

Vergaderjaar 2019–2020

27 830

Materieelprojecten

26 488

Behoeftestelling vervanging F-16

Nr. 302

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 3 april 2020

De vaste commissie voor Defensie heeft op 4 februari 2020 overleg gevoerd met mevrouw Keijzer, Staatssecretaris van Economische Zaken en Klimaat, en mevrouw Visser, Staatssecretaris van Defensie, over:

- **de brief van de Staatssecretaris van Economische Zaken en Klimaat d.d. 20 juni 2019 inzake rapportage Industrieel Participatiebeleid 2017–2018 (Kamerstuk 26 231, nr. 31);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Economische Zaken en Klimaat d.d. 20 juni 2019 inzake vertrouwelijke bijlagen bij rapportage Industrieel Participatiebeleid 2017–2018 (Kamerstuk 26 231, nr. 32);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Economische Zaken en Klimaat d.d. 7 januari 2020 inzake studie Nederlandse Defensie- en Veiligheidsgerelateerde industrie 2019 (Kamerstuk 31 125, nr. 109);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Economische Zaken en Klimaat d.d. 19 december 2019 inzake uitkomsten van de ex-ante-analyse van de Nederlandse defensie technologische en industriële basis (NLDTIB) (Kamerstuk 31 125, nr. 108);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Defensie d.d. 17 september 2019 inzake twintigste voortgangsrapportage project Verwerving F-35 (Kamerstuk 26 488, nr. 451);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Defensie d.d. 6 december 2019 inzake beantwoording vragen commissie over de twintigste voortgangsrapportage project Verwerving F-35 (Kamerstuk 26 488, nr. 455);**
- **de brief van de Minister van Defensie d.d. 4 november 2019 inzake voortgang Innovatiestrategie Defensie (Kamerstuk 34 919, nr. 46);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Defensie d.d. 20 december 2019 inzake beleidsdoorlichting Defensie Helikopter Commando (Kamerstuk 31 516, nr. 30);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Defensie d.d. 19 december 2019 inzake resultaten van de verwervingsvoorbereiding (D-fase) van het project Verwerving Combat Support Ship (Kamerstuk 27 830, nr. 300);**

- **de brief van de Staatssecretaris van Defensie d.d. 13 november 2019 inzake verkoop mijnenjagers en KDC-10 vliegtuigen (Kamerstuk 27 830, nr. 298);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Defensie d.d. 11 oktober 2019 inzake reactie op verzoek commissie om informatie over gasmaskers voor militairen (Kamerstuk 27 830, nr. 295).**

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

De voorzitter van de commissie,
Aukje de Vries

De griffier van de commissie,
De Lange

Voorzitter: Aukje de Vries
Griffier: Mittendorff

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Belhaj, Bosman, Van Helvert, Karabulut, Kerstens, Van Ojik en Aukje de Vries,

en mevrouw Keijzer, Staatssecretaris van Economische Zaken en Klimaat, en mevrouw Visser, Staatssecretaris van Defensie.

Aanvang 16.39 uur.

De voorzitter:

Hoewel de Staatssecretaris van Economische Zaken en Klimaat nog niet aanwezig is, wil ik toch alvast beginnen. Ik ga ervan uit dat de ambtelijke organisatie meeschrijft, zodat zij straks de antwoorden kan geven. We hebben drie uur voor dit algemeen overleg Materieel Defensie en Project Verwerving F-35. Er zijn redelijk wat Kamerleden aanwezig. Dat is natuurlijk altijd mooi, maar daarom wil ik wel het voorstel doen om de interrupties in tweeën te doen en te beperken tot in totaal twee in eerste termijn van de Kamer en de Staatssecretarissen.

Ik heet de Staatssecretaris van Defensie welkom en ook de Staatssecretaris van Economische Zaken en Klimaat, die net binnenkomt. We zijn alvast begonnen. Ik geef het woord aan de heer Bosman van de VVD.

De heer Bosman (VVD):

Dank, voorzitter. Op 27 januari jongstleden waren wij als vaste Kamercommissie op bezoek bij de 13 Lichte Brigade op Oirschot. Het was goed om op bezoek te zijn bij een Defensieonderdeel en het was goed om te zien hoe hard er wordt gewerkt aan innovatie en het benutten van nieuwe systemen. De innovatie spatte ervan af: met drones ondersteuning bieden aan militaire inzet en met – ik zeg het maar heel even onbeleefd – karretjes die via afstandsbesturing of door middel van een visueel volgsysteem achter je aankomen. Het is meer dan een karretje. Er zit heel veel in, maar voor de leek is het een karretje met wielen dat achter je aan komt. Ze zijn ook aan het nadenken over het gebruik van artificial intelligence.

Het is een vernieuwende krijgsmacht die ook nadrukkelijk de mannen en vrouwen die er op de werkvloer mee moeten werken erbij betreft, maar met aanbesteden is er nog wel een wereld te winnen. Ik zie dat op meer plekken. Ik was laatst ook bij de Koninklijke Marine. Die is ook met drones bezig, volop in de samenwerking met civiele partners en het civiele vliegveld. Ze lopen allemaal tegen het probleem van financiering aan. Soms is het geld er gewoon, maar moet je bij het aanbesteden van een innovatie omschrijven wat het kan, wat het gaat doen en welk resultaat je gaat bereiken, terwijl dat vaak niet te omschrijven is. Daarom heet het ook een innovatie. Ziet de Staatssecretaris mogelijkheden om dit soort innovaties waar het geld wel voor is daadwerkelijk door het woud van de aanbestedingen heen te krijgen? Helpt een Chief Scientific Advisor of een Chief Innovation Advisor hier mogelijk bij?

De VVD is blij dat het Combat Support Ship Zr.Ms. Den Helder is aanbesteed. Hoewel Den Helder als naam prima is en met veel maritieme historie is beladen, vind ik het toch jammer dat het niet de naam heeft gekregen van Francien de Zeeuw. Maar wat niet is, kan nog komen. Verstandig dat het is aanbesteed onder artikel 346 en goed dat Damen de ruimte krijgt om te voldoen aan de gestelde eisen die ten tijde van de A-brief nog onvoldoende waren uitgewerkt. Komen dit soort aanpassingen van de eisen als gevolg van veranderde eisen op het gebied van milieu, energie, beveiliging en levensduurkosten vaker voor? Kan het ministerie sneller inspelen op dit soort veranderingen of zijn we altijd gehouden aan dit soort tijdpaden waarbij veranderingen ontstaan? Of was

dit al op zijn snelst? Is er een mogelijkheid tot verbetering of was dit toevallig een samenloop van omstandigheden?

Een goed verhaal over de industriële participatie. Het ook goed dat we dit doen als we militair materieel aanschaffen. Maar als je kijkt naar aanbestedingen van defensiematerieel door andere landen, zie je vooral landen die bijna alles in eigen land bouwen. Dan heb je als land geen industrieel participatiebeleid nodig. Is Nederland hier het braafste jongetje van de klas? Waarom besteden wij niet gewoon meer aan in Nederland? De Defensie Industrie Strategie geeft daar alle handvatten voor lijkt mij. Als ik kijk naar het lijstje, dat weliswaar tot 2015 loopt, zie ik toch wel heel veel landen die heel veel zelf aanbesteden. Dan kijk ik toch even naar de Staatssecretaris van Economische Zaken met de vraag of zij dat ook zo ziet. Ik zie ook dat de aanbestedingen in de verschillende landen op andere manieren gebeuren. Wordt gesproken met andere landen over hoe zij militair aanbesteden?

Voorzitter. Het is goed om te lezen dat er extra F-35's zijn aangeschaft. Er is nogal eens kritiek op deze keuze. Vanochtend stond er weer een artikel in de krant over een vastlopende laptop, maar in diezelfde krant stond ook een verhaal van de vliegers van de F-35. En wat zeggen zij? Zij zeggen: deze vliegtuigen zou ik morgen de oorlog mee in nemen. Glashelder en – dat is een belangrijk punt – ook wat de VVD vindt. Het gaat uiteindelijk om de militair, de man of vrouw die met het materieel moet werken. Of het nou gaat om het beste jachtvliegtuig of de beste onderzeeboot: luister naar de mannen en vrouwen die met dat materieel letterlijk de oorlog in moeten. Zij zijn de experts.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Mevrouw Karabulut heeft nog een interruptie voor de heer Bosman.

Mevrouw Karabulut (SP):

Het gaat om de militairen, maar het gaat natuurlijk ook om de bevolking. Die bevolking – met name die in het Noorden, de Friezen voorop – is onaangenaam verrast door de herintroductie van de laagvliegroute in Noord-Nederland. En daar schrok de Staatssecretaris weer van. Is de VVD-fractie het met ons eens dat deze route definitief geen doorgang moet vinden?

De heer Bosman (VVD):

Het is misschien wat vroegtijdig. Ik heb geen idee of die gebruikt gaat worden. Wat is las, is dat er nu discussie is over het onderzoeken of die nog nodig is en welke vergunning je nodig hebt. Volgens mij zitten er in de milieuwetvergunningseisen allerlei zaken die nog vergund hadden moeten worden. Er was bijvoorbeeld een discussie over vliegen boven de Waddenzee. Dat zijn allemaal zaken die gewoon even netjes geregeld moeten worden en volgens mij is dit daar een onderdeel van. Los van wat er allemaal aan de hand is: als ik naar de toekomst kijk, weet ik niet of die nodig is. Volgens mij is het dan ook heel belangrijk om even te luisteren naar de mannen en de vrouwen van de luchtmacht, om ze te vragen wat ze nodig hebben om zo meteen veilig te kunnen opereren in gebieden waar echt wel oorlog is.

Mevrouw Karabulut (SP):

De laagvliegroute is in 2002 ingetrokken en omdat bestuurders en gemeenten meer wilden gaan bouwen, hebben ze aan Defensie gevraagd om dat te gaan regelen. Defensie heeft daarop aangekondigd dat die laagvliegroute weer wordt geïntroduceerd. Het is dus allerminst voorbarig. Is de VVD-fractie dan op zijn minst bereid om heel serieus naar

de bezwaren van een groot deel van de inwoners Noord-Nederland te luisteren?

De heer **Bosman** (VVD):

Wij nemen alle inwoners zeer serieus en we luisteren naar alle geluiden, maar ook dat is weer een afweging die je moet maken in de verantwoordelijkheden die je hebt als regering en ook als Kamer. Je moet kijken naar de veiligheid van de mensen op de grond, maar zeker ook naar de veiligheid van de mannen en de vrouwen die in vliegtuigen zitten van wie wij verwachten dat ze de oorlog ingaan als wij op de knop drukken.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan is het woord aan de heer Van Helvert van het CDA.

De heer **Van Helvert** (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Een jaar geleden, op 30 januari, was de Staatssecretaris van Economische Zaken en Klimaat aanwezig bij de roll-out van de eerste Nederlandse F-35 bij Lockheed Martin in Forth Worth in Texas. Inmiddels zijn er twee gestationeerd in Nederland. Hun komst naar de Vliegbasis Leeuwarden werd ingeluid met een mooi feest en dat is ook zeer terecht. De eerste F-35 kreeg een heel enthousiast onthaal, zelfs met blusschuim in plaats van water. Ik vroeg me toen nog af of het verhaal dat de brandweer gewoon op de verkeerde knop had gedrukt waar was of dat het bewust was en of er geen schade was ondervonden. Laten we hopen dat de komst van de volgende F-35's vlekkeloos verloopt. De instroom van dit hypermoderne jachtvliegtuig gaat dit jaar echt op gang komen en dat is van groot belang voor de krijgsmacht. Vliegers zijn natuurlijk vol lof over de kwaliteiten van het toestel, over de geavanceerde sensoren en over het delen van informatie die het als stofzuiger ophaalt, dat dus ook zeer geschikt is voor het genetwerkt optreden en voor joint optreden met eenheden op de grond. Zien zonder zelf gezien te worden en dan met een grote mate van precisie doelen kunnen uitschakelen, daar is ook mijn fractie erg enthousiast over. Ik zou haast zeggen dat het naar meer smaakt, maar daar moet dan wel ruimte voor zijn en daar lijkt het vooralsnog aan te ontbreken. Daarom heb ik een aantal vragen. In NRC van gisteren stelt luitenant-kolonel Vijge dat de vliegbasis nog een aantal zaken ontbeert. Hij zegt: we kunnen hier nog niet eens tien toestellen neerzetten, want daarvoor zullen eerst nog wat werkzaamheden aan de hangar moeten gebeuren. Ook zou een logistiek centrum waar de fabrikant onderdelen kan afleveren ontbreken. Is het waar dat door bezuinigingen in het verleden en stikstofproblemen de eerste steen nog gelegd moet worden en, zo ja, wat gaat de Staatssecretaris daaraan doen? Graag een reactie.

Wat ook niet bepaald vlekkeloos verloopt, is de communicatie met de regio. In Friesland, Overijssel en Drenthe is ophef ontstaan over het voornemen van de luchtmacht om de laagvliegroute 10A mogelijk opnieuw in gebruik te nemen. Dat is een route over Noord-Nederland waar straaljagers tot 75 meter boven de grond mogen vliegen die in 2002 werd opgeheven, onder andere vanwege geluidsoverlast. Klopt het dat dit voornemen plotseling terloops in die dikke nota met antwoorden op vragen over die Notitie Reikwijdte en Detailniveau luchtruimherziening genoemd wordt? In Hart van Nederland werd door een woordvoerder van het ministerie gezegd dat dat buitengewoon ongelukkig en prematuur was. Maar iets wat prematuur is, kan dus wel voldragen zijn op een gegeven moment. Wat willen we nu, wat kan de regio verwachten en is de Minister bereid om voordat er iets gaat gebeuren überhaupt met die regio daarover te spreken? Het CDA vindt het van buitengewoon belang dat de mensen die bij Defensie werken heel goed kunnen trainen, maar het is ook zeker goed als er draagvlak in de regio is en dan is een slechte communicatie over wat we willen en wat we niet willen niet goed. Als iets

in 2002 is opgeheven vanwege onder andere geluidsoverlast, vraag ik me af hoe de Staatssecretaris het gaat doen als er weer laagvliegroues komen. Dan lijkt me die geluidsoverlast niet minder worden. Of maakt de F-35 gewoon minder geluid? Dus daar heel graag een reactie op van de Staatssecretaris.

Waar het CDA zich ook zorgen over maakt, is de financiële situatie bij Defensie. Het miljardentekort bij het vastgoed hebben we vorig jaar al besproken bij de begroting. Bij de F-35 meldt het kabinet een tekort in de exploitatie van 17,9 miljoen voor 37 toestellen en daar moeten er dus ook nog eens 9 bij komen. Kan de Staatssecretaris aangeven of het tekort dan ook oploopt? Dat lijkt mij wel, maar misschien heeft de Staatssecretaris daar andere cijfers over. Ook bij het nieuwe bevoorradingschip, het Combat Support Ship, het CSS, is sprake van hogere exploitatiekosten dan eerder geraamd: 6,2 miljoen. En dat ondanks de verduurzaming: het lage energieverbruik en een duurzamer verfsysteem. In hoeverre is er Defensiebreed sprake van hogere exploitatiekosten? Hoe gaat Defensie dit oplossen? Graag een reactie van de Staatssecretaris.

Het CDA maakt zich ook zorgen over de bewapening van het CSS. Het CSS zal alleen in staat zijn om zich te verdedigen tegen aanvallen bij een lage dreiging, dus geen Goalkeeper en geen verdediging tegen torpedo's. Bij een hogere dreiging is het schip een soort sitting duck. Is dat alleen om budgettaire redenen? In hoeverre heeft Defensie de eisen uit de behoeftestelling naar beneden bijgesteld? Hoeveel kost het om het CSS beter geschikt te maken?

Ten slotte de mijnenjagers. Defensie verkoopt twee van de vier mijnenjagers die buiten dienst zijn gesteld. We hadden eerder gevraagd vanuit onze fractie om ze uit de verkoop te halen. Het was de bedoeling om ze aan te houden als logistieke reserve. Nu worden er toch twee verkocht. Waarom horen we dat nu pas, juist omdat we het er in de Kamer over gehad hebben? Wat gebeurt er met de resterende twee?

Tot zover in eerste instantie. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is het woord aan mevrouw Belhaj van D66.

Mevrouw Belhaj (D66):

Voorzitter, dank u wel. Ik heb diverse onderwerpen, dus ik zal maar meteen beginnen.

Voorzitter. Het zal u niet verbazen dat D66 de defensiesamenwerking op Europees niveau toejuicht. Het was dan ook goed om te lezen in de rapportage van het industrieel participatiebeleid over 2017–2018 dat geconstateerd wordt dat initiatieven zoals PESCO en het Europees Defensiefonds bijdragen aan de gezamenlijke ontwikkeling van defensiecapaciteit en het versneld verbeteren van het vermogen van de EU om militaire missies uit te voeren. Zo expliciet heb ik het nog nooit ergens zien staan. Chapeau. Ook het capaciteitsplan, ontwikkeld door het Europees Defensieagentschap, met het doel om inzicht te geven in de benodigde capaciteit in Europa, is een belangrijke stap in het creëren van samenhang in Europa. Ook mooi om te lezen hoe de NAVO daarbij aansluit. Hoe reflecteert de Minister hierop?

Dan de voortgang van het F-35-project. De F-35 blijft internationale klanten aantrekken, recent nog uit Polen en Singapore. Dat is positief, ook voor Nederland. Immers, wij zijn een van die negen partnerlanden binnen het F-35-programma en hebben bijgedragen aan de ontwikkeling van de F-35. De recente ontwikkelingen zijn helaas niet allemaal even positief. Het Pentagons Testing Office 1 laat zien dat de F-35 kampt met meer dan 800 mankementen, waarvan een tiental kritiek. Een van de meest in het oog springende mankementen is het boordkanon dat niet accuraat schiet en scheurtjes aan het toestel veroorzaakt. Dit is uiteraard onacceptabel.

