

Vergaderjaar 2013–2014

25 928

Navo helikopterproject NH-90

Nr. 67

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 18 augustus 2014

De vaste commissie voor Defensie heeft op 2 juli 2014 overleg gevoerd met Minister Hennis-Plasschaert van Defensie over:

- **de brief van de Minister van Defensie d.d. 27 juni 2014 over voortgang NH90-project (Kamerstuk 25 928, nr. 66);**
- **de brief van de Minister van Defensie d.d. 11 maart 2014 over geluidsproblematiek en corrosie NH90 (Kamerstuk 25 928, nr. 58);**
- **de brief van de Minister van Defensie d.d. 27 juni 2014 houdende antwoorden op de feitelijke vragen en resultaten van het onderzoek corrosieproblematiek NH90-helikopter (Kamerstuk 25 928, nr. 65);**
- **de brief van de Minister van Defensie d.d. 30 juni 2014 houdende het overzicht Nederlandse helikoptercapaciteit (Kamerstuk 33 763, nr. 50).**

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,
Van Leiden

Voorzitter: Ten Broeke
Griffier: Van Leiden

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

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

Aanvang 10.00 uur.

De **voorzitter**: Ik open dit algemeen overleg van de vaste commissie voor Defensie. Het onderwerp is de NH90-helikopter. Ik heet de Minister en haar ambtenaren welkom, evenals de aanwezige Kamerleden. De spreektijd per fractie is vijf à zes minuten. Ik geef in eerste termijn allereerst het woord aan de heer Vuijk.

De heer **Vuijk** (VVD): Voorzitter. De Minister ontdekt overmatige roest en slijtage bij de NH90. Zij constateert in samenspraak met internationale partners dat de fabrikant dit niet adequaat oplost en schort vervolgens de afname resoluut op. Dat was geen verrassing, want de Minister had de Kamer al eerder geïnformeerd dat er problemen waren. Zachte heelmeesters maken stinkende wonden. Dat kan van deze Minister in ieder geval niet gezegd worden. De VVD ziet dat deze Minister met haar team niet wegloopt voor problemen en dat zij kordaat en diep ingrijpt. De Kamer krijgt van deze Minister geen laf politiek correct briefje waarin problemen met meel in de mond worden weggepraat. De VVD ziet een stevig optreden. Problemen worden zonder een blad voor de mond te nemen benoemd en concrete maatregelen worden resoluut ingezet. Het is een manier van werken die liberalen herkennen en ook bijzonder waarderen.

Na deze eerste algemene appreciatie van de knelpunten en het optreden van de Minister en haar team wil ik iets zeggen over de helikopters zelf. Het was al langer bekend dat er problemen waren met de NH90 en toch is de VVD geschrokken van de ernst van de geconstateerde knelpunten. Het NLR constateert 100 gebreken en de fabrikant heeft meer tijd nodig om die gebreken op te lossen. Meer tijd betekent minder inzetbaarheid én financiële schade. De VVD wil van de Minister graag weten hoe groot zij op dit moment de kans acht dat alle financiële schade vergoed wordt. Dan spreek ik niet alleen over de vertraging van de oplevering en de noodzakelijke aanpassingen, maar ook over het langer doorvliegen met de Cougar en de inhuur van vervangende capaciteit van derden. Graag een reactie van de Minister.

Helikopters zijn belangrijk voor onze krijgsmacht. Ze zijn de spil in de expeditionaire kracht van de krijgsmacht. De landmacht werkt met Chinooks en Apaches, de marine vliegt met Cougars die vervangen worden door de NH90. Helikoptercapaciteit is schaars. De vraag is zowel nationaal als internationaal groot. De inzet kent voor bijna alle types beperkingen. Problemen met reserveonderdelen staan bovenaan het lijstje. Het inzetconcept bij antipiraterijmissies en kustwachttaken van bijvoorbeeld de OPV's is afhankelijk van snelle helikopters en RIB's. Zij zorgen voor waarneming met sensoren, brengen militairen snel ter plaatse en leveren gevechtskracht. De VVD wil van de Minister weten hoe zij meerjarig de beschikbaarheid van helikopters organiseert in de antipiraterijmissies voor de kust van Somalië en voor de kustwachttaken in de Cariben. Het beschermen van de nationale belangen en het handhaven van de internationale rechtsorde kan niet wachten en moet immers gewoon doorgaan. Ik verneem hierop graag de reactie van de Minister.

Als belastingbetaler gunnen we onze militairen de beste spullen om voor ons te vechten voor veiligheid en welvaart. Daar betalen we voor maar het is onbegrijpelijk, eigenlijk onbestaanbaar dat na twintig jaar investeren we nog steeds geen adequate helikoptervloot hebben. De NH90 is een langlopend project. Oud-minister Ter Beek zette begin jaren negentig de eerste handtekening en daarna was een lange lijst van bewindspersonen verantwoordelijk. Defensie is afhankelijk van technologie, vaak van nieuwe technologie. We hebben het over nieuwe oplossingen voor nieuwe problemen en dat gaat met vallen en opstaan. Dat is het probleem niet, maar als ik het rapport van het NLR lees, ontstaat toch de indruk dat een belangrijk deel van de problemen is te wijten aan fouten, vermijdbare fouten. Dat is de fabrikant aan te rekenen en die wordt terecht aangesproken, maar ook Defensie. Na meer dan twintig jaar moet Defensie weten wat ze koopt. De VVD wil van de Minister weten hoe het kan dat Defensie niet eerder ontdekte wat de aard van de problemen was. Ontbreekt het aan technische kennis? Hebben medewerkers gezwegen, waar ze hadden moeten rapporteren? Welke maatregelen neemt de Minister op dit punt?

De VVD ziet in de NH90 een voorbeeld van oud denken over internationale samenwerking. We willen wel samenwerken maar toch ouderwetse nationale configuraties bestellen. Als ik het goed begrijp heeft Nederland dat gedaan, net als alle andere landen die deelnemen aan dit project. Dat maakt projecten nodeloos ingewikkeld, duur en kwetsbaar. Dat moet echt anders. Ik heb deze Minister ook al een paar keer horen spreken over internationale samenwerking. Internationaal gezamenlijk militair materieel ontwikkelen en produceren is de toekomst. Om schaalvoordelen te realiseren moeten we wel standaardiseren.

Komt het nog goed met de NH90? Dat is eigenlijk de allesoverheersende vraag. Ziet de Minister parallellen met andere verwervingsprojecten? Welke lessen trekt de Minister uit deze casus als het gaat om internationale samenwerking?

De heer **Knops** (CDA): Voorzitter. Het gaat vandaag over de NH90, de vliegende Fyra, zoals ik dit dossier vorig jaar maart al noemde. In Italië hebben ze er een heel mooi woord voor: fiasco totale. Er is sprake van gigantische problemen met dit toestel. Vanaf de ontwerpfase in 1990 stapelde vertraging zich op vertraging en fout op fout: roest, slijtage en technische mankementen. Het NLR komt met een lijst van maar liefst 100 tekortkomingen. Als de Minister een auto zou kopen die 100 tekortkomingen zou hebben, wat zou ze dan doen? Zou ze dan ook zo'n brief schrijven en zeggen: ik heb vertrouwen in de fabrikant? Of zou ze zeggen: je zoekt het maar uit, hier heb je je spul terug en ik ga een procedure opstarten? De problematiek is zo ernstig dat alle zeilen bijgezet moeten worden door de Minister om de schade te beperken. Ik heb het dan over de schade voor de operationele capaciteit en de financiële schade, waar nog geen begin van een beeld van is. Ik zou de Minister overigens willen vragen om de Kamer gedetailleerd te informeren over die financiële consequenties. In de brief staat dat de financiële gevolgen worden geacommodeerd binnen de Defensiebegroting. Dergelijke zinsneden heb ik al heel vaak gelezen. Ik zou dan ook graag een gedetailleerd overzicht krijgen van wat tot en met 2018 de extra kosten zullen zijn en welke dingen er bij Defensie dan niet meer kunnen plaatsvinden omdat deze roestbak in de lucht gehouden moet worden.

Ik noemde het de vliegende Fyra omdat de vergelijking tussen de Fyra en de NH90 op meerdere punten opgaat. Zowel de trein als de helikopter is te zwaar. Klopt het dat de NH90 maar liefst 600 kilo te zwaar is en, zo ja, kan de Minister aangeven wat de gevolgen hiervan zijn voor het laadvermogen en de actieradius? In 2011 schreef dagblad Trouw al dat de NH90 met drie mensen aan boord boven hete en droge gebieden slechts 85 mijl zou kunnen vliegen in plaats van de gewenste 185 mijl. Klopt dit?

Ook zijn er heel herkenbare gelijkenissen met de Fyra waar het gaat om kostenoverschrijdingen, vertragingen en technische mankementen. Is het waar dat de bodemplaat zo fragiel is gebleken dat die al beschadigd raakt als er een geweerkolf iets te hard op wordt neergezet?

Voor het grote aantal corrosie- en slijtageproblemen moeten oplossingen gevonden worden, zo geeft de Minister aan. Voor ongeveer 60% van de problemen zouden technische oplossingen zijn uitgewerkt. Dat zijn waarschijnlijk de oplossingen die het gemakkelijkste zijn. De vraag is natuurlijk wat er met die andere 40% gaat gebeuren. De heer Vuijk stak zo-even de loftrumpet over het onverhulde taalgebruik van deze Minister. Nou, als ik in de brief lees dat de Minister waardering uitspreekt voor de inspanningen van NAHEMA en de fabrikant, dan zeg ik: hoe durf je! Hoe durf je dit soort uitspraken te doen nadat zo'n misbaksel is afgeleverd. Het is namelijk een gebed zonder einde. Het is ook bijna naïef van de Minister om dit te veronderstellen. Heeft de Minister hier nu echt vertrouwen in en verbindt zij daar ook de garantie aan in de richting van de Kamer dat het goed komt binnen afzienbare tijd? Of zegt de Minister: er is sprake van een probleem? In dat geval waardeer ik het dat ze dat zo op tafel legt, want ze heeft het per slot van rekening niet zelf veroorzaakt, maar dan moet natuurlijk wel het hele register worden opengetrokken om degenen die hiervoor verantwoordelijk zijn aansprakelijk te stellen. Het betreft Nederlands belastinggeld dat nu door het riool gespoeld wordt omdat een toestel dat afgeleverd wordt, bij lange na niet voldoet aan de eisen die daarvoor gelden.

De heer **Vuijk** (VVD): Ik werd even genoemd door de heer Knops. Ik probeerde even te ontdekken waar dat precies over ging, maar ik neem aan dat hij doelt op de vraag of de Minister wel voldoende actie ondernam. Ik heb gelezen dat deze Minister de levering van deze toestellen heeft opgeschort en ze dus niet afneemt. Misschien kan de heer Knops uitleggen wat een nog zwaardere maatregel kan zijn in een contractuele relatie dan het niet afnemen van iets wat iemand je probeert te verkopen. Volgens mij is dit de zwaarst mogelijke actie. Als je geen vertrouwen hebt in de aangedragen oplossing en je de leverancier onder druk wilt zetten, is dit volgens mij het zwaarste middel. Zwaarder kan niet.

De heer **Knops** (CDA): Ik refereerde aan het reclamespotje aan het begin van de bijdrage van de heer Vuijk waarin hij de Minister lof toezwaaide voor de daadkrachtige manier waarmee ze de problemen in zijn algemeenheid aanpakt en in het bijzonder het probleem van de NH90. Vervolgens heb ik gerefereerd aan het feit dat de Minister bijzonder veel vertrouwen heeft in en waardering heeft voor de inspanningen van NAHEMA en de fabrikant. Ik heb dat afgezet tegen de inleiding van de heer Vuijk. Ik vraag mij daarbij af hoe daadkrachtig het optreden van de Minister dan is. Je kunt wel een paar toestellen niet afnemen, maar ondertussen hebben we er al een aantal. De NH90's die we hebben, hebben dus meer onderhoud nodig en zijn minder inzetbaar. We hebben ze al betaald. Dus we zitten er niet blanco in. Mijn vraag aan de Minister is dan ook of het een optie is om de toestellen die we al in dienst hebben, terug te sturen.

De heer **Vuijk** (VVD): Als ik het goed begrijp, is de heer Knops het eens met het opschorten van de levering, zijnde een van de meest drastische maatregelen die je kunt nemen. Je zegt in feite tegen de leverancier: ik neem niet wat je mij probeert te verkopen en we gaan het eens even over de schade hebben. Verder begrijp ik dat de heer Knops vindt dat de Minister harder had moeten brullen en schreeuwen in de brief en dat ze de leverancier ook nog had moeten veroordelen in woorden. Dus naast de daden van deze Minister moet zij naar het oordeel van de heer Knops ook harder schreeuwen. Ik ben het daar niet mee eens.

