere projectfasen. We zitten nu eenmaal met het Defensie Materieelkeuze Proces (DMP). Daarbij hebben we een behoeftestellingsfase, de zogenoemde A-fase van het DMP. Hierin wordt beschreven waar het te vervangen product aan moet voldoen. In deze fase is het te vroeg om er al derden bij te betrekken. In het vervolgtraject, de aanbestedingsfase, volgt uiteraard de marktverkenning. Dat is de zogenoemde B-fase. Als er behoefte aan is, zal het Nederlandse bedrijfsleven er in die fase zo veel mogelijk en waar mogelijk bij worden betrokken.

Mevrouw Hachchi vroeg naar de verkoopopbrengsten. Als je materieel afstoot, wil je natuurlijk ook graag dat je je spullen verkoopt en dat daar middelen voor binnenkomen. Dat is goed voor Defensie, want we hebben inderdaad de nodige problemen. Volgens de prognose tot en met 2017 is de opbrengst circa 600 miljoen euro. Tot nu toe hebben we ongeveer 210 miljoen euro geïncasseerd. Er zijn allerhande besprekingen gaande, maar ik hoop dat de Kamer begrijpt dat ik niet kan zeggen met welke landen we op dit moment in gesprek zijn. Uiteraard trek ik hierbij nauw op met de minister van Buitenlandse Zaken. Dat is geen verrassing. Hij toetst uiteindelijk de vergunning aan de criteria waarover we al eerder met elkaar hebben gesproken.

Mevrouw Günal-Gezer vroeg naar de operationele eisen voor de kleinkaliberwapens. De operationele eisen voor de nieuw aan te schaffen wapens zijn gelijk aan de eisen die gelden voor de huidige wapens. Ik zeg dit niet omdat ik denk dat er ergens een nieuwe technologische ontwikkeling is, maar ik laat mij daarbij vooral leiden door de operationele commando's. Zij hebben aangegeven dat de operationele eisen die gelden voor de te vervangen wapens gelijk zijn aan die voor de huidige wapens. Operationele concepten worden natuurlijk daar waar nodig aangepast, ook op basis van de nieuwste ervaringen. Er zijn lessen geleerd et cetera, maar vooralsnog zie ik geen enkele aanleiding om af te wijken van de behoeften van onze eigen commando's. Heb ik nu nog vragen overgeslagen? Ik heb zo veel mogelijk vragen beantwoord.

De **voorzitter**: U hebt in ieder geval uw best gedaan.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Ik had nog een vraag gesteld over de drones.

Minister **Hennis-Plasschaert**: Dat is een belangrijk onderwerp. Mevrouw Hachchi overviel mij daarmee. Mij was een verzoek om een brief niet bekend. Ik kijk gelijk even naar de voorzitter of dat voldoende duidelijk is vanuit de procedurevergadering. Ik ben echter graag bereid om een brief te sturen over de operationele kant van de inzet van de drones.

De **voorzitter**: Dat verzoek ligt bij u, minister.

Minister **Hennis-Plasschaert**: Dat is prachtig. Bij dezen zeg ik toe dat die brief zo spoedig mogelijk wordt verstuurd. Defensie-inzet ten behoeve van de politie is regulier. Dat gebeurt namelijk op basis van de bijstandsverplichting die wij als Defensie hebben. Wij dienen bijstand te verlenen aan de civiele autoriteiten. Daar zijn procedures en een afwegingskader voor. Volgens mij zijn die ook allemaal openbaar. Als de Kamer echter meer wil weten over de inzet van drones door de politie, vraag ik haar om zich te wenden tot de minister van Veiligheid en Justitie. Hij gaat daarover. De brief waarom wordt gevraagd, komt zo spoedig mogelijk.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Dank voor de toezegging over de brief inzake de drones. Ik wil de minister wel vragen om in die brief onder andere in te gaan op de missies waar Nederland bij betrokken is en om een helder overzicht te geven waaruit blijkt waar de drones worden ingezet. Mijn tweede vraag gaat over de inzet van de drones in Nederland. We hebben hierover al vragen gesteld aan de minister van Veiligheid en Justitie. De minister is nu redelijk globaal in haar antwoord, maar ik wil graag weten wat de rol van Defensie zelf is. Welke rol heeft de minister van Defensie in het kader van de bijstand die wordt gevraagd? Kan de minister dat toelichten?

Minister **Hennis-Plasschaert**: Dat gebeurt volgens het eerder afgesproken afwegingskader. Wij leveren de capaciteit. De minister van

Veiligheid en Justitie gaat echter over de inzet en de procedures die daarvoor gelden.

