

Vergaderjaar 2010–2011

32 500 X

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Defensie (X) voor het jaar 2011

Nr. 103

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 23 mei 2011

De vaste commissie voor Defensie¹ heeft op 27 april 2011 overleg gevoerd met minister Hillen van Defensie over:

- **de brief van de minister van Defensie d.d. 13 juli 2010 houdende de evaluatie van de helikopterlaagvlieggebieden (32 123 X, nr. 140);**
- **de brief van de minister van Defensie d.d. 6 december 2010 ter beantwoording van de vragen van de vaste commissie voor Defensie over de evaluatie van de helikopterlaagvlieggebieden (32 500 X, nr. 73);**
- **de brief van de minister van Defensie d.d. 23 november 2010 over de nota Recreatief medegebruik van defensieterreinen (32 500 X, nr. 26);**
- **de brief van de minister van Defensie d.d. 31 januari 2011 ter beantwoording van de vragen van de vaste commissie voor Defensie over de nota Recreatief medegebruik van defensieterreinen (32 500 X, nr. 82);**
- **de brief van de minister van Defensie d.d. 25 juni 2010 over het helikopterproject NH-90; reservedelen (25 928, nr. 45);**
- **de brief van de minister van Defensie d.d. 24 november 2010 houdende de tiende jaarrapportage over het helikopterproject NH-90 (25 928, nr. 46);**
- **de brief van de minister van Defensie d.d. 22 februari 2011 ter beantwoording van de vragen van de vaste commissie voor Defensie over de tiende jaarrapportage over het helikopterproject NH-90 (25 928, nr. 47).**

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Defensie,
Van Beek

De griffier van de vaste commissie voor Defensie,
De Lange

¹ Samenstelling:

Leden: Van Beek (VVD), voorzitter, Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Timmermans (PvdA), Eijnsink (PvdA), Van Miltenburg (VVD), Knops (CDA), Jacobi (PvdA), Brinkman (PVV), Ten Broeke (VVD), Jasper van Dijk (SP), Thieme (PvdD), Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie), De Rouwe (CDA), ondervoorzitter, Berndsen (D66), Kortenoeven (PVV), Monasch (PvdA), Bosman (VVD), El Fassed (GroenLinks), Hernandez (PVV), Bruins Slot (CDA), Hachchi (D66) en Grashoff (GroenLinks).

Plv. leden: Taverne (VVD), Van Raak (SP), Dijkgraaf (SGP), Smeets (PvdA), Wolbert (PvdA), Dijkhoff (VVD), Ferrier (CDA), Samsom (PvdA), Helder (PVV), Nicolai (VVD), Irrgang (SP), Ouweland (PvdD), Voordewind (ChristenUnie), Ormel (CDA), Schouw (D66), Bontes (PVV), Heijnen (PvdA), Hennis-Plasschaert (VVD), Peters (GroenLinks), De Roon (PVV), Haverkamp (CDA), Pechtold (D66) en Braakhuis (GroenLinks).

Voorzitter: Van Beek
Griffier: Lemaier

Aanwezig zijn zes leden der Kamer, te weten: Van Beek, Knops, Hernandez, Hachchi, Eijnsink en Ten Broeke,

en minister Hillen van Defensie, die vergezeld is van enkele ambtenaren van zijn ministerie.

De **voorzitter**: Ik open dit algemeen overleg dat vooral over materieel gaat. Ik heet de minister en zijn staf welkom. Collega's, wat dacht u van een spreektijd van een minuut of vijf? Mijnheer Knops, laat u eens zien of dat lukt.

De heer **Knops** (CDA): Voorzitter. Het heeft even geduurd voor dit AO er was, maar nu is het er. Ik behandel graag twee punten, allereerst de nota over het recreatief medegebruik die aan de Kamer is gestuurd en ten tweede de helikopterlaagvlieggebieden. Anderhalf jaar geleden heeft de CDA-fractie met steun van een overgrote meerderheid in de Kamer aandacht voor het recreatief medegebruik gevraagd. Dat was niet zonder reden; zelfs het bestaande, historische medegebruik voor geluidssport als motorcross werd toen afgebouwd, terwijl de mogelijkheden voor incidenteel medegebruik werden beperkt. Dat, terwijl Defensie met het openstellen van haar terreinen voor recreatief medegebruik in een grote en groeiende maatschappelijke behoefte voorziet. Zulk gebruik is wettelijk en Europeesrechtelijk gezien helemaal niet onmogelijk. Defensie voerde een restrictief beleid dat verder ging dan nodig en een natuurbeleid waar andere natuurbeheerders jaloers op konden zijn. Het leek wel of de heikneuters de dienst uitmaakten! Vandaar ook de motie-Knops van december 2009. Het doet mijn fractie deugd dat de minister met deze motie aan de slag is gegaan, zij het overigens met een nogal beperkte interpretatie ervan, maar goed. Het is nadrukkelijk de bedoeling van mij en de collega-indieners geweest om niet alleen het historisch medegebruik te continueren, maar ook om extra mogelijkheden in de toekomst te creëren. Er ligt nu een aangepaste nota Recreatief medegebruik Defensie-terreinen voor, waarin expliciet wordt gesteld dat de mogelijkheden voor geluidssport zullen worden vergroot ten opzichte van de vorige beleidsregel. Dat is in ieder geval winst. Eerlijk is eerlijk, we horen positieve geluiden uit het veld, zeker vergeleken met anderhalf tot twee jaar geleden. Zowel in Havelte als in Oirschot zijn motorsportevenementen gehouden, tot vreugde van de deelnemers en de organisatoren. Zelfs met de oude nota is het dus mogelijk om meer medegebruik toe te staan, vooruitlopend op de nieuwe. Dat is goed nieuws. De CDA-fractie complimenteert de minister hiermee.

Toch heeft zij nog de nodige kritische vragen over de nota die nu voorligt. De houding van deze minister mag dan positief zijn, maar het gaat ook om de eventuele grillen van zijn toekomstige opvolgers. Om de neiging die er op het departement bestaat om groener dan groen natuurbeleid te voeren, te voorkomen, stel ik enkele vragen. Een voorbeeld hiervan is het antwoord op vraag 1 dat in de nota staat: verruiming van de mogelijkheden tot geluidssport wordt uitsluitend toegestaan op terreinen die buiten de ecologische hoofdstructuur en Natura 2000-gebieden vallen. Dit is wettelijk gezien helemaal niet nodig. Vanwaar deze beperking? Vanwege het voorbeeld dat ik zonet noemde, ziet mijn fractie de nota graag op een viertal punten gewijzigd, zodat de geest van de motie nog beter verankerd wordt. Ten eerste zou de term «lawaaisport» moeten worden vervangen door «geluidssport». «Lawaai» is te negatief, zeker nu de KNMV, dus de motorrijdervereniging, zelf al stappen heeft gezet om het maximaal toegestane aantal decibels te verlagen. De techniek schrijdt voort, zoals we weten ook bij de JSF. Ten tweede zou het uitgangspunt moeten