De heer **Knops** (CDA): De Minister hoeft niet harder te schreeuwen. Laten we het een beetje netjes houden, zou ik zeggen. Ik reageer op uw inleiding waarin u zegt dat de Minister daadkrachtig optreedt en dat ze realistische, weinig verhullende teksten gebruikt. Vervolgens citeer ik een tekst waarin de Minister waardering uitspreekt voor de inspanningen van de fabrikant. Daarop is mijn reactie: je moet maar durven na zo'n wanprestatie. Ik zou zeggen: hier heb je je zoi terug en ik span een procedure aan. We steunen de Minister erin dat ze de levering opschort. Zij komt daarbij ook heel daadkrachtig over, maar daarmee is het probleem overigens nog niet opgelost. Vervolgens hebben we namelijk wel een operationeel probleem. Bovendien hebben we een aantal toestellen die wel zijn afgenomen en waarvoor wel betaald is. Mijn vraag aan de Minister is dan ook of er een optie denkbaar is waarbij analoog aan de Fyra de hele handel retour afzender gaat en er een procedure wordt opgestart, waarbij andere helikoptercapaciteit gerealiseerd kan worden. Hebben we hier te maken met initiële opstartproblemen? 100 tekortkomingen noem ik geen kleinigheid, maar zijn de problemen echt opgelost als die weggenomen zijn? Het is in het ontwerp, de productie en de assemblage misgegaan. We hebben een soort van spaghetti aan onderdelen gekregen waar heel veel mis mee is. Het gaat dus veel verder dan alleen de lak die niet goed is. Heeft de Minister genoemde optie overwogen en, zo ja, waarom heeft ze er uiteindelijk niet toe besloten? Is er een mogelijkheid om alsnog voor die optie te kiezen?

Klopt het overigens dat de fabrikant van de NH90 een ander model helikopter aangeboden heeft dat aan de eisen van Defensie voldoet en de helft goedkoper is dan de NH90, namelijk de Eurocopter AS-725? Zo ja, wat heeft Defensie met dit aanbod gedaan? Heeft zij dit afgeslagen en, zo ja, waarom?

Elk nadeel heb z'n voordeel, om met de woorden van Cruijff te spreken. De problemen van de NH90 zijn zo groot dat de Minister besloten heeft twee suggesties van onze fractie over te nemen, namelijk uitbesteding van het patiëntenvervoer en de SAR-taken. We vinden het wel slordig dat de Minister de Kamer hierover niet zelf proactief, zoals ze wel eerder heeft toegezegd, geïnformeerd heeft en ze een beetje roept van «dat zit bij I en M». Dit geldt temeer omdat het punt van sourcing eerder nadrukkelijk aan de orde is gekomen en de Minister er toen niet aan wilde. Nu wil ze dat wel, maar helaas is dit voortschrijdend inzicht van tijdelijke duur. De Minister houdt vast aan haar voornemen om SAR-taken volledig met de NH90 uit te voeren. Waarom? Waarom kan het Ministerie van I en M hiervoor niet blijven opdraaien? Het CDA roept het kabinet op om de interim-oplossing structureel te maken. I en M moet verantwoordelijk zijn, ook voor de financiering. Graag verneem ik hierop de reactie van de Minister.

De problemen met de vliegende Fyra zijn zo groot dat ook de toekomstnota van de Minister dreigt te gaan lijden aan roest en slijtage. De ICT is een nog groter probleem – daar gaan we het vanavond over hebben – maar de vraag is welke financiële ruimte Defensie heeft om dit soort tegenvallers op te vangen zonder pijn elders. Vandaar mijn verzoek om de financiële consequenties van dit debacle gedetailleerd in kaart te brengen zodat we weten wat er dadelijk niet meer kan.

De heer **De Roon** (PVV): Voorzitter. Een groot feest was het op 24 juni jongstleden in Bückeberg in Duitsland. NHIndustries vierde toen met een ceremoniële festiviteit de levering van de 200ste NH90-helikopter aan onze zuiderburen. De president van NHIndustries was vol lof, zo is te lezen op de website van het consortium. De president prijst zonder schaamte de NH90-helikopter door te spreken over een veelzijdig, veilig en interoperabel toestel. Niet alleen het toestel maar ook het NH90-programma als zodanig kreeg een pluim op de hoed. Het programma komt tot volle wasdom doordat de helikopters 50.000 vliegreuren gemaakt hebben onder

de moeilijkste omstandigheden, zo valt te lezen. En nu de werkelijkheid. Het contrast met de werkelijkheid kan niet groter. De NH90-helikopter is van een bedroevende kwaliteit en het programma kent vooral tegenslagen, zowel financieel als materieel. De PVV ziet maar geen einde komen aan dat voortdurende foutenfestival rond de NH90. Probleem wordt op probleem gestapeld en wat overblijft is een dure en roestige ellende. Onderzoek naar de corrosie- en slijtageproblemen kent een vernietigende uitslag. Na slechts 250 vliegreuren boven zee zijn al bijna 100 tekortkomingen geconstateerd. Een bizar hoog aantal na een zeer korte inzetperiode. Wij vragen ons dan ook af of de fabrikant de toestellen wel in voldoende mate en onder de juiste omstandigheden heeft getest. Voor de PVV is het duidelijk: de fabrikant is hoe dan ook ernstig in gebreke gebleven en komt zijn beloftes niet na. Dat in de verkoopbrochure wordt vermeld dat het toestel kan vliegen in alle weersomstandigheden, komt lachwekkend over. Dat het toestel al na 250 uur getransformeerd is in een roestbak met propeller is veelzeggend. En dat voor een maritieme helikopter die juist boven zee zou moeten excelleren. Het is nu net alsof je een sneeuwscooter koopt die niet tegen vorst kan of alsof je een boot koopt die lek wordt zodra hij nat wordt. Wat de PVV betreft heeft de Minister nog maar één optie: volledige compensatie moet geëist worden van de fabrikant, niet alleen voor de reparatie- en herstelwerkzaamheden aan de reeds geleverde toestellen, maar ook voor extra exploitatiekosten en inzet van vervangende helikopters. We willen hier geen halve maatregelen zien. Ik vraag de Minister of zij bereid is om geen genoegen te nemen met minder dan volledige compensatie.

In de brief van de Minister staat dat de NH90-partnerlanden geen partij zijn bij het contract. Juridisch lopen de contacten met de fabrikant namelijk via het NATO Helicopter Management Agency ofwel NAHEMA. Je begint je bijna af te vragen of we de helikopters niet beter via de Hema zouden moeten kopen, want dan krijg je in de regel wel een product dat goed is. Hoe dan ook, mijn vraag aan de Minister is of een dergelijke juridische constructie volledige compensatie wellicht in de weg staat. Nederland kampt kennelijk met grotere problemen dan de partnerlanden. Kan de Minister de Kamer wel voldoende garanderen dat NAHEMA keihard opkomt voor de Nederlandse belangen? Hoe gaat de Minister voorkomen dat er gekozen wordt voor een halfbakken oplossing op het gebied van financiële compensatie?

De PVV is bezorgd over de mate waarin de extra kosten vergoed gaan worden en wil een duidelijk antwoord van de Minister. Ook horen we van de Minister graag wat haar inzet is om los van dit project in het algemeen kostenverhaal in de toekomst te vergemakkelijken bij grote materieelprojecten die hopeloos falen door toedoen van een fabrikant. Hoe is er bij grote materieelprojecten contractueel voorzien in kostenverhaal in geval van talrijke en ernstige tekortkomingen zoals bij de NH90? In welke mate staat in dat soort contracten de mogelijkheid open om voor vervangend materieel de kosten op de fabrikant te verhalen?

Uit het antwoord op feitelijke vragen blijkt dat corrosie en bovenmatige slijtage van componenten in dit geval niet zijn toe te schrijven aan een bepaalde productielijn en dat alle productielijnen gebruikmaken van dezelfde componenten. Ik moet zeggen dat mijn fractie in ieder geval totaal geen vertrouwen heeft in de Italiaanse productielijn van de Fyra-familie en dat ze het opmerkelijk vindt dat juist bij de Nederlandse NH90 zich de grootste problemen voordoen. Dat is ook bevestigd door bijvoorbeeld een Belgische commandant die de Nederlandse NH90 beschouwt als een totaal andere dan de Belgische NH90. Ook de Belgische Minister van Defensie is er vrij zeker van dat zijn helikopters niet aan corrosie en slijtage zullen lijden. Ik vraag de Minister hoe het kan dat Belgische maritieme helikopters geen en Nederlandse maritieme helikopters wel problemen hebben?

Dan nog een ander punt. Klopt het dat Italië zijn NH90-helikopters, dus het product van eigen bodem, nog niet operationeel heeft afgezet? Is het misschien zo dat de Italianen voorzagen dat er problemen met maritieme heli's van de eigen productielijn zouden kunnen zijn en dat ze rustig de Nederlandse ervaringen met de maritieme NH90's afwachten? Als dat zo is, vraag ik mij af: zijn die Italianen nou zo slim of zijn wij Nederlanders nu zo dom? Graag een reactie. De rest bewaar ik voor de tweede termijn.

De heer **Sjoerdsma** (D66): Voorzitter. Vandaag belooft een lange dag te worden, drie flinke debatten over drie flinke problemen. Nu spreken we over de NH90. Vanavond is er een debat over de ICT-wanorde bij Defensie en als klap op de vuurpijl krijgt de Kamer vandaag nog een brief die de structurele onderinvestering bij Defensie moet verantwoorden. Dit als aftrap

Het onderwerp van vandaag is de NH90, een echt dramadossier. Een Italiaanse tragedie van de bovenste plank. Nederland loopt een groot risico op niet-inzetbare helikopters en aanzienlijke kosten, zo schrijft de Minister. Mijn fractie is dan ook met de voorgaande sprekers zeer bezorgd.

Vlak voordat de Kamer met reces gaat, komt het ingrijpende besluit om de verdere aanschaf van NH90's uit te stellen. Gezien de vele problemen en de vele gebreken lijkt dat logisch, maar mijn fractie wil toch graag een nadere toelichting op dit drastische besluit. Ik heb daarom vragen over het moment van ingrijpen, de mogelijkheden om de meerkosten te verhalen, de consequenties voor de operationele inzet en de consequenties als deze problemen niet zouden worden opgelost.

Allereerst is de vraag of de Minister op tijd heeft ingegrepen. Wanneer was de omvang van deze problemen voor het eerst echt helder voor de Minister? Had zij, gezien alle problemen, niet eerder moeten ingrijpen en veel eerder met de fabrikant om de tafel moeten gaan zitten, gezien het feit dat de geconstateerde tekortkomingen, ontwerpfouten, assemblagefouten en verkeerde materiaalkeuzes, dezelfde waren als die welke ook speelden bij de Fyra?

Dan de mogelijkheden om de kosten te verhalen op de fabrikant. De Minister stelt dat de fabrikant de lijsten voor aanpassing lijkt te willen accepteren. Dat «lijkt te willen accepteren» is bepaald geen sluitende afspraak. Ik vraag de Minister dan ook in hoeverre hierbij sprake is van wensdenken. In hoeverre kunnen wij volledige compensatie verwachten van de fabrikant, niet alleen voor deze helikopters die nu niet worden geleverd maar ook voor de meerkosten, zoals de exploitatiekosten, en de extra manuren die moeten worden ingezet om dit gebrek, dit gemis op te vullen? De Minister zelf lijkt er weinig vertrouwen in te hebben dat er volledige compensatie komt, want zij schrijft: de financiële gevolgen worden geacommodeerd binnen de Defensiebegroting. Ik vraag de Minister wat dit betekent en waarop dan precies wordt bespaard tot en met 2018. Kunnen we hier een heldere toelichting op krijgen?

Het belangrijkste onderwerp betreft de consequenties voor de operationele inzet. De problemen met de NH90 betekenen dat Nederland een groot risico loopt op niet-inzetbare helikopters en op aanzienlijke kosten. Dat heeft consequenties voor de inzet in het binnenland, zo schrijft de Minister, maar ook voor de inzet in het buitenland. Begrijp ik het goed dat Defensie nu alle binnenlandse SAR-taken zal uitbesteden als gevolg van de problemen met de NH90? Zo ja, waarom is de Kamer hierover niet actief geïnformeerd door het Ministerie van Defensie? Ik vraag dit ook omdat deze Minister in het verleden heeft gezegd dat de uitbesteding van de SAR-taken geen voordeel zou opleveren en het zelfs essentieel zou zijn voor de opleiding tot boordvlieger. Wat is er met deze argumenten gebeurd, welke voordelen zijn er nu opeens van deze uitbesteding of is dat enkel de consequentie van het uitblijven van de NH90?

De problemen met de NH90 hebben ook negatieve consequenties voor de buitenlandse inzet, zo schrijft de Minister. Voor missies in het Caribisch gebied kan de NH90 niet worden ingezet. Betekent dit dat de komende jaren als er tot nieuwe missies besloten zou worden, er geen NH90 kan worden ingezet voor dergelijke missies omdat we de capaciteit daarvoor niet hebben? Hoeveel minder kan er precies worden gevlogen als gevolg van deze problemen? Hoeveel meer reserveonderdelen zijn er nodig en hoeveel minder personeel kan er worden opgeleid? Dit zijn allemaal nog problemen voorafgaand aan het echte vliegen met de NH90, maar de vraag is natuurlijk ook of die NH90 wel doet wat die zou moeten doen. Levert die eigenlijk de kwaliteit die we zouden willen hebben, zelfs als al deze problemen zouden worden opgelost? Er zijn al zorgen geuit over de actieradius; er zou niet ver genoeg mee kunnen worden gevlogen vanwege de zwaarte van het toestel. Collega's refereerden al aan de bedroevende kwaliteit. Heeft de Minister, nog los van deze problemen, überhaupt vertrouwen in de kwaliteit van het toestel? Zouden we daar wel mee door moeten vliegen?