Voorzitter. De heer Knops maakte terecht een opmerking over SAP en de NH90. Die samenloop is ook lastig. De heer Knops weet als geen ander dat er op dit moment heel veel gaande is bij Defensie: de invoering van SAP, de reorganisatie en ook nog een nieuw wapensysteem, dat niet zonder slag of stoot kan worden ingevoerd. De NH90 uitzonderen van SAP is niet werkbaar. Ik begrijp de opmerkingen, maar nogmaals, het gaat om een nieuw wapensysteem, een nieuw bedrijfsvoeringssysteem en tegelijkertijd de reorganisatie van het Defensie Helikopter Commando. Reken uit uw winst. Dat veroorzaakt de nodige hiccups in de organisatie als zodanig.

Mijn allerlaatste antwoord betreft een vraag van de heer De Roon over de veroudering van de technologie. Zoals opgemerkt in de antwoorden op de schriftelijke vragen, dateren het ontwerp en de techniek van een aantal componenten van de NH90-helikopter inderdaad van meer dan tien jaar geleden. Een gevolg van die veroudering is dat dergelijke componenten niet meer worden geproduceerd als modernere varianten op de markt beschikbaar zijn. Het moet echter duidelijk zijn dat die verouderde technologie geen gevolgen heeft voor de operationele inzetbaarheid. Dat heb ik ook in de antwoorden op de schriftelijke vragen gezet. Indien de veroudering leidt tot de verwerving van andere componenten dan die aanvankelijk waren voorzien, worden deze gefinancierd uit de risicoreservering. Dat betekent dat het projectbudget als zodanig naar verwachting niet hoeft te worden verhoogd. Daarmee rond ik af.

De voorzitter: Gelet op de tijd, kijk ik even of we een veegronde met de laatste vragen kunnen doen. Ik stel voor dat u maximaal twee vragen stelt, want anders komen we er niet uit.

De heer **Vuijk** (VVD): Voorzitter. In deze veegronde stel ik de volgende vraag aan de minister. We moeten helikopters lenen, huren of leasen voor onze inzet, maar wanneer wij overgaan tot meer internationale samenwerking wordt dit gangbare praktijk. Ik hoorde aan mijn linkerkant de suggestie dat lenen leuren zou zijn. Maar volgens mij wordt lenen een praktijk waarbij wij voortdurend materiaal van onze bureaus zullen lenen en materiaal zullen uitlenen. Kan de minister in tweede termijn aangeven wat haar visie op dit onderwerp is en hoe zij daartegen aankijkt?

De voorzitter: Dat wordt een heel korte visie, vrees ik.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Voorzitter. Ik dank de minister voor haar antwoorden in eerste termijn. Ik heb benadrukt dat de operationele gereedstelling niet alleen voor de minister van Defensie een belangrijk onderdeel is, maar ook voor de Kamer. Mijn fractie vindt het belangrijk dat we eventuele knelpunten tijdig onderkennen en er rekening mee houden en dat we niet tussentijds moeten horen dat er iets misgaat. Maar de minister is er duidelijk over geweest dat dit in de toekomst eerder zal gebeuren en dat de informatie hierover vollediger zal zijn.

De minister heeft in haar brief en ook vandaag geen duidelijkheid kunnen geven over de vraag of het capaciteitstekort in het kader van de missie Ocean Shield geregeld is. Mijn fractie heeft uitgesproken dat ze deze missie steunt, maar nu blijkt dat dit cruciale onderdeel nog niet geregeld is. De missie zal in mei moeten starten. Ik kijk uit naar de reactie van de minister op dit punt. Ik denk dat het belangrijk is dat de Kamer hier zo snel mogelijk duidelijkheid over krijgt.

Ik had ook nog een vraag gesteld over het lenen en huren en de structurele oplossing. Ik ben het eens met de opmerking van collega Vuijk dat je vaker dit soort constructies krijgt als je gaat samenwerken. Maar in dit specifieke geval hebben we wel degelijk een eigen helikoptercapaciteit. De

minister zou nog terugkomen op de vraag wanneer de definitieve oplossing voorhanden is. Ik lees uit de brief dat dit in 2018 het geval zal zijn, maar wellicht kan de minister hierover duidelijkheid geven.

De heer **Knops** (CDA): Voorzitter. Dank voor de beantwoording van alle vragen. Het belang van de helikoptercapaciteit is in dit debat weer een- en andermaal aan de orde gekomen. Ik sluit mij aan bij de woorden van mevrouw Hachchi. Ik ben overigens blij met de toezegging van de minister dat zij tijdig met de Kamer een inhoudelijk debat zal voeren over de vraag wat wel en niet acceptabel is en welke gevolgen dat voor een eventuele missie heeft.