Hoeveel van deze mankementen zijn inmiddels opgelost of gaan opgelost worden, en op welke termijn? Graag een reactie.

Voorzitter. Verder kampt de F-35 met een enorm aantal software-issues, een waslijst van 873 tekortkomingen volgens Bloomberg News. Hoe wordt hiermee omgegaan? Wat betekent dat voor onze F-35-vloot?

Kritieke tekortkomingen kunnen enorme gevolgen hebben voor de inzetbaarheid, zeker ook tijdens de transitieperiode. Kan de Staatssecretaris hierop ingaan?

Voorzitter. Wat het helemaal wrang maakt, is het feit dat op dit moment de planningsrisico's laag worden ingeschat. De berekende maximale risicoreservering voor investeringen als uitkomst van risicosessies onder begeleiding van TNO bedraagt dit jaar 77 miljoen. Hoe verhoudt de lage risico-inschatting zich tot de kritieke tekortkomingen? Tot slot blijkt het eventuele vertrek van partnerland Turkije risico's op te leveren. Kan de Staatssecretaris hierop ingaan?

Voorzitter. Ik sluit me aan bij de vragen van mijn collega's, en bij de vragen die collega Kerstens straks nog gaat stellen naar aanleiding van zijn schriftelijke vragen. Aanvullend wil ik aan de Staatssecretaris vragen of zij, alvorens zij mocht besluiten om een verzoek in te dienen om alsnog een vergunning te krijgen voor laagvliegroutes, de Kamer wil informeren over haar voornemens.

Voorzitter. Ik ook graag stilstaan bij de beleidsdoorlichting van het Defensie Helikopter Commando, die vandaag op de agenda staat. Een prachtig eindrapport, met ernstige conclusies en waardevolle aanbevelingen. Ik vind het dan ook goed dat de Staatssecretaris alle vier de aanbevelingen overneemt en tegelijkertijd is het wel goed om hier niet te snel aan voorbij te gaan. De eerste aanbeveling om toekomstige businesscases duidelijker te formuleren is zo'n aanbeveling waarvan je zou kunnen zeggen: hier kun je Defensiebreed misschien wat mee. Waardevolle lessons learned voor alle Defensieonderdelen, waar men werkt aan een businesscase. Kan de Staatssecretaris hierop ingaan?

Voorzitter. De komende jaren gaat Defensie flink investeren in vervanging en modernisering van bestaande capaciteit en nieuw te verwerven materieel. De Kamer heeft afgelopen jaar geconstateerd dat het voor de verduurzaming van Defensiematerieel noodzakelijk is om nu de juiste keuzes te maken bij de verwerving van nieuw materieel en te investeren in onderzoek en ontwikkeling, waar oog is voor verduurzaming. Want die duurzaamheid draagt bij aan de operationele effectiviteit en de slagkracht. Dit is cruciaal, wil Defensie klaar zijn voor de toekomst. In deze discussie is het van belang om blijvend uit te gaan van de lifecyclekostenberekeningen voor materieelprojecten. De Kamer heeft naar aanleiding van mijn initiatiefnota over de Defensie Energiestrategie aan de regering gevraagd om duurzaamheid onderdeel te laten zijn van de behoeftestelling van materieelprojecten en te onderzoeken welke effecten het opnemen van een lifecyclekostenberekening als uitgangspunt heeft voor de materieel-specificaties van een aanbesteding. In hoeverre is hier sprake van? Graag een reactie. Kan de Staatssecretaris dan ook meteen toelichten waarom duurzaamheid niet wordt genoemd in de voortgang Innovatiestrategie van Defensie? Een gemiste kans, zou ik zeggen. Graag een reactie. Misschien kan de Staatssecretaris dan meteen aangeven wanneer we het beloofde plan van aanpak kunnen verwachten.

Voorzitter. Tot slot over de FM12-gasmaskers. Hier is veel om te doen geweest. Nu is in aanvulling op eerdere meldingen bij het KCT de kwestie rondom de maskers breder getrokken en blijken afzonderlijke gebruiksproblemen te zijn gemeld. Om wat voor problemen ging het en hoe is het opgelost? Graag een reactie.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is het woord aan mevrouw Karabulut van de SP.

Mevrouw **Karabulut** (SP):

Voorzitter. Als je het de piloten vraagt van de F-35-toestellen, waarvan er inmiddels twee in gebruik zijn in Nederland, dan zijn ze natuurlijk geweldig: supergave toestellen! Natuurlijk, ze hebben wat kinderziektes, maar dat hoort erbij. Als je luistert naar de technici, dan heeft de F-35 veel elementaire gebreken: 13 cruciale en vele honderden kennelijk minder cruciale tekortkomingen. De problemen met de software zijn al lang bekend en een blijvende bron van zorg. Een van de nieuwe gebreken is dat een kanon op het toestel niet recht kan schieten. Het is ook jammer dat hij de 600 mijl niet haalt. Ook is het wel jammer dat hij minder onzichtbaar is voor de radar als ons de laatste twintig jaar is verteld. Ook jammer is dat Turkije nu een hoogtechnologische Russische afweerraket aanschaft, waardoor de stealth, de onzichtbaarheid van de F-35, teniet wordt gedaan. De Russen kunnen meekijken.

Als je het noorderlingen vraagt en de Friezen in het bijzonder, dan zijn ze terechtgekomen in een stripverhaal: Kapitein Biggles en het brullende brulijzer. Het geluid dat de bewoners moeten verduren, is onverdraaglijk. Toch was Defensie zo onverstandig om herintroductie van een laagvlieg-route in Noord-Nederland aan te kondigen, om die inmiddels onder terechte druk schielijk en tijdelijk weer in te trekken, maar niet definitief. Als je het de accountants vraagt of een gewone oplettende krantenlezer, dan lopen de kosten van het project sterk op. Dat komt door alle gebreken die er nog uitgestreken moeten worden. Dat komt ook door een dure dollar, waarop niet echt gerekend was en niet op gehoopt. Dat komt ook door de schorsing van Turkije uit het project, waardoor ook onze rekening aanzienlijk oploopt.

Natuurlijk kan er met heel veel meer geld een einde worden gemaakt aan alle kinderziektes en politieke tegenslagen. Ook zal waarschijnlijk met veel geduld en geld een einde kunnen worden gemaakt aan de belangrijke tekortkomingen, zoals scheef schieten. Dat denken we, of vermoeden we, maar dat alles wordt «rekening Rijk», zoals de Defensie-uitdrukking luidt, dus «rekening burgers».

Defensie heeft de hoop uitgesproken het derde squadron van vijftien toestellen te kunnen voltooiën. Bij de oorspronkelijke 37 toestellen zijn in december negen extra toestellen besteld. Dat maakt 46: drie squadrons van vijftien stuks, en nog eentje. Maar al deze geldsmijterij en al deze technologische inspanningen mogen niet verhinderen dat Defensie met een dilemma zit. Het woord «dilemma» gebruikte de Staatssecretaris niet alleen in een brief aan de gemeente Vlissingen vanwege haar kazerneprobleem daar – dat is hier bijzaak – het woord «dilemma» gebruikte ook een woordvoerder van Defensie rond het oefenen met een F-35 in Noord-Nederland. De aankondiging van de herintroductie van de laagvliegroute is fluks ingetrokken, maar Defensie heeft ook hier een dilemma, zeg maar: een groot probleem.

Het dilemma ligt natuurlijk bij Defensie zelf, althans in hoe de Staatssecretaris hierin handelt. Zonder mankeren heeft ze in een paar jaar de investeringsnorm van 20% van het Defensiebudget gehaald. Zonder problemen worden missies uitgezonden, zonder goed na te denken over de gevolgen voor personeel. Zonder veel na te denken over de gevolgen voor de leefbaarheid van de Nederlandse bevolking laat Defensie de F-35 boven de Waddenzee en Noord-Nederland vliegen. Zonder zich iets aan te trekken van de gemeente Venray en wijde omgeving wordt vliegveld Vredepeel aangewezen als actieve basis. Zonder veel clementie met de bevolking worden helikoptervluchten in Gilze-Rijen doorgedrukt. Zonder zich veel van de gemeente West Betuwe aan te trekken, wordt een radarpost in Herwijnen afgeperst, waardoor de gemeente staatsrechtelijk buitenspel wordt gezet. En ten slotte wordt er koste wat kost al jaren gewerkt om door te drukken dat de F-35 een kernwapentaak krijgt. Het dilemma dat Defensie veroorzaakt, is om aan de internationale wapen-

wedloop mee te doen, zonder de belangen van het eigen personeel en de eigen bevolking heel goed af te wegen.

Voorzitter. Mijn vragen aan de Staatssecretaris zijn de volgende. Deelt de Staatssecretaris dat zij het contact met provinciale en plaatselijke bestuurders aan het verliezen is, en het woord «dilemma» allang niet meer de lading dekt? Defensie is een probleem geworden voor gemeentee- en provinciebestuurders. Dat zijn niet een soort van pacifisten, maar dat is een serieuze bestuurslaag in ons land.

Is de Staatssecretaris bereid het plan voor de herintroductie van de laagvliegrouete in Noord-Nederland definitief te laten schieten?

Zijn er plannen om nieuwe F-35's aan te schaffen, of is het zo met de 46 stuks wel genoeg? In hoeverre lijden de door Nederland aangeschafte toestellen aan de geconstateerde en eerder door mij en collega's genoemde gebreken? Wat zijn de plannen om die gebreken op te lossen? Kan het oplossen van de gebreken tot vertraging leiden?

Voorzitter. De Staatssecretaris stelt dat er continu een prijsdaling gaande is. Hoe verhoudt zich dat tot de hoge dollarkoers en de schorsing van Turkije uit het project? En welke financiële limiet heeft de Staatssecretaris in gedachten bij het probleemloos laten vliegen van de 46 toestellen in Nederland?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is het woord aan de heer Van Ojik van GroenLinks.

De heer Van Ojik (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Collega's spraken er ook al over: een deel van de tekortkomingen die we nog steeds zien bij de F-35 zit in categorie 1, de hoogsterisicocategorie. Als we in schriftelijke vragen aan het kabinet vragen wat dat precies voor gebreken zijn, kan of wil het kabinet daar geen antwoord op geven, omdat dat geclassificeerde informatie is. Ik moet dus zeggen dat ik het buitengewoon moeilijk vind om een politieke weging te maken van de categorie 1-problemen die er nog zijn. In navolging van de collega's zou ik de Staatssecretaris dus willen vragen om nog eens in te gaan op de vraag hoe ernstig dat nou eigenlijk is. Zeg je: ach, dat is altijd zo; anderhalf jaar voordat die dingen operationeel moeten worden, heb je nou eenmaal een aantal van dit soort problemen? Of is het wel degelijk heel ernstig? Vliegen er nog steeds toestellen die kunnen neerstorten, om het maar heel simpel te zeggen, vanwege zo'n categorie 1-probleem? Als wij niet mogen weten wat die problemen precies zijn, vind ik het lastig om te wegen hoe ernstig het is dat er nog zo veel categorie 1-tekortkomingen bij de F-35 ontdekt zijn. Ik zou daar dus graag wat meer inzicht in krijgen.

Voorzitter. Er komen negen extra toestellen. Dat kost een miljard. Er is in de Kamer natuurlijk al vaker over gesproken: wat is in de visie van het kabinet nou eigenlijk de toegevoegde waarde van deze negen toestellen? Ik las in de begroting al dat we hierdoor onder andere de nucleaire taak beter zouden kunnen uitoefenen. Hoe zit dat nou eigenlijk? Wat voegen die negen extra toestellen die gaan vliegen nou eigenlijk toe aan de operationele kracht van Nederland? Ik moet zeggen dat ik het moeilijk vind om dat goed in te schatten.

Collega's spraken ook al over vooral de financiële kant van de schorsing van Turkije. Die zou Nederland natuurlijk weleens meer geld kunnen gaan kosten. Ik vroeg me af of er ook nog een militair-operationele kant aan zit. Het feit dat Turkije straks misschien niet mee kan doen met F-35's in de NAVO, heeft niet alleen financiële consequenties, lijkt mij, maar misschien of zelfs zeer waarschijnlijk ook consequenties voor de operationele capaciteit van de NAVO voor het inzetten van de F-35. Ik ben benieuwd of daar ook over wordt nagedacht.

Voorzitter. Ik heb nog een paar andere punten. Mijn fractie had ook in de schriftelijke vragenronde gevraagd naar het feit dat wij voor het vrij cruciale ALIS, een systeem dat essentieel is voor het kunnen vliegen met de F-35, toch in grote mate afhankelijk lijken te zijn van de Verenigde Staten. Ik zou heel graag willen dat de Staatssecretaris duidelijk maakt hoe dat zit. Stel dat er ooit verschil van inzicht zou ontstaan tussen bijvoorbeeld Nederland en de Verenigde Staten over de vraag of we de F-35 voor een bepaalde operatie gaan inzetten. Is het dan theoretisch mogelijk dat de Amerikanen zeggen: ja, maar wij zijn de baas van dat ALIS-systeem; wij kunnen bepalen wanneer dat systeem wel of niet wordt ingezet, dus wij gebruiken dat om de bondgenoten binnen de NAVO van inzet af te houden of daar juist toe te dwingen? Hoe is die verhouding tussen de Verenigde Staten als primair verantwoordelijke voor dat ALIS-systeem, en Nederland als vooral een gebruiker van dat systeem eigenlijk geregeld? Ik hoop dat daar nog iets meer duidelijkheid over kan komen.

Dan de exploitatiekosten. Ik geloof dat de heer Van Helvert daar ook al over sprak. De exploitatiekosten lopen op. Ik verbaasde me een beetje over de reden die het kabinet daarvoor gaf. Dat die kosten oplopen komt namelijk, zo begrijp ik, doordat we in het verleden werkten met een financieel kader. Nu is dat financieel kader er niet meer, dus nu kunnen we de Kamer gewoon vertellen wat de exploitatiekosten zijn; zo las ik het althans. Die 18 miljoen per jaar voor de F-35 wordt dus vooral als volgt verklaard, als ik het goed begrijp: het exploitatiekostenbudget is nu gebaseerd op de werkelijke kosten en het financieel kader is geen belemmering meer. Je zou dat zo kunnen lezen: dat we die kosten in het verleden kunstmatig wat laag hebben gelaten, omdat ze niet binnen het financieel kader pasten. Maar ik kan me bijna niet voorstellen dat dat de bedoeling was.

Dan de laagvliegroutes; collega's spraken daar ook al over. De vraag die toch opkomt, in Leeuwarden, maar ook in De Peel en Gilze-Rijen, is vooral in hoeverre de lokale bevolking, de mensen die daar wonen, er door Defensie bij worden betrokken. We hebben het vanmiddag in het vragenuurtje over de kazerne gehad. Wordt er nou vanaf het begin gesproken met mensen over wat de bedoeling is en wordt daarvan geleerd? Wij krijgen bijvoorbeeld signalen uit Brabant, ten aanzien van Gilze-Rijen, dat dat helemaal niet gebeurt, dat Defensie helemaal niet openstaat voor of bereid is tot een open gesprek met de provincie of de gemeentes, bijvoorbeeld.

De voorzitter:

U bent inmiddels redelijk door uw tijd heen.

De heer Van Ojik (GroenLinks):

Dan houd ik het hierbij, voorzitter.

De voorzitter:

Prima, dank u wel. De heer Kerstens, Partij van de Arbeid.

De heer Kerstens (PvdA):

Dank u wel, voorzitter. Nadat het eerder al in Zeeland al het geval was, brak vorige week ook in Friesland, met Drenthe en Overijssel in het kielzog, de pleuris uit, om het maar eens wat minder parlementair uit te drukken. Gaat het in het Zeeuwse over het zonder overleg vooraf waarschijnlijk willen afblazen van de verhuizing van de marinierskazerne naar Vlissingen, Friesland c.s. werden onaangenaam verrast door een in pakpapier verstopte mededeling dat Defensie een al bijna twintig jaar niet gebruikte laagvliegroute, waarbij op een hoogte van 75 meter over en langs velden, bossen, steden en dorpen wordt geraasd, weer in gebruik wil gaan nemen voor de F-35, toch al niet het stilste paard van stal.

Van de met de Kamer gemaakte afspraken, bijvoorbeeld in het debat rondom de vliegbasis Gilze-Rijen, over Defensie als goede buur die in overleg met lagere overheden en omwonenden tot gedragen oplossingen komt, komt zo niet veel terecht. Ik denk ook even aan het gedoe rondom de radartoren in Herwijnen. Dat lijkt een patroon. Wat ook een patroon lijkt, is dat de Staatssecretaris vervolgens ruiterslijk haar excuses aanbiedt. Het moet gezegd: zo ruiterslijk, daar kunnen anderen nog een puntje aan zuigen. Deze keer, zo lazen we vanochtend, liet ze dat door haar woordvoerder doen. Die sprak over «buitengewoon ongelukkig» en «prematuur». Met name door dat laatste woordje blijft de dreiging van heropening van die laagvliegroute in de lucht hangen, om het zo maar te zeggen. En dat is dan het derde patroon: de excuses van de Staatssecretaris leiden vervolgens niet tot een ander besluit. Zullen we dat nou eens doorbreken? Namelijk door nu klip-en-klaar tegen de inwoners van Friesland – er zitten er hier een paar in de zaal – te zeggen: dames en heren, die laagvliegroute is definitief van de baan. Is de Staatssecretaris daartoe bereid? Als Defensie meer draagvlak in onze samenleving wil – dat verdienen de mannen en vrouwen die er voor onze veiligheid werken absoluut; De Telegraaf wees daar vanochtend in een artikel ook op – is ook de houding tegenover diezelfde samenleving in dossiers als deze van belang. Ik ga ervan uit dat de Staatssecretaris dat met me eens is.