worden opgenomen dat Defensie zelf geen strikter natuurbeleid voert dan wettelijk en Europeesrechtelijk gezien nodig is. In antwoord op de vragen 3 en 8 stelt de minister dit ook wel met zo veel woorden, maar het staat niet expliciet in de nota zelf. Dat is volgens mijn fractie wel nodig. Ten derde ziet het CDA graag het uitgangspunt opgenomen dat Defensie een maatschappelijke functie vervult met dat recreatief medegebruik van terreinen. Daarmee wordt onder meer bijgedragen aan het voorkomen van wildcrossen en dus van overlast. Ten slotte betekent de maatschappelijke rol van Defensie ook dat Defensie zich, waar mogelijk, inspant voor het vinden van alternatieven indien het recreatief medegebruik onverhoopt beëindigd moet worden. De minister zegt in antwoord op vraag 14 dat hij het niet nodig vindt om de nota op dit punt aan te passen, maar volgens mijn fractie moet dat wel. Is de minister bereid om deze wijzigingsvoorstellen over te nemen? Zo ja, dan zijn wij wat mijn fractie betreft snel klaar en kan de vlag uit. Zo nee, dan moeten we kijken wat we dan gaan doen.

Naar aanleiding van de helikopterlaagvlieggebieden merk ik op dat een inzetbare krijgsmacht een geoefende krijgsmacht is. Ook voor onze helikopterbemanning geldt dat zij moet oefenen, onder andere in Nederland. Dat kan met geluidsoverlast gepaard gaan. Uitgangspunt is om die zo veel mogelijk te beperken, maar zeker in de daarvoor aangegeven laagvlieggebieden is geluid onvermijdelijk. Wel zijn de laagvlieggebieden die nu worden gebruikt, in de jaren vijftig van de vorige eeuw aangewezen in toen dunbevolkte gebieden met een geringe economische waarde. De botsing van een Apache met een hoogspanningskabel in de Bommelerwaard maakte duidelijk dat dit niet helemaal meer opgaat in de 21e eeuw. Om die reden lijkt het logisch om eens kritisch te kijken naar de situering van de laagvlieggebieden. De minister kondigde aan dit pas later te gaan doen vanwege twee ontwikkelingen, ten eerste het Defensie Helikopter Commando in Gilze-Rijen en ten tweede de vergunning waar het ministerie van Defensie samen met het ministerie van EL&I aan werkt voor alle militaire vliegactiviteiten in en nabij Natura 2000-gebieden. Daar komen vervolgens ook nog eens de bezuinigingen bij. Kan de minister aangeven wat de gevolgen voor de behoefte aan laagvliegers in Nederland zijn van het voornemen om alle zeventien Cougars af te stoten, waarover wij nog zullen spreken, en om het aantal F-16's te verminderen? De bezuinigingen gaan namelijk gepaard met het afstoten van locaties en infrastructuur, zo heeft de minister de Kamer gemeld. Wordt dan ook het Structuurschema Militaire Terreinen herzien?

Tot slot. De evaluatie van de laagvlieggebieden staat nu gepland voor 2014. Is dit nog steeds de planning? Worden de klankbordgroepen van bewoners ook bij deze evaluatie betrokken?

De **voorzitter**: Keurig binnen de tijd.

De heer **Hernandez** (PVV): Voorzitter. Als de heer Knops binnen de tijd is gebleven, moet ik dat natuurlijk even goedmaken, zeker gezien het feit dat hij het niet heeft gehad over de NH-90. Daar ga ik het dan over hebben. We vullen elkaar weer mooi aan.

We wilden 20 NFH's. «O nee, doe er toch maar twaalf met daarbij acht TNFH's». De offerte voor de acht TNFH's viel te hoog uit voor Defensie. Inmiddels blijkt dat de offerte twee keer zo hoog is uitgevallen als aanvankelijk was voorzien en geeft de minister aan dat dit niet haalbaar is. Mag ik de minister vragen wat dit betekent? Betekent dit dat we helemaal geen TNFH's kunnen kopen of dat we er geen acht kunnen kopen? Indien het er geen acht zijn, hoeveel dan wel? Is inmiddels ook duidelijk geworden of er is voldaan aan de eisen die Defensie daaraan stelde? Hadden we het niet gewoon beter op die 20 NFH's kunnen houden? Ik krijg hierop graag een reactie van de minister.

Wat betekent dit voor de geplande taken? Dit hoor ik ook graag van de minister. Ik wil graag dat de minister in zijn antwoord hierop de relatie legt met het gegeven dat de Cougars gaan verdwijnen. Eerst zouden het namelijk de Cougars, de Chinooks en de NH-90's worden, maar nu worden het slechts de Chinooks en de NH-90's. Dat betekent dus minder helikopters voor nagenoeg hetzelfde takenpakket. Voldoet de NH-90 voor de overname van al deze taken? Kan er worden vastgehouden aan dat niveau? Ik krijg hierop graag een reactie.

In de brief van 25 juni 2010 wordt nog gesteld dat de onderhandelingen met de partnerlanden over de prijzen van de reservedelen en de gronduitrusting moeizaam verlopen. Prijzen kunnen nog niet definitief worden vastgesteld, omdat onder andere landen als Duitsland en Italië hun zaken niet op orde hadden. Nederland is echter wel al begonnen met het bestellen van de reservedelen op basis van 80% van de maximale prijs. Waarop is die echter gebaseerd nu een aantal landen hun onderzoeken niet heeft afgerond? In de tiende jaarrapportage blijkt dat er geen nieuwe ontwikkelingen op dit gebied zijn en wordt hierover verder niet gesproken. Is dit probleem inmiddels opgelost? Is bekend wat de prijs van de reservedelen en de gronduitrusting is? Kan de minister mij garanderen dat 80% van die zogenaamde maximale prijs niet hoger ligt dan de uiteindelijke prijs na het afronden van het onderzoek? Als dat wel het geval is, wat gaat de minister daaraan dan doen? Kunnen wij nu opgelucht ademhalen of kunnen we weer een budgettaire overschrijding tegemoet zien? Ik krijg hierop graag een reactie.

Voorlopig is het afgesproken Nederlandse werkaandeel voor slechts 81% gerealiseerd en vragen de ministeries van Defensie en van EL&I constant de aandacht van NHIndustries. Zij denken daar «dat is mooi, fijn dat ze aan ons denken», maar wat betekent dit nu concreet? Wordt de openstaande 19% nog binnengehaald of hebben ze ons bij de neus genomen? Ik krijg hierop graag een reactie.