Ik hoop dat de helikopters een mooie plek krijgen in de nieuwe missie, die net is uitgelekt. Althans, via Elsevier krijg ik net een mail binnen waarin wordt gerept van het document In het belang van Nederland – De krijgsmacht voor vrijheid, veiligheid en welvaart. Er staat van alles in, maar niets over de heli. Ik hoop dat die er wel in staat en dat de minister hetgeen zij zojuist heeft gezegd over de helicapaciteit, benadrukt in de nieuwe missie die wij tegemoet zullen zien. Ik begrijp de reactie van de minister op dit punt. Defensie is soms zo lek als een mandje. Dat is al jaren zo. De Kamer kan daar nu misschien haar voordeel mee doen, maar ik kan mij voorstellen dat het de minister overvalt. Maar goed, de minister heeft toegezegd dat we die visie zullen krijgen. Ik hoop dat de helikopters daar een prominente plek in krijgen, want ze zijn ontzettend belangrijk.

De heer **De Roon** (PVV): De heer Knops verwijst naar een uitgelekt bericht over een missie. De minister lijkt te begrijpen waar dat over gaat, maar wij hebben het nog niet gehoord. Misschien kan de heer Knops met ons delen wat er precies is uitgelekt.

De **voorzitter**: Ik heb zelf net ook iets voorbij zien komen, maar wil ervoor waken dat dit nu ineens de tweede termijn, waarin wij een veegronde met vragen zouden doen, gaat overheersen. Mijnheer Knops, wilt u heel kort toelichten wat de bron is? Dan kan iedereen het zelf nagaan, maar ik zal er geen vragen meer over toestaan.

De heer **Knops** (CDA): Ik weet niet of het allemaal klopt, maar het is binnengekomen via Elsevier, via zo'n openbare site.

Mevrouw **Günal-Gezer** (PvdA): Voorzitter. Ik heb geen verdere vragen meer. Ik dank de minister voor haar uitgebreide beantwoording. Ik ben blij met een aantal toezeggingen, met name over het NH90-project. Wij van de Partij van de Arbeid zullen het project kritisch blijven volgen op een drietal punten: de capaciteitsproblemen, de verdragingskosten en het Nederlandse werkaandeel.

De heer **De Roon** (PVV): Voorzitter. Over het gebrek aan een helikopter voor Ocean Shield zegt de minister: als last resource is er nog de mogelijkheid om een civiele helikopter in te huren. Op het eerste gehoor ben ik daar erg ongelukkig mee. Ik hoop dat de minister, als zij denkt dat het toch die kant moet opgaan, eerst nog met de Kamer zal overleggen over een dergelijke stap. Misschien zou de conclusie van de Kamer moeten zijn dat we dat toch niet moeten doen.

Ik kom op het lenen van een helikopter. De minister heeft aan een aantal landen gevraagd of zij ons een helikopter ter beschikking kunnen stellen. Ik begrijp dat die landen allemaal al van plan waren om hun helikopters ergens anders voor in te zetten, maar ze zouden natuurlijk ook kunnen zeggen: dat doen we voor een van die helikopters maar even niet. Ik doel nu met name op het land Turkije dat Patriots heeft geleend van ons. We hebben ook nog 43 miljoen euro neergeteld om dat allemaal te financieren. Ik zou daarom juist van Turkije verwachten dat het een stapje

terugdoet bij de eigen inzet van helikopters en ervoor zorgt dat wij toch een helikopter van Turkije kunnen lenen. De heer Erdogan komt volgende week naar Nederland. Wat de PVV betreft, is hij helemaal niet welkom, maar ik heb de indruk dat de regering wel vindt dat hij welkom is. Ik wil de minister vragen om aan de heer Erdogan de boodschap mee te geven dat hij, als hij toch komt, in ieder geval een helikopter moet meebrengen.

De **voorzitter**: En dan moet hij met de auto terug.

Minister **Hennis-Plasschaert**: Voorzitter. Ik zal de suggestie van de heer De Roon zeker serieus nemen. Ik zal deze dan ook meenemen. In antwoord op de vragen van de heer De Roon, de heer Knops, mevrouw Hachchi, mevrouw Günal-Gezer en de heer Vuijk, zeg ik toe dat ik tijdig en voorafgaand aan onze inzet in Ocean Shield bij de Kamer terugkom om haar te informeren over de problemen, die we dan hopelijk hebben opgelost, maar misschien ook niet, en wat de gevolgen daarvan zijn voor onze bijdrage aan deze missie.