Wat als de problemen niet met de fabrikant kunnen worden opgelost? Ik denk dat we daar serieus over na moeten denken. Wat is het plan B van deze Minister? Wat zijn de consequenties voor 2018 en verder indien uiteindelijk niet kan worden overgegaan tot de verdere aanschaf van de resterende NH90-helikopters? Wat betekent dat voor de helikoptercapaciteit en voor de operationele inzetbaarheid? Hoe wil zij dat oplossen? Tot slot: heeft de Minister nog vertrouwen in een goede oplossing bij dit dossier?

Mevrouw **Günal-Gezer** (PvdA): Voorzitter. Er zijn al veel dingen gezegd door mijn collega's, zodat ik meteen ter zake kan komen. Afgelopen vrijdag zijn we zeer geschrokken van de brief van de Minister over de problemen met de NH90. We waarderen uiteraard haar inspanningen om de Kamer te informeren. Hoewel we al eerder te maken hebben gehad met allerlei problemen rondom de NH90 was onze schrik toch wel groot. In zijn onderzoeksrapport maakt het NLR melding van bijna 100 ernstige tekortkomingen en dat baart ons heel grote zorgen. Wij vragen ons dan ook af hoe het zo fout heeft kunnen gaan. Waar is het misgegaan? Gezien de korte tijd tussen de brief en het debat vandaag, geef ik bij voorbaat aan dat dit AO wat ons betreft niet voldoende zal zijn om diepgaand het gesprek hierover te voeren. Derhalve zullen we een debat daarover in september aanvragen.

We hebben echt te maken met dramatische ontwikkelingen in een miljardenproject met dramatische gevolgen...

De heer **Knops** (CDA): Ik hoorde u iets zeggen over een debat in september. Kunt u aangeven wat u dan precies wilt?

Mevrouw **Günal-Gezer** (PvdA): Dit gaat om heel ernstige zaken met verstrekende gevolgen, met name op het gebied van de operationele capaciteit, waarover we op dit moment nog niet op alle fronten duidelijkheid hebben. Het lijkt mijn fractie dat het debat van vandaag niet voldoende zal zijn om het daar diepgaand met elkaar over te hebben. Wij achten het dan ook noodzakelijk om hierover een vervolgdebat te voeren ergens in september. In de procedurevergadering zullen we dat debat aanvragen.

De **voorzitter**: Procedureel kunnen we daar morgen wel op terugkomen, maar u begint uw bijdrage met aan te kondigen dat u een nieuw debat wilt. Dat kan natuurlijk, maar daar is eigenlijk dit debat voor bedoeld. Ik begrijp de vraag van de heer Knops dus wel een klein beetje. Laten we er nu geen procedurevergadering van maken. We hebben nu twee uur de tijd om de inhoud te bespreken.

Mevrouw **GünaI-Gezer** (PvdA): Dat ben ik ook niet van plan. Ik ga dit debat ook gebruiken om alle punten aan de Minister mee te geven en te bespreken, maar ik geef bij voorbaat wel aan dat wat ons betreft dit onderwerp een verder debat behoeft.

De heer **Knops** (CDA): Ik vind dit wel een heel bijzondere figuur. We zitten nu in de eerste termijn van de Kamer waarin we een heleboel kritische vragen stellen aan de Minister en mevrouw GünaI-Gezer concludeert nu al dat dit hoe dan ook onvoldoende zal zijn om conclusies te kunnen trekken en kondigt een nieuw debat aan. Procedureel raakt dit kant noch wal. Dat is een constatering.

De **voorzitter**: U lijkt daarbij meer naar mij te kijken dan naar mevrouw GünaI-Gezer. Ik kan er op dit moment niet zo heel veel meer aan doen. We zullen morgen in de procedurevergadering hierover verder spreken.

De heer **Vuijk** (VVD): De heer Knops refereerde aan een procedureel punt. We hebben eerder een debat gevoerd waarbij dit gebeurde. Ik heb onderhand het gevoel dat ik nu in een debat zit dat geen zin meer heeft. Als mevrouw GünaI-Gezer nu al weet dat de antwoorden van de Minister er niet toe gaan doen omdat er wat haar betreft een debat in september komt, dan kan ik mij voorstellen dat wij nu gewoon kunnen stoppen en dat we even wachten om te horen over welke punten mevrouw GünaI-Gezer straks wil doorpraten. Misschien kan zij al een tipje van de sluier oplichten zodat we even kunnen kijken hoe wijzelf in onze interrupties en volgende termijn kunnen nagaan waarover dat debat in september zou moeten gaan.

De **voorzitter**: Dat sta ik niet toe. We gaan nu niet praten over waar u in september op zou willen terugkomen. Ik verzoek mevrouw GünaI-Gezer haar resterende spreektijd te gebruiken voor het debat dat vandaag is geagendeerd met de brieven die daarbij horen.

Mevrouw **GünaI-Gezer** (PvdA): We hebben afgelopen vrijdag een brief en een enorm fors rapport gehad. We hebben nog niet voldoende tijd gehad om daar procesmatig iets mee te kunnen doen, in de zin van feitelijke vragen, een briefing et cetera. Dit debat vind ik ontzettend belangrijk om bepaalde zaken met de Minister te bespreken, wat ik ook ga doen, maar mijn fractie denkt dat dit niet voldoende zal zijn.

Er is sprake van fundamentele ernstige fouten in een project waar we al ruim twintig jaar mee bezig zijn. We willen dan ook heel graag van de Minister horen hoe het zo ver heeft kunnen komen, wie hiervoor verantwoordelijk is en welke conclusies zij hieraan verbindt. Natuurlijk steunen we haar besluit om de afname van de resterende toestellen op te schorten – gezien de omstandigheden heeft zij daar bijna ook geen andere keuze in – maar ik vind het tegelijkertijd te gemakkelijk om alleen maar richting de fabrikant te kijken. Wat is onze eigen rol en wat is de rol van Defensie in dezen geweest? We hebben een professionele Defensie Materieel Organisatie met mensen die verstand van zaken hebben en die voldoende deskundigheid hebben om dit soort langdurige en omvangrijke projecten te begeleiden en tot een goed einde te brengen. Waar is het dan fout gegaan? Is er binnen DMO voldoende kennis aanwezig om in dit soort projecten het benodigde toezicht te kunnen houden?

De NH90 is als maritieme helikopter ontwikkeld en besteld. Dan is het onbegrijpelijk dat na zo'n kort aantal vliegreuen dit soort ernstige problemen naar voren komt. Je weet dat zo'n toestel boven water gaat vliegen en toch vertoont het na korte tijd al dit soort ernstige fouten. Hoe kijkt de Minister hiertegen aan en hoe denkt zij dergelijke problemen in de toekomst te voorkomen?

De Minister geeft in haar brief aan dat ze er vertrouwen in heeft dat de fabrikant de mankementen en tekortkomingen zal wegnemen, terwijl er nog maar voor 60% van de problemen oplossingen zijn gevonden. Verder geeft zij aan ervoor te zullen zorgen dat er sluitende afspraken worden gemaakt. Hoe kan het dat de Minister zo snel haar vertrouwen uitspreekt in een fabrikant die dit soort ernstige problemen veroorzaakt? In hoeverre is er ook bij de fabrikant voldoende kennis en deskundigheid aanwezig om deze problemen structureel op te lossen? Wat mijn fractie betreft moeten alle bijkomende kosten, dus niet alleen de kosten van het toestel maar ook alle andere kosten qua onderhoud en personeel, zo veel mogelijk neergelegd worden bij de fabrikant.

Dan de capaciteitsproblemen Het is nog onduidelijk wat de extra kosten zullen zijn als gevolg van het inzetten van extra Cougars. Hoeveel extra Cougars zullen er precies worden ingezet en welke extra kosten hangen daarmee samen? Hoe wordt dat financieel verantwoord? De Minister geeft aan dat het binnen de begroting wordt geaccommodeerd. Is daarvoor in de begroting wel de financiële ruimte? Als die ruimte er niet is, hoe wordt het dan opgelost? Zien we dat dan in de komende begroting terug en ten koste van welke andere belangrijke zaken zal dat dan gaan?

De Minister heeft toegezegd dat ze mede naar aanleiding van recente problemen op dit terrein, opnieuw zal gaan kijken naar het patiëntenvervoer. Ik vraag haar bij dezen om zich te houden aan de eerdere toezegging die zij heeft gedaan aan de regio dat Defensie haar taken blijft uitvoeren totdat er een alternatief is, en om dit argument niet te gebruiken om er versneld afstand van te nemen.

De voorzitter: Hiermee zijn we aan het eind gekomen van de eerste termijn van de commissie. Ik constateer dat de Minister behoefte heeft aan een schorsing.

De vergadering wordt van 10.35 uur tot 10.45 uur geschorst.

De voorzitter: Ik geef het woord aan de Minister voor haar eerste termijn.

Minister Hennis-Plasschaert: Voorzitter. Dit debat leent zich niet voor grote filosofische beschouwingen omdat het gaat om feitelijkheden, zodat ik mij daartoe ook graag wil beperken. Ik begrijp de verontwaardiging. Ik nodig u nogmaals van harte uit voor een bezoek aan de NH90. De commissie heeft een eerder bezoek onlangs gecancelled. Dat betreurd ik omdat u daarmee heel direct contact had kunnen hebben met de onderhoudsmensen en de vliegers, die u zo open mogelijk mee hadden kunnen nemen in de problematiek en in de goede kanten van de NH90, die er ook zijn. Dus ik hoop van harte dat u in staat bent om na de zomer alsnog het werkbezoek te volbrengen.

De heer Knops (CDA): Ik begrijp deze opening van de Minister in het geheel niet. Zij suggereert dat als we op bezoek waren geweest bij de NH90, we dan een ander verhaal gehoord hadden. Wij moeten het doen met de informatie die wij krijgen van het ministerie en wij baseren ons op brieven die naar de Kamer worden gestuurd. Ik ga ervan uit dat de brieven die we gekregen hebben, correct zijn en dat daar de positieve en de negatieve kanten van de NH90 in vermeld staan. Dat staat er dus helemaal los van of wij als Kamer wel of niet op werkbezoek gaan. Dus ik zou het op prijs stellen als de Minister die opmerkingen op dit punt terugneemt, aangezien ze suggereren dat een werkbezoek een ander beeld bij de Kamer zou hebben opgeleverd.

Minister Hennis-Plasschaert: Laat mij direct reageren, want ik heb geen enkele suggestie willen wekken. Ik wil u alleen aanbieden om het werkbezoek nogmaals in de steigers te zetten omdat het goed is als u ook

even direct kunt spreken met de onderhoudsmensen en de vliegers. U kunt ervan op aan dat de informatie die u krijgt van het ministerie, correct is. Ik heb niets willen suggereren. Dus als dat de indruk is, dan neem ik die graag weg.

De heer **Knops** (CDA): Ik blijf bij mijn punt. De Minister zegt: ik betreur het dat u niet geweest bent en het zou goed zijn om met die mensen te spreken. Waarom zou het dan goed zijn dat wij met die mensen gaan spreken? Wat krijgen we dan te horen wat we blijkbaar niet van de Minister te horen krijgen?

Minister **Hennis-Plasschaert**: Kleur, geur, beeld en geluid bij een bepaalde problematiek is altijd goed. Dat is waarom ik die opmerking maak. Ik heb de heer Knops op geen enkele manier op de kast willen krijgen. Ik merk echter dat dit nu toch gebeurt. Nogmaals, ik heb niets willen suggereren. Het is wel goed ons te realiseren dat de inzet die is gepleegd met de NH90 zeer succesvol was en dat bepaalde ervaringen ook als zeer succesvol zijn gevoeld. Kortom, dat is waar de opmerking vandaan komt. Die was niet bedoeld om vervelende zaken te suggereren. Het is gewoon een aanbod.

De **voorzitter**: Wij hebben in de procedurevergadering besloten om dit najaar een programma te willen lopen. Dus dat komt dan goed uit wat betreft uw aanbod. Bij het vorige aanbod konden wij geen geschikte datum vinden om met voldoende mensen bij dit werkbezoek aanwezig te zijn. Op dat moment ontbrak overigens ook een programma op basis waarvan we dat konden doen. Dus in het najaar gaan we dat dus heel mooi vormgeven.

Minister **Hennis-Plasschaert**: Fijn, voorzitter.