Ten slotte zijn er bij het NH-90-project een hoop zaken op zijn zachtst gezegd niet vlekkeloos verlopen: een lang ontwikkeltraject met onzekerheid over hoeveelheden af te nemen helikopters, landen die elke keer hun eigen specificaties wilden waardoor de ontwikkeling en de productie ernstige vertraging opliepen, landen die het helikoptertype wilden wijzigen en onduidelijkheid over prijzen van reservedelen. Dit alles verdient geen schoonheidsprijs, maar we moeten verder. Dat betekent dan ook dat er lessen uit dit soort projecten moeten worden getrokken om het de volgende keer beter te doen. De minister heeft in zijn beleidsbrief van 8 april jl. al gesteld dat er meer van de plank gekocht zal worden. Dat doet mij deugd, want daardoor is het risico op uit de hand lopende kosten in ieder geval beperkt. Zou de minister een dergelijk project met de kennis van nu weer op deze manier opstarten? Zo nee, waarom niet? Is de minister het daarnaast met mij eens dat er in de toekomst bij nieuw aan te schaffen materieel integraal moet worden gekeken naar de behoefte aan reservedelen en naar de eventuele onderhoudscontracten om te voorkomen dat halverwege het traject onduidelijkheid ontstaat over de prijs daarvan? Ik krijg hierop graag een reactie van de minister.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Voorzitter. Ik zal mijn inbreng focussen op de ruimtelijke ordening en de NH-90. Het kabinet heeft een nota geschreven over het recreatief medegebruik van Defensieterreinen. De fractie van D66 heeft daar met veel belangstelling kennis van genomen. Zij is voorstandster van het gebruik van Defensieterreinen voor motorsport, van het verpachten van gronden voor recreatie en van het mogelijk maken van medegebruik door wandelaars en fietsers langs de lijnen van de motie-Knops c.s. In algemene zin kan mijn fractie zich vinden in de nota. Zij vindt het van groot belang dat Defensie zeer zorgvuldig is als het gaat om haar verantwoordelijkheid voor de aanwezige natuurwaarden. Schade of verontrusting van de natuur is uitgesloten. Ik krijg graag een heldere

bevestiging van de minister. Ook krijg ik graag meer beeld en geluid over de rol van deze nota in de bezuinigingsoperatie. Ook dit zal gedeeltelijk in dat teken staan of moeten staan.

Mijn fractie heeft nog enkele vragen over concrete voorbeelden van medegebruik. In Amsterdam heeft een aantal initiatiefnemers geopperd om het Marine Etablissement Amsterdam tot stadspark te ontwikkelen. Op de plaats waar nu Defensiegebouwen staan, zou een park kunnen komen, eventueel aangevuld met woningen, culturele bebouwing en recreatieve functies. Defensie heeft hier lange tijd niet weg gewild, maar de vraag is natuurlijk of dat haalbaar is in het licht van de bezuinigingen. Amsterdam is namelijk bereid, zich in dit gebied te laten inkopen. Wat vindt de minister hiervan? We hebben het over een van de dichtstbevolkte stukken van Nederland waarin een groot gebied is afgesloten. Volgens mijn fractie zitten er belangrijke militaire functies, maar zijn deze niet locatiegebonden. Hierop krijg ik graag een reactie van de minister.

De heer **Ten Broeke** (VVD): Ik meen dat we een halfjaar geleden ook een initiatief hebben gehoord van de GroenLinks-fractie. Is dit hetzelfde grachtengordelinitiatief om deze locatie voor woningbouw in te zetten of gaat het hier om iets anders? Dan kan ik het even plaatsen.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Ik heb het over een initiatief dat gisteren in de deelraden in Amsterdam is aangenomen. Het is een initiatief van D66, de PvdA en GroenLinks. Er is een langetermijnproject voor dat terrein voorgesteld. Volgens mij is mijn vraag naar de mening van de minister hierover heel duidelijk.

Een vergelijkbare vraag stel ik graag over het Hembrugterrein in Zaanstad. Hierover heb ik eerder al Kamervragen gesteld. De gemeente Zaanstad zou dit gebied graag herbestemmen en ontwikkelen. De minister gaf in antwoord op mijn vraag aan dat dit bespreekbaar is. Worden er inderdaad al gesprekken gevoerd?

Ook de NH-90 moet worden besproken in het licht van de bezuinigingen. Het is duidelijk dat helikopters van cruciaal belang zijn bij operaties. Toch is er besloten, de Cougar-helikopters af te schaffen. In de bezuinigingsbrief stelt de minister dat de drie Cougar-toestellen en vier bemanningen worden gehandhaafd totdat er in 2012 voldoende NH-90-helikopters beschikbaar zijn. Hoe realistisch is dit? Zit er niet gewoon een gat tussen het afschaffen van de Cougar en de invoering van de NH-90, waardoor we nauwelijks over transporthelikopters kunnen beschikken, hetgeen grote gevolgen heeft voor onder meer terreurbestrijding, het blussen van branden et cetera? Ik vraag de minister ook of hij met zijn collega-ministers van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en van Justitie over de bekostiging van de helikoptercapaciteit spreekt. Helikopters worden ook voor nationale aangelegenheden ingezet. Hoe vertaalt zich dat in de verdeling van kosten over departementen?

Tot slot. Het helikopterproject NH-90 is een Europees samenwerkingsproject, zoals mijn fractie in principe graag ziet. Het project kende en kent natuurlijk wel grote problemen.

Wat zijn de lessons learnt? Wat zou hij de volgende keer anders doen?

Mevrouw **Eijsink** (PvdA): Voorzitter. Over de evaluatie van de helikopterlaagvlieggebieden sluit ik mij om niet in herhaling te vallen voor een groot deel aan bij de vragen die collega Knops al heeft gesteld.

Als ik het goed begrijp, kunnen omwonenden via het Geluidsnet op internet vliegbewegingen en gemeten decibellen meteen zien. Een dergelijk systeem is opgezet, maar als ik het goed begrijp, heeft Defensie bezwaren tegen dit systeem. Klopt dit? Zo nee, dan hoor ik het graag. Zo ja, waarom is het een probleem om een geluidspiek inzichtelijk te maken? Omwonenden vragen zich dit af, want dat zijn de momenten waarop

mensen daarvan het meest last hebben. Ik krijg graag een reactie op de geluidspieken.

Voor ons is in mijn ogen op dit moment de NH-90 het interessantst. In de beleidsbrief van 8 april jl. staat: «de afstoting van de Cougars onderstreept de noodzaak om de inzetbaarheid van Chinooks te verbeteren en om de transportversie van de NH-90 in gebruik te nemen». Als ik dan even kijk naar de beantwoording van de vragen van 22 februari jl. dan is het duidelijk dat de totale kosten als gevolg van de vertraging van het helikopterproject NH-90 op dit moment worden geraamd op 11,5 mln. We spreken in de Kamer al een tijdje over dit project en de vertragingen. Dat bedrag van 11,5 mln. betreft het langer voortbestaan van de Nederlandse projectorganisatie, verlenging van de deelneming aan het agentschap NATO Helicopter Management Agency (NAHEMA), de levensduurverlenging van vier extra Lynx-helikopters, de extra softwareontwikkeling van de Full Mission Flight Trainer (FMFT) en de inhuur van de SAR-capaciteit. Dat is natuurlijk niet onbelangrijk, dus ik krijg graag nog een toelichting van de minister hierop. Met name is het van belang om te weten of de SAR-capaciteit in de huidige omstandigheden voldoende kan blijven doorvliegen en hoe het verder wordt gepland.