Voorzitter. De F-35 rolt inmiddels gestaag van de band en is in ons land gearriveerd. Dat levert mooie beelden op – dat moet gezegd – maar ook een hoop lawaai, horen we van omwonenden. Hoe staat het met het geluid van die F-35, vraag ik aan de Staatssecretaris. Blijft dat binnen de perken? Gaat dat zo blijven? Op welke wijze gaat ze voorkomen dat ook dit, als we niet uitkijken, weer een hoop gedoe met de Friezen gaat opleveren?

Voorzitter. Afgelopen vrijdag kregen we een overzicht van de financiële effecten van de schorsing van Turkije als partner in het F-35-programma. Die effecten zijn er: Nederland gaat meer betalen. 75 miljoen, zo las ik, plus de extra kosten van de door het vertrek van Turkije aangepaste kostenverdeelsleutel. Die wordt tot nu toe steeds met ons gedeeld in de vorm van een percentage. Dat stijgt. Kan de Staatssecretaris ook een bedrag plakken aan dat percentage, zodat we meer een totaalbeeld krijgen? Kan er wat meer informatie verschaft worden over de gevolgen voor het Nederlandse bedrijfsleven nu tot nu toe in Turkije verrichte werkzaamheden elders moeten worden verricht? Dan kijk ik naar de andere Staatssecretaris die vandaag in ons midden is. Zetten we er extra op in? Of kapen de Verenigde Staten alles weg en vinden we dat eigenlijk oké, omdat zij toch, zoals mijn buurman zei, de grootste partner zijn?

Voorzitter. In de brief die we vrijdag kregen, lezen we ook over een meevaller van meer dan 100 miljoen door – ik zeg het even simpel – een verder dalende stukprijs. Dat is mooi, hoewel die altijd nog een fors stuk hoger is dan ooit werd gedacht. Is er wellicht ook al iets meer te zeggen over de instandhoudingskosten, die ook hoger uitvallen dan eerst was ingeschat? Is er meer te zeggen dan: die komen boven het beschikbare budget uit?

Kan de Staatssecretaris wat dieper ingaan op de mankementen waarmee het vliegtuig kampt? Recent kwam er weer wat in het nieuws over het boordkanon, eerder bijvoorbeeld ook over de software. Kinderziektes, wordt gezegd. Maar deze kunnen wel leiden tot verlies van het vliegtuig of nog erger, de dood van een piloot. Zijn ze snel te verhelpen? Beperken ze de inzetbaarheid? Zou het kunnen dat nu door Nederland aangeschafte toestellen straks eigenlijk alleen geschikt blijken te zijn voor training en opleiding?

Voorzitter. In de stukken over kortweg de Nederlandse Defensiestrategie komen we ook het fenomeen aanbesteding weer een paar keer tegen. Tijdens de begrotingsbehandeling heb ik de nieuwe Duitse wetgeving

genoemd die wat minder krampachtig met aanbestedingen omgaat en de Staatssecretaris gevraagd die over te nemen. Collega Bosman hield toen eenzelfde pleidooi. De Staatssecretaris gaf toen aan dat ze op zich positief tegenover die wetswijziging stond maar nog wel even wilde studeren op de precieze ins en outs ervan. Mijn vraag is: waar heeft die studie toe geleid? Wanneer kunnen we concrete initiatieven van de Staatssecretaris tegemoetzien?

Voorzitter. Dan kort twee afsluitende vragen. De eerste vraag gaat over het tijdspad voor de aanschaf van de nieuwe onderzeeërs. We merken allemaal dat de nog in de race zijnde kandidaten steeds nerveuzer worden. Gaat die beslissing nog deze kabinetsperiode vallen, vraag ik aan de Staatssecretaris.

En ten slotte. Is de inkooporganisatie van Defensie inmiddels zodanig op sterkte dat vertragingen in aanschaf en levering van materieel straks in ieder geval niet meer daarvan een gevolg zullen zijn?

De voorzitter:

Dank u wel. Ik merk nog wel even op dat er een apart algemeen overleg komt over de zeeboten. Het is misschien goed dat dit type vragen ook daar gesteld wordt. Dan schors ik de vergadering tot 17.25 uur, zodat de twee Staatssecretarissen de antwoorden kunnen voorbereiden

De vergadering wordt van 17.14 uur tot 17.25 uur geschorst.

De voorzitter:

We gaan verder met het algemeen overleg van de vaste Kamercommissie voor Defensie. Gelet op de hoeveelheid vragen die aan de Staatssecretaris van Economische Zaken en Klimaat zijn gesteld, zou ik willen voorstellen dat zij begint met de beantwoording. Dan kijken we even naar de Kamerleden of zij nog zou moeten wachten tot de tweede termijn, maar ik hoop eigenlijk dat het goed afgerond kan worden. Daarna gaan we over naar de Staatssecretaris van Defensie.

Het woord is aan de Staatssecretaris van Economische Zaken en Klimaat.

Staatssecretaris Keijzer:

Dank u wel, voorzitter. Ik doe altijd mijn uiterste best om Kamerleden van volledige antwoorden te voorzien, maar nu ga ik extra mijn best doen. Er is een drietal vragen aan mij gesteld. Die vragen zijn gesteld door de heer Bosman, mevrouw Belhaj en de heer Kerstens.

De heer Bosman vroeg aan mij: waarom hebben wij nou industriële participatie nodig en andere landen niet? Daarbij refereerde hij ook aan een overzicht waaruit bleek hoeveel er in verschillende landen domestic wordt aanbesteed. De Staatssecretaris van Defensie gaat over de aanschaf van defensiemateriaal en ik ga dus over de industriële participatie.

Waarom hebben wij dat beleid eigenlijk? Dat heeft ermee te maken dat er een beperkte hoeveelheid hoofdwapensysteemboilers is op Nederlands grondgebied en dat er een niet al te grote begroting is, waardoor het veel moeilijker is om alles wat je doet, in één keer weg te zetten op je eigen markt. Dat wil niet zeggen dat je niet IP-beleid nodig hebt om vervolgens ook te kijken naar elementaire veiligheidsbelangen in het geding zijn en hoe je de Nederlandse defensie-industrie erbij betreft. Dat is waarom wij IP-beleid hebben. Overigens zijn er landen die het een beetje op dezelfde manier doen. Wij zijn natuurlijk uniek, maar er zijn landen waarvoor de analyse waar ik net over sprak, ook geldt. Die hebben ook IP-beleid.

Voorzitter. Dan ...

De voorzitter:

Voordat u verder gaat, is er een interruptie van de heer Bosman.

De heer **Bosman** (VVD):

Ik wil even een verduidelijking. De Staatssecretaris zegt hier nu dat het aan de ene kant gaat over de hoeveelheid eigen bouw van wapensystemen. Zegt de Staatssecretaris nu dat de hoeveelheid die wij domestic wegzetten zo'n laag getal is omdat we weinig eigen industrie hebben? Hoe werkt het percentage dan? Is het percentage van de totale aanbesteding – dat is geloof ik 57% – de volledige benutting van de Nederlandse defensie-industrie?

Staatssecretaris **Keijzer**:

Dat was een vraag die ik me ook stelde. Daar heb ik nog geen zicht op. Maar het heeft wel met het volgende te maken. Omdat wij geen grote wapensysteembouwers hebben, kun je niet in één keer alles wegzetten. Daarnaast heb je wel een industrie die je daar onderdeel van wilt laten zijn. Daarom heb je IP-beleid, dat natuurlijk ook gelinkt is aan onze DIS.

De heer **Bosman** (VVD):

U heeft het over het hoofdwapensysteem, maar volgens mij kunnen wij prima schepen bouwen, zeg ik terwijl ik even voorzichtig naar mijn bureaus kijk.

Staatssecretaris **Keijzer**:

Uitzonderingen daargelaten. Het is correct wat de heer Bosman zegt.

De heer **Bosman** (VVD):

Daar kunnen we wel heel veel geld in kwijt en dan wel direct. Dat IP-beleid is natuurlijk van belang omdat we industrieel samenwerken, maar ik ben op zoek naar een antwoord op de vraag hoeveel wij zelf benutten. Het IP-beleid, het Industrieel Participatiebeleid, is van belang omdat we samenwerken, net zo goed als dat we F-35's kopen die we zelf niet kunnen maken. We hebben dus een beleid om daar industrieel in samen te werken. Maar we moeten ook kijken naar al datgene wat we zelf kunnen bouwen. Kijk naar de Fransen, die 98% domestic aanbesteden. Volgens mij heb je daar heel weinig industriële participatie. Dat is mijn zorg. We zijn heel erg bezig met industriële participatie. Aan de ene kant is dat goed, maar gaat het niet ten koste van datgene wat we eigenlijk zouden moeten doen, namelijk aanbesteden in Nederland?

Staatssecretaris **Keijzer**:

Dan gaat het over aanbesteden. Het begint er natuurlijk mee dat Defensie iets aanbesteedt. Nou schuif ik langzamerhand richting een vraag die eigenlijk bij de Staatssecretaris van Defensie ligt, namelijk een gedeelte van de vraag of we niet meer kunnen aanbesteden in eigen land. Dan gaat het langzamerhand richting de Staatssecretaris van Defensie. Als er aanbesteed wordt en er aanleiding is voor IP, dan komt u bij mij. Dat heeft deels te maken met de analyse zoals ik die beschreef en dat heeft deels te maken met waar er belangen zijn die wij in de DIS met elkaar hebben vastgesteld en die dan bereikt moeten worden. Ik ga dus over het Industrieel Participatiebeleid. Ik heb net aangegeven waarom we dat hebben. De vraag of je met die 57% de complete Nederlandse industrie hebt, kan ik op dit moment niet beantwoorden. Ik zal bezien of dat te doen is. Dat red ik in ieder geval niet vandaag. Maar ik kan wel kijken of we inzage kunnen geven in wat er in die 57% zit.

De **voorzitter**:

Daar komt u dan schriftelijk op terug.

Staatssecretaris **Keijzer**:

Ja.

De voorzitter:

Kunt u daar een termijn bij noemen?

Staatssecretaris Keijzer:

Dan kijk ik even naar degene die dat moet gaan opschrijven. Over een maand. Ik hoor nu «voor de zomer». Dat zijn dan een paar maanden. Laten we gewoon afspreken dat het voor de zomer komt. Dan gaan wij u daarover eerder informeren.

De voorzitter:

Prima. Gaat u verder.

Staatssecretaris Keijzer:

Mevrouw Belhaj vroeg aan mij hoe ik tegen initiatieven zoals PESCO en EDF aankijk in relatie tot Industrieel Participatiebeleid. Heel grof gezegd zijn dat natuurlijk manieren om te kijken hoe je de Nederlandse defensie technologische en industriële basis kunt versterken en kunt betrekken bij de aanschaf die het Ministerie van Defensie doet. Het zijn dus verschillende instrumenten, maar die gaan er uiteindelijk ook over hoe je de Europese dan wel de Nederlandse defensie-industrie versterkt. Zoals u weet, moet EDF uiteindelijk nog zijn plek krijgen in het Meerjarig Financieel Kader van de Europese Commissie. Er zijn nu wel twee voorlopers. PESCO is een verantwoordelijkheid van de Minister van Defensie. Maar op zichzelf zijn het, net als het IP-beleid, manieren om te kijken hoe je de Europese dan wel de Nederlandse industrie kunt betrekken bij alle aanschaf in de verschillende landen. Tot slot kom ik op de vragen van de heer Kerstens. Hij stelde een beetje dezelfde vraag als die de heer Bosman heeft gesteld en die ik net beantwoord heb. Maar de heer Kerstens vroeg ook nog aan mij wat de gevolgen voor de Nederlandse industrie zijn van het afhaken van Turkije. Hij vroeg of we daar extra op inzetten of dat de Verenigde Staten alles kapen. De bijzondere vertegenwoordiger en het Commissariaat Militaire Productie, het CMP, hebben zich de afgelopen periode ingespannen om te kijken of we activiteiten vanuit Turkije naar Nederland kunnen halen. Er is nog geen einde aan die discussie, maar we zijn daarin wel optimistisch gestemd.

De heer Kerstens (PvdA):

Dat is op zich een helder antwoord, dus wat mij betreft is de Staatssecretaris dadelijk dismissed. Maar ik zou haar wel willen vragen om als er wat meer over te melden is, zeker ook als het positief nieuws is, dat met de Kamer te delen.

De voorzitter:

Kunnen we dat noteren als een toezegging, Staatssecretaris?

Staatssecretaris Keijzer:

De Kamer moet altijd geïnformeerd worden, volledig en goed zelfs, als er iets is. Wanneer is dan het moment gekomen dat er nieuws is? Daarover kunnen we met elkaar van mening verschillen, maar bij witte rook is er wat mij betreft altijd een moment om u te laten delen in de feestvreugde.

De voorzitter:

Dan noteren we dat de Kamer zo snel als mogelijk geïnformeerd wordt als er meer duidelijkheid is.

Dan kijk ik nog even naar de Kamerleden om te zien of de Staatssecretaris nog zou moeten blijven voor de rest van dit debat. Nee? Prima. De heer Van Helvert wilde u nog langer laten blijven, maar dat gaan we niet doen. Dank u wel voor uw komst.

Staatssecretaris **Keijzer**:

Van je vrienden moet je het hebben, voorzitter.

De **voorzitter**:

Zeker. Dank u wel in ieder geval. Het woord is aan de Staatssecretaris van Defensie.

Staatssecretaris **Visser**:

Dank u wel, voorzitter. Goed om te zien dat de Kamer in groten getale aanwezig is bij een belangrijk onderwerp, want uiteindelijk gaat dit over materieel, maar dat materieel is voor onze mensen die, zoals de heer Bosman terecht aangaf, de beste spullen nodig hebben. We komen uit een tijd waarin we het lang met minder hebben moeten doen. Dan is 1,5 miljard erbij erg mooi meegenomen. Als je kijkt naar wat noodzakelijk is, ook met de dreiging in de wereld en om aan onze hoofdtaak te voldoen, dan zie je dat er nog heel veel moet gebeuren. We hebben drie hoofdtaken. De eerste is natuurlijk de bescherming van het eigen Koninkrijk en de bondgenootschappelijke taken daaromheen, de tweede is natuurlijk de internationale rechtsorde, de derde is de binnenlandse taak. Er wordt vaak gezegd dat Defensie moeite heeft met geld uitgeven. Ik wil bij deze nog een keer benadrukken dat ik dat totaal niet herken. Mevrouw Karabulut had het over de investeringsquote. Dat klopt. We zijn van 16% in 2016 naar 23% gegaan in 2019. We zijn van 2,6 miljard aan verplichtingen naar 5,9 miljard gegaan in 2019. U weet zelf ook dat het lang duurt voordat een verplichting daadwerkelijk tot een uitgave leidt. Dus daarmee heeft Defensie geen geld over, maar zijn we allemaal verplichtingen aangegaan. Dat laat dus zien dat er daadwerkelijk wordt geïnvesteerd. Dat begint nu ook zijn vruchten af te werpen in het komende jaar voor onze militairen, bijvoorbeeld de helmen die worden uitgeleverd, volgend jaar de nieuwe gevechtscloeding en de gevechtslaarzen. Dit zijn allemaal zaken, klein en groot, die noodzakelijk zijn om de krijgsmacht beter te laten opereren.

Uiteraard wordt daarin soms vertraging opgelopen. De heer Kerstens vroeg naar de inkoop en of dat een issue is. Ja, dat zal altijd een aandachtspunt blijven, want wij moeten concurreren in een aantrekkende arbeidsmarkt, waar inkoopspecialiteit sowieso gewenst is. Dat proberen wij ook deels op te vangen, zoals ik eerder aan u heb gemeld, bijvoorbeeld met reservisten. Op het Nationale Inkoop Congres is daar vorig jaar of inmiddels alweer twee jaar geleden een oproep toe gedaan en hebben zich ook diverse mensen aangemeld. We kijken of we dat verder kunnen uitbreiden, maar zoals u heeft kunnen zien, begint het na lange tijd van stilstand nu ook echt op stoom te geraken.

Dat betekent dus heel veel capaciteit, aan de ene kant vanuit onszelf met inkopers, en aan de andere kant ook van de industrie. We zien ook aan de industriekant dat het, omdat er zo veel vragen komen, vooral vanuit de marinekant, soms lastig bij te benen is. Zij hebben namelijk diezelfde mensen qua technologische kennis en vakkennis nodig. Dus inkoop blijft een aandachtspunt, maar dat geldt eigenlijk voor alle zaken waar we mee te maken hebben, ook technici. Het is niet voor niets dat we vaak ook de discussie hebben over het aantal vacatures binnen Defensie.

Dat in het algemeen. De heer Bosman begon over zijn werkbezoek bij de RAS-eenheid met de commissie. Dat is inderdaad een mooi voorbeeld van hoe de krijgsmacht aan de ene kant herstelt en aan de andere kant ook moderniseert. Beide dingen zijn nodig en het is ook een manier om niet groot te beginnen maar juist klein. De heer Bosman noemde net wagentjes, maar het is meer. Juist met oefeningen kun je kijken hoe je dit soort voertuigen kunt inzetten en wat dat betekent, ook voor je optreden. Ik herken wat de heer Bosman zegt, namelijk dat dat niet nog niet altijd betekent dat die flexibiliteit overal in de organisatie is doorgedrongen. We hebben natuurlijk ook te maken met Europese wet- en regelgeving voor

aanbestedingen en of daar invulling aan gegeven kan worden. De oproep van de heer Bosman om te kijken of – met een mooi Nederlands woord – een Chief Innovation Advisor hierin ook een rol kan spelen ondersteun ik. Het is belangrijk dat dit soort pilots even de tijd krijgen, waarbij we er vanzelf tegen aanlopen wat de knelpunten zijn in de wet- en regelgeving. U heeft het de vorige keer ook over het Korps Commandotroepen gehad. Dat zijn voorbeelden die we direct meenemen om te kijken wat er gebeurt. Dit soort signalen horen we natuurlijk ook vanuit de organisatie zelf. Er is ook gevraagd naar het Combat Support Ship en de eisen, die het afgelopen jaar ook zijn toegenomen. Mevrouw Belhaj heeft zelf natuurlijk ook haar initiatiefnota ingediend over energie. Dat is een van de redenen waarom de eisen zijn aangepast aan de huidige inzichten, maar ook de cyberdreiging hebben we nu direct hebben meegenomen in het ontwerp en straks dus ook de bouw van het Combat Support Ship. Dat worden dus steeds hogere eisen, die we moeten doorvertalen en ook incorporeren, deels in de Midlife Updates, maar ook in de contractvormen die we daarover afspreken.