Gevraagd is hoe groot de kans is dat alle financiële schade wordt vergoed. Ik moet daarin realistisch zijn. Zolang er geen sluitende afspraken met de fabrikant zijn gemaakt, kan ik niet een finale plaat aan u voorleggen. De inschatting is dat het grootste deel, zo niet alle noodzakelijke aanpassingen aan de NH90 zullen worden vergoed door de fabrikant. Maar ik wil dat wel zwart op wit hebben, want van goede bedoelingen kan ook Defensie niet leven. Inmiddels is mij wel duidelijk dat het helemaal niet vanzelfsprekend is dat de fabrikant opdraait voor de kosten van het doorvliegen met de Cougar of het inhuren bij derden. In de brief heb ik nader toegelicht hoe het contract is gesloten. Dat is gebeurd via NAHEMA naar Frans recht. Dat maakt het juridisch buitengewoon complex. Het betekent dat ik nader onderzoek doe aan de hand van advies van de landsadvocaat hoe we de fabrikant verder kunnen houden aan het terugbetalen van kosten die bijvoorbeeld worden gemaakt door het langer doorvliegen met de Cougar. Nogmaals, ik denk wel dat het gepast is om hierbij realistisch te zijn en geen valse verwachtingen te wekken. De inzet van Defensie is niet alleen om alle aanpassingen onder verantwoordelijkheid van de fabrikant te laten plaatsvinden, maar ook om de kosten die daarvoor worden gemaakt en als het even kan ook de kosten van het doorvliegen van de Cougar of van eventuele inhuur bij derden, vergoed te krijgen van de fabrikant. Dat is de inzet. Zodra ik daar meer duidelijkheid over heb en ik het zwart op wit heb, zal ik de Kamer natuurlijk nader informeren.

De heer **Sjoerdsma** (D66): De Minister zegt dat zij de kosten voor de aanpassingen wil verhalen op de fabrikant, evenals de kosten voor het langer doorvliegen met de Cougar. Op dit moment heeft het Ministerie van Defensie nog geen afspraak met de fabrikant om welke kosten dan ook te dragen. Klopt dat?

Minister **Hennis-Plasschaert**: Op dit moment zijn er allerhande toezeggingen gedaan door de fabrikant, maar ik wil dat helemaal duidelijk vastgelegd op papier hebben, waar ook handtekeningen onder staan. Nogmaals, van alleen goede bedoelingen of toezeggingen kan Defensie niet leven. Dus dat is precies waarom ik de afname heb opgeschort. Ik wil eerst volledige en sluitende afspraken gemaakt hebben alvorens opnieuw naar de NH90 te gaan kijken in de zin van nieuwe afname. Daarmee wordt de druk ook opgevoerd, wat ook in lijn is met de adviezen die zijn gegeven om de fabrikant te laten leveren wat die ons heeft toegezegd.

De heer **Sjoerdsma** (D66): Ik vraag natuurlijk of er iets zwart op wit staat omdat Nederland met deze fabrikant niet zulke onwaarschijnlijk goede ervaringen heeft. De toezeggingen die zijn gedaan op andere dossiers zijn meestal, eigenlijk vrijwel altijd niet nagekomen. Zegt de Minister dat het haar inzet is dat alle meerkosten, dus niet alleen de kosten van de aanpassingen maar ook de kosten om het ontbreken van de NH90 op te vangen, op de fabrikant verhaald worden? Begrijp ik de Minister zo goed?

Minister **Hennis-Plasschaert**: Dat begrijpt de heer Sjoerdsma goed. Ik heb tegelijkertijd aangegeven dat enige realiteitszin hierbij wel noodzakelijk is, omdat ik de kans groot acht dat de fabrikant inderdaad gaat opdraaien voor alle kosten die gerelateerd zijn aan de noodzakelijke modificaties van de NH90, maar dat het juridisch veel ingewikkelder wordt als het gaat om de kosten die gemaakt moeten worden om de capability gap, bijvoorbeeld het langer doorvliegen met de Cougar, te financieren. Het contract is gesloten via NAHEMA, zodat Nederland niet een een-op-eenrelatie heeft met de fabrikant. Er zijn nu veel juristen bij betrokken om te kijken in hoeverre we er handen en voeten aan kunnen geven. Dus dat onderscheid maak ik.

De heer **De Roon** (PVV): Dat antwoord brengt mij bij het volgende. Niet alles is wellicht rechtstreeks te verhalen bij de fabrikant, maar u hebt wel een contract met NAHEMA. Gaat u de kosten die u uiteindelijk niet bij de fabrikant vergoed krijgt, dan wel verhalen bij NAHEMA?

Minister **Hennis-Plasschaert**: Met NAHEMA hebben wij geen apart contract. Dus ik kan u daarop dus geen opwekkend antwoord geven, maar geeft u mij even de tijd om een en ander verder uit te zoeken waar het gaat om het verhalen van de kosten van bijvoorbeeld het dichten van de capability gap. Overigens heb ik er wel een hard hoofd in. Vandaar dat ik het hier open zeg.

Er is gevraagd de problemen worden opgelost waar het gaat om antipiraterijmissies en missies in het Caribisch gebied. Afgelopen week hebben we het AO kustwacht gehad, waarin we uitgebreid hebben besproken hoe we daarin gaan voorzien. Ik heb toen ook meteen gezegd dat het niet perfect is. Je wilt namelijk een helikopter aan boord hebben. Ik heb toen ook gezegd dat de helikoptercapaciteit toereikend is voor de antipiraterijmissie – dat staat ook in de brief die ik de Kamer heb gestuurd – maar dat voor het stationsschip in het Caribisch gebied aanvullende capaciteit zal moeten worden gezocht. Dat kan door de inzet van een Cougar of door inzet van helikopters van de US Coast Guard aan boord van onze schepen. Ik heb in dat AO ook exact aangegeven in welke periodes de US Coast Guard aan boord zal kunnen zijn. Ook voor 2015 loopt er een aanvraag voor een helikopter van de US Coast Guard. Ik verwacht er na de zomer duidelijkheid over te krijgen maar ik ben er wel optimistisch over, want de samenwerking is buitengewoon goed. Voor het overzicht met betrekking tot de inzet verwijs ik naar de brief. Gevraagd is hoe dit alles rond de NH90 heeft kunnen gebeuren en wie er verantwoordelijk is voor de grote fouten die zijn gemaakt door de fabrikant. Ik begrijp die vragen allemaal. De functionele eisen, dus de

specificaties, zijn beschreven door de NAHEMA-landen. In die zin is Nederland ook medeverantwoordelijk voor de functionele eisen die toentertijd in de aanloop naar 2000, toen het contract werd getekend, aan de helikopter zijn gesteld. Op basis van deze specificaties heeft de fabrikant, dus NHIndustries, de NH90 ontworpen en gebouwd. NHIndustries is daarmee verantwoordelijk voor het ontwerp en de ontwikkeling van de NH90. Het bedrijf is opgericht voor de NH90 en bestaat uit vier partijen, te weten AgustaWestland, Airbus Helicopters, Airbus Helicopters Deutschland en Fokker. Deze vier bedrijven kunnen terugvallen op een ruime ervaring met het ontwerpen en bouwen van maritieme en andersoortige helikopters. Defensie heeft bij het accepteren van het ontwerp van de NH90 moeten vertrouwen op de ervaring van die bedrijven. De deelnemende landen werken nu samen met de industrie om het product te verbeteren. We willen namelijk dat men gaat leveren wat men heeft beloofd te leveren. Overigens, als het vliegt, dan levert het ook. Het probleem zit nu vooral in de vertraagde introductie en in de aanvullende problemen die zijn geconstateerd ten aanzien van de corrosie. We hebben het over een helikopter van de nieuwe generatie. Deze helikopter overtreft de Lynx op vele fronten. Als straks alle problemen zijn opgelost, kunnen we met dit toestel de komende decennia vooruit. Ik hecht eraan op te merken dat er ook bij andere wapensystemen problemen zijn gebleken bij de introductie ervan. In dit geval is een aantal zaken overigens wel uniek – van een maritieme helikopter mag je verwachten dat er geen corrosie plaatsvindt als er in een zoute omgeving wordt opgetreden – maar ook bij de introductie van andere wapensystemen is er sprake van grote problemen, zeker als zo'n systeem volledig nieuw op de markt komt en vanaf de plank wordt aangekocht.

De corrosie is ernstig en had niet mogen optreden. Het NLR constateert een drietal oorzaken: verkeerde materialen, fouten in de productie en ontwerpfouten. De maritieme helikopter moet kunnen optreden in een zoute omgeving. De industrie erkent dit. Dat is alvast een belangrijke stap voorwaarts. De industrie erkent ook dat het niet mag gebeuren en verschuilt zich er niet achter dat ieder nieuw wapensysteem aanloopproblemen kent. Dat laatste is wel zo, maar ze verschuilt zich er niet volledig achter. Zoals we nu ook zien in de besprekingen die we over en weer met elkaar voeren, is zij ook gecommitteerd om de geconstateerde problemen op te lossen. Bij een deel van de onderdelen, ongeveer 50%, is de corrosie ernstig te noemen, maar is de oplossing eenvoudig. Voor ongeveer 50% van de onderdelen kan de corrosie worden opgelost met inmiddels beschikbare beschermende maatregelen; op de laatste afgeleverde helikopter is daarvan een deel doorgevoerd. Het overige deel wordt door de fabrikant stuk voor stuk aangepast en opgelost. De fabrikant erkent daarin zijn rol en is ook bezig met het opstellen van een roadmap. Het is nu voor mij van belang dat de fabrikant gaat leveren wat met hem is afgesproken. Het is overigens niet zo dat de corrosie de inzet van de helikopters belemmert, want die worden volop ingezet. Punt is wel dat er langer onderhoud nodig is, waardoor er minder vliegreuren kunnen worden gemaakt, wat een cumulatief effect heeft en leidt tot meer vertraging. Nogmaals, ik zal allereerst tot sluitende afspraken moeten komen om de kosten bij de fabrikant te kunnen verhalen.

Mevrouw **Günal-Gezer** (PvdA): Ik wil graag refereren aan de opmerking van de Minister dat alle nieuwe wapensystemen in het begin gebreken vertonen. Volgens mij hebben we in dit geval te maken met toestellen die gebruiksklaar geleverd zijn. Het waren geen testtoestellen. Als het goed is, is er een hele testfase aan voorafgegaan. Ik begrijp zelf ook wel dat elk nieuw toestel kinderziektes vertoont waar je iets aan moet doen, maar is de Minister het met mij eens dat het in dit geval niet gaat om kinderziektes, maar om echt ernstige problemen?

Minister **Hennis-Plasschaert**: Zeker. Daar moet je je ook niet achter willen verschuilen. Defensie doet dat niet en ook de fabrikant doet dat niet. Destijds werden de Lynx, de Cougar, de CV90 en de Boxer als volwaardige producten afgeleverd terwijl er toch nog behoorlijke problemen mee werden gesignaleerd die moesten worden opgepakt in samenwerking met de fabrikant. De toestellen hebben natuurlijk een uitgebreid testprogramma doorlopen, waarbij is aangetoond dat het ontwerp aan de functionele en luchtwaardigheidseisen voldoet. In dit traject zijn de helikopters echter niet langdurig blootgesteld aan een zoute omgeving, waarin de Nederlandse helikopters opereren. Dat heeft ertoe geleid dat de corrosie pas zichtbaar is geworden bij de inspecties. Sommige problemen kunnen niet aan het licht komen tijdens zo'n testfase. Tegelijkertijd zeg ik: als je een maritieme helikopter koopt, is het wel van belang dat die ook volwaardig in een zoute omgeving kan opereren.

De heer **Vuijk** verwees naar de internationale samenwerking en de lessen die geleerd moeten worden. Ik ben het op dit punt van harte met hem eens. De budgetoverschrijding en de vertraging in de levering zijn vooral veroorzaakt door de enorme verschillen in configuratie, de nationale eisen en de industriële belangen. Dat heeft allemaal een rol gespeeld. Dit contract werd getekend in 2000. Kijkend naar waar we staan in 2014 als het gaat om het oog hebben voor het belang van stabilisering en internationale samenwerking, meen ik dat we de juiste stappen voorwaarts hebben gezet. Dat doet niets af aan het feit dat in dit traject zo ongeveer alles fout is gegaan. Geen lead nation, geen lead industry en ga zo maar door. Die nationale behoeftstelling, planning en besluitvorming zijn allemaal dominant geweest in dit proces.

De heer **Knops** (CDA): In het debat is vaak als hoofdoorzaak aangegeven waarom het fout is gegaan, het feit dat er zo veel types van dat ding bedacht zijn. Als je daardoorheen kijkt is het echte probleem gelegen in basale onderdelen en de ontstane corrosie. Dat zijn juist de onderdelen die op al die types hetzelfde zijn. Dus houdt dat verhaal nog wel stand? Of is het veel ernstiger, namelijk dat het probleem zit in die basale onderdelen, zoals slijtage van draaiende delen en corrosie?

Minister **Hennis-Plasschaert**: De verdere vertraging wordt veroorzaakt door de corrosieproblematiek, maar de heer Knops weet heel goed dat we eerder veel meer vertraging hebben moeten aankondigen die helemaal losstaat van de corrosieproblematiek. Die is vooral gerelateerd aan de wijze waarop dit proces is verlopen. Ik noem het ontbreken van een lead nation, evenals het voorrang geven aan de nationale behoeftstelling. Daarin hebben de deelnemende landen verkeerd geopereerd.

De heer **Knops** (CDA): Ik begrijp dat de Minister zegt dat de eerdere vertragingen vooral zijn veroorzaakt door de complexiteit van de verschillende configuraties en dat het probleem waar we vandaag over spreken eigenlijk los daarvan staat, omdat dit allemaal kwesties betreft die bij alle types waar dezelfde onderdelen in zitten, voorkomen.