Mijn tweede vraag gaat over het antwoord dat de boetegelden zullen toenemen. In het vorige overleg over de NH-90, dat we vorig jaar in mei met de voorganger van de minister hebben gevoerd, hebben we het gehad over de vertragingen en de boetegelden. Toen hebben we ook het verzoek gedaan om goed uit te zoeken waar Nederland er nu bij in schiet, wat het Nederland nog oplevert en wat het extra prijskaartje is. Ik lees hier in de antwoorden: «De boetegelden zullen toenemen naarmate meer NH-90-helikopters met een vertraging worden opgeleverd totdat het maximale boetebedrag is bereikt». Dat is toch mooi, zou je zeggen. Maar verder staat er: «Naar verwachting zullen de boetegelden de totale kosten als gevolg van de vertragingen overstijgen. Overigens dient de boete, naast als een vergoeding voor de kosten van de vertraging, ook gezien te worden als een compensatie voor het langer moeten doorvliegen met de minder geavanceerde helikopters Lynx en AB-412». Ik hoor graag hoe het precies zit met de boetegelden. We hebben daar in een eerder debat naar gevraagd. Hoeveel geld betreft het nu precies? Ik lees ergens anders dat de eerste NH-90 pas in 2012 «fully operational» is.

Nu kom ik op het punt waarover collega Hernandez het al had. Dat is ook niet onbelangrijk. In de antwoorden van de minister zie ik een aantal opmerkingen over de reserveonderdelen staan. Ik citeer ze even uit mijn hoofd; de minister heeft het vast echt helemaal in zijn hoofd. Er staat dat de betreffende fabriek pas in 2025 aan de orde zou zijn, maar we zijn natuurlijk al vergevorderd in dat hele traject, dus tegen die tijd vliegt er al van alles en hebben we waarschijnlijk heel wat reserveonderdelen nodig om alles in de lucht te laten blijven. Ik lees dat een aantal landen is afgehaakt. Het is natuurlijk al een heel klein project gezien het geringe aantal landen dat eraan meedoet. Kortom, ik hoor graag meer over de toekomst van de NH-90 en hoe Nederland daarmee omgaat.

We hebben een naar mijn mening waardevol overzicht van het aantal in dienst zijnde helikopters gekregen. De minister geeft aan een dergelijk overzicht bij iedere jaarrapportage te willen voegen. Dat is plezierig. Tijdens de behandeling van de bezuinigingsbrief komen we vast op het overzicht terug, want ik neem aan dat het verder aangepast moet worden.

De heer **Ten Broeke** (VVD): Voorzitter. Ik begin ook even met het ruimtelijkeordeningsgedeelte van dit AO over materieel. We hebben gezien dat de behoeftestelling aan helikopterlaagvliegebieden met ongeveer een kwart is teruggebracht, dus 7 500 vlieguren. Het is voor Defensie natuurlijk een «noodzakelijk kwaad» om dit voor een inzetbare krijgsmacht te blijven doen. Nachtvlieggebieden worden opgeheven. Ik constateer dat de regering echt haar best heeft gedaan om de overlast

hiermee te beperken. Daar staat tegenover dat wij vinden dat Defensie ruimer moet omgaan met de bestaande mogelijkheden voor recreatief medegebruik van. De VVD-fractie heeft de motie-Knops over het recreatief medegebruik van Defensierreinen van harte mee ondertekend. Van de VVD-fractie mag de minister oerend hard vooruit. Hij snapt wel waar ik op doel. Lawaai is hier inderdaad gewoon geluid en voor heel veel mensen ook nog heel veel vermaak. Dat moet vooral zo doorgaan. De VVD-fractie wil absoluut geen strenger beleid dan noodzakelijk; minder streng is wat haar betreft wel aan de orde.

Laat ik in dit kader een voorbeeld aanhalen dat ik recentelijk in buurt van Den Haag tegenkwam. We hebben het dan over het Defensierrein op de Waalsdorpervlakte. Daar is minder geluid, maar er is wel een kleiduivenschietvereniging, een olympische sport, en een hondenvereniging. Die kleiduivenschietvereniging dreigt na eerdere eenzijdige opzegging van de huur door Defensie in 2009 en een lange procedure bij de Raad van State nu alsnog definitief van het terrein te worden gestuurd. Die vereniging heeft Defensie gewoon huur betaald voor dat gebruik. Het ministerie heeft aangegeven dat er niet langer sprake kan zijn van medegebruik, omdat het dat terrein zelf nodig heeft. Dat is een opvallend besluit, want we wachten nu juist op de locatiebeslissing van de minister. Die volgt op de beleidsbrief. Dit terrein schijnt de minister nog nodig te hebben, maar hij gebruikt het nu niet, dus waarvoor in hemelsnaam dan wel in de toekomst? Is de minister van plan het af te stoten? Wil hij toch nog eens kijken naar de lokale kleiduivenschietvereniging? Dat is mijn fractie een lief ding waard.

Over de NH-90 is al heel veel gezegd. In de jaarrapportage van november 2010 zien we dat het budget voor de aanschaf ervan van 788 mln. naar 1169 mln. is gegaan. Dat is nagenoeg een verdubbeling. Als je nog altijd uitgaat van twintig toestellen, kom je daarmee op een prijs – houd u vast – van boven die van een JSF-testtoestel. Als ik de minister was zou ik het bonnetje maar zo snel mogelijk kwijt raken. In ieder geval weten we dat we dit soort toestellen beter niet ergens op een strand kunnen laten staan, want o, o, o, wat zijn die dingen duur geworden! Laten we hopen dat ze binnenkort in elk geval gaan vliegen. Wat zijn de lessons learnt? Dat vroeg mevrouw Hachchi ook al. Een van de lessons learnt is natuurlijk dat een Europees samenwerkingsproject altijd weer tot huilen leidt. Ik zou bijna zeggen: nie wieder. Met de kennis van nu moeten we kijken naar de voorgenomen outsourcing en naar een andere manier om aan te besteden en om van de plank te kopen. Ik hoor graag nog eens heel duidelijk van de minister wat we in elk geval niet meer zullen doen aan de hand van de lessen die uit de NH-90 zijn getrokken.

Ook mijn fractie betwijfelt dat de Cougars in 2012 zo maar door de NH-90's kunnen worden overgenomen. Hoe zit het met de capaciteit? Hoe zit het met de pooling? Wat doet de minister op dat vlak nog Europees?