De heer Bosman stelde de vraag, die deels is beantwoord door de collega van EZK, mevrouw Keijzer, of we nou het braafste jongetje van de klas zijn. Ik weet niet of we het braafste jongetje van de klas zijn, maar de vraag van de heer Kerstens over het Duitse beleid en de wetgeving daar heb ik natuurlijk met mijn Duitse collega besproken. Eigenlijk is dat wat wij nu doen, want Duitsland wil zelf meer artikel 3.4.6 gaan toepassen en in de huidige wet- en regelgeving was dat lastig. Vandaar dat men in Duitsland, in navolging van wat wij doen met de Defensie Industrie Strategie, ook kijkt of ze een aantal dingen in hun wetgeving moeten veranderen. Maar de Duitse bewindspersonen verzekerden ook dat dat niet betekent dat daardoor geen internationale samenwerking meer mogelijk is. Want ook Duitsland ziet, net als Nederland, dat je juist ook in Europa goede mogelijkheden hebt, waar mevrouw Belhaj ook naar verwees.

Onze ervaring met België als het gaat om de marine en met Duitsland als het gaat om de landmacht laat zien hoe je elkaar kunt versterken en hoe aan de ene kant soms de Nederlandse industrie wordt ingezet en soms de Duitse industrie, maar dat je daar ook beide sterker van kunt worden. Als Duitsland nog meer goede ideeën heeft, uit de vraag van de heer Kerstens, zullen we die uiteraard meenemen, maar het was meer zo dat Duitsland zei: wij gaan kijken hoe we artikel 3.4.6 kunnen toepassen. Mevrouw Belhaj stelde een vraag over haar eigen plan van aanpak rond de energiestrategie. Wij hebben ons gecommitteerd aan de Defensie Energie- en Omgevingsstrategie (DEOS). De heer Van Helvert heeft bij de begrotingsbehandeling als het gaat om duurzaamheid en de gebouwde omgeving gevraagd of een aantal dingen niet aan elkaar kan worden gekoppeld. Wij houden nog steeds vast aan de doelstellingen binnen de DEOS richting 2030 en 2050. Wij proberen nu – vandaar dat u het plan van aanpak nog niet hebt ontvangen – te bekijken wat we doen in het kader van het Klimaatakkoord, welke opdrachten er liggen en welke gelden er beschikbaar zijn. We bezien of we daar, zoals meneer Van Helvert eigenlijk vroeg, een vermenigvuldigingsfactor kunnen toepassen. Want zoals bekend hebben we wel meer geld, maar ook heel veel opgaven. We proberen daarom slim aan te sluiten bij lopende initiatieven. In het voorbeeld van het Combat Support Ship, CSS, kunt u duidelijk zien hoe we de duurzaamheidseisen hebben verwerkt. Hetzelfde zullen we doen bij de andere grote aanbestedingstrajecten.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

De opmerking over het plan van aanpak is nieuw voor me. Het is goed om aan te sluiten bij de klimaatdoelen die zijn gesteld, maar het lijkt me toch dat je in de eerste plaats nadenkt over de projecten die eraan komen en op hoeveel daarvan een soort onrendabele top zit omdat er bepaalde

innovaties voor nodig zijn. Dat zet je zelf eerst in je eigen plan, dan een beetje opportunistisch te wachten op wat er voorbij vliegt vanuit het Klimaatakkoord. Het is fijn als Defensie daarbij kan aansluiten, maar het gaat er natuurlijk om hoe je als Defensie geld kunt besparen. Hoe kun je ervoor zorgen dat je missies op langere termijn veilig zijn, omdat straks de fossiele brandstoffen of op zijn of dusdanig duur zijn dat je geen fatsoenlijke missies meer kunt doen? Ik wil graag dat de Staatssecretaris toch een datum aangeeft wanneer ze met dat plan van aanpak komt. Anders kan ik wachten tot maart 2021, en dat zou ik echt heel jammer vinden. Wil de Staatssecretaris dit serieus nemen en met een plan van aanpak komen voor 1 juni?

Staatssecretaris **Visser**:

Ik neem het zeer serieus. Dat kunt u bijvoorbeeld zien bij de verwerving van het Combat Support Ship, waarin de duurzaamheidseisen nadrukkelijk zijn verwerkt. Ik heb aangegeven dat er nog een aantal grote projecten op de rol staat waarbij dit zal worden meegenomen. Ik heb niet de indruk willen wekken dat ik het terzijde schuif. Ik noemde het voorbeeld van het Klimaatakkoord omdat wij als Defensie binnen de rijksoverheid de grootste eigenaar zijn van gebouwen. Dus als je het hebt over verduurzaming van het rijksvastgoed: als je het bij Defensie voor elkaar krijgt, heb je het ongeveer voor elkaar voor de hele portefeuille van de rijksoverheid, met uitzondering van DJI en nog een aantal wat grotere eigenaren van rijksvastgoed. Maar Defensie heeft gewoon het meeste. De heer Van Helvert had bij de begrotingsbehandeling gevraagd te bekijken of we daar slim bij kunnen aanhaken. Nog los van de verduurzamingsopgave heeft de Kamer kunnen zien wat de tekorten zijn om het überhaupt op een normaal niveau te krijgen als het gaat om het onderhoud. We moeten van ver komen. Ik heb de oproep van de heer Van Helvert zo begrepen dat we moeten zoeken naar slimme verbindingen, zodat je maximaal de doelstellingen uit het Klimaatakkoord weet te bereiken. Een van de doelstellingen uit het Klimaatakkoord is namelijk verduurzaming van het rijksvastgoed. Maar daar zullen we wel keuzes in moeten maken als het gaat om welke dingen we op korte termijn in het kader van verduurzaming kunnen. Dat zal in het plan van aanpak komen te staan, dat ik voor 1 juni kan toezeggen. Wat mij betreft eerder, maar ik wil een aantal zaken nog samen met mijn collega's uitzoeken, bijvoorbeeld als het gaat om biobrandstoffen. Op dat punt voeren we een pilot uit als het gaat om de F-16. Twee jaar geleden bij de begrotingsbehandeling verzocht Groen-Links daarom. Er kunnen dingen, maar dat betekent wel extra kosten. Wat kan er dan? Wat kan er in samenwerking met Infrastructuur en Waterstaat? Dat zijn een beetje de voorliggende opgaven. Ik wil serieus kijken welke businesscases gemaakt kunnen worden. Ik zal uw hulp nodig hebben als het gaat om de wijze waarop wij onze rijksbegroting opstellen. Dan heb je een businesscase die zich terugverdient en die je in de huidige systematiek niet kwijt kunt.

De **voorzitter**:

Die toezegging is binnen, mevrouw Belhaj.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Dat is goed. Dat plan komt er sowieso, maar er is nu een datum aan verbonden. Dat vastgoed is fantastisch, en dat stond ook in mijn initiatiefnota. Het is goed om daarbij aansluiting te vinden. Maar het gaat natuurlijk breder over materieel dat je nu en in de toekomst aanschaft. Ik vind het mooi om in de eerste brief een voorzet te zien, maar ik wil een soort richtlijn: wat gaat u eventueel doen in de specificaties voor het materieel? Wat gaat u daarin opnemen? Welk signaal gaat u nu al afgeven aan de industrie, zodat zij weten: dat is interessant, de Nederlandse krijgsmacht wil de komende jaren hierop inzetten. Dan kunnen ze daarop

inspelen en tegelijkertijd zorgen dat je zelf het innovatiebudget dat je hebt en de focus die je gaat leggen er ook in doet. Ik wil dus graag dat het rapport er komt. Dat vastgoed is fantastisch, maar ik zou echt willen dat Defensie gaat begrijpen dat het voor henzelf echt van belang is om er echt mee aan de slag te gaan.

Staatssecretaris **Visser**:

Volgens mij zijn we het eens. De doelstellingen zijn helder. Die zijn geformuleerd naar 2030 en naar 2050, dus die zijn ook bekend. Ik noemde het voorbeeld van het Combat Support Ship omdat dat nu ter behandeling voorligt. Daarin ziet u juist dat we dat als eis hebben opgenomen. Bij onze vrachtwagens vragen we ook naar de euronorm en naar wat er kan. Daar hoort wel altijd bij dat je een gegarandeerde inzet moet hebben, dus ook in zware omstandigheden. Soms kan iets vanuit duurzaamheidseisen technisch wel, maar als je naar Irak of Mali zou moeten, of naar andere plekken waar we recent hebben gezeten of nog steeds zitten, dan kan het misschien niet altijd even goed. We maken dus steeds expliciet die afweging bij de verwerving van materieel. Ik denk dat het goed is om dat ook in het plan van aanpak terug te laten komen. Ik heb toegezegd dat wij dit ook expliciet opnemen in de brieven die we naar u toesturen over de grote materieelprojecten. Dat ziet u daarin ook steeds terug. Volgens mij zijn wij het dus helemaal eens.

De **voorzitter**:

U bent het eens; dat is altijd mooi. Gaat u verder met uw beantwoording.

Staatssecretaris **Visser**:

De vraag van de heer Bosman over de aanpassing van het Combat Support Ship heb ik gehad. Ook over de wijze van innovatie heb ik gesproken.

Mevrouw Belhaj had een vraag naar aanleiding van de doorlichting van het Defensie Helikopter Commando. Daar zie je ook de lange doorlooptijd, van wanneer het ooit is ingezet en de beleidsdoorlichting. U heeft ook kunnen zien dat we dit zeer serieus nemen door voortaan een life-cycle-costsbenadering toe te gaan passen en te gaan kijken wat het kost in het cost-to-readinessmodel. Dan kijk je dus niet alleen naar het wapensysteem zelf, maar naar wat er nodig is om inzetgereed te zijn. Daarbij betrek je ook alle andere kosten die daarmee samenhangen. Alleen dan moeten we wel zorgen dat we die life cycle costs op orde hebben. Daar hebben we heel grote stappen in gezet de afgelopen jaren, maar we zijn er nog niet. Ook de heer Van Ojik vroeg daarnaar in verband met de F-35. Dat wordt nog verder doorontwikkeld. Een aantal zaken zijn ooit in een D-brief opgenomen als zijnde toe te rekenen aan de F-35. Inmiddels zijn we natuurlijk een aantal jaar verder en zien we dat je ook een aantal andere kosten in het kader van de life-cycle-costsbenadering zou moeten toerekenen. Het is dus iets wat in ontwikkeling is en waarbij we de Kamer steeds betrekken. Het is nog niet af, maar het is een belangrijke randvoorwaarde om inzicht te geven in niet alleen de inzetkosten van het materieel zelf, maar ook breder: wat kost nou een inzet van Defensie? Ik heb aangegeven dat tot op heden alleen Denemarken hier ervaring mee heeft opgedaan. Dat is eenmalig gedaan. Dat laat ook zien hoe lastig het is om de kosten goed toe te rekenen en aan te geven wat dat betekent. Het zal echt nog wel vijf tot tien jaar duren voordat je dit op een goede wijze inzichtelijk kunt maken, want het betekent ook iets voor de administratie en voor wat je allemaal moet vastleggen. Maar ik denk dat we er zeer bij gebaat zijn om een businesscase voortaan helder en duidelijk vast te leggen. Dat geldt zeker in een organisatie die de afgelopen jaren met bezuinigingen te maken had, waarbij we ook dingen hebben moeten sluiten. Achteraf kun je daar de vraag bij stellen wat de meeropbrengsten daarvan zijn geweest.

Op duurzaamheid ben ik ingegaan. Mevrouw Belhaj vroeg ook waarom duurzaamheid niet genoemd is in de Innovatiestrategie. Zoals u heeft kunnen lezen, zijn daarin überhaupt geen inhoudelijke accenten gelegd als het gaat om specifieke onderdelen. Het is juist bedoeld om in de breedte te ondersteunen. Het kan gaan om innovatie of materieel en het kan ook sociale innovatie of procesinnovatie zijn. Het kan ook per gebied gebeuren. Er is dus bewust voor gekozen om het op deze manier te doen en er niet sec thema's aan te koppelen.

De heer Van Helvert had vragen over het Combat Support Ship en het feit dat het Combat Support Ship alleen bij lage dreiging kan worden ingezet. Dat is conform de eisen die in de A-brief zijn gesteld. Daarin is gezegd dat in hogedreigingssituaties het Combat Support Ship beschermd moet worden in de operationele taakgroep van fregatten. Het Combat Support Ship is natuurlijk ook bedoeld om het voortzettingsvermogen te versterken. Uiteraard geldt dat we wel de provisions for, zoals dat zo mooi heet, eventuele latere bewapening hebben opgenomen, maar op dit moment hebben we de eis van het Combat Support Ship conform de A-brief uitgewerkt. Mogelijkerwijs gaat deze eis er in de toekomst toch komen of in het operationele optreden. Dan hebben we dat in ieder geval al meegenomen richting de bouwer.

Er was een vraag van de heer Van Helvert over de mijnenjagers. Waarom zijn die verkocht? Dit zijn de oude, oude mijnenjagers, die al compleet gestript waren, als ik het zo oneerbiedig mag zeggen. Logistieke reserveonderdelen zaten er niet meer op. Er viel weinig meer te halen. Misschien mogen we wel blij zijn dat ze zijn gekocht omdat we daardoor de sloopkosten niet meer hoeven te dragen.

Er was een vraag van de heer Kerstens over het tijdpad naar de nieuwe onderzeeboten. Ik weet nog niet of de datum al is vastgelegd, maar in maart is er een algemeen overleg. We hebben aangegeven dat we de D-brief in 2022 verwachten. Dat is dus niet meer in de huidige kabinetsperiode. Dat was de vraag van de heer Kerstens.

Voorzitter. Ik realiseer me nu dat ik niet aan het begin heb gezegd dat ik een algemeen blokje zou doen over de F-35 en de laagvliegroutes.

De heer Van Helvert vroeg naar de exploitatiekosten van het Combat Support Ship. We hebben de exploitatie aan de hand van onze ervaringen met het Joint Support Ship geactualiseerd. Uit die actualisatie bleek dat de kosten voor het onderhoud en technisch walpersoneel toch hoger waren dan we initieel hadden ingeschat bij het Joint Support Ship bij de opmaak van de A-brief. We hebben de laatste getallen verwerkt in de D-brief en daarmee dus in de exploitatiekosten van het Combat Support Ship, en dat is ook ingepast in de Defensiebegroting.

Mevrouw Belhaj vroeg naar de gasmaskers en de problemen die daarmee zijn. Het klopt dat wij naar aanleiding van uw vraag een bredere uitvraag hebben gedaan. Er zijn in de loop der jaren een aantal individuele gevallen geweest. Die zijn onderzocht en er zijn maatregelen genomen. TNO heeft bijvoorbeeld onderzoek gedaan om te kijken wat er aan de hand was. Dat bleek geen structureel probleem te zijn. Vaak had het te maken met verkleving van het rubber of met baardgroei waardoor het niet goed aanhechte in individuele gevallen. Rond verstoppingsgevaar bij grote warmte is wel iets gevonden. Dat heeft te maken met het stoffilter. Daar zijn direct maatregelen op genomen, zodat dit in de toekomst niet meer kon voorkomen. In het onderzoek van TNO zijn geen grote structurele problemen gevonden. Iedere keer dat er een melding was, zijn er ook maatregelen getroffen.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Dat is goed om te horen, maar de eerste keer dat we het erover hadden werd heel erg de sfeer gecreëerd van: dat klopt niet; die maskers hebben wij goed getest. Volgens mij waren er toen berichten van militairen die daarover klaagden. Dat was toen allemaal niet waar, want dat rapport lag

er. Ik vind het heel goed dat de Staatssecretaris eerlijk in haar brief aangeeft dat er bij navraag meldingen bleken te zijn geweest. Maar we hebben het er vaker in deze commissie over gehad dat ons als politici soms berichten bereiken van de vloer die niet overeenkomen met wat er in eerste instantie wordt gezegd, namelijk dat iets voldoet of niet. Ik vind dit een goed voorbeeld, want er zijn gewoon klachten geuit door mensen die opgelost hadden kunnen worden, waardoor het niet in de krant komt, ik er als politica geen vragen over hoef te stellen en er niet zo veel angst gecreëerd hoeft te worden in die zin dat de maskers niet voldoen. Ik hoop dat de Staatssecretaris dit aangrijpt als casus om aan te geven hoe het kan dat het niet de top heeft bereikt dat er inderdaad problemen waren en waarom de klachten niet serieus zijn genomen, zodat de Kamer er überhaupt geen debat over had hoeven voeren.

Staatssecretaris **Visser**:

Wij hadden toen een discussie naar aanleiding van een ander rapport van TNO uit 2005. Ik wil die dingen graag van elkaar scheiden. U zult zien bij alles wat we doen, alle kleding die wij hebben, alle gevechtslaarzen en alle handschoenen, dat er meldingen komen van mensen die zeggen dat het niet voldoet, dat het niet werkt. Dat geldt dus ook voor gasmaskers en voor ongeveer alles wat wij hebben. Dat betekent niet dat er structurele problemen zijn. Mijn antwoord naar aanleiding van de discussie was dat mij in ieder geval geen structurele problemen bekend waren, maar naar aanleiding van uw vraag heb ik gezegd dat ik zou uitzoeken of er meer meldingen waren gedaan. Dat bleek niet bij het Korps Commandotroepen. Dat was toen de specifieke vraag. Maar in de twintig jaar dat we dit gasmasker toepassen, zijn er uiteraard meldingen gedaan. Die variëren. Ik heb u aangegeven dat er iets structureels was met het stoffilter. In de loop van de tijd zijn daar maatregelen tegen getroffen.