Minister **Hennis-Plasschaert**: Correct. De problematiek waar we vandaag over spreken zorgt echter wel voor nog meer vertraging. De heer Knops heeft verder gevraagd wat ik zou doen als ik een auto had gekocht met 100 gebreken: terugsturen of in ieder tot sluitende afspraken komen met de dealer en de fabrikant om het op te lossen. Dat heeft dan ook te maken met de wijze waarop het koopcontract er uitziet. Ik snap de vergelijking en die doet het ook goed, ook bij mij, maar tegelijkertijd is een complex wapensysteem echt iets anders dan een consumentenproduct. Ook bij consumentenproducten gebeurt het weleens dat een bepaald product teruggeroepen wordt door de fabrikant omdat er zaken niet goed

gaan. Daarmee bagatelliseer ik deze problematiek niet; alleen vind ik de vergelijking best lastig.

De heer Knops vroeg om een gedetailleerd overzicht van de extra kosten tot 2018. Ik ben op dit moment druk bezig om die volledig in kaart te brengen. De inzet is om de fabrikant zo veel mogelijk te laten opdraaien voor de kosten, zowel voor de noodzakelijke modificaties aan de NH90 als voor de inzet van vliegreuen van de Cougar. Ik zeg u toe u zo spoedig mogelijk te zullen informeren. Ik ben echter nog niet zo ver. Ik heb al gerefereerd aan de roadmap. Ik heb gewoon meer inzicht nodig. Als er budgettaire gevolgen zijn, moeten die geadresseerd worden, al dan niet via een stelpost, in de begroting. Ik kan er nog niet op vooruitlopen, maar de Kamer zal er volledig over worden geïnformeerd. Ik weet wel een ding zeker, namelijk dat de Kamer dit najaar de jaarrapportage zal ontvangen. Ik verwacht dat we tegen die tijd de plaat compleet hebben en dat ik de Kamer dan ook kan informeren.

De heer **Knops** (CDA): Mijn vraag was met name hoeveel extra kosten het met zich zal brengen. Voor een deel hangt dat af van wat er teruggevorderd kan worden van de fabrikant. Minstens zo interessant is de vraag wat de consequenties zijn voor de Defensiebegroting. Accommoderen van de begroting klinkt bijna wat eufemistisch. Het betekent echter heel simpel dat andere dingen niet of later gaan gebeuren. Ik vraag de Minister om ook dat expliciet mee te nemen in de informatie aan de Kamer en om dat wat verhullende taalgebruik over accommoderen concreet te maken in de zin van wat er echt gaat gebeuren. Het is voor ons wel relevant om dat te weten.

Minister **Hennis-Plasschaert**: Van harte eens. Als je het gaat accommoderen in de begroting – de flexibiliteit is buitengewoon beperkt binnen de Defensiebegroting – dan moet dat ten koste gaan van iets anders. De gevolgen daarvan wilt u weten. Die krijgt u ook te horen als ik daarover meer duidelijkheid heb. Ik zal die informatie dan ook expliciet met u delen. Mevrouw Günal-Gezer sprak erover dat slechts voor 6% van de problemen een oplossing is gevonden. Dat is echter 60%.

Mevrouw **Günal-Gezer**(PvdA): Ik had gezegd 60% en niet 6%.

Minister **Hennis-Plasschaert**: Gelukkig, dan hebt u dat helder op het netvlies staan. In het programma is dus al voor 60% van de problemen een oplossing geboden. Soms gaat het om iets heel simpels, bijvoorbeeld een kitrand of een extra laag op de helikopter. Dat soort kleine dingen is natuurlijk snel in kaart gebracht. Op de helikopters die nu al in gebruik zijn, worden zulke zaken al geïmplementeerd. We krijgen daarmee direct betere helikopters, zoals ook onze mensen zeggen, maar we zijn er nog niet. De heer Knops had het terecht over die andere 40%. Ik heb gemeld dat het overleg met de fabrikant loopt via NAHEMA, omdat Nederland geen directe relatie heeft met de fabrikant. NAHEMA voert de onderhandelingen namens de NH90-partnerlanden. Ik wil toch wel benadrukken dat de fabrikant en NAHEMA de problemen hebben onderkend en ook aan de slag zijn om de noodzakelijke verbeteringen te ontwikkelen. Er is bijvoorbeeld een programma ontwikkeld voor de preventie van corrosie. Wat betreft de 40% van de problemen waarvoor nog geen oplossing is gevonden, kan ik zeggen dat dit de meer complexe problemen zijn, waar ook de heer Knops over sprak, dus ontwerpfouten die echt om modificaties vragen. Dat kan dus langer duren. Het is nog niet duidelijk wanneer de fabrikant voor die resterende 40% van de problemen een oplossing heeft gevonden. Sommige zullen heel snel kunnen worden opgelost, maar de oplossing van een aantal zal langer duren. Ik wil zeker weten dat de fabrikant echt alles op alles zet en dat er sluitende afspraken kunnen worden gemaakt met de fabrikant over de roadmap, over wanneer alles

100% is opgelost en wie wat gaat betalen. Daarom heb ik besloten om NAHEMA te vragen de afname van de volgende helikopters op te schorten. Ik wil namelijk allereerst die sluitende afspraken gemaakt hebben.

Mevrouw **Günal-Gezer** (PvdA): De Minister zegt dat het bij de overige 40% om heel complexe zaken gaat die langere tijd vergen om er oplossingen voor te vinden. De kernvraag is volgens mij of de Minister voldoende vertrouwen heeft in de fabrikant, in de zin dat deze de capaciteit, deskundigheid en kennis heeft om de overige 40% van de problemen op te lossen.

Minister **Hennis-Plasschaert**: Als ik nu zie hoe de fabrikant het oppakt, aangespoord door NAHEMA en Nederland, dan moet ik vaststellen dat hij dat voortvarend doet. Er is veel ondernomen vanaf het moment dat wij op de lijn zijn gekomen en de problemen hebben gemeld. De fabrikant is ook komen kijken en is op basis daarvan ook aan de slag gegaan om oplossingen te realiseren. Zo is er het corrosiepreventieprogramma gemaakt. Inmiddels wordt ook aan de overige oplossingen gewerkt. Die oplossingen worden vastgelegd in een roadmap. Dat proces is nog gaande. Ik verwacht dat die roadmap eind september gereed is. U merkt terecht op dat vertrouwen een groot woord is. Op grond van de voortvarendheid waarmee men aan de slag is gegaan en gelet op de geluiden die we nu ontvangen over de oplosbaarheid van de problemen, ook al zijn een aantal ervan behoorlijk complex, zie ik het toch met enig vertrouwen tegemoet. Het is nu afwachten waar men eind september mee komt. Ik zeg toe dat ik de Kamer transparant zal blijven informeren over onze bevindingen in de gesprekken die we hebben met de fabrikant. Nogmaals, de druk wordt nu opgevoerd doordat we de volgende afname hebben opgeschort in afwachting van sluitende afspraken. De fabrikant realiseert zich dat maar al te goed.

Ik heb eigenlijk niet heel veel behoefte om eindeloos in te gaan op de vergelijking tussen de Fyra en de NH90. De verschillen tussen een treinstel en een complex wapensysteem zijn groot. De relatie met de fabrikant is ook van een andere orde. Een ander verschil is dat de NS er geen vertrouwen meer in had dat er goede oplossingen zouden komen. Anders dan bij de NH90 heeft de fabrikant toen steeds ontkend dat er sprake was van een probleem. Dat wordt door de fabrikant van de NH90 wel volop herkend en erkend en die pakt het ook op. In het geval van de NS bleek er een verschil van mening over reparaties, de mate van inzetbaarheid en de financiële consequenties. De vergelijking doet het weliswaar goed en de term «vliegende Fyra» spreekt ook zeer tot de verbeelding, maar ik denk niet dat dit recht doet aan de NH90 zoals die werd en wordt ingezet in de antipiraterijmissies.

De heer **Sjoerdsma** (D66): Daar wil ik wel wat over vragen. Wellicht is alles wat de Minister zegt waar, maar tegelijkertijd is het wel zeer opvallend dat de problemen die bij de Fyra werden geconstateerd, zoals serieuze problemen op het gebied van ontwerp, assemblagefouten en verkeerde materiaalkeuzes, typerend lijken te zijn voor de fabrikant zoals die is gekozen door Nederland. De Minister kan wel zeggen dat die vergelijking met de Fyra niet opgaat, maar dat roept bij mij dan wel de volgende vraag op. Hadden de problemen die geconstateerd werden bij de Fyra niet ook bij Defensie een alarmbel moeten doen rinkelen wat betreft deze fabrikant?

Minister **Hennis-Plasschaert**: Ik kom zo nog even terug op de precieze relatie tussen de fabrikant van de Fyra en de fabrikant van de NH90, maar de vergelijking gaat niet op. De problemen die toentertijd door de NS werden geconstateerd, hebben er niet toe geleid dat wij naar aanleiding

van onze ervaringen in het inzetgebied, op dat moment de alarmbellen hadden moeten laten afgaan.

De heer **Sjoerdsma** (D66): Ik wacht toch nog even op de uitleg waarom die vergelijking niet opgaat. Het gaat niet om de een-op-eenvergelijking. Het gaat natuurlijk om het vertrouwen in die fabrikant en de vraag of dat vertrouwen er nog wel is naar aanleiding van meerdere debacles. Even los van die vergelijking zou ik de Minister willen vragen waarop zij haar voorlopige vertrouwen baseert. Er staat op dit moment namelijk nog niets zwart op wit waar het gaat om de financiële compensatie. De Minister heeft verder gezegd dat 60% van de problemen, zijnde de gemakkelijk op te lossen problemen, ook daadwerkelijk is opgelost en dat het wachten nu is op de roadmap, die overtuigend zal aantonen dat de problemen daadwerkelijk kunnen worden opgelost. Vanaf deze kant van de tafel bekeken hebben we dus eigenlijk nog niets, behalve onzekerheid.

Minister **Hennis-Plasschaert**: Ik heb mijn uiterste best gedaan om u tijdig en volledig te informeren voorafgaand aan het AO. Ik heb daarbij aangegeven dat ik nog niet alle gegevens heb en dat ik dus een aantal zaken nog nader moet onderzoeken. Ik heb voorlopig vertrouwen en dat ontleen ik aan de interactie tussen NAHEMA, de fabrikant en Nederland. Dat ontleen ik ook aan de gesprekken met en de adviezen van juristen. Zoals de heer Sjoerdsma zeer terecht opmerkt, is het voorlopig vertrouwen, want het moet allemaal nog wel daadwerkelijk gerealiseerd worden. Eind september is de roadmap er. Ik verwacht dan ook meer informatie te kunnen geven over de kostenplaat die daaraan verbonden is. Het gaat inderdaad om voorlopig vertrouwen, maar ik ben wel blij dat de fabrikant voortvarend de zaken oppakt en niet achteroverleunt.

De heer **Sjoerdsma** (D66): Dat is het minste, lijkt me.

Minister **Hennis-Plasschaert**: Dat lijkt mij ook, maar het is wel goed om dat gezegd te hebben. Als ik nu het beeld zou creëren dat de fabrikant niets doet, dan is het hek helemaal van de dam. We voeren de druk op door het opschorten van de afname van helikopters. Ik ben net zo bezorgd als u dat bent. Wij zijn hier vaak mee bezig.

NHIndustries is een consortium dat bestaat uit de bedrijven Airbus Helicopters, Airbus Helicopters Deutschland, AgustaWestland en Fokker. Het gaat dus om een verzameling van Europese bouwers. Deze bedrijven produceren de delen van de helikopter en AgustaWestland is ook verantwoordelijk voor het samenstellen van de helikopter. Daarnaast zijn er productielijnen in Duitsland, Frankrijk en Spanje maar de basis van de helikopter is volledig dezelfde. De eigenaar van AgustaWestland is Finmeccanica en dit bedrijf is tevens eigenaar van AnsaldoBreda, zijnde het bedrijf dat de Fyra-treinen heeft gebouwd. Dochterbedrijven van Finmeccanica zijn actief in de sectoren lucht- en ruimtevaart, defensie, ICT, energie en transport. Dus ik begrijp de link met de Fyra, maar de vraag is of die gerechtvaardigd is.

De heer **Sjoerdsma** (D66): Laat ik dan teruggaan naar de vraag die ik als eerste stelde. Wanneer werd de omvang van de problematiek de Minister voor het eerst duidelijk? Hadden we niet eerder moeten ingrijpen en eerder met de fabrikant om de tafel moeten gaan zitten? De Minister zegt dat de vergelijking met de Fyra niet opgaat en dat het een dochterbedrijf is van hetzelfde bedrijf, zodat de alarmbellen niet hadden behoeven te rinkelen. Meerdere collega's hebben terecht gevraagd of we in dezen alles bij de fabrikant neer kunnen leggen of dat we ook naar Defensie moeten kijken. Ik ben benieuwd hoe de Minister daarop antwoordt.