Minister Hillen: Voorzitter. Eerst behandel ik het meest relevante militaire onderwerp: motorcross. De heer Knops heeft daarover een aantal vragen gesteld. Andere sprekers hebben zich daarbij aangesloten. Het verzoek van de heer Knops om voortaan over geluidssport te praten in plaats van over lawaaisport vind ik uitstekend. Verder voeren wij geen strikter natuurbeleid dan Europa. Om grillen in de toekomst weg te nemen wil ik dat toevoegen aan de nota.

Juist doordat wij het ordenen geeft het minder wildgroei, zegt de heer Knops. Daarover valt te twisten. In principe heeft hij aan de ene kant gelijk dat zodra je ordent, je een bepaalde behoefte kanaliseert, maar aan de andere kant krijg je juist daardoor dat motorrijders ook op momenten dat er niets georganiseerd is, denken: daar kun je uitstekend crossen. Dan krijg je juist wel wildgroei. Het is dus het een of het ander. Dat hangt af van de manier waarop je ertegenaan kijkt. Ik ben het wel met de heer Knops eens dat een maatschappelijke functie inhoudt dat je probeert, het

op de een of andere manier te ordenen. Laten we zeggen dat ik voor de rest positief reageer op wat de heer Knops zegt. Op het laatste punt dat hij noemde antwoord ik dat Defensie natuurlijk, waar mogelijk, zal faciliteren. Het is wel een inspanningsverplichting en geen taakstelling. De inspanningen van Defensie zijn eindig. Bovendien hebben we natuurlijk nog een heleboel andere dingen te doen. In principe spannen wij ons er wel degelijk voor in. In zijn eerste termijn heeft de heer Knops al gezegd dat de instelling van Defensie positief is. Dat zal in de praktijk zo blijken te zijn. Dit wil zeggen dat we zullen proberen te doen wat we kunnen. In de ehs of de Natura 2000-gebieden kunnen in principe wel geluidssportactiviteiten worden georganiseerd, maar dan heb je daarvoor wel een vergunning nodig, terwijl voor andere terreinen ontheffingen volstaan. Organisatorisch gezien is het dus handiger om dat niet te doen. In de Natura 2000-gebieden bevindt zich ook de kwetsbaarste of de kostbaarste natuur, dus als je het organiseren van activiteiten aldaar kunt vermijden, moet je dat niet laten. In principe kan het wel, mits er vergunningen voor worden afgegeven. Dit wilde ik over motorcross zeggen.

Overigens doen mensen ook graag dingen die minder geluid maken, zoals wandelen en fietsen, zoals mevrouw Hachchi zei. Met name de heer Ten Broeke wilde ergens oerend hard door de natuur stuiven in het weekend, maar een groot aantal mensen zoekt dan juist de stilte, dus de kunst is dat we er met elkaar een zekere balans in vinden. Motoren zijn op een grotere afstand te horen dan wandelaars, althans doorgaans. Dat wil zeggen dat we met elkaar een evenwicht moeten blijven zoeken.

De discussie over de Cougars wil ik eigenlijk voor een belangrijk deel verplaatsen naar het debat over de beleidsbrief. We houden er drie in de lucht, met bemanningen. Dat is onder meer om de SAR-behoefte te dekken. Verder wil ik hierop niet vooruitlopen. Het kan zijn dat de Kamer daar een andere opvatting over heeft. Die hoor ik dan in samenhang daarmee. Natuurlijk krijgen wij door het afstoten van de Cougars een behoorlijke dip in onze capaciteit. Is dat rampzalig? Nee, maar het is wel ernstig. Voor de SAR wordt het gedurende een jaar opgevangen door commercieel in te huren, want anders trekken we het niet. Dat wil zeggen dat het wel gedekt is, maar dat er commercieel een extra helikopter voor wordt ingehuurd. Overigens duiken we ook voor gewoon militair transport en oefeningen naar beneden van zo'n 10 000 beschikbare uren naar ongeveer 3000. Dat is een forse post naar beneden. Het is inderdaad veel, behoorlijk veel. Pas in 2017 of 2018 zullen we op orde zijn. We krijgen er zes Chinooks bij, zoals de Kamer weet, maar de Chinooks die we hebben gaan een midlife update in, dus die zijn dan ook weer een tijdje weg. Voordat alles op orde is en de NH-90's binnen zijn, is het al 2018. Tussen eind dit jaar en 2018 hebben we dus een behoorlijke dip in de capaciteit.

Mevrouw **Eijsink** (PvdA): Over die commerciële inhuur heb ik eind december inderdaad ergens iets gelezen. Volgens mij is het nooit zo aan de Kamer gemeld, dus het is natuurlijk wel interessant dat de minister het zelf op deze manier inbrengt. Heeft hij ook een overzicht van de extra kosten van die commerciële inhuur? Hoe lang gaat die commerciële inhuur duren? Voor wie zijn de kosten? Inhuur van SAR is natuurlijk aan diverse ministeries gelinkt. Komen de kosten voor rekening van Defensie? Zoals de minister weet, hebben wij jaren geleden gediscussieerd over het behoud van de SAR. Ik weet dat er een periode van acht maanden geldt voor een contract met externe partijen. Hoe hard is dat in beton gegoten? Wat gebeurt er als het niet volgens het schema van vervanging en afstoting zal verlopen?

Minister **Hillen**: We hebben het inderdaad voor een kortere periode, want het geldt tot ultimo 2012, als het goed is. Als het niet gehaald wordt, moeten we het uiteraard uitbreiden. De maatschappelijke taken van

helikopters zijn blussen of weet ik wat; SAR is even wat anders dan zorg. Alle andere taken, waaronder de maatschappelijke bijstand die zij biedt, vallen onder de derde hoofdtaak van Defensie. Die kan Defensie niet declareren. De kosten komen dus voor haar rekening. De kosten van patiëntenvervoer of medische hulp kunnen wij wel terugkrijgen, maar die dekken de kosten van inhuur niet volledig. In die zin hebben we dus best een tegenvaller, maar wat wegvalt, is veel groter als je het op die manier zou berekenen. Een en ander heeft natuurlijk te maken met de bezuinigingen die we doorvoeren. Dit is een klein tegenvallertje.

Mevrouw **Eijsink** (PvdA): Valt dan het inhuren van de commerciële partij ook onder de boetegelden, die voortkomen uit het vertragen van de NH-90? Kan de minister die ook daarop verhalen?

Minister **Hillen**: Wat wij met elkaar hebben geprobeerd te balanceren is daarin meegenomen, ja.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Ik had de Cougars er vanwege de NH-90 bij gehaald. In een bezuinigingsvoorstel werd er namelijk aangegeven dat de verwachting is dat die in 2012 gereed is, terwijl ik uit de brief opmaak dat te verwachten is dat het op zijn minst 2013 wordt.