We hebben een interventieteam binnen Defensie. U kunt online volgen welke meldingen daar allemaal worden gedaan. U zult zien dat er veel meldingen worden gedaan die te maken hebben met vastgoed, kleding en allerlei soorten zaken. Daar kan iedere keer een debat over ontstaan. Ik sluit dat niet uit, omdat er altijd wel iets kan gebeuren als je miljoenen artikelen per jaar verstrekt, wat Defensie ook doet. Maar ik snap de vraag van mevrouw Belhaj. Je wil het liefst natuurlijk helemaal niks, maar ik moet heel eerlijk zijn in die zin dat dat niet te voorkomen is.

De **voorzitter**:

Mevrouw Belhaj, tot slot.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Dat begrijp ik. De bedoeling is dat er meldingen gedaan worden. Het is een normale organisatie, waar fouten gemaakt worden. Maar als vijf mensen een melding maken en je weet dat ze ermee werken, dan vind ik dat je zoiets serieus moet nemen. Als mensen het idee hebben dat hun masker niet goed sluit tijdens een oefening en ze dat melden, dan vind ik dat niet iets van: o, we hebben weer vijf opmerkingen. Dan vind ik dat iemand erop moet duiken en moet zeggen: «Wat is dit voor iets raars? Hoe kan dit? Die maskers voldoen gewoon.» Ik begrijp niet hoe dit in zo'n grote organisatie zo lang kan duren. U kunt mij een en ander verwijten of zeggen: u kunt ook besluiten om er niks mee te doen, want het is normaal. Maar als het wel misgaat, dan wordt er eerst gezegd: «Die politici hebben boter op hun hoofd. Waarom hebben zij niks gedaan? Wij worden niet gehoord door de politiek.» Dat is het duivelse dilemma waar we elke keer in zitten. Ik wil wel ophouden met het stellen van irritante vragen over incidenten. Tegelijkertijd hoop ik dat de Staatssecretaris begrijpt dat ik denk: dat hadden jullie gewoon op kunnen lossen; waarom is dat niet gebeurd? Ze hoeft niet nu te antwoorden, maar als mensen dingen melden, zou het fijn zijn als het snel opgelost wordt, zodat er geen paniek

komt en wij die vragen niet hoeven te stellen. Het is immers de verantwoordelijkheid van de Staatssecretaris om dat op te lossen.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan misschien toch een antwoord van de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Visser:

Ik vind het een beetje vervelend dat mevrouw Belhaj mijn antwoord zo interpreteert, want de strekking van mijn antwoord was dat we dit juist wel serieus nemen. We hebben niet voor niks een interventieteam, dat juist laagdrempelig is en waar iedereen online kan checken wat er allemaal wordt gemeld. Dus het is niet zo dat niemand daar iets van ziet of niemand daarnaar kan kijken. Uiteraard geldt in onze organisatie dat je het eerst in de lijn meldt. Je gaat dus eerst naar je baas. Dat is namelijk ook zijn of haar verantwoordelijkheid. Als je daar niet doorheen komt, dan is er ook nog een interventieteam.

Ik herken echt niet het geluid dat wij daar niet serieus naar kijken. Als er signalen zijn dat dingen niet goed werken, dan kijken wij daarnaar. Alleen, in dit specifieke geval geef ik aan dat het rapport van TNO uit 2005 een ander rapport was dan het rapport dat wij vervolgens ieder jaar maken of in ieder geval periodiek over het testen van de gasmaskers. Die gasmaskers worden in heel veel NAVO-landen gebruikt. Uw vraag was: voldoen ze nog? Daarvan heb ik aangegeven dat we ze jaarlijks testen, of periodiek – soms is het om de twee jaar – om te kijken of ze nog voldoen. Uiteraard geldt ook dat we ze gaan vernieuwen. Dat was toen een vraag van de heer Van Helvert. Dat hebben we toen ook naar voren gehaald, gelet op de nieuwe ontwikkelingen wat betreft de CBRN-dreiging. U heeft zelf in de krant kunnen lezen wat er in Engeland is gebeurd. Dat betekent dat wij daarop moeten anticiperen. In de wereld zijn er continu nieuwe ontwikkelingen op dit vlak. De specialisten op dit vlak zijn ook dun bezaaid, niet alleen in Nederland maar wereldwijd. Dat is ook een van de vraagstukken bij de inkoop en het vervangen van alles wat met CBRN te maken heeft. Daardoor is het ook lastig om dat tijdig te doen.

De voorzitter:

Dank u wel. Gaat u verder met uw beantwoording.

Staatssecretaris Visser:

Voorzitter. Dan ga ik door met de vragen die gesteld zijn over de F-35.

De voorzitter:

En daarna volgt het blokje laagvliegroutes?

Staatssecretaris Visser:

Ja, dan volgt het blokje laagvliegroutes. Dan blijft Friesland nog even in de zaal, denk ik, als ik zo naar ze kijk.

Voorzitter. Er zijn een aantal vragen gesteld. De heer Van Ojik vroeg naar de categorie 1-tekortkomingen. Als u kijkt naar de vragen die u en volgens mij ook mevrouw Karabulut eerder hebben gesteld, ziet u dat het aantal categorie 1-meldingen continu verandert. Het wordt namelijk continu aangepast, waardoor er meldingen afvallen of juist erbij komen. Eind 2019 waren er twaalf categorie 1-deficiëncies, waarvan er zeven voor de F-35 type A gelden. Aan al die zaken wordt nog steeds directe prioriteit gegeven, om ervoor te zorgen dat we dat soort zaken kunnen oplossen. De vraag was of ik daar iets van duiding over kan geven. Dat kan ik niet in de openbaarheid doen, want het is geclassificeerde informatie. Dat heeft ermee te maken dat je niet wil dat het in handen terechtkomt waar je het niet wil hebben. Ik snap dat de heer Van Ojik daar misschien een onbevredigend gevoel bij heeft, maar de kern is wel dat je ervoor zorgt dat je piloten veilig kunnen vliegen. Dat is altijd de test die we doen. We

gaan een categorie 1-melding niet terzijde leggen en gewoon doorvliegen. Er wordt altijd gekeken wat het betekent voor de militaire vliegeisen die Nederland stelt. Die zijn ook streng. Er wordt altijd gekeken of we kunnen doorvliegen of dat er andere maatregelen moeten worden getroffen. Dat wordt keer op keer afgewogen. Dat doen we ook met onze partnerlanden. We zullen daar de komende jaren nog mee bezig zijn. U zult de komende jaren dus ook nog categorie 1-meldingen zien, maar dat zullen niet steeds dezelfde zijn.

De voorzitter:

Er is een interruptie van de heer Van Ojik.

De heer Van Ojik (GroenLinks):

Los van de vraag wat specifiek de tekortkomingen zijn in categorie 1, is het duidelijk dat het om relatief grote, risicovolle tekortkomingen gaat. Het heet niet voor niks «categorie 1». Ik zeg eerlijk dat ik het moeilijk vind om dat te wegen. Wat is de norm? Zegt de Staatssecretaris dat het nou eenmaal hoort bij het feit dat we die dingen invliegen? Of is het toch echt wel zorgelijk dat er eind vorig jaar nog zeven of acht meldingen waren? Dat kan best wel heel ernstig zijn, maar het kan ook zijn dat je zegt: dat hoort er nou eenmaal bij. Hoe zou de Staatssecretaris het feit kwalificeren dat er nog zeven categorie 1-tekortkomingen zijn op dit moment, of in ieder geval eind 2019?

Staatssecretaris Visser:

Het aantal neemt af. Dat is een positieve ontwikkeling. Het is goed om je te realiseren dat het kan. Het is dus niet zo dat het daadwerkelijk leidt tot een gevaarlijke situatie, maar er zijn aanwijzingen dat het kan. Voor mij is het kader waarbinnen het moet gebeuren dat je de veiligheid van je eigen personeel niet in gevaar wilt brengen. Daarom zei ik dat ook. Het moet dus voldoen aan de eisen die wij stellen met betrekking tot de luchtvaart. Dat is het kader waarbinnen wij het ook keer op keer beoordelen en kijken wat het betekent. Soms kun je daar mitigerende maatregelen in nemen, zoals dat zo mooi heet, en soms moet je besluiten dat dingen niet kunnen of dat je je operaties anders moet uitvoeren. Het hangt ervan af wat de deficiency is, om een mooi Nederlands woord te gebruiken. Maar we zien wel een afname sinds het begin van de ontwikkeling van de F-35. Uiteindelijk moet het natuurlijk naar nul. Maar u weet ook dat er in de afgelopen jaren eigenlijk continu ontwikkeling is geweest. Kijk naar de resultaten die we nu hebben in Amerika. Onze eigen piloten die daar vliegen, zien een heel groot verschil tussen de eerste F-35-toestellen waarmee ze ooit hebben gevlogen en die van nu. Zij zien absoluut dat er keer op keer verbeteringen worden ingezet en dat de toestellen steeds beter worden.

Betekent dat dat er geen ziektes meer zijn? Nee, absoluut niet. Het gaat namelijk om de ontwikkeling van een compleet nieuwe generatie jachtvliegtuigen. Dat is de keuze die we in deze Kamer met elkaar hebben gemaakt. We stonden voor de vervanging van de F-16. Zoals u weet, zit er een groot verschil tussen het aantal toestellen dat is gesneuveld bij de invoering van de F-16 en nu. Daarin zie je de kracht van de F-35. We hebben deze keuze gemaakt en we hebben daarbij ook geaccepteerd dat we in de ontwikkelingsfase zitten. Daar wil Nederland juist aan meedoen, om ervoor te zorgen dat we de kennis en de knowhow hebben en dat het bedrijfsleven daarvan kan profiteren, maar vooral zodat we weten hoe we met zaken kunnen werken en wat het betekent voor ons operationeel optreden.

De heer Van Ojik (GroenLinks):

De Staatssecretaris vergelijkt het in feite met de F-16. Dat was mijn vraag: wat is nou eigenlijk de maatstaf waarmee je dit meet? De Staatssecretaris

zegt ook dat het uiteindelijk naar nul moet. Ik zou bijna zeggen: dat is vanzelfsprekend. Maar moet dat over een jaar, of ... Wat is de maatstaf waarmee je meet of zeven of acht categorie 1-tekortkomingen op dit moment veel of weinig is, ernstig of vanzelfsprekend? Dat kan van alles zijn. Ik probeer er een beetje een gevoel voor te krijgen hoe serieus het is op dit moment.

Staatssecretaris **Visser**:

Ik denk niet dat er een maatstaf is. Ik zou die nu moeten gaan bedenken, want dat is niet aan de voorkant meegenomen. Voor mij is de maatstaf echt de veiligheid van ons personeel. Daar begon ik ook mee. Je moet voldoen aan de militaire eisen die gelden in de luchtvaart. In vergelijking met andere landen zijn we daar in Nederland vrij streng in. We hebben helaas ook geleerd van bepaalde rampen die in het verleden zijn gebeurd. Wij hadden als een van de weinige landen ook direct een militaire luchtvaartautoriteit. Dat laat ook zien dat wij vliegveiligheid zeer serieus nemen. Dat is het afwegingskader dat iedere keer wordt gehanteerd. Ik zou willen dat het zo snel mogelijk naar nul gaat, maar ik kan u niet voorspellen wanneer dat is.

Ik ben zelf afgelopen november in Amerika geweest. Daar heb ik met alle betrokkenen gesproken. Ik zie de druk die in het programma op de producenten wordt gezet om de performance te verbeteren en ervoor te zorgen dat de inzet van de toestellen omhooggaat, dat er over de hele wereld voldoende reserveonderdelen beschikbaar zijn – dat gaat dus over de instandhouding – dat de productie omhooggaat, dat de betrouwbaarheid toeneemt en dat alles op alles wordt gezet om dat voor elkaar te krijgen. Het Amerikaanse parlement zit daar ook bovenop. Vanuit alle partnerlanden wordt er eigenlijk druk op gezet dat de producenten dat ook gaan leveren. Maar dat kan niet binnen een jaar. Dat weten we ook. De productie is nu één. Die begint nu op stoom te komen. Het aantal vliegtuigen dat geleverd wordt is ook ontzettend toegenomen. Nu is het punt vooral de instandhouding, dus hoe we zorgen voor reserveonderdelen wereldwijd. Dat heeft u ook gelezen in de beantwoording. Daar levert Nederland zelf natuurlijk ook een bijdrage aan.

Het tweede is ALIS, het informatiesysteem. Dat gaf u zelf ook al aan. Daarbij is in het begin ooit gedacht: we doen één keer in de zoveel tijd een update. Maar nu is men tot het inzicht gekomen dat je daar een heel ander concept voor moet ontwikkelen en dat je dat continu moet doorontwikkelen. In de aanpak van de F-35 zijn de uitgangspunten dus ook gewijzigd. Er is nu de opdracht gegeven om ALIS met spoed aan te pakken en ervoor te zorgen dat het een continue ontwikkeling is, terwijl de performance er voorheen op was gericht dat je één keer in het jaar een update moest uitvoeren. Ik zeg het even heel zwart-wit. Het ligt allemaal heel genuanceerd, maar dat is wel het verschil dat wordt gemaakt. Ik denk dat we de komende vijf jaar nog echt nodig hebben. Maar ik ben er positief over dat we een aantal van deze zaken, die vooral te maken hebben met instandhouding en reserveonderdelen, en ook met ALIS, goed op orde kunnen krijgen. Het ligt niet aan onwil of inzet; het heeft er gewoon echt mee te maken dat dit een compleet nieuwe generatie jachtvliegtuigen is. Je moet daar echt ervaring mee opdoen, en je wilt de vijand ook continu voorblijven.

De **voorzitter**:

Gaat u verder met uw beantwoording.

Staatssecretaris **Visser**:

Dan de vraag van mevrouw Belhaj over de risicoreservering. Die doen we sinds het begin al jaarlijks bij TNO, op grond van jaarlijkse risicosessies. De ADR kijkt ook of we dat zorgvuldig doen. Die rapportages vindt u ook terug. Dit is ook wat er uit de risicoanalyse van TNO komt. Bij de volgende

voortgangsrapportage zullen de risico's rond Turkije, waarvan ik de financiële aspecten al deels heb genoemd, nog een keer worden meegenomen, zoals ik al heb gezegd. Ik heb geen reden om te twijfelen aan de risicoanalyses van TNO, waarbij getoetst is of zij op een zorgvuldige wijze gebeuren. De ADR kijkt nadrukkelijk mee of de methodiek die wordt toegepast, adequaat is, zoals ik al zei.

Dan zijn er vragen gesteld over de schorsing van Turkije. Ik heb vrijdag een brief daarover gestuurd. Ik kijk nog even naar mijn rechterzijde. De heer Van Ojik vroeg of de cost ratio is opgenomen in het totale bedrag dat is opgenomen in de brief. Dat klopt, maar er geldt ook dat er voor de onderverdeling sprake is van commerciële vertrouwelijkheid. Daar kom ik zo op terug, want we moeten nog even uitzoeken in hoeverre het commercieel vertrouwelijk is of niet. Laat ik het zo zeggen dat de toename in de cost ratio is opgenomen in het bedrag dat in de brief vermeld staat, maar in tweede termijn kom ik terug op de vraag voor welk gedeelte.

Dan de vraag over de exploitatiekosten van de F-35. Er wordt jaarlijks een kostenraming gedaan, op basis van een aantal brongegevens, zoals de dollarkoers, de olieprijs en het prijspeil. Daarnaast gaan we ook ieder jaar de ramingen aanpassen naar aanleiding van de laatste inzichten. Het kan zijn dat een land instapt of geschorst is, zoals helaas Turkije door Amerika. Daardoor moeten eerdere aannames en inschattingen worden bijgesteld. Wij hebben er wel altijd voor gekozen om heel conservatief te rammen, dus ons niet rijk te rekenen maar juist conservatief te rammen. We kijken ook naar dat F-35-programma, want een van de grote opdrachten die zijn meegegeven, is dat de exploitatiekosten per vlieguur naar beneden moeten. De Amerikaanse luchtmacht, maar eigenlijk iedereen, heeft gezegd dat dat moet en dat is ook meegenomen.

De heer Van Ojik vroeg hoe het verdergaat met die kostenramingen. Ik heb ook aangegeven dat wij doorontwikkelen in het kader van lifecyclekosten, dus dat geldt ook voor de F-35. We zullen in de volgende voortgangsrapportage ook nieuwe posten meenemen, als er sprake is van lifecyclekosten.

Dan de vraag over de risico's rond Turkije. Ik heb het financiële risico genoemd. De heer Van Ojik had het ook over de operationele risico's.

De heer **Van Ojik** (GroenLinks):
Voorzitter, ...

De **voorzitter**:
Een toelichting op de vraag die gesteld is.

De heer **Van Ojik** (GroenLinks):
Ik dacht: we kijken heel erg naar wat het voor de kosten betekent, en dat lijkt mij heel goed, maar we hebben ook ideeën over hoe we die F-35 in NAVO-verband met z'n allen gaan inzetten, om het zo maar even te zeggen. Vooralsnog valt er een nogal belangrijke bondgenoot weg, lijkt mij, dus ik vroeg mij af of er ook met die bril naar gekeken wordt dat de Turken geschorst zijn van deelname.

Staatssecretaris **Visser**:
Ja, daar wordt naar gekeken. Er wordt gekeken naar wat dat financieel betekent voor het F-35-programma. Als het gaat om de aanschaf van eventuele raketten van Russische makelij, dan geldt dat daar in NAVO-verband naar gekeken wordt. Dan kunt u zich ook voorstellen dat daar eventueel spanning in kan ontstaan.

De **voorzitter**:
De heer Bosman wil een toelichting geven. Dat is wel heel bijzonder. Kort graag, want anders gaan we dat gewoon in tweede termijn doen.