Minister Hennis-Plasschaert: Dat is een terechte vraag. Ik heb net aangegeven hoe dat gaat met een testfase en dat sommige zaken pas na inzet goed aan het licht kunnen komen. We hadden mogen verwachten van een maritieme helikopter dat die in een zoute omgeving goed zou kunnen opereren, maar het punt is dat de testfase zich daarvoor onvoldoende heeft geleend. De inspectie waarbij de problemen op ons netvlies kwamen, is eind augustus 2013 van start gegaan. Het is niet zo dat je dan op dag twee meteen wordt gebeld. Naarmate de inspectie vordert, worden de problemen duidelijker. Begin november 2013 kreeg ik de eerste signalen. Dan moet het overigens echt allemaal nog nader onderzocht worden. De volle omvang werd in februari 2014 duidelijk, waarna de Kamer op 11 maart 2014 op de hoogte is gesteld. Dat is het tijdpad dat doorlopen is.

Er zijn vragen gesteld over het gewicht van de NH90. Inmiddels voldoet de NH90 aan de gewichtsnormen volgens het huidige contract. Het contractgewicht is met 338 kilo aangepast. Dat heeft geleid tot een boete voor de fabrikant. De aanpassingen zijn operationeel geaccepteerd. De performance is overigens niet alleen afhankelijk van het gewicht, maar heeft ook te maken met temperatuur, hoogte, configuratie, de hoeveelheid brandstof et cetera.

De heer Knops heeft nog gevraagd naar de bodemplaat. Nederland heeft geen last van het probleem waaraan hij refereerde. Het was een Duits probleem met de series van de landmachtversie, dat inmiddels door de industrie is opgelost. Dit type heeft Nederland niet gekocht zodat het geen probleem voor Nederland is geweest.

De heer Knops heeft verder gevraagd naar de AS-725. Dat is geen maritieme helikopter. Het is ooit geopperd als alternatief voor de Cougar, maar van een formeel aanbod als alternatief voor de NH90 is nooit sprake geweest.

Verder is gevraagd of teruggeven is te overwegen. Ik ben heel erg van de school dat het nooit te laat is om de stekker uit een project te trekken als dat noodzakelijk is. In dit geval hebben we een zorgvuldige afweging gemaakt van de financiële consequenties, zeker omdat we al zo lang in het traject zitten. De contracten zijn getekend in 2000 en de verplichtingen zijn grotendeels aangegaan. Dan is de vraag waar Nederland het meest bij gebaat is. Ook als je kijkt naar de tevredenheid die er is – de corrosie staat de inzetbaarheid op dit moment niet in de weg – is de vraag wat het Nederland oplevert om de toestellen terug te geven. We hebben reeds dertien helikopters geaccepteerd en voor een deel van de resterende helikopters zijn ook financiële verplichtingen aangegaan. Ik heb inmiddels ook goed op mijn netvlies staan dat een eventuele ontbinding buitengewoon lastig is. Portugal heeft volgens mij in 2012 te kennen gegeven dat het zich uit het hele gebeuren wilde terugtrekken. Welnu, het is nog steeds bezig met de afhandeling en het levert er fors op in. Dus het is steeds weer die afweging tussen wat het Nederland oplevert en wat de consequenties ervan zijn.

In het bijzonder de heer Sjoerdsma en de heer Knops hebben terechte opmerkingen gemaakt over de SAR-taken. Ik heb volgens mij eerder deze week in antwoorden op schriftelijke vragen hierover aangegeven dat ik niet ineens van mening ben veranderd als het gaat om de betrokkenheid van Defensie bij SAR. Als ik het mij goed herinner, is in december 2012 binnen de Kustwachtraad overleg geweest over hoe Defensie kan blijven leveren met het oog op de vertraagde introductie van de NH90. Dat is ook met verschillende departementen gewisseld. Nadat eerder al was besloten tot het uitbesteden van de nachtelijke uren, is toen met het oog op de vertraging rond de NH90 besloten tot uitbesteding voor een bepaalde periode. Dat wil niet zeggen dat alle SAR-taken worden uitbesteed, want SAR-taken zijn veel breder dan alleen het leveren van helikoptercapaciteit. Dus ik heb het hier specifiek over de helikoptercapaciteit. Ik was er zeer op gebrand om de Kamer van a tot z mee te nemen

over het patiëntenvervoer en ik snap nog steeds niet waarom dat niet is gebeurd ten aanzien van de SAR. Ik noem het een omissie maar wel een slordige. Dat is gewoon onvoldoende zorgvuldig met de Kamer afgekaart. Alles heeft betrekking op de vertraging van de introductie van de NH90. Ik ga mij niet verschuilen achter I en M als beleidsverantwoordelijk departement, want ik heb mij ook bij het patiëntenvervoer niet willen verschuilen achter VWS. De Kamer had er gewoon eerder in moeten worden meegenomen. Ik wil wel benadrukken dat deze beslissing is genomen voordat wij de volle omgang van de corrosieproblematiek op ons netvlies hadden. Mevrouw Günal-Gezer kan ik nog zeggen dat de afspraak die we hebben gemaakt met de regio omtrent het patiëntenvervoer, namelijk dat we dat niet zomaar overboord zetten, gewoon blijft staan. Dat heeft dan weer te maken met de AB412 en de uitfasering daarvan. Als de technische levensduur ervan nog wat langer opgerek kan worden om daarmee problemen te ondervangen, zullen we niet aarzelen om dat te doen. Het voornemen is nog steeds om het binnen dat jaar te regelen.

De **voorzitter**: De Minister sluit dit onderdeel af. Zij komt wellicht nog terug op de actieradius.

De heer **Knops** (CDA): Het punt van de actieradius hield verband met het gewicht. Mijn vervolgvraag aan de Minister zou zijn of er nu nog enige beperking is ten opzichte van de oorspronkelijke gedachten ten aanzien van de inzet van de Cougar. Is het gewicht nu zodanig teruggebracht dat er geen enkele beperking meer is en dat het verhaal dat de NH90 maar 85 mijl zou kunnen vliegen niet meer actueel is?

Ik waardeer de opmerking van de Minister dat ze het anders had kunnen doen, waarvan akte. De vraag blijft natuurlijk hoe het dan zit met de financiering van de SAR-taken in de toekomst.

Minister **Hennis-Plasschaert**: Als het gaat om de actieradius en de oorspronkelijke gedachten ten aanzien van de inzetbaarheid van de NH90 kan ik zeggen dat er geen beperkingen zijn. Ik check straks nog eventjes of ik daarmee volledig ben, want ik heb nu helemaal geen zin om het mooier te maken dan het is. Voor zover mij op dit moment bekend is, is er geen sprake van beperkingen.

Over de financiering van de SAR-taken kan ik de Kamer nader informeren op een later moment, omdat ik de gegevens over de breakdown zoals die plaatsvindt, nu niet bij mij heb. Het gaat erom dat een aantal zaken wordt gefinancierd vanuit I en M en een aantal zaken vanuit V en J en dat ook Defensie bijdraagt, bijvoorbeeld door het leveren van personeel of helikoptercapaciteit. Het betreft nationale taken met niet-gegarandeerde capaciteit, want uiteindelijk moet Defensie wel over de capaciteit beschikken om überhaupt te kunnen leveren. Wij zijn vaak opdrachtnemer. We moeten echter wel voorkomen dat er een trend gaat ontstaan dat Defensie gaat betalen om alsjeblieft opdrachtnemer te mogen zijn. Dat is waar ik nu echt bovenop zit als het gaat om de hoeveelheid van verantwoordelijkheden die Defensie krijgt. Dat gaat van het blussen van bosbranden tot het redden van mensen. Ze doen er allemaal toe en ik draag er ook graag aan bij, omdat het van belang is voor de veiligheid in Nederland, maar bij het betalen van het opdrachtnemerschap onder beleidsverantwoordelijkheid van een ander departement moet de balans wel goed in de smiezen worden gehouden. Ik denk dat het goed is dat ik de Kamer op een later moment een briefje stuur over de financiering van de SAR-taken.

De heer **Sjoerdsma** (D66): Ik wilde nog heel even terugkomen op de financiële compensatie door de fabrikant. De Minister heeft geschetst wanneer het actieplan van de fabrikant gereed moet zijn om duidelijk te

kunnen krijgen of deze de aanpassingen geloofwaardig kan doorvoeren. Welke tijdslijn heeft de Minister zelf voor ogen voor het maken van een afspraak met de fabrikant over de eventuele compensatie?

Minister **Hennis-Plasschaert**: Volgens mij – ik zeg het nu even uit mijn hoofd – heb ik in de brief aangegeven dat ik u voor het einde van het jaar volledig wil informeren. Ik hoop dat zo spoedig mogelijk te kunnen doen, in ieder geval voor het eind van het jaar, maar ik koppel het in mijn gesprekken met de fabrikant ook heel nadrukkelijk aan de totstandkoming van de roadmap. Als ik financiële consequenties voor Defensie voorzie, zal ik de Kamer al bij de begroting moeten informeren, al dan niet via een stelpost. Er is een hoeveelheid van zaken die nu parallel lopen. Ik probeer de zaak te bespoedigen. Dat is in het belang van Defensie. Als het traject er concreet is en we weer kunnen overgaan tot afnemen van helikopters omdat ik en de Kamer er voldoende vertrouwen in hebben dat de problemen worden opgelost onder verantwoordelijkheid en op kosten van de fabrikant, dan is mij dat een lief ding waard. Dus de druk is voor mij en u als Kamer hoog, maar zeker ook voor de fabrikant.

De heer **Sjoerdsma** (D66): Dat is duidelijk. Ik hoop van ganser harte dat we daar voor het einde van het jaar positieve zekerheid over kunnen krijgen.

De Minister heeft ook gesproken over de consequenties voor de inzet. Is zij nu aan het eind gekomen van haar blokje over de consequenties voor de inzet?

Minister **Hennis-Plasschaert**: Vrij in het begin heb ik daarover gesproken. De inzet is ook verwoord in de brief. Het is nu nog te vroeg om te kunnen praten over 2019 en verder. In 2014 zijn er geen problemen. Wat betreft 2015, 2016 en 2017 is concreet aangegeven hoe en wat er aan de orde is.

De heer **Sjoerdsma** (D66): Daarover heb ik dan nog twee vragen. De Minister heeft aangegeven wat het betekent voor bestaande missies in onder andere het Caribisch gebied. Betekent het ook dat er geen nieuwe missies zouden kunnen worden gestart waarbij deze helikoptercapaciteit nodig is?

Minister **Hennis-Plasschaert**: In de brief staat dat er voor de lopende antipiraterijmissies geen gevolgen zijn, ook niet in 2015 volgens mij; ik praat nu uit mijn hoofd want ik heb die brief niet voor mij liggen, wat buitengewoon onhandig is. Als er sprake is van een nieuwe missie waarvoor we een extra NH90 nodig zouden hebben, dus bovenop wat er nu al wordt ingezet, is dit niet per definitie onmogelijk, maar natuurlijk zijn we wel buitengewoon voorzichtig met het belasten van de NH90 terwijl er tegelijkertijd nog bemanningen moeten worden opgeleid et cetera. Die NH90 is dus een factor van belang als we zouden komen tot besluitvorming over een nieuwe missie. Wat betreft 2015, 2016 en 2017 staat in de brief, die ik inmiddels voor mij heb, dat de voorgenomen inzet van de NH90 ten behoeve van de antipiraterijmissies ongestoord doorgang kan vinden. Ik denk dat we dat lijstje leidend moeten laten zijn. Gevraagd is of andere landen ook problemen hebben met de NH90. Het is niet zo dat de Italianen wachten totdat wij alle problemen hebben opgelost. Ook daar vliegen de helikopters. Wel is het een feit dat Nederland vooroploopt met het optreden in een zoute omgeving. Na ons komt Frankrijk maar ook daar zijn nog steeds de ervaringen in een zoute omgeving minder ten opzichte van Nederland, hetgeen niet wegneemt dat Frankrijk het ook als een probleem betitelt. Onze helikopter komt van de assemblagelijijn in Italië terwijl de Franse van een andere assemblagelijijn komt. Het is dus interessant om te constateren dat ook de Fransen een

probleem hebben. België, dat nog geen ervaringen heeft in een zoute omgeving, geeft aan geen problemen te hebben omdat het over een ander type helikopter beschikt. Daarvan zeg ik: ik help het ze hopen, want het ontwerp is toch geheel hetzelfde, evenals de opbouw. Ik zal dan ook niet aarzelen om onze ervaringen nogmaals met de Belgen te delen. Het is één ontwerp. Ik denk dat men na de operaties en de inspecties misschien met een meer gelijklopend verhaal komt, alhoewel België wel voordeel zal hebben van de ervaringen van Nederland. Heel veel van de problemen die wij hebben geconstateerd zijn namelijk onmiddellijk verwerkt middels het corrosiepreventieprogramma en andere aanpassingen. De nieuwe helikopters of de helikopters die al in de lucht zijn maar die daarop worden aangepast, hebben dan geen last meer van die problemen. Kortom, Nederland loopt voorop en dat betekent ook dat we helaas al deze problemen als eerste mogen ervaren. Volgens mij heb ik hiermee alle vragen beantwoord.

De **voorzitter**: Dan gaan we thans over tot de tweede termijn, waarbij ik zou willen uitgaan van twee minuten spreektijd per fractie.