Minister **Hillen**: Wij hebben nu vier NH-90's binnen. We hopen er eind volgend jaar nog drie of vier bij te hebben. Dan zitten we op zeven of acht. Het aantal bouwt zich dus geleidelijk aan op, maar dan nog zitten we dus op een gering aantal. De NH-90's zijn ook kleiner dan de Cougars en kunnen iets minder. We gaan er dus sowieso wel iets op achteruit. Je kunt het dus niet precies optellen en aftrekken van elkaar. Hoe het ook zij, we hebben de komende tijd een transportprobleem. Dat klopt. In de beleidsbrief komen wij hierop nog ruimschoots terug.

Ik ben nog een ding vergeten toen we het over motorcross hadden. gevraagd is of het SMT moet worden herzien en hoe we met geluid omgaan. Ik denk dat in de loop van de zomer een rijksbrede visie beschikbaar komt, waarin ook ons SMT is ondergebracht. Wij zijn zelf niet van plan om het SMT op korte termijn te gaan aanpassen.

Mevrouw Eijsink heeft het over de meetsystemen gehad. Zij meten piekbelasting, terwijl wij uitgaan van gemiddelde belasting. Die wordt niet gemeten, maar berekend op basis van geluidsuitstoot. Het is dus een kwestie van berekening; het is een andere systematiek.

Ik ga terug naar de NH-90's. Zijn de NH-90's zo verschrikkelijk over de kop gegaan als de heer Ten Broeke suggereerde? Nee, ze zijn wel duurder geworden, maar eigenlijk valt het mee, want het is voornamelijk een kwestie van inflatie in tien jaar tijd. We hebben ontzettend veel van het project geleerd, ten eerste dat samenwerken met andere landen een stuk gemakkelijker wordt naarmate er minder landen zijn en ten tweede dat het bij dit soort projecten handig is om een lead nation te hebben die het voortouw kan nemen en namens de andere kan onderhandelen. In dit geval was er geen lead nation. Ook is het handig als er een lead industry is met wie alle afspraken kunnen worden gemaakt. Ook hiervan was in dit geval geen sprake. Wij hebben sowieso afgesproken dat we meer van de plank gaan kopen, want ook hier heeft zich afgespeeld dat elk land zijn eigen specificaties had. Dat maakte het ook weer ingewikkelder. Ook Nederland had zijn eigen specificaties, aanvankelijk twee verschillende soorten. Van de plank kopen maakt het sowieso gemakkelijker.

Zouden wij het in deze omstandigheid nog eens zo doen? Die kans acht ik niet zo verschrikkelijk groot. Zeg maar gerust nee. Het is een interessant experiment geweest dat langer heeft geduurd en meer complicaties mee heeft gebracht dan ons lief was. Desalniettemin vliegt de NH-90 en wordt hij een goede helikopter die bij Defensie zijn diensten gaat verrichten. We hebben aanvankelijk een probleem gehad, omdat we twintig boordheli-

kopters hadden besteld, maar daarna bedachten dat het handig was om ook een aantal landhelikopters te hebben, met alle mogelijkheden van dien. Toen zijn we in discussie gegaan over de ombouwpreizen en wat dat allemaal zou kosten. Wij hadden zelf zo'n 40 à 50 mln. in gedachten, maar kwamen op het dubbele uit. Dat vonden wij niet redelijk. We hebben dat probleem uiteindelijk opgelost door de boetegelden die we door de late levering krijgen, te combineren met onze eigen oplossing om zelf de helikopters als boordhelikopters af te nemen, maar dan los van de MOC-versie en de uiteindelijke versie, de besturing. We hebben die zo toegerust dat we een aantal ervan zelf zowel voor het ene als voor het andere type kunnen inrichten. De Kamer krijgt daarover binnen enkele weken nog een brief, ruim voor 6 juni a.s., de dag waarop we discussiëren over de beleidsbrief. Daarin zal de herijking van het NH-90-project, om het zo maar te noemen, met de uitwerking in kosten staan. We zijn daarvan de laatste loodjes aan het afwerken. Dan weet de Kamer precies hoe het wordt opgelost, hoeveel het kost en welke mogelijkheden wij dan hebben. Hoeveel kosten de reserveonderdelen?

Mevrouw **Eijsink** (PvdA): Excuses voor mijn secundaire reactie. Zegt de minister nu dat er een herijking van de NH-90 komt?

Minister **Hillen**: Het ging om wat je binnen de configuratie van twintig ...

Mevrouw **Eijsink** (PvdA): ... gebruikmaakt van helikopters. Uiteraard.

Minister **Hillen**: ... voor land gebruikt, voor boord gebruikt en hoe je daarin flexibel wordt. Eerst was het afhankelijk van wat de fabriek afleverde, maar wij hebben nu een formule gevonden waardoor we het zelf kunnen doen en flexibeler kunnen zijn. Daarover wordt de Kamer nader geïnformeerd.

Mevrouw **Eijsink** (PvdA): Ik vind dit verrassend. Waarom stond dit niet meteen in de beleidsbrief? Dit heeft uiteraard gevolgen voor de verdere inzet van de hele helikoptergroep, maar goed. Lezen we dat in een aanvulling op de beleidsbrief? Begrijp ik dat goed?

Minister **Hillen**: Het zat al in de pen, omdat we met de fabriek in een «deadlock» zaten over de prijs als we zaken door haar lieten doen. Dat hebben we zelf opgelost. Laten we zeggen dat het een verbijzondering is. Het is een voetnoot bij de beleidsbrief. In ieder geval krijgt de Kamer nog voor het brede Kamerdebat hierover een aparte brief. Dan kan zij zien of wat we hebben afgesproken aan haar verwachtingen voldoet, wat ik wel denk.

Mevrouw **Eijsink** (PvdA): Voorzitter. Als u mij toestaat, stel ik hierover nog een vraag. De minister weet inmiddels dat de Kamer op 23 mei een rondetafelgesprek over de beleidsbrief houdt. Ik zou het op prijs stellen, die voetnoot voor die datum te ontvangen. Dit heeft namelijk wel gevolgen voor dat gesprek.

Minister **Hillen**: Ja.

We hebben tot 2015 reservedelen ingekocht. Daarna zijn er op termijn uiteraard nieuwe nodig, maar daarvoor is capaciteit. Wij betalen die 80%-prijs nog steeds. Dat is de prijs die de industrie vraagt. Wij gaan ervan uit dat die niet wordt overschreden, maar dat we daarop ongeveer zullen uitkomen en in ieder geval niet boven de 100% komen. We gaan ervan uit dat we uiteindelijk op 80% of in de buurt daarvan zullen uitkomen.

De heer **Hernandez** (PVV): Waar is die 80%-prijs op gebaseerd, nu het wachten nog is op het onderzoek dat de landen nog moeten doen om die prijs te genereren? Dit heb ik uit de brief opgemaakt. Klopt dat?