De heer **Bosman** (VVD):

De Fransen en de Duitsers vliegen ook niet met de F-35. Er zijn genoeg landen zonder F-35's.

De **voorzitter**:

Oké, prima. De Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Visser**:

Dat was niet de vraag van de heer Van Ojik.

De **voorzitter**:

Laat de heer Van Ojik dan in tweede termijn verhelderen wat precies de vraag is, want ik denk dat daarover een misverstand is.

Staatssecretaris **Visser**:

De Turken zijn geschorst, dus in die zin is Turkije letterlijk uit het gebouw gezet.

De **voorzitter**:

Gaat u verder met het blokje over de F-35.

Staatssecretaris **Visser**:

Dan de vraag van de heer Van Ojik over ALIS.

De **voorzitter**:

Kan het even wat rustiger bij de Kamerleden? Volgens mij kan de heer Van Ojik de beantwoording van de vragen niet verstaan. De Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Visser**:

De vraag over of de Amerikanen kunnen meten. De inzet en de missies worden buiten ALIS bepaald, maar de voorbereiding van specifieke missies wordt wel ondersteund. Maar de Amerikanen hebben geen toegang tot het specifiek Nederlandse deel. We hebben een specifiek Nederlands deel binnen ALIS, waar wij alleen zelf toegang toe hebben. Het filter voor de data-uitwisseling wordt ook door onszelf, de beheerders van het systeem, dus militairen van de Nederlandse luchtmacht vastgesteld en opengesteld. Er zit dus een filter in, waardoor de Amerikanen er geen toegang toe hebben.

Dan de vraag van de heer Van Ojik over de operationeel toegevoegde waarde van de negen extra F-35's. De wens was inderdaad om een volledig derde squadron te hebben, zoals mevrouw Karabulut aangaf. Dat is er niet. Met de Kamer is het nationale plan besproken dat ging over wat er nodig is om onze eerste hoofdtaak in het kader van de verdediging van het Koninkrijk en het bondgenootschap goed te kunnen doen. Daarbij hebben we gekeken naar waar Nederland goed in is en wat de NAVO vraagt aan capaciteiten. Dat waren de special forces en informatiegestuurd optreden, maar daar hoort ook de F-35 bij.

Dat was de reden om daar extra in te investeren. Met die extra negen kunnen we ons voortzettingsvermogen versterken, dus nog geen derde squadron, maar wel langer en beter onze missies doen en daardoor de personele belasting maar ook de belasting per vliegtuig en het aantal vliegers naar beneden brengen. De voorbereiding op een missie kan men dan ook beter doen en dan kan men het langer volhouden.

Dan was er de vraag van de heer Kerstens of het geluidsmetnet rondom Leeuwarden al operationeel is. We hebben nu de eerste ervaringen met de twee toestellen opgedaan, maar dat geeft natuurlijk nog geen volledig beeld, want er wordt ook gewoon met de F-16 gevlogen. We hebben ook niet voor niets gezegd dat we daar een auditcommissie, dus een onafhankelijke commissie, op zetten, om na verloop van tijd, als we wat meer ervaringsgegevens hebben, te kunnen kijken wat die ervaren geluidsbe-

lasting is en of dat past binnen hetgeen we hebben afgesproken. Het kader dat daarbij altijd is meegegeven is dat we als Defensie binnen de afgesproken geluidscontouren moeten blijven. Maar het is nu eigenlijk nog te vroeg om daar een uitspraak over te kunnen doen, gelet op het feit dat het nog maar twee toestellen zijn. Natuurlijk, in het komende jaar komen er meer, maar ik vind het een taak van de auditcommissie om daar als eerste naar te kijken en op basis daarvan in ieder geval aan mij te rapporteren, waarna u er via de voortgangsrapportages ook over zult worden geïnformeerd.

Ook is er gevraagd naar het logistieke centrum; kunnen daar wel voldoende toestellen worden neergezet? Onder anderen de heer Van Helvert vroeg daarnaar. Het aanpassen en opleveren van de shelters zal gefaseerd worden doorgevoerd. We hebben er nu twee, dus we zorgen er steeds voor dat we «vooruitlopend op» ook de bouw gereed krijgen. De oplevering van de shelters houdt dus gelijke trend met de komst van de vliegtuigen zelf. Zoals nu voorzien is er bij de bouw van die shelters dus geen probleem met stikstof. Mocht daar een probleem mee zijn, dan zult u dat vanzelf horen. Dat de start van de bouw van het nieuwe gebouw is verschoven, heeft niet zozeer te maken met stikstof maar met budgettaire redenen uit het verleden. Daardoor moesten we schuiven, maar er wordt nu wel mee gestart.

Volgens mij waren dat de F-35-vragen.

De voorzitter:

Dan gaat u over naar het blokje laagvliegroute?

Mevrouw **Karabulut** (SP):

Nee.

De voorzitter:

Mevrouw Karabulut heeft nog niet-beantwoorde vragen. Noemt u ze maar even, dan kunnen we daar meteen naar kijken.

Mevrouw **Karabulut** (SP):

Zijn er plannen om nog meer F-35's aan te schaffen? Of is er een maximumplafond qua budget? Ook heb ik nadere vragen over iets waarvan de Staatssecretaris heeft verklaard dat het geclassificeerd is. In hoeverre lijden de vliegtuigen aan ernstige gebreken? Die gebreken zijn opgesomd, maar daarvan gaf de Staatssecretaris te kennen dat die informatie geclassificeerd is. Ik ben wel benieuwd waarom en op basis waarvan dat soort informatie geclassificeerd wordt, terwijl er in allerlei media berichten over verschijnen.

Staatssecretaris Visser:

Volgens mij ben ik op al die vragen ingegaan, want ik heb u aangegeven dat in het nationaal plan uiteindelijk een derde squadron is opgenomen. Dat is het antwoord op de vraag wat mijn ambitie is: een derde squadron. Dat betekent dat je er nog zes vliegtuigen bij zou moeten hebben; dan heb je een volledig derde squadron. Daar ben ik dus op ingegaan. Ook ben ik ingegaan op de categorie 1-deficiëncies, maar ik kan daar in de openbaarheid niet inhoudelijk op ingaan. De reden daarvoor is dat je andere mensen daarmee meer informatie verstrekt dan je wilt. Maar uiteraard geldt dat u in alle voortgangsrapportages ook gewoon de gebreken die in andere rapportages naar voren komen, die de Amerikaanse Algemene Rekenkamer maar ook de eigen organisatie constateren, kunt lezen. Ik heb u ook aangegeven dat het grootste probleem, het grootste risico voor het F-35-programma zit in de ontwikkeling van ALIS, en ten tweede in de instandhouding en de reserveonderdelen. Gelet op de opgave voor de toekomst zit daar echt de opdracht. We hebben in het verleden onder andere de problemen met de canopy en de stoelen gehad,

en u heeft kunnen zien dat daar keer op keer een oplossing voor wordt gevonden. Dus ook voor het probleem met het boordkanon wordt er nu gewerkt aan een oplossing op de korte termijn en er wordt gewerkt aan een oplossing voor de nieuwe vliegtuigen. Er wordt dus iedere keer als er iets geconstateerd wordt, ook gekeken welke oplossingen we voor de huidige toestellen alsook voor de toekomstige toestellen kunnen vinden. Het is nooit een stilstaand geheel. Volgens mij ben ik ingegaan op de vragen van mevrouw Karabulut.

Mevrouw **Karabulut** (SP):

Ik heb nog geen antwoord gekregen op mijn laatste vraag of er een limiet, een maximumbudget zit aan wat nodig is om alle problemen in the end op te lossen. Of is er een ongelimiteerd budget?

Staatssecretaris **Visser**:

Nee. Nederland is niet het enige land in het programma. Zelfs de Amerikanen zeggen: hoho, stop. Die hebben ook gewoon een parlementaire behandeling waarbij geldt dat mensen vragen wat het kost. Ik gaf ook aan dat de inzet er echt bij iedereen op gericht is om de kosten per vliegtuiguur naar beneden te krijgen. Die kosten moeten gewoon omlaag; dat is meerdere malen door eigenlijk alle partnerlanden uitgesproken. Dus voor iedereen geldt dat er geen onbeperkt budget is, dus dat we daar iedere keer keuzes in moeten maken. Bij het oplossen van de problemen wordt wel steeds geprioriteerd wat het meest urgent en het meest noodzakelijk is om vooral de inzetbaarheid en de kosten per vliegtuig naar beneden te krijgen. Daar wordt bij de prioritering en de vraag welke maatregelen we nemen, waarbij categorie 1 nadrukkelijk als eerste aan de orde is, steeds naar gekeken. Maar door niemand is er een blanco cheque afgegeven, want ze hebben allemaal opgaven.

De **voorzitter**:

Dan gaat u naar het laatste blokje: de laagvliegroute.

Staatssecretaris **Visser**:

Voorzitter. Laat ik beginnen te zeggen dat deze laagvliegroute een historie kent, omdat we sinds 2008 bezig zijn met het verkrijgen van natuurvergunningen. Volgens mij was het de Partij voor de Dieren die mij eerder vragen heeft gesteld over vliegen boven het Waddengebied. In het kader moet voor alle militaire luchtvaartactiviteiten al dan niet een natuurvergunning worden aangevraagd. Dat proces is in 2008 gestart. Daar horen bijvoorbeeld ook de laagvliegroutes bij. In de nota van antwoord is eigenlijk een te stellig antwoord gegeven, dat er al een vergunning zou zijn aangevraagd, en dat als die vergunning er zou zijn we zouden gaan praten met de omgeving. Dat is iets te stellig opgeschreven, want dat is nadrukkelijk niet de bedoeling, want we hebben nog geen besluit genomen of wij de laagvliegroute willen gaan gebruiken, en zo ja wanneer. Wat mij betreft gelden de beperkingen die in 2002 golden. Ik hoorde een aantal van u vooral spreken over geluidsoverlast, maar wat ik ook nog belangrijk vind is de veiligheid. Er waren toen twee redenen waarom de laagvliegroute is opgeschort, en dat waren deze twee. Laat ik heel klip-en-klaar zijn: zolang die niet zijn opgelost, kan er geen sprake zijn van een reactivering van een laagvliegroute. Dat zijn wel de basisuitgangspunten waar we aan moeten voldoen. Dus op de vraag of we de laagvliegroute volledig van tafel gaan gooien kan ik geen uitsluitsel geven. Als er mogelijkwijs in de toekomst behoefte aan is dat daarnaar gekeken moet kunnen worden – dat weten we nog niet; met die vraag is de luchtmacht bezig – gelden de twee uitgangspunten van veiligheid en geluidshinder, die in 2002 de reden voor opschorting waren, nog steeds. Zolang daarover geen duidelijkheid is, is er ook geen sprake van reactivering. Mevrouw Belhaj en de heer Van Helvert vroegen of ik de Kamer daarover wil informeren. Uiteraard, maar

dit zijn wat mij betreft de twee uitgangspunten die daarvoor gelden, voorzitter.

De heer **Kerstens** (PvdA):

Misschien heb ik de Staatssecretaris niet goed verstaan, maar zegt ze nou dat er geen vergunning is aangevraagd? Mijn tweede vraag heeft te maken met die beide elementen: geluidsoverlast en veiligheid. Nou gaan we er allemaal vanuit dat de F-35, waarmee nu en straks gevlogen wordt, meer geluid produceert dan de F-16 indertijd. Kan de Staatssecretaris zich voorstellen dat daar oplossingen voor gevonden worden, zowel voor dat geluidsaspect als voor de veiligheid? Of hebt u erop gebroed? Ik kan me eigenlijk niet voorstellen dat we die twee bezwaren nu op een voldoende wijze kunnen wegnemen om toch weer gebruikt te gaan maken van die laagvliegroute, waarmee je eigenlijk zegt: we zullen hem nooit gaan gebruiken.

De **voorzitter**:

Volgens mij is de vraag helder. De Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Visser**:

Ik heb u aangegeven dat ik naar beide aspecten kijk, dus zowel geluidshinder als veiligheid. Dat zijn wat mij betreft de twee randvoorwaardes voor reactivering. Maar eerst moet überhaupt duidelijk zijn wat de behoefte van Defensie is, en die is nog niet concreet ingevuld. Het zou zo kunnen zijn, en daarom zeg ik dat we zover nog niet zijn. Daarom was de beantwoording prematuur. Mochten we zeggen «in de toekomst moet er in noodsituaties sprake van zijn», dan zou dan kunnen. Maar dan geldt dat dat het uitgangspunt is. Maar ik vind het van belang om eerst de behoefte vast te stellen. Daar zijn we nog niet. En twee gelden wat mij betreft de twee uitgangspunten ook uit 2002, dus nog even los van natuurvergunningen of wat dan ook. Dat is de veiligheid rondom Drachten, alsook de geluidshinder. Dat zijn wat mij betreft de twee eisen waaraan voldaan moet worden. Ik kan er niet op vooruitlopen wat het verschil tussen de F-16 en de F-35 zou zijn, want ook die gegevens hebben we nog niet. Nee, zeg ik tegen de heer Kerstens, er is geen vergunningaanvraag ingediend, maar er loopt wel een traject. Vandaar dat ik verwees naar 2008: alle militaire luchtvaartactiviteiten, van laagvlieggebieden tot aan helikopters en landingen, moeten onder een natuurvergunning worden gebracht. In dat kader loopt er een voortoets, want je moet voor al die activiteiten laten zien wat de ecologische effecten zijn. Dát traject loopt nu. Op basis van de uitkomsten van die voortoets kan een natuurvergunning worden aangevraagd. Dat is het traject waarnaar werd verwezen in de beantwoording. Daarom zei ik dat het prematuur was, want we weten nog niet of we die route gaan gebruiken. Eerst moet er een behoefte zijn gesteld door de luchtmacht. Die is niet scherp gesteld, dus daar moeten we het eerst over hebben. Twee: als die er zou zijn en wij zouden haar valide vinden, dan gelden de twee randvoorwaarden die ik net heb geformuleerd, die stammen uit 2002.

De heer **Kerstens** (PvdA):

De Staatssecretaris geeft aan dat de behoefte er nog niet is. Mede door het gebruik van het woord «prematuur» blijft toch een beetje in de lucht hangen of het gaat gebeuren en wanneer. Kan de Staatssecretaris iets zeggen, of is daar geen slag naar te slaan, wanneer helder is wanneer die behoefte er is? Want er is nogal een verschil tussen «het hangt in de lucht en je moet elke dag opletten, want het zou zomaar kunnen gebeuren», of «let volgend jaar even goed op.» Nog los van het feit dat ik ervan uitga dat Defensie op voorhand gaat overleggen met provincies. Zou u daar wat specifiek over kunnen zijn?

Staatssecretaris **Visser**:

Natuurvergunningen in brede zin moeten in dit voorjaar scherp zijn. Dat geldt dus voor alle militaire luchtvaartactiviteiten en voor alle natuurvergunningen. Als het gaat om dit specifieke geval en de behoeften, zou dat ook dit jaar moeten plaatsvinden. Ik vind het namelijk van belang om daar snel duidelijkheid over te geven. Maar uit mijn beantwoording kunt u ook afleiden dat ik de kans daarop zeer klein acht. Als de luchtmacht zegt daarnaar te willen kijken, moet dat serieus gebeuren. Daarvoor gelden de twee uitgangspunten zoals ik ze net heb geformuleerd. Uiteraard is dat dan in overleg met de omgeving. Ik heb toegezegd dat, mocht er sprake van zijn, de Kamer daarover zal worden geïnformeerd.

Mevrouw **Karabulut** (SP):

Ik begrijp het toch niet helemaal. In de nota van antwoord richting de provincie staat: om de linkroute 10A-laagvliegroute mogelijk te maken, werkt Defensie aan een aanvraag voor een Natuurbeschermingswetvergunning voor overige militaire vliegactiviteiten, waaronder het gebruik van de link 10-laagvliegroute. Werkt Defensie daar nu wel of niet aan?

Staatssecretaris **Visser**:

Ja. Dat heb ik net in antwoord op de heer Kerstens aangegeven. Dit is de uitwerking van een toezegging uit 2008 dat alle militaire luchtvaartactiviteiten moeten voldoen aan een natuurvergunning. In dat kader worden er voortoetsen uitgevoerd voor alle militaire luchtvaartactiviteiten, waaronder laagvliegroutes, en dat betreft dus niet alleen deze. Ongeacht of je hem gebruikt of niet, moet je een ecologische toets doen om te laten zien in hoeverre het consequenties heeft voor de natuur. Die voortoets loopt. Dat is nog iets anders dan de discussie of je de laagvliegroute 10A gaat reactiveren. Dat is een ander vraagstuk. Daarvan heb ik gezegd dat daar twee dingen bij horen.

Daar hoort aan de ene kant bij dat duidelijk moet zijn wat dan de behoefte zou zijn van de luchtmacht. Die is nog niet scherp. Als daar behoefte aan is, wil ik dat eerst scherp hebben en kijken wat die dan is. De heer Bosman gaf daar ook zijn mening over en anderen hun mening, maar we moeten die eerst scherp hebben.

Dan is er nog het afwegingskader waarop ik dat baseer. Zo heb ik uiteraard te voldoen aan de natuurtoets. Maar ten tweede, en dat vind ik in die zin nog belangrijker, is er de reden waarom het in 2002 is gestopt. Dat was namelijk de geluidshinder en de veiligheid rondom Drachten. Daar moet je dan naar kijken. De heer Kerstens vroeg: «Wat is de inschatting van de Staatssecretaris? Acht zij de kans nu groter dan in 2002?» Daarvan heb ik aangegeven: nee, die kans acht ik niet veel groter. Ik denk dus dat er in die situatie niet veel is verbeterd. Ik kan u niet zeggen dat hij nu van tafel is. Ik moet daarnaar kijken, maar ik acht de kans wel klein. Zo heb ik het aan u geformuleerd.