De heer **Vuijk** (VVD): Voorzitter. Ik zie de daadkracht van deze Minister. Ik ben tevreden over de grondigheid van haar beantwoording. Met de zware maatregel tot opschorting zit de Minister wat mij betreft op het goede spoor.

Er is ook gesproken over het vertrouwen in het bedrijf. Er zitten achter dit bedrijf gevestigde namen die een reputatie te verliezen hebben. Dus kan ik begrijpen dat de Minister zegt: volgens mij kan ik nog een heel eind in de richting van een goede oplossing komen. Ik snap ook haar realiteitszin, wanneer zij zegt niet te weten of ze alles terug kan halen, maar ik heb er voorlopig vertrouwen in dat de Minister de goede richting is ingeslagen op dit punt.

Ik snap ook dat de vergelijking met de Fyra niet opgaat. De Fyra rijdt niet, de NH90 vliegt wel.

De reden dat Nederland de gebreken ziet, is er volgens mij in gelegen dat wij heel intensief en actief vliegen met de NH90. Bij een werkbezoek heb ik ervaren dat de vliegers heel tevreden zijn over dit toestel. Vandaar ook de teleurstelling bij de VVD dat die gebreken eigenlijk roet in het eten gooien. Wat mij betreft betekent dit dan ook dat de Minister doorgaat met het zoeken van oplossingen zodat er met dit toestel goed gevlogen kan worden.

De inzet van het toestel bij missies heeft de aandacht van de Minister, zo heb ik van haar begrepen. Op korte termijn is de capaciteit geregeld en waar het gaat om de langere termijn is de Minister in overleg met onder andere de US Coast Guard.

Verder is er sprake van oud denken als het gaat om internationale samenwerking. Een van de lessons learned is dat er sprake moet zijn van een lead nation, een lead industry en gestandaardiseerde configuraties om schaalvoordelen binnen te halen. Mijns inziens geldt dat ook richting nieuwe internationale samenwerkingsconstructies als het gaat om nieuw defensiematerieel.

Ten slotte krijg ik nog graag een antwoord van de Minister op de vraag hoe de kwaliteit bij DMO zodanig geborgd kan worden dat wat Defensie koopt ook goed bewaakt wordt. De Minister noemde zelf al een aantal materiële investeringen waar nog weleens wat naar voren komt. Is DMO nu echt op haar taak berekend wanneer het gaat om de controle op af te nemen producten en wat kan in dit geval de rol zijn van NLR en TNO?

De heer **Knops** (CDA): Voorzitter. Ik dank de Minister voor de beantwoording van de vragen. Anderhalf jaar geleden was ik op De Kooy bij de NH90 en ik heb toen inderdaad gezien dat de bemanningen tevreden waren over het toestel. Uiteindelijk kunnen ze echter pas echt tevreden

zijn als dit probleem is opgelost. Het is geen klein probleem. De Minister zegt dat ze er vertrouwen in heeft dat een en ander financieel geregeld zal worden, maar ik hoor haar op hetzelfde moment zeggen dat dit vertrouwen begrensd is, in de zin dat ze er wel vertrouwen in heeft dat de directe kosten teruggevorderd kunnen worden, maar dat het nog maar zeer de vraag is of hetzelfde zal gelden voor alle andere kosten waarvoor Nederland zich gesteld ziet. Dus op dat punt blijft het onbevredigend, omdat de rekening uiteindelijk wel voor een heel groot deel bij Nederland blijft liggen.

Achteraf kunnen we constateren dat de inzet van de Tweede Kamer om in 2011 extra Cougars veilig te stellen, zonder dat we toen wisten wat er rond de NH90 stond te gebeuren, goed is geweest omdat we anders ook een heel groot operationeel probleem hadden gehad. Overigens, een van de directeuren van het consortium bagatelliseert de ellende rond de NH90. Hij zegt namelijk: «all the issues are manageable, it's all part of the entry into service process». Dit soort uitspraken draagt in ieder geval niet bij aan het vertrouwen dat mijn fractie heeft in de serieuze houding waarmee het probleem wordt opgepakt, maar goed, laten we de Minister het voordeel van de twijfel gunnen.

Ik zou nog iets willen zeggen over de lessons learned. De Minister heeft gezegd dat uitstappen zo duur is dat dit bijna niet mogelijk is. Dat is wat mij betreft dan tevens een punt om goed bij volgende projecten te betrekken. Dit zijn fuiken waar je namelijk niet meer uitkomt. In algemene zin zou ik de Minister nog willen vragen om naar aanleiding van dit project lessons learned voor toekomstige internationale samenwerkingsprojecten op te stellen.

De heer **De Roon** (PVV): Voorzitter. Ik dank de Minister voor haar beantwoording in de eerste termijn die inderdaad een aantal zaken heeft opgehelderd, maar die tevens nog veel open einden bevat waar het gaat om de verdere voortgang van dit project. De Minister zegt er vertrouwen in te hebben dat de goede weg is ingeslagen. Op dit moment kan ik niet zeggen dat ik daar geen vertrouwen in heb. We zullen het met belangstelling blijven volgen.

Wel heb ik nog een vraag over de extra kosten die we als Nederland op ons dak krijgen. Als de landen die de maritieme helikopters later zijn gaan gebruiken dan Nederland eigenlijk profiteren van het feit dat Nederland de voorloper is en dus nu met de gebakken peren zit, zou de Minister wat ons betreft ook kunnen overwegen die andere landen daarop aan te spreken. Het is een gezamenlijk project. Dan zou je dus kunnen redeneren: jullie profiteren ervan dat wij nu met al deze ellende opgescheept zijn, dus betaal er ook maar aan mee. Misschien is dat juridisch niet houdbaar, maar je zou het uit een oogpunt van NAVO-partnerschap en -collegialiteit in ieder geval kunnen proberen. Ik verneem hierop graag de reactie van de Minister.

De heer **Sjoerdsma** (D66): Voorzitter. Ik dank de Minister voor de beantwoording. Collega's hebben terecht geconcludeerd dat dit een dramadossier is. De Minister zegt voorlopig vertrouwen te hebben. Ik zou dat eigenlijk graag willen omdraaien. Volgens mij zou het beter zijn als de Minister zou zeggen: ik heb geen vertrouwen totdat. Dat lijkt mij realistischer.

Als ik alles op een rijtje zet, vraag ik mij af of deze fabrikant deze problemen kan oplossen. We moeten constateren dat er bij de levering veel gebreken zijn aangetoond en dat 40% van de problemen die tevens het lastigst zijn op te lossen, resteert en dat nog niet overtuigend is aangetoond dat de fabrikant die problemen ook daadwerkelijk kan oplossen.

Verder is op dit moment nog onzeker of Nederland de kosten vergoed gaat krijgen; er staat niets zwart op wit. Dat geldt voor de aanpassingen

ten aanzien waarvan je zeker zou mogen verwachten dat de meerkosten daarvan vergoed worden, maar dat geldt ook voor de meerkosten van de extra inzet die Nederland moet plegen om dit gebrek op te vangen. De consequenties van dit alles zijn gewoon groot. Er is een groot risico op niet-inzetbare helikopters en op financiële gevolgen. Ik herhaal dan ook mijn vraag in eerste termijn of er een plan B is. Wat doet de Minister als de afname van de helikopters niet kan worden hervat? Welke gevolgen heeft dat voor de helikoptercapaciteit en op welke manier wil de Minister de problemen die daarmee samenhangen ondervangen? Ik hoop dan ook dat de Minister snel inzichtelijk kan maken welke plannen de fabrikant heeft om deze problemen op te lossen en wat de potentiële gevolgen zijn voor de Defensiebegroting. Kortom, mijn fractie houdt dus nog behoorlijk wat zorgen.

Mevrouw **GünaI-Gezer** (PvdA): Voorzitter. Ook ik dank de Minister voor haar uitgebreide beantwoording in de eerste termijn. Net als de heer Vuijk heb ik in eerste termijn gevraagd naar de taken en de verantwoordelijkheden van DMO en het kennisniveau aldaar om dit soort projecten op een goede manier te begeleiden en er toezicht op te houden. Ik krijg daar graag nog een antwoord op van de Minister.

Met de heer Sjoerdsma blijven wij zorgen houden over de voortgang. De Minister spreekt, zij het voorlopig, vertrouwen uit in de fabrikant, ondanks de tekortkomingen aan de helikopter. Ondanks de voortvarende houding van de fabrikant om problemen op te lossen, ligt er toch nog wel het een en ander aan uitdagingen. In plaats van voorlopig vertrouwen zou gezond wantrouwen dan ook veel meer op z'n plek zijn. Ik verzoek de Minister met klem om heel scherp te blijven richting de fabrikant waar het gaat om het structureel oplossen van de problematiek en vooral de compensatie van alle bijkomende kosten. Ik heb er vertrouwen in dat de Minister hiervoor heel erg hard haar best gaat doen.

Ik ben verder blij te horen dat de Minister haar toezegging inzake het patiëntenvervoer gestand doet richting de regio.

Het NLR-onderzoek wijst op behoorlijk ernstige problemen wat betreft ontwerp, assemblage, materiaalkeuze et cetera. Krijgt het NLR ook een rol in het vervolg van het proces, gelet op de daar aanwezige deskundigheid? De Minister heeft gezegd dat de Cougars niet alle taken van de NH90 kunnen overnemen en dat er met name wat betreft de maritieme taken sprake is van een beperking. Kan zij aangeven wat dit dan concreet betekent voor de compensatie van taken en de capaciteit?

Gezien het feit dat we de komende weken op heel veel punten duidelijkheid moeten krijgen – ik noem het maken van sluitende afspraken, de roadmap, de begroting en de consequenties voor de capaciteit – zullen we na het zomerreces zeker een vervolgdebat hierover moeten houden.

Minister **Hennis-Plasschaert**: Voorzitter. Tegen de heer Vuijk kan ik zeggen dat we inderdaad hebben gesproken over «smart buyer and smart specifier». DMO beschikt niet over een onbegrensde capaciteit. Eerder hebben we het ook gehad over problemen in de verwervingsketen. Daarnaast is het absoluut van belang om het kennisniveau binnen Defensie op peil te houden, niet zozeer omdat je deelneemt aan een ontwikkelingsproject als wel omdat je de juiste eisen moet kunnen stellen, ook als je van de plank koopt. Dit heeft dus onze specifieke aandacht. Op een ander moment zullen we erop terugkomen hoe we denken dat verder in te vullen en wellicht te intensiveren.

In de richting van mevrouw GünaI-Gezer zou ik nog willen opmerken dat DMO natuurlijk niet naast een assemblagelijijn kan gaan staan en in die zin ook niet verantwoordelijk is. Het is dus wel goed om ieders verantwoordelijkheid hierbij te onderscheiden. De fabrikant heeft een bepaalde verantwoordelijkheid en wij hebben een bepaalde verantwoordelijkheid in het stellen van eisen en in het afnemen van toestellen. Er zijn ook zaken

waarvan je moet zeggen dat die niet van Defensie verwacht kunnen worden, zoals het naast productielijnen gaan staan om te controleren of alles goed verloopt. Ik wijs in dit verband ook op de boeteclausules die met de fabrikant zijn overeengekomen. Ik snap dus wat mevrouw Günal-Gezer op dit punt zegt, maar ik denk voldoende aangegeven te hebben dat het op peil houden van «smart buyer and smart specifier»-capaciteiten binnen DMO bij mij goed op het netvlies staat en door mij ook gezien wordt als cruciaal.

De heer Knops merkte heel terecht op dat het betrokken personeel enthousiast is over de ervaringen met de NH90, maar dat het tegelijkertijd – ik zeg het nu in mijn eigen woorden – gefrustreerd raakt door een helikopter waar steeds wat mee is. Als het toestel vliegt is het fantastisch, maar als het eindeloos aan de grond staat voor onderhoud, met alle gevolgen van dien voor de inzetbaarheid en het opleiden van bemanningen, dan doet dat natuurlijk op een gegeven moment iets met alle betrokkenen. Dat betreurt ik ook echt. Ik heb daarvoor echter niet een toverformule, anders dan dat ik en met mij overigens vele anderen, mijn stinkende best doe om tot een duidelijke roadmap te komen waardoor we weer zicht krijgen op een einde aan de problemen.

Alle leden hebben mij terecht aangesproken op het woord «vertrouwen». In deze fase is het wel van belang dat ik alle lijnen met de fabrikant en de NAHEMA-landen goed houd, dus soms luistert de formulering nauw. Hoewel het goed is dat de fabrikant het nu voortvarend opgepakt heeft, had dat natuurlijk vanaf dag één gemoeten. Gelet op die huidige voortvarendheid kijk ik met voorlopig vertrouwen of gezond wantrouwen uit naar de roadmap die, als het goed is, eind september wordt vastgesteld.

Tegen mevrouw Günal-Gezer zeg ik: elk moment dat u een AO wilt, ben ik daarvoor beschikbaar. Wel vraag ik aandacht voor de timing ervan. Eind september komt de roadmap en in het najaar de voortgangsrapportage. Er zijn dus een paar momenten die van belang zijn voor dat debat. Anders blijven we debat op debat voeren en blijf ik u half informeren, met alle irritatie die daarmee gepaard gaat.