Minister **Hillen**: Die prijs is gebaseerd op de vraagprijs die de industrie, dus het bedrijf hanteert. Daarvan is het 80%.

De heer **Hernandez** (PVV): Kunt u mij dan ook garanderen dat die 80% zo meteen niet stiekem 120% van de vraagprijs blijkt te zijn?

Minister **Hillen**: Nee, van de vraagprijs die de industrie hanteert, betalen wij 80%. Wij gaan ervan uit dat de fixed prijs waarop zij uiteindelijk uitkomt, lager zal zijn dan de 100%-prijs die zij vragen. We betalen dus ongeveer 80%.

De NH-90 heb ik volgens mij gehad.

De heer **Hernandez** (PVV): Ik heb nog gevraagd hoe het werkaandeel wordt gerealiseerd.

Minister **Hillen**: Kunt u die vraag nog even herhalen?

De heer **Hernandez** (PVV): Zeker! Ik heb de minister gevraagd wat er met de 19 resterende procentjes gaat gebeuren nu slechts 81% van het Nederlands werkaandeel gerealiseerd is. Gaan we die binnenhalen?

Minister **Hillen**: Het antwoord is: ik ben bang van niet. Dat is dus een tegenvaller. Wij proberen die te compenseren door geld te verdienen aan het onderhoud en de instandhouding van de helikopters voor zowel Nederland als andere landen. Dat is iets wat beneden datgene is wat is afgesproken.

Mevrouw Hachchi heeft vragen over terreinen gesteld. Het Hembrugterrein bij Zaandam is te koop. Dit heb ik de Kamer laten merken. Er wordt met de gemeente Zaanstad over gesproken, maar het probleem is dat het terrein verontreinigd is, dus daarover zal nog gesteggeld worden. In ieder geval zijn er gesprekken gaande.

Over het marineterrein in Amsterdam zou ik formeel willen zeggen dat dit ook aan de orde zal komen als wij ergens rond 1 juli of iets dergelijks met het beleggen van de militaire terreinen komen. Dat terrein staat alleen niet boven aan mijn lijstje van af te stoten terreinen, zeker niet. Het is voor ons om allerlei redenen nodig om dat terrein te houden. Hoe dan ook, alles wordt in principe gewogen, maar ik loop op die dingen niet vooruit. Het komt dus nog aan de orde. Ik heb wel begrepen dat de gemeente Amsterdam daarop graag biedt. Ik ben zeer benieuwd welke bedragen zij in haar hoofd heeft.

De heer **Hernandez** (PVV): We hebben in de vorige sessie met de CdS ook al besproken dat er extra tijd voor die terreinen was, maar nu hoor ik de minister weer over de datum van 1 juli aanstaande praten. Is het misschien niet helemaal goed overgekomen?

Minister **Hillen**: Aanvankelijk hadden wij 1 juli a.s. afgesproken. We hebben begrepen dat meer tijd voor de Kamer ook uitstekend is, omdat de eerste besprekingen ervan na het reces, dat op 1 juli a.s. begint, plaatsvinden.

Mevrouw **Eijsink** (PvdA): Als ik zo vrij mag zijn zonder dat ik de voorzitter ben: de Kamer komt graag van reces terug als u bij uw besluit blijft om de brief voor 1 juli a.s. naar de Kamer te sturen. Laat niet verkeerd overkomen dat wij niet van reces terug willen komen; reces gaat niet voor de brief. Laat dit duidelijk zijn.

Minister **Hillen**: Ik probeer alles op tijd klaar te hebben. 1 juli a.s. is voor ons de streefdatum.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Ik maak uit het antwoord van de minister op dat het wachten is op de brief. Toch zou ik het prettig vinden als de minister een aantal redenen noemde waarom de verkoop van het terrein in Amsterdam niet hoog op zijn lijstje staat.

Minister **Hillen**: Dat doe ik echt in de nota, niet eerder. Ook bij de kleiduivenvereniging gaat het uiteindelijk om verontreiniging, waarover een twistpunt bestond. De kleiduivenvereniging weigerde eraan mee te betalen. Uiteindelijk is er over het gebruik geprocedeerd en uiteindelijk heeft de Raad van State Defensie in het gelijk gesteld. Ik vind het op dit moment heel moeilijk om daarop terug te komen. Het kan zijn dat het gebruik van dat terrein herzien wordt. Dan kunnen we ook daarover met elkaar van gedachten wisselen.

De heer **Knops** (CDA): Ik had ook nog een vraag gesteld over het allerbelangrijkste punt van de heer Ten Broeke, maar ik zal hem eerst de gelegenheid geven om zijn vragen daarover te stellen. Ik had nog een vraag gesteld over de evaluatie van de helikopterlaagvlieggebieden, die nu staat gepland voor 2014. Is dat nog steeds de planning? Worden de klankbordgroepen van bewoners daarbij ook betrokken?

Minister **Hillen**: Uiteraard. Dat geldt altijd. Nachtvliegen wordt gestopt, maar het aantal laagvlieggebieden zal niet fundamenteel veranderen. Weliswaar veranderen de behoeften binnenkort en nemen zij af, maar de spreiding ervan zal niet zo verschrikkelijk veel verschillen van nu. Zodra er veranderingen in optreden, worden uiteraard alle belanghebbenden gehoord.

De heer **Knops** (CDA): De minister zegt bijna met enige spijt dat er een uitspraak van de Raad van State is. Dat begrijp ik. Is de minister achteraf ook van mening dat de Raad van State eigenlijk niet aan een goede oplossing van dit soort zaken te pas moet hoeven komen? Anders gezegd: als deze zaak niet in orde was geweest met nieuw beleid, had dat wellicht tot een andere uitkomst geleid.

Minister **Hillen**: Daar beginnen we dan over.

De heer **Ten Broeke** (VVD): We hebben eerder vastgesteld dat de gemeenteraad van Nederland toch heel duidelijk aan deze minister moet laten weten dat de minister in zijn laatste antwoord zegt dat het door de verontreiniging een beetje een gelopen race is, maar dat het laatste woord hierover nog niet is gezegd en dat in de toekomst, zodra Defensie de algehele afweging maakt over wat te doen met al dan niet braakliggende terreinen, de mogelijkheid bestaat dat de kleiduivenvereniging haar activiteiten voortzet. Kan ik het zo verstaan?

Minister **Hillen**: U trekt het iets naar u zelf toe. Het kan zijn dat ook deze terreinen ter discussie komen te staan. Op dat moment zal als eerste het woord kleiduivenschieten in herinnering komen.

De heer **Ten Broeke** (VVD): Goed, dan zijn er weer mogelijkheden.

Mevrouw **Eijsink** (PvdA): Voorzitter. Dit was inderdaad een heel belangrijk onderdeel van dit debat, begrijp ik nu.