Mevrouw **Karabulut** (SP):

Als ik de Staatssecretaris goed begrijp, dan is herintroductie van die laagvliegroute in het noorden en delen van het oosten van Nederland dus niet aan de orde op dit moment. De Staatssecretaris voegt daaraan toe dat de situatie ten opzichte van 2002 niet is veranderd. Is de Staatssecretaris dan bereid om, op basis van de situatie in 2002 en op basis van de huidige wensen van de provincie en alle gemeenten, tegemoet te komen aan de wensen van de regio?

Staatssecretaris **Visser**:

Ik heb volgens mij op verschillende manieren het antwoord gegeven. Ik heb u aangegeven dat als de luchtmacht zegt dat er mogelijk in de toekomst behoefte aan is, ik dat dan ook serieus moet nemen. Ik moet dan kijken wat die behoefte is. Pas als dat helder is, weet je ook of er

überhaupt een noodzaak toe is. En als die noodzaak er zou zijn, dan ga je kijken naar de randvoorwaarden, die ook in 2002 golden. Het is allemaal als-dan, als-dan, als-dan, en dan ga je pas een vergunning aanvragen of de reactivering inzetten. Dat doe je dan uiteraard alleen maar in samenspraak met de omgeving. Ik heb u dus helder het kader geschetst. U zit nee te schudden, maar volgens mij heb ik heel helder richting de heer Kerstens aangegeven dat ik de kans zeer klein acht. Maar als de luchtmacht zegt hier in de toekomst misschien behoefte aan te hebben, dan vind ik dat dat helder moet zijn, ook naar uw Kamer. Het kan dan namelijk zijn dat u zegt: op basis van deze behoefte willen wij daar wel naar kijken. Misschien geeft u mij dan de opdracht om dat mee te nemen. Maar je moet beide aspecten wegen, vind ik. Maar het afwegingskader betreft voor mij vooral de uitgangspunten uit 2002. Die waren de vliegveiligheid rondom Drachten en de geluidshinder.

De heer **Van Helvert** (CDA):

Ik ben erg blij dat de Staatssecretaris zegt dat het punt van de geluidsoverlast en de veiligheid in de buurt van Drachten overeind blijft staan. Toch blijft er wel iets van onduidelijkheid bestaan. Wat de heer Kerstens zegt, voel ik ook wel een beetje. Want aan de ene kant is er niets veranderd ten opzichte van 2002: het punt van de geluidsoverlast geldt nog en de gevaarlijkheid van Drachten geldt nog. Er is ook geen behoefte bij Defensie op dit moment. En toch wordt er gezegd: misschien is er ooit behoefte. Ik kan mij dus voorstellen dat mensen in Friesland, Overijssel en Drenthe denken: dan moet er toch iets zijn? Zeker als in zo'n antwoord op zo'n notitie iemand per ongeluk schrijft dat die behoefte er is, blijft er iets hangen. Stel dat je volhoudt wat de Staatssecretaris zegt. Alle eisen blijven bestaan en ook de natuurtoets wordt misschien niet gehaald, maar de behoefte van Defensie is er wel. Bestaat dan de kans dat Defensie weggaat uit Leeuwarden? Is dat dan het gevolg?

Staatssecretaris **Visser**:

Zover ben ik totaal niet. Dat ben ik ook niet van plan. De vraag was: waardoor is de onduidelijkheid ontstaan? Dat heb ik geprobeerd te scheiden in de zin van de voortoets voor de natuurvergunning. Los van de vraag of je de route gebruikt of niet, moeten wij een voortoets doen als we een natuurvergunning willen aanvragen. In dat kader is dit antwoord gegeven. Daarvan heb ik u gezegd: dat is te stellig en te prematuur. Dat staat los van elkaar. Ik onderscheid die twee dingen dus steeds: de natuurvergunning en de daadwerkelijke reactivering van de vliegroute. Daarvan heb ik in antwoord op de heer Kerstens aangegeven: die kans acht ik zeer klein. Aan de ene kant is dat zo omdat de behoefte nog niet duidelijk is gedefinieerd. En ten tweede denk ik – maar de heer Kerstens vroeg hoe groot ik de kans inschat – dat de situatie ten opzichte van 2002 niet veel is veranderd. En als dat mijn uitgangspunten zijn, dan heb ik u daarmee ook het antwoord gegeven dat de kans zeer klein is. Maar ik zal hoe dan ook die voortoets van die natuurvergunning moeten doen, want die moet ik gewoon voor alle militaire luchtvaartactiviteiten doen. Ongeacht of ik de route gebruik of niet, zal ik die gewoon moeten afronden. In dat kader loopt er een voortoets en lopen de onderzoeken naar de ecologische toets. Die uitkomsten kunnen voor al die luchtvaartactiviteiten iets betekenen, maar ik ga ervan uit dat we uiteindelijk voor al die luchtvaartactiviteiten een oplossing vinden als het gaat om de ecologische toets.

De **voorzitter**:

De heer Van Helvert, tot slot.

De heer **Van Helvert** (CDA):

Ik begrijp dus dat we een natuurtoets doen voor dingen waarvan we niet weten of we ze ooit nodig hebben. Zijn er dan nog meer activiteiten die we waarschijnlijk nooit nodig hebben en die Friesland, Drenthe en Overijssel zeer waarschijnlijk onwenselijk vinden, die nu wel onderzocht worden?

Staatssecretaris **Visser**:

Er lopen onderzoeken voor acht militaire luchtvaartactiviteiten in brede zin. Ik heb u in een eerdere beantwoording ook aangegeven dat een daarvan, de eerste fase, het laagvliegen van helikopters is. Dat is afgerond. En voor alle andere activiteiten die wij doen, loopt nu de voortoets, de ecologische toets, om te kijken of we daaraan voldoen en wat dat dan betekent. Daar horen de Wadden ook bij. Dat doen we ook in nadrukkelijk overleg met de Waddenvereniging, inclusief de aanpak. Ook met allerlei andere partijen die daarbij betrokken zijn, zijn we in overleg om te kijken: wat betekent dat, waar voldoen we aan en wat kan er eventueel anders als we er niet aan voldoen?

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan een interruptie van de heer Van Ojik, tenzij hij zich heeft bedacht.

De heer **Van Ojik** (GroenLinks):

Precies op dit punt. Hoe het ook zij, ik kan me niet aan de indruk onttrekken dat er in de communicatie tussen de Staatssecretaris en de provincie het een en ander misgaat. De Staatssecretaris zegt nu: «De kans is heel klein. We toetsen op precies dezelfde dingen als in 2002. De kans is groot dat het verbetert.» Maar nu lees ik in de Leeuwarder Courant, wat ik natuurlijk niet dagelijks doe maar in de voorbereiding van dit debat natuurlijk wel: het provinciebestuur staat op de achterste benen. Er is een petitie gestart door de FNP. Die mensen zitten hier op de tribune. Er komt een motie in de provinciale staten die gesteund wordt door een lijst van zeker acht partijen in de Staten. De eerste zin in de Leeuwarder Courant is: «Het Ministerie van Defensie wil straaljagers op 75 meter hoogte laten oefenen.» Zo begint het artikel! Dan is er toch iets niet goed gegaan. Dan moet de Staatssecretaris toch ook bij zichzelf te rade gaan? Is zij van plan dat te doen? Is zij van plan te kijken hoe het kan dat iets waarvan de kans zo klein is, in Friesland nu kennelijk wordt gezien als iets wat morgen gaat gebeuren, dan toch heel dreigend dichtbij is? Daar is iets heel raars aan de hand.

Staatssecretaris **Visser**:

Volgens mij ben ik daarop ingegaan. Bij de beantwoording van de vragen van de heer Kerstens heb ik aangegeven dat dit antwoord een noodantwoord is dat naar aanleiding van deze discussie is ontstaan, dat te prematuur is en ongelukkig is verwoord. Ik heb u aangegeven dat dat niet zo stellig had moeten worden opgeschreven, maar dat is gebeurd. Daar kunt u mij op aanspreken. Dat doet u ook. Daar sta ik dus ook voor. Maar ik heb u ook aangegeven dat dat te stellig en te prematuur is.

De heer **Van Ojik** (GroenLinks):

Dat siert de Staatssecretaris uiteraard, maar dat laat onverlet dat ik haar het volgende kan vragen. Ik heb in mijn termijn gezegd dat ik vergelijkbare signalen krijg uit bijvoorbeeld Gilze-Rijen en Brabant, namelijk: Defensie doet zo moeilijk in het gesprek. Wat gaat de Staatssecretaris doen aan het beeld dat kennelijk zo breed is ontstaan in Friesland? Zij zegt hier dat het een ongelukkige woordkeuze was, maar gaat zij ook snel in gesprek met iedereen? Gaat zij zeggen: maakt u zich voorlopig geen zorgen, want de

kans is wel heel klein? Of ze moet zeggen: maakt u zich wel zorgen. Maar dan ben je in ieder geval met elkaar in gesprek, want er is een kans.

Staatssecretaris **Visser**:

Dat gebeurt ook. Ik heb samen met mijn collega Van Nieuwenhuizen regulier contact met alle bestuurders en alle provincies over bijvoorbeeld de luchtruimherziening en de luchtvaartnota. Dus wij zien elkaar eens in de zoveel tijd om zaken te bespreken die ertoe doen. En over specifieke Defensieactiviteiten worden presentaties gegeven in de raden. Ik heb met gedeputeerden van Groningen gesproken over hoe we kunnen zorgen dat we mensen in de verschillende gemeenten bereiken. Want je kunt wel dingen organiseren op een gemeentehuis of een provinciehuis, maar heel vaak bereik je mensen dan niet. We hebben een ambassadeur ingesteld in het noorden van Nederland, juist om te kijken hoe je mensen beter kan bereiken in het kader van die luchtruimherziening, omdat we zien dat dat een hele grote opgave is, niet alleen voor het noorden van het land, maar ook voor Brabant, waar heel veel vliegtuigbasissen van Defensie zitten. Dus wij zien de nut en noodzaak en zijn in overleg met de bestuurders. Hier zal ik uiteraard met de bestuurders over spreken.

Ik heb ook aangegeven hoe ik er zelf in zit en dat ik de kans zeer klein acht. Maar ik heb ook aangegeven hoe dit tot stand is gekomen. Dat heeft aan de ene kant te maken met de natuurvergunning en aan de andere kant met een mogelijke behoefte van de luchtmacht, waarvan ik vind dat ik daar dan ook gewoon naar moet kijken. Maar ik heb u ook aangegeven dat ik de kans zeer klein acht, omdat ik zie dat de situatie, zoals de heer Kerstens net ook aangaf, niet veel veranderd is sinds 2002. Ik heb ook in antwoord op vragen van de heer Kerstens aangegeven dat daar binnen nu en een halfjaar duidelijkheid over moet komen, want ik ben het met hem eens dat het niet te lang boven de markt moet blijven hangen. Dus dat ga ik zeker doen met de bestuurders.

En als het gaat over luchtvaart in algemene zin, wij hebben als Defensie alleen maar basissen gesloten: Soesterberg, in Twente, Katwijk, waar een hele woonwijk moet worden ontwikkeld. Wat je nu ziet, is dat het voor Defensie op een aantal plekken, juist omdat we groeien en omdat de noodzaak er is vanwege het aantal uren dat we moeten maken, noodzakelijk is om weer oude vliegbasissen te reactiveren, zoals De Peel, omdat je juist wil proberen om een deel van de geluidsbelasting weg te halen. Dus wij komen niet overal met een fijne boodschap. Dat realiseer ik mij heel erg goed.

Ik realiseer mij heel erg goed dat een hele fijne balans moet worden gezocht. Dat zie ik ook in Leeuwarden. Ik zie heel veel trots. Ik mocht bij de aankomst van de F-35 zijn met dat blusschuim, wat gewoon een menselijke fout was. Daar waren 1.000 genodigden, ook mensen uit de omgeving. Die zijn aan de ene kant super trots op die basis en aan de andere kant superkritisch op Defensie als het gaat om het geluid en de overlast, en vragen daarom juist om dat overleg. Dat is continu de balans zoeken. We moeten soms kijken naar wat er wel kan en wat er niet kan, maar het gaat erom dat we duidelijkheid geven en dat we het gesprek aangaan. Dat ben ik helemaal met u eens. Ik ben ook in gesprek met de gedeputeerden, ook van Brabant, om te kijken wat we samen kunnen doen en hoe we dit samen kunnen oplossen. Datzelfde geldt voor Gilze-Rijen. Dat is zoeken naar een balans. Aan de ene kant zijn er gemeenten die graag woningen willen bouwen. Aan de andere kant is er de opgave van Defensie. Hoe houd je die twee dingen en balans? Dat daar dingen beter in kunnen, herken ik, als het gaat om de inzet. Dat heeft ook gewoon te maken met waar wij vandaan komen. Wij waren jarenlang alleen maar gericht op dingen sluiten en niet op groeien. Wij nemen nu alle luchthavenbesluiten die wij de afgelopen jaren niet hebben genomen. En als je helikopters of F-35's boven je huis hebt vliegen, dan zien we daar weerstand ontstaan, die ik ook heel goed kan begrijpen. Dat

gesprek moeten wij aangaan. Wij werken nu op allerlei manieren aan het verbeteren van de communicatie maar vooral ook van de participatie, want communicatie is alleen maar zenden.

De voorzitter:

Dan wil ik voorstellen dat de Staatssecretaris doorgaat met de beantwoording. De meeste mensen zijn door hun interrupties heen. En ik wil eigenlijk nog wat ruimte geven voor een tweede termijn. Ik denk dat mensen daar wel behoefte aan hebben. De Staatssecretaris gaat verder.

Staatssecretaris Visser:

De heer Van Ojik vroeg specifiek naar De Peel en Gilze-Rijen. Bij De Peel ben ik zelf vanaf het begin betrokken geweest. Ik was bij de eerste COVM-vergadering, die natuurlijk opgezet moest worden, juist om met bestuurders en gemeenten in gesprek te gaan en te kijken wat er nodig is. Ik zie verschillende beelden. Sommige gemeenten zeggen: prima ... Nou, niet «prima»; ze zeggen: we snappen de behoefte van Defensie en we zijn bereid om daarover mee te denken. Andere gemeenten geven nu al het signaal: we willen het niet. Dat is precies waarom we dat in een COVM-vergadering met elkaar bespreken. Daarbij moet duidelijk worden waarom Defensie het wil, wat de consequenties zijn en wat je, als het door zou gaan – dat besluit moet nog genomen worden – moet doen om de overlast zo veel mogelijk te beperken.

De voorzitter:

Dat was het antwoord van de Staatssecretaris. Dan gaan we naar de tweede termijn. Ik stel een spreektijd van ongeveer anderhalve minuut voor. Het woord is aan de heer Bosman van de VVD.

De heer Bosman (VVD):

Dank. Ik dank beide Staatssecretarissen voor de beantwoording. De toezegging van een brief hebben we genoteerd. Draagvlak is van belang. Daar hebben we net uitgebreid over gesproken. De F-35 op Leeuwarden is van groot belang, zowel voor Defensie als voor de omgeving. Volgens mij zijn beide ermee gediend dat de communicatie zo goed mogelijk verloopt. Dank aan de Staatssecretaris voor het heldere betoog.

Dan de inzet van de F-35. Het was mooi om te zien dat er twee F-35's, samen met twee F-18's, over de Super Bowl vlogen. Dat doe je niet zomaar. Daarnaast hebben we militaire vliegers die gewoon zeggen: met dit toestel ga ik morgen de oorlog in. Dat zijn volgens mij de belangrijkste maatstaven voor de inzet en beschikbaarheid van het toestel.

Dan innovatie. Dank aan de Staatssecretaris dat zij een kleine duw gaat geven om te kijken of de besteding van gelden voor innovatie een kleine versnelling kan krijgen.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is het woord aan de heer Van Helvert van het CDA.

De heer Van Helvert (CDA):

Dank u wel. Nog even over de shelters: als de nieuwe F-35-toestellen komen, gaat dat dus in gelijke tred op. Toch doe ik de oproep aan de Staatssecretaris om wel de vinger aan de pols te houden, want er hoeft maar iets mis te gaan in de planning en dan zijn die shelters zo meteen niet klaar. Dan staan er wel F-35's, maar geen shelters, omdat we door budgetproblematiek later zijn gestart.

Dan het laagvliegen. Nogmaals, ik ben blij, en het is denk ik ook goed, dat de Staatssecretaris laat weten dat de geluidsoverlast en het gevaar bij Drachten blijven staan. Daarmee is de kans heel klein, want er moet ook nog eens een natuurvergunning worden verkregen. Wil dat eigenlijk

zeggen – begrijp ik dat goed? – dat Defensie met hele goede papieren moet komen als er toch een behoefte blijft bestaan? Dat wordt dan toch wel heel erg lastig. Dan is de vervolgvraag: als er toch een dringende behoefte blijft, wat gebeurt er dan met Leeuwarden? Die onduidelijkheid blijft nu wel een beetje boven de provincie hangen, vind ik. Dat vind ik spijtig, want dat komt wel door het treurige en premature communiceren naar aanleiding van de antwoorden op de vragen. Maar volgens mij is het wel een terechte constatering. Misschien kan de Staatssecretaris dat beamen.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is het woord aan mevrouw Belhaj van D66.

Mevrouw Belhaj (D66):

Voorzitter. Het was goed dat we hebben gesproken over een scala van onderwerpen. Ondanks een mooi, enthousiast werkbezoek maak ik me nog wel een beetje zorgen over de vraag of er genoeg geld en aandacht worden besteed aan innovatie en R&D. Ik zie veel behoefte om van onderop dingen te stimuleren. Tegelijkertijd denk ik: er komt ook een moment om de knoop door te hakken en een richting aan te geven, want anders doe je alles maar een klein beetje en kom je volgens mij uiteindelijk nergens.

Daarmee kom ik op mijn vraag. Ik hoor het Fieldlab Smart Base eigenlijk nergens meer terug. Ik heb heel vaak het antwoord terug gehad: daar doen we al die duurzaamheidsdingen en innovatie dingen. Kan de Staatssecretaris vertellen wat daar precies mee is gebeurd?