Lessons learned komen aan de orde bij de DMP-evaluatie. Dat laat dus nog even op zich wachten, maar ik denk dat we uit dit traject al een behoorlijk aantal lessons learned kunnen destilleren. Dat geldt bijvoorbeeld voor de wijze waarop contracten worden gesloten. In dit geval wijs ik op de juridische complexiteit van de contracten die via NAHEMA naar Frans recht zijn opgesteld. Met een Nederlandse advocaat kom je dan ook niet zo heel veel verder. Je moet apart Franse juristen laten overkomen om überhaupt te begrijpen waarom de contracten op die wijze zijn afgesloten en wat de exacte gevolgen daarvan zijn. Ik zeg het nu even in zwart-wittermen, maar ik ben het van harte met de heer Knops eens dat dit een belangrijk deel zal zijn van de lessons learned bij het afsluiten van nieuwe contracten. Als je verplichtingen bent aangegaan en je vervolgens moet constateren dat het niet mogelijk is om op enig moment de stekker eruit te trekken, dan moet daar in het vervolg op voorhand over nagedacht worden in het belang van Defensie en de euro's die we maar een keer uit kunnen geven.

De heer De Roon heeft gezegd dat andere landen ervan profiteren dat wij als Nederland «early adopter» zijn en dat zij dan ook moeten delen in de kosten. Ik vrees dat die vlieger niet opgaat. De fabrikant gaat wat mij betreft betalen voor de kosten die we maken voor de NH90-modificaties en bij voorkeur ook voor de kosten die gemoeid zijn met het vergroten van de inzetbaarheid van de Cougar. Ik heb echter geen poot om op te staan als ik met een dergelijke suggestie zoals de heer De Roon deed, naar de collega-landen ga. Zo hebben we als Nederland bijvoorbeeld ook niet bijgedragen in de kosten voor het oplossen van de problemen met de bodemplaat van de Duitse helikopter.

Tegen de heer Knops zeg ik dat, hoewel ik in 2011 nog geen Minister van Defensie was, ik zeer blij ben met de motie uit die tijd waardoor de Cougars in de lucht zijn gehouden.

Richting de heer Sjoerdsma herhaal ik mijn toezegging dat ik zodra dat mogelijk is, de Kamer zal informeren over de roadmap en zal aangeven wat de eventuele gevolgen ervan zijn voor de Defensiebegroting. In mijn eerste termijn heb ik gezegd dat ik mijn uiterste best heb gedaan om de Kamer voorafgaand aan het AO dat we nu hebben, zo volledig mogelijk te informeren, maar dat de totaalplaat nog niet helemaal duidelijk is. Ik heb daarvoor dus nog wat meer tijd nodig. Het betekent ook dat een aantal zaken nog niet zwart op wit staan. Er zijn reeds vergaande toezeggingen gedaan, maar aan toezeggingen en goede bedoelingen alleen heb ik niet genoeg. Vandaar dat ik heb gezegd dat er eerst sluitende afspraken moeten zijn, voordat ik überhaupt wil denken aan het verder afnemen van de helikopters.

Is er een plan B en wat als de afname van de helikopters überhaupt niet meer interessant zou zijn? Ik heb daarover in eerste termijn al het nodige gezegd, namelijk dat je wel heel goed moet kijken naar de consequenties en dat je dan steeds weer de afweging moet maken. Er is nu geen plan B, omdat alle signalen er op dit moment op wijzen dat alle gebreken aan de NH90 conform de roadmap zullen worden hersteld. Daarbij spreken we van gezond wantrouwen, voorlopig vertrouwen of begrensd vertrouwen. Als je alles aan het doen bent in het belang van Defensie en van de meer dan 1 miljard euro die is uitgegeven en als je bezig bent om te redden wat er te redden valt in een heel hoog tempo en met de juiste instrumenten, dan zou een plan B eerder afleiden van de taak waar we nu voor staan.

De heer **Sjoerdsma** (D66): Dat ben ik niet met de Minister eens. Ik ben het wel volledig met haar eens dat ze alle inzet moet plegen om deze investering in dit project alsnog tot een goed einde te brengen en dat ze volledige druk moet uitoefenen op de fabrikant om die te bewegen tot een verbeterprogramma en het accepteren van de schadevergoeding. Tegelijkertijd kunnen we niet uitsluiten en is het zelfs realistisch om niet uit te sluiten dat het probleem niet kan worden opgelost door deze fabrikant. Dat heeft dan vergaande consequenties voor zowel de operationele inzetbaarheid binnen Defensie als de financiële middelen van Defensie. Daar heb ik op dit moment geen zicht op, nog even los van de vraag hoe je dat zou willen opvangen. Laat ik dan dus maar beginnen met de vraag of de Minister zicht heeft op wat de consequenties zouden zijn voor Defensie als dit niet zou lukken.

Minister **Hennis-Plasschaert**: Dat de inzetbaarheidsdoelstellingen niet worden gehaald en dat er verplichtingen zijn aangegaan voor meer dan 1 miljard. Volgens mij hebben we daarvan nog niet uitgegeven – ik zeg het nu even uit mijn hoofd – een bedrag van 154 miljoen. Dat alles wordt in de aanloop naar de roadmap verder uitgewerkt, maar dit zijn de eerste bevindingen. We hebben ook niet nog eens 1 miljard ter beschikking om even een andere militaire helikopter van de plank te kopen. Ik hecht er dus zeer aan om alles op alles te zetten om dit gewoon werkend te krijgen, en snel ook.

Mevrouw **Günal-Gezer** (PvdA): Ik had ook nog gevraagd of de Cougar alle maritieme taken van de NH90 over zou kunnen nemen.

Minister **Hennis-Plasschaert**: Daar had ik in de eerste termijn ook al op geantwoord, maar ik herhaal het graag nog even. De Cougar kan niet alle taken overnemen van de NH90, dus moet je inventief zijn. Kunnen de Cougars wel aan boord van alle schepen, moet je ze soms elders stationeren of moet je bijvoorbeeld gebruikmaken van de diensten van de US Coast Guard? De inzetgevolgen zijn opgesomd in de brief. Voor de

antipiraterijmissies in 2014, 2015 en 2016 zijn er geen gevolgen. Overigens is het niet zo dat alle NH90's aan de grond staan, maar we hebben wel te maken met beperktere inzetbaarheid. Dat vraagt ook nauwere samenwerking met een aantal internationale partners. Dat is geen vanzelfsprekendheid. We zullen echt iedere keer opnieuw de situatie moeten inschatten zoals die zich dan voordoet.

De heer **De Roon** (PVV): Dat de Minister zegt dat zij juridisch geen poot heeft om op te staan om de partnerlanden in dit project aan te spreken op de vervolgschade die Nederland nu als eerste lijdt, is natuurlijk geen verrassing. Ik moet wel constateren dat refererend aan de uitspraak van de Minister «NAHEMA, dat zijn wij», dit wij-begrip in ieder geval niet betekent dat er ook iets van solidariteit tussen de deelnemende partners is als het gaat om de ellende die het gevolg is van wat er fout is gegaan. U geeft aan, voorzitter, dat ik moet afronden, maar ik zie dat wij nog drie minuten hebben. Maan mij dus niet om op te schieten.

De **voorzitter**: Dat doe ik wel.

De heer **De Roon** (PVV): Ik probeer mijn best te doen om de vraag zo helder mogelijk te stellen zodat die ook goed kan worden beantwoord. Nu hebt u mij overigens wel van mijn à propos gebracht, waardoor het nog langer duurt.

Hoe dan ook, de Minister heeft eigenlijk last van de constructie waarbij NAHEMA de contracten sluit met de leverancier, om dezelfde leverancier aan te kunnen spreken op de gevolg- en vervolgschade. Dat is blijkbaar moeilijk omdat zij zelf geen contract heeft gesloten met de producent. Dus rijst bij mij de vraag of de juridische constructie via NAHEMA wel de handigste oplossing is en of Nederland in toekomstige projecten niet beter zelf contractpartij zou moeten zijn met een leverancier.

Minister **Hennis-Plasschaert**: Ik ben al uitgebreid ingegaan op de opmerkingen van de heer Knops over lessons learned, waarbij ik heb aangegeven dat de wijze waarop dit contract is aangegaan met NAHEMA en de fabrikant de zaak niet bepaald helpt als het gaat om duidelijkheid en snelheid en dat ik dat een heel belangrijke les vind. Ik zal mijn opvolger dan ook niet aanraden om nog een keer een dergelijk contract te tekenen. Dit contract is getekend in 2000. We hebben inmiddels vele lessen geleerd en vele stappen gezet. Wat mij betreft is dit niet voor herhaling vatbaar. Ik ben wel voorstander van het in toenemende mate gezamenlijk verwerven van capaciteiten. De vraag is of je dat met zo veel landen moet doen of dat je dat beter bilateraal of in klein verband kunt doen. Ik ben het volstrekt met de heer De Roon eens dat de wijze waarop het contract is vormgegeven iets is waar we lessen uit kunnen trekken.

De heer **De Roon** (PVV): Is een van die lessen dat Nederland in het vervolg zelf contractpartij zal zijn bij bestellingen van dit soort materieel?

Minister **Hennis-Plasschaert**: Dat is echt te kort door de bocht, omdat we ook gezamenlijk capaciteit zullen verwerven. In dit project heeft het ontbreken van een lead nation en een lead industry tot grote problemen geleid. Ook de nationale behoeftstelling en verschillen op dat punt tussen de deelnemende landen hebben niet bepaald bijgedragen aan een soepel traject. Er is dus een hoeveelheid lessen. De wijze waarop het contract is vormgegeven is er een van, maar is niet los te zien van de andere lessen.

De **voorzitter**: Daarmee is een eind gekomen aan de tweede termijn van de regering. Wil de heer Knops bevestigen dat er behoefte is aan het aanvragen van een VAO?

De heer **Knops** (CDA): Dat is correct.

De **voorzitter**: Dat VAO zal waarschijnlijk morgenmiddag of morgenavond plaatsvinden. De griffier zal ervoor zorgdragen dat het wordt aangemeld.

De Minister heeft de volgende toezeggingen gedaan.

- De Kamer ontvangt nadere informatie over de afspraken met de fabrikant over de afhandeling van de problematiek en de kosten zodra deze voorhanden zijn. De inzet daarbij is om dat voor eind 2014 te doen.
- De Kamer ontvangt met de volgende rapportage ook een overzicht van alle extra kosten en de afhandeling daarvan.
- De Kamer ontvangt nadere informatie over de zogenaamde roadmap van de fabrikant om de problematiek op te lossen. De Minister heeft aangegeven te verwachten eind september 2014 met die informatie te kunnen komen.

Minister **Hennis-Plasschaert**: Hopelijk eind september, dat is het streven van zowel de fabrikant en NAHEMA als onszelf maar ik waak er ook voor om hier strakke deadlines te stellen, want het is niet alleen een interactie tussen de Kamer en Plein 4. Verder wil ik de informatie zo veel mogelijk gaan bundelen in de jaarrapportage, want anders krijgt u een stroom separate brieven en is het overzicht helemaal zoek.

De **voorzitter**: Dan noteren we dat de jaarrapportage leidend moet zijn voor de verwerking van de informatie.

- De Kamer ontvangt een brief met inzicht in de financiering van de SAR-taken van Defensie in relatie tot de helikoptercapaciteit. Naar ik aanneem geldt hiervoor dezelfde opzet ten aanzien van de jaarrapportage.
- De Kamer ontvangt een brief over de inspanningen om de capaciteit van DMO op orde te houden.

Minister **Hennis-Plasschaert**: Nee!

Mevrouw **Günal-Gezer** (PvdA): Volgens mij heeft de Minister niet concreet een brief toegezegd, maar heeft zij wel aangegeven dat zij de Kamer zal informeren wanneer het intensiveringstraject inzake DMO aan de orde is.

De **voorzitter**: Prima. Dat kan op verschillende wijzen; dat hoeft dan niet per se in een brief. Dus de Kamer zal hierover nader worden geïnformeerd en we zullen zien in welke vorm dat dan zal zijn.

De heer **Knops** (CDA): Ik mis nog een toezegging en die hoort volgens mij bij de tweede toezegging over het overzicht van de extra kosten en de afhandeling ervan en die betreft de manier waarop de Minister een en ander gaat accommoderen binnen de begroting.

De **voorzitter**: Ja, het gaat dus ook om de verwerking daarvan in de begroting.

Minister **Hennis-Plasschaert**: Zonder u te willen vermoeien met een stroom separate brieven, zou ik willen voorstellen om over de SAR wel een aparte brief te sturen en dit punt dus niet te verwerken in de jaarrapportage.

De **voorzitter**: Kunt u daar een termijn bij noemen?

Minister **Hennis-Plasschaert**: Gedurende deze zomer. De Kamer is lang met reces, dus voordat zij terug is van reces heeft zij die brief.

De **voorzitter**: Dus in de loop van het zomerreces zal de brief verschijnen, zo geeft de Minister aan.

Ik dank de Minister en de haar begeleidende ambtenaren, de mensen op de publieke tribune en de leden voor hun aanwezigheid.

Sluiting 12.03 uur.