Ik ga graag terug naar de NH-90. Ik dacht eigenlijk dat de minister zo lang na de eerste termijn van de Kamer wegbleef om antwoord op de vragen over de 11,5 mln. aan overschrijdingen, de vertragingen en de boete-

gelden te kunnen geven. Ik zal mijn vraag herhalen. De boetegelden zullen toenemen naarmate er grotere vertragingen zijn. Wij hebben hier vorig jaar in mei een debat over gevoerd. Toen kon de voorganger van de minister ons niet precies vertellen hoeveel geld er vrij zou komen aan boetegelden. Ik wil daarover graag iets meer horen, want zoals het er nu naar uitziet, gaan die boetegelden nog wel oplopen. Wat betekent dat dan? Deze vraag is vorige keer ook gesteld. Betekent dit dat Nederland gewoon alles vergoed krijgt? De minister wees net al even op de commerciële partij die ingehuurd moet worden. 11,5 mln. is wel een heleboel geld, vooral als we het weer hebben over bezuinigingen. Wat betekent het nog grosso modo voor het gehele project? Is er een limiet gesteld aan de boetegelden? Waar komen ze vandaan? Wie betaalt zo meteen de commerciële partijen? U zei net dat Defensie medio 2012 gaat inhuren. Dit staat gewoon allemaal in de brieven. We krijgen de cijfers niet, maar er komen miljoenen en miljoenen bij.

Minister **Hillen**: Alles afwegende, heb ik geprobeerd, alles in een mandje te doen om te kijken wat de totale schade was, plus en min wegend. Er is ook een btw-nadeel. Als je landhelikopters van zeehelikopters gaat maken, ga je namelijk btw betalen. Er zit dus een aantal voordelen en een aantal nadelen aan. De boete kan maximaal oplopen tot ongeveer 25 mln. Dat is dus niet eindeloos. Alle plussen en minnen samen, de extra inhuur, het dalen van de btw en het feit dat wij binnenkort een flexibele manier van inrichten van de toestellen hebben, hetzij voor land, hetzij voor zee, geeft ons alles bij elkaar per saldo een nadeel van 3 mln.

Mevrouw **Eijsink** (PvdA): Hoe zit het met de hier genoemde royalty's in die verhouding?

Minister **Hillen**: Wij krijgen pas zicht op royalty's als het totaal is overschreden, maar dat is nog niet het geval. De royalty's zijn vogels in de lucht.

Mevrouw **Eijsink** (PvdA): Als ik het goed begrijp, kan de minister nu aan de Kamer melden dat Nederland er op dit moment 3 mln. bij in schiet, alle boetegelden daar gelaten.

Minister **Hillen**: Als we de boetegelden meerekenen en alles tegen elkaar afzetten, bedraagt de schadepost op dit ogenblik 3 mln.

Mevrouw **Eijsink** (PvdA): Op dit moment is dus 3 mln. bekend. Stel dat er verdere vertragingen in het project worden opgelopen, dan hebben we die 25 mln. al overschreden, het maximum. Dat zegt u eigenlijk. En mogelijk komt er nog iets boven op die 3 mln.

Minister **Hillen**: Als er meer schade is, maar die zie ik nog niet.

Mevrouw **Eijsink** (PvdA): Dat hebben we vaker gehad. Ik zou het bijzonder op prijs stellen als iets dergelijks de volgende keer nadrukkelijker in de brief vermeld werd. Bedragen moeten gewoon genoemd worden. De minister verwijst naar commercieel vertrouwelijke brieven, maar die gaan hier volgens mij niet over. Dit gaat over iets anders.

Minister **Hillen**: We zullen proberen, de Kamer zo exact mogelijk te informeren, waar mogelijk. Soms moet dat commercieel vertrouwelijk. Hoe dan ook, wij proberen de Kamer maximaal te informeren.

De **voorzitter**: De minister is door de vragen heen. Zijn er vragen blijven hangen?

De heer **Hernandez** (PVV): Voorzitter. Ik heb niet echt een vraag die is blijven hangen, maar om een tweede termijn van mijn kant te voorkomen, wil ik toch nog even terugkomen op het resterende werkaandeel van 19%. Ik vind dat daar erg makkelijk overheen wordt gestapt. Kan de minister ons garanderen dat hij die 19% op de een of andere manier achteraf in het onderhoud terughaalt? Het is toch een hoop geld.

Minister **Hillen**: In die zin zijn daar geen boetebedingen over. Wij zullen ons maximaal inspinnen om in de fase van instandhouding, dus het onderhoud en de rest die volgt, het nadeel dat we eerder hebben geleden, terug te onderhandelen. Garanties kan ik moeilijk geven, want dat zou een taakstelling zijn, waarin ik niet alleen hand heb. Dat vind ik dus moeilijk. Ik kan u alleen toezeggen dat wij ons werkelijk maximaal zullen inspinnen. De irritatie die u hebt, is bij ons even hard aanwezig.

De heer **Knops** (CDA): Voorzitter. Gezien het feit dat de minister mijn verzoek zo ruimhartig heeft ingewilligd en daarmee geluidsruimte heeft geboden, zou ik die geluidsruimte willen benutten door mijn dank aan de minister uit te spreken voor de beweging die hij gemaakt heeft. In navolging van de heer Hernandez wil ik hem toch ook nog vragen of er op dit moment een overzicht bestaat van compensatieverplichtingen van lopende materieelprojecten. Zo ja, is hij bereid om een dergelijk overzicht al dan niet vertrouwelijk naar de Kamer te zenden? Ik kan mij voorstellen dat daar vertrouwelijke stukken tussen zitten. Ik heb de indruk dat het NH-90-project niet op zichzelf staat als een project aan de voorkant waarvan in de afgelopen jaren bepaalde verwachtingen in de vorm van compensatie zijn geschapen die aan de achterkant niet waargemaakt zijn. Ik zie de ambtenaren nee schudden.

Minister **Hillen**: Ze schudden niet nee.

De heer **Knops** (CDA): Dat doet er eigenlijk ook niet toe. Ik vraag de minister gewoon via de voorzitter of hij ons een overzicht wil doen toekomen.

Minister **Hillen**: Mijn ambtenaren kijken altijd juist gretig als u om zoiets vraagt. Het punt is meer dat het ministerie van EL&I hierover gaat, niet wij. Ik geleid uw vraag dus door naar dat ministerie met het verzoek, die voor u te beantwoorden.

De **voorzitter**: De minister heeft toegezegd dat een brief inzake de herijking van het NH-90-project tijdig voor 23 mei a.s. naar de Kamer komt, zodat die bij de andere onderwerpen kan worden betrokken. Ik dank de minister en zijn staf voor de beantwoording. De laatste toezegging is dat de vraag om een overzicht naar het ministerie van EL&I wordt doorgeleid.