De heer Vuijk merkte net terecht op dat lenen niet per definitie leuren betekent, maar dat het ook de toekomst is in het kader van de verdergaande internationale samenwerking. Ik ben het van harte met hem eens. We hebben vanmiddag een debat daarover. Dan kunnen we met elkaar doorpraten over de wijze waarop we dat kunnen vormgeven. Dat laat onverlet dat het van belang is – het is een basiscapaciteit – om als lidstaat of als land over voldoende eigen helicapaciteit te beschikken. Maar zeker in het kader van internationale missies en gezamenlijke operaties zou er niets mooiers zijn dan dat het ene land bijvoorbeeld het fregat levert en het andere land de boordhelikopter. Dat is nu al het geval bij Nederland en België. Lenen is dus niet per definitie leuren. Dat doet niets af aan het feit dat we over voldoende capaciteit moeten beschikken.

Mevrouw Hachchi sprak over de operationele gereedstelling en de knelpunten. Ik ben het van harte met haar eens dat we die moeten melden zodra die knelpunten op het netvlies staan en meer concreet kunnen worden ingevuld. Nogmaals, ik kon dat niet tijdens de begrotingsbehandeling, maar wel op de dag van het AO. Dat was een toevalligheid. Als ik een volgende keer weer met zo'n probleem wordt geconfronteerd terwijl ik geen AO heb, dan zal ik het de Kamer desalniettemin onmiddellijk melden. Dat lijkt mij een prima afspraak. Zodra ik zicht krijg op concrete knelpunten, zal ik er melding van maken.

Op het uitlekken kan ik niet ingaan, want daar weet ik zelf niets van. Volgens mij heb ik daarmee alle vragen voldoende beantwoord.

De **voorzitter**: Ik zie aan alle instemmende blikken dat u het inderdaad adequaat en goed gedaan hebt. Maar gelukkig bent u zelf nog zo alert om aan te geven dat er toch nog een vraag moet worden beantwoord.

Minister **Hennis-Plasschaert**: Mevrouw Hachchi had nog een interessante vraag over de jaartallen 2017 en 2018. Nu begrijp ik ook waar de verwarring bij mij vandaan komt. Het heeft namelijk te maken met de ombouw van MOC naar FOC. Weliswaar wordt de laatste heli geleverd in het eerste kwartaal van 2016, maar dan worden er nog een aantal MOC's omgebouwd naar FOC's. Dat loopt planmatig door tot medio 2017. Vanaf 2017 hebben we dus de beschikking over twintig helikopters. Uiterlijk 2018, maar bij voorkeur medio 2017, zijn ook alle MOC-toestellen FOC-toestellen geworden.

De **voorzitter**: Op deze interessante wijze hebben we de tweede termijn afgesloten. Aan het einde van dit algemeen overleg, wil ik graag proberen om de toezeggingen op te lezen.

Ik heb net van het ministerie begrepen dat er volgens haar geen verzoek om een brief is binnengekomen. Niet dat het veel uitmaakt, want de

minister heeft zojuist een brief toegezegd. Daarmee is de zaak in ieder geval voor dit moment afgehandeld. Wij zullen nog even in onze eigen boeken nagaan wat wij daarvan vinden.

De minister heeft ook toegezegd dat zij in de volgende jaarrapportage zal ingaan op het rechte trekken van de onbalans van het Nederlandse werkaandeel met betrekking tot de NH90. Dan zullen wij – dat is ook een toezegging – tijdig worden geïnformeerd. Dat mag voor zich spreken, maar de minister is er expliciet over geweest dat zij de Kamer tijdig zal informeren over het al dan niet beschikbaar zijn van een helikopter bij de nieuwe fase van de operatie Ocean Shield, die in mei van start gaat.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Daar hoort ook de toezegging bij over de operationele gereedstelling en de eventuele beperkingen. Dat is dus breder dan de helikoptercapaciteit.

De **voorzitter**: De minister geeft aan dat dit hoort bij de toezegging. Ik moet de minister nageven dat dit onderdeel is van wat we mogen verwachten. Uit dit overleg is echter ook gebleken dat dit niet altijd gebeurt. De minister heeft ook op het punt van mevrouw Hachchi helder aangegeven dat ze een en ander zal doen.

Hiermee is er een einde gekomen aan dit AO. Ik dank de minister en de ambtenaren voor hun aanwezigheid. Ik dank de mensen op de publieke tribune voor hun aandacht en de Kamerleden voor het feit dat zij mooi binnen de tijd hebben weten af te ronden.

Sluiting 11.31 uur.