Tot slot. Bij laagvliegroutes zie ik drie dingen gebeuren. Eén. Er is een discussie onder de luchtvaartwoordvoerders over de burgerluchtvaart en de behoefte om meer te vliegen. Vorig jaar is geconcludeerd dat dat directe consequenties heeft voor het militaire luchtruim. Twee. Met de komst van de F-35 is er een enorme behoefte om te kunnen oefenen, en die ruimte moet ergens in Nederland gevonden worden. Drie. Als er sprake is van een reductie van de totale exploitatie, kan ik me voorstellen dat je die bijvoorbeeld zoekt in de locatie waar je gaat oefenen met vliegen: dus wellicht niet in Canada, maar in Nederland.

Mijn vraag, eigenlijk meer een reflectie richting de commissie Defensie, is of het mogelijk is om gewoon een uitgebreide brief te krijgen van de Staatssecretaris over welke discussies er spelen over het luchtruim en de relatie daarin tussen militaire luchtvaart en burgerluchtvaart, maar voor ons dan specifiek de militaire luchtvaart, en de komst van de F-35 en de behoefte om meer te oefenen. Want voor Gilze-Rijen geldt eigenlijk hetzelfde. Dat creëert onrust. Ik hoorde de Staatssecretaris zeggen dat ze ergens ruimte moet vinden om dat te kunnen doen. Maar als ze dat doet zoals ze het nu doet, weet ik nu al wat er gaat gebeuren: dan komt er heel veel verzet en dan zeggen wij gewoon nee. Ik zou dus graag willen dat de Staatssecretaris die toezegging doet. Als ze dat niet doet, moet ik een VAO aanvragen, maar dat kan ik pas weten als ze die vraag beantwoord heeft. Bovendien heeft ze aangegeven – ik rond af – dat ze er bij de Kamer op terugkomt, maar ik wil duidelijk hebben dat ze, voordat ze de vergunning aanvraagt, terugkomt naar de Kamer, zodat we daar fatsoenlijk over kunnen spreken.

De voorzitter:

Dank u wel. Mevrouw Karabulut van de SP.

Mevrouw Karabulut (SP):

Voorzitter. De ontwikkelingen rond de F-35 zijn zorgelijk. De Staatssecretaris zegt uiteraard dat alles onder controle is. Dat is niet op alle onderdelen geheel en al te controleren. Het is wel duidelijk dat de kosten

oplopen, dat er geopolitieke problemen zijn en dat het ding veel mankementen vertoont, waarbij ook de geluidsoverlast immens is. Ik wil wel een VAO aanvragen, voorzitter. Dat wil ik nu al, want ik heb heel goed geluisterd naar wat de Staatssecretaris zegt over het noorden en oosten van Nederland. De Staatssecretaris zegt dat ze allerlei natuurvergunningen aan het voortoetsen zijn, want evident is dat de luchtmacht behoeftes heeft. Ze zijn aan het voortoetsen en in die voortoets is gemeld aan de provincie dat er mogelijk een vergunning wordt aangevraagd voor de laagvliegroute. Dat was te stellig en prematuur, zegt ze, want ten opzichte van 2002 zijn de omstandigheden niet veranderd. Zij acht het zeer onwaarschijnlijk, maar vervolgens zit er een addertje onder het gras, volgens mij, want dan zegt zij: tenzij de luchtmacht de behoefte heeft of dat wil. Daarmee zijn de onduidelijkheid en de onrust die zijn gecreëerd, onvoldoende weggenomen. Ik zou graag willen, als dit allemaal klopt en als de omstandigheden niet zijn veranderd, dat de Staatssecretaris uitsluit dat die laagvliegroute überhaupt wordt ingeschakeld. Anders vind ik toch dat zij hiermee de mogelijkheid openhoudt dat die laagvliegroute mogelijk wordt ingeschakeld, wanneer de luchtmacht zegt er behoefte aan te hebben. Daarom wil ik hierover een VAO.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is het woord aan de heer Van Ojik van GroenLinks.

De heer Van Ojik (GroenLinks):

Voorzitter. Wat mij betreft mag dat VAO straks ook opleveren dat de Staatssecretaris dat uitsluit, maar ik koester daarover nog niet onmiddellijk hele grote illusies. Overigens dank voor de uitgebreide beantwoording. Als de Staatssecretaris in dit AO zegt dat de kans zeer klein is dat dat gebeurt, denk ik dat dat wel een uitspraak is van politiek gewicht. Je moet je niet voorstellen, gezien de onrust die er nu al is, dat je over een paar maanden hier moet zitten en dat er dan wordt gezegd: ik heb toen weliswaar gezegd dat de kans zeer klein is, maar het gaat toch gebeuren. Eerlijk gezegd ga ik er toch een beetje van uit dat het feit dat de Staatssecretaris dit nu zo heeft gezegd, niet zonder politieke betekenis is, als ik mij goed uitdruk.

Nog even ter verheldering. Mijn vraag over Turkije was niet heel ingewikkeld. Ik kijk met een schuin oog naar de heer Bosman. Ik weet ook wel dat er veel meer NAVO-landen zijn die niet met de F-35 gaan vliegen, maar bij Turkije hadden we daar wel op gerekend, voor zover ik weet. Er is dus niet alleen een financiële consequentie, zoals de mogelijkheid om er een paar centen aan te verdienen door wat dingen te gaan maken die Turkije anders zou maken, maar er is ook een politieke en militaire consequentie van het feit dat Turkije straks wellicht helemaal niet meer aan onze zijde gaat meevliegen met die F-35. Misschien bedoelt mevrouw Karabulut dat ook met geopolitiek. Dat was wat ik bedoelde met mijn vraag. Ik zou dat nog even verhelderen.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank voor die verheldering. De heer Bosman heeft nog een interruptie.

De heer Bosman (VVD):

Excuses dat ik te voorbarig was, maar ik sluit me helemaal aan bij de heer Van Ojik, want dat betekent misschien dat Nederland meer F-35's zou moeten aanschaffen. Dan ben ik helemaal blij met dit betoog.

De voorzitter:

U moet de heer Van Ojik niet uitdagen.

De heer **Van Ojik** (GroenLinks):

Die conclusie zou ik niet onmiddellijk voor mijn rekening willen nemen. Je zou ook kunnen zeggen dat het dan misschien juist wel zinloos is dat we er negen extra hebben gekocht. Alles is denkbaar. Nog een keer voor de duidelijkheid, mijn punt is dat het niet alleen een financiële kwestie is, maar ook wel degelijk een politieke of geopolitieke kwestie.

De **voorzitter**:

Dank u wel. De heer Kerstens van de PvdA.

De heer **Kerstens** (PvdA):

Voorzitter. Bij de excuses van de heer Bosman realiseerde ik mij weer dat je als er excuses worden aangeboden, ook moet blijven opletten wat er vervolgens gaat gebeuren. Ik spendeer mijn tweede termijn ook aan de mogelijke laagvliegroute boven het Noorden van Nederland. De Staatssecretaris heeft aangegeven dat wat haar betreft de eisen hetzelfde zijn als in 2002, dat de situatie niet is veranderd of verbeterd, dat de kans dat het echt gaat spelen zeer klein is en dat er snel duidelijkheid over komt. Die snelle duidelijkheid zou best nog elf à twaalf maanden kunnen duren, als ik de Staatssecretaris hoor zeggen dat dit jaar duidelijk wordt wat de behoefte van de luchtmacht is. Ik vind dat lang, twaalf maanden. Zou zij er iets over kunnen zeggen of dat sneller kan? Ik ben overigens blij dat mevrouw Karabulut een VAO heeft aangevraagd.

Dan mijn laatste vraag. Ik zit er niet goed genoeg in, maar een aantal van ons denkt er een patroon in te zien dat het net niet goed gaat als het gaat om de communicatie met de omgeving. Herwijnen wordt daar ook bij genoemd. Bij Herwijnen denk ik er altijd aan dat op een gegeven moment alle regeltjes opzij werden gezet, op basis van de rijkscoördinatie-regeling, en dat het toch ging gebeuren. Kan de Staatssecretaris uitsluiten dat dat in dit geval ook ineens aan de orde is?

Ik zie haar al wat ingewikkeld kijken, dus ik ga mijn vraag direct toelichten. De Staatssecretaris heeft aangegeven dat die eisen hetzelfde zijn als in 2002. Maar het zou zo kunnen zijn – die deur blijft op een kier staan – dat de luchtmacht wel een hele sterke behoefte heeft aan die lage routes. Als je aan die eisen blijft vasthouden, volgt daar nee op, want dat kunnen we niet regelen als Defensie. Bestaat er toch nog een mogelijkheid dat er een geitenpaadje wordt gevonden om die laagvliegroute op een andere manier werkelijkheid te laten worden? Of zegt de Staatssecretaris dat we haar zo mogen vertrouwen dat ze dat echt niet gaat doen, dat die eisen staan en dat de kans dat dat gaat gebeuren uiterst klein is?

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan is het woord aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Visser**:

Voorzitter. Ik loop de vragen even langs, waarvan nog enkele uit de eerste termijn. Er stond nog een vraag van de heer Van Ojik open. Hij vroeg naar de cost ratio en wat dit betekent als het gaat om Turkije. Er is sprake van een verandering van 1,198 naar 1,238 – om het heel precies te maken. Het gaat dan om 19,6 miljoen van de 60 miljoen die ook genoemd is in de brief. Daarmee geef ik een duiding van wat het is. De rest van het bedrag heeft onder andere te maken met de gevolgen van de verschuiving van productie uit Turkije en met andere verdeelsleutels, die zijn aangepast naar aanleiding daarvan. Zoals u weet – u heeft dat ook net met mijn collega van EZK besproken – zetten we er ook alles op in om een deel van de productiefaciliteiten naar Nederland te krijgen, zodat het Nederlandse bedrijfsleven in ieder geval hiervan kan profiteren.

De heer Van Ojik zei het terecht: in algemene zin geldt natuurlijk dat de NAVO ons niet voorschrijft welk type vliegtuigen wij moeten hebben. Daarmee komen we ook op het punt van de heer Bosman. De NAVO

vraagt niet om de F-35, maar wel om een bepaalde generatie jachtvliegtuigen. Geopolitiek gezien zal de kwestie rondom Turkije consequenties hebben. Morgen of overmorgen heeft u een AO NAVO-ministeriële. Daarin kunt u in brede zin zelf verder praten met de Minister over de verhouding met Turkije.

Mevrouw Belhaj sprak over het Fieldlab Smart Base. Dat loopt nog steeds. Misschien wordt het iets minder genoemd, maar daarvoor worden nog steeds allerlei activiteiten gedaan. U bent bij de RAS-eenheid geweest. Degene die dat daar heeft opgepakt, is ook een van de mensen die betrokken is bij het Fieldlab Smart Base. Er wordt ook gewerkt aan het zelfvoorzienend maken van kampementen. Er wordt ook aan allerlei zaken gewerkt als het gaat om verduurzaming. Dat u er niets van hoort, betekent niet dat er niet aan wordt gewerkt om ervoor te zorgen dat we juist op het punt van verduurzaming ook stappen zetten en die juist ook toepassen in de praktijk. Daar is het ook voor bedoeld.

De heer Van Helvert, mevrouw Karabulut, de heer Van Ojik en de heer Kerstens vroegen naar de laagvliegroutes. Ik wil hier nog twee dingen over zeggen. Ik heb gezegd dat ik, voordat ik dit traject inga, helder wil hebben wat de luchtmacht wil en of er een noodzaak is. Mevrouw Karabulut draaide het om en zei: als de luchtmacht roept dat men iets vindt, drukt u dat erdoorheen. Nee, ik heb in antwoord op een vraag van de heer Kerstens zeer duidelijk aangegeven dat wat er in het antwoord stond in de nota naar aanleiding van het verslag, te prematuur en ongelukkig geformuleerd was. Het was te stevig. Ik heb u ook aangegeven dat het traject in het kader van de natuurvergunning, de natuurtoets die voor alle militaire luchtvaartactiviteiten moet worden aangevraagd, loopt. Voordat ik dit überhaupt zou overwegen, wil ik eerst weten wat de behoefte van de luchtmacht is. Dat is voor mij het uitgangspunt. Dat heb ik u ook gezegd. Het is mijn verantwoordelijkheid om daarnaar te luisteren. Pas als ik dat weet, kan ik bepalen of dat noodzakelijk is. Ik heb aangegeven dat dan ook twee voorwaarden gelden. Als de behoefte er zou zijn, ga ik deze toetsen aan twee voorwaarden. Die twee voorwaarden zijn de voorwaarden uit 2002. In antwoord op de vraag van de heer Kerstens heb ik aangegeven dat ik die kans zeer klein acht omdat de randvoorwaarden nog niet zijn veranderd. Zo kom ik ook op de samenvatting van de heer Van Ojik: de toezegging die ik net deed, die zeer klein is, is haar gewicht waard. Dat zeg ik ook in antwoord op de vraag van de heer Van Helvert. Ik vind alleen ook dat – hier vroeg mevrouw Belhaj naar – als er iets mocht zijn waarvan de luchtmacht zegt dat dit zo cruciaal en zo essentieel is, dit ook op tafel moet. Dan zal ik dat ook met u delen en dan uiteraard ook toetsen. Dat zal ik niet zomaar doen. Ik zal ook niet zomaar een vergunning door laten gaan. Dat is de volgorde die ik u ook heb meegegeven.

Mevrouw Belhaj vroeg naar de luchtruimherziening. Collega Van Nieuwenhuizen en ikzelf informeren de Kamer met een brief over de voortgang van de luchtruimherziening en wat we in dat kader doen. Ik wil voorstellen om de vaste Kamercommissie Defensie een briefing te geven waarin u ziet wat de planning is, wat de verschillende fasen zijn. We pakken het aan aan de hand van de systematiek zoals die wordt gebruikt bij het MIRT. Daarbij doorlopen we de verschillende fasen, inclusief de participatie. Ook is er een plan-MER. Dat wordt allemaal doorlopen als het gaat om de luchtruimherziening. Ik denk dat het goed is dat we ook voor deze vaste Kamercommissie eerst een technische briefing verzorgen. Ik denk dat dit op korte termijn kan. U heeft dan in ieder geval een beeld van wat er al is gedaan en wat er loopt. In de debatten die volgen over de luchtruimherziening, waarbij de vaste Kamercommissie van lenW de eerste commissie is, moeten we kijken of ook de commissie voor Defensie daarbij wordt uitgenodigd indien ook militaire luchtvaartactiviteiten aan de orde zijn.

De voorzitter:

Mevrouw Belhaj heeft hier nog een vraag over.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Dat klinkt heel goed. Kunt u alvast in de brief schetsen hoe het militaire luchtruim eruitziet, welke conflicten er zijn met de burgerluchtvaart en welke vliegbasissen in aanmerking komen om het eventueel op te vangen? Zo worden wij in Defensieperspectief geïnformeerd en kunnen wij dingen plaatsen. Ik vind het ook goed om vooraf meegenomen te worden in het grote geheel. Dat kan wel helpen. Dan weten we ook beter wat we nodig hebben in de technische briefing.

De voorzitter:

We moeten nog wel even in de procedurevergadering bespreken hoe we dat met de technische briefing doen, want dat is de normale, reguliere weg.

Staatssecretaris **Visser:**

Collega Van Nieuwenhuizen en ik informeren de Kamer ieder halfjaar over de wijze waarop we de luchtruimherziening gaan vormgeven. Ook het militaire luchtruim, inclusief alle consequenties, maakt daar integraal onderdeel van uit. Naar mijn weten wordt die brief ook naar de vaste Kamercommissie voor Defensie gestuurd.

De voorzitter:

Misschien kan ik even helpen. Het is goed om het algemene verhaal te horen, maar ik denk dat in de technische briefing ook specifiek gekeken moet worden naar de Defensieonderdelen. Ik denk dat het belangrijk is dat we in de technische briefing daar nadere informatie over krijgen. Ik denk dat mevrouw Belhaj dat bedoelt.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Ja, gedeeltelijk. Het is goed dat al die brieven daar nu naartoe zijn gegaan. Ik ben zelf ook luchtvaartwoordvoerder geweest, en ben nu defensiewoordvoerder. Daardoor weet ik ook hoe belangrijk en hoe fijn het zou zijn als het Ministerie van Defensie al die belangrijke elementen voor ons als commissie er even uithaalt, die even op een paar A4'tjes zet met een nietje erdoor en die vervolgens naar de commissie stuurt. Op basis daarvan kunnen we besluiten wat voor technische briefing we nodig hebben. Het lijkt mij dat er onder die paar honderd ambtenaren vast wel iemand is die dat superleuk vindt om te doen voor de commissie voor Defensie.

Staatssecretaris **Visser:**

Ik zou willen dat ik een paar honderd ambtenaren had die zich met luchtvaart bezighouden, maar helaas is dat niet zo. Ik zou willen verzoeken, voorzitter, om eerst de technische briefing te doen, ook in het kader van de uitvraag wat er precies nodig is. Ik wil voorkomen dat we elkaar bezighouden, om het oneerbiedig te zeggen. Er liggen al allerlei brieven met informatie. Ik wil voorstellen om eerst een technische briefing te doen. Mocht daaruit komen dat er behoefte is aan meer informatie, dan kan dat altijd verzorgd worden.

De voorzitter:

Ik denk dat het goed is dat we dit bekijken in de volgende procedurevergadering. Misschien kunnen we ook nog een stafnotitie of iets dergelijks voorbereiden. Dan kunnen we daar exact bespreken wat de inhoud van de technische briefing zou moeten zijn.

Daarmee zijn we gekomen aan het einde van de tweede termijn van de kant van de Staatssecretaris. Ik zal nog even de toezeggingen oplezen.

De Staatssecretaris voor Economische Zaken en Klimaat geeft de Kamer voor de zomer inzage in het percentage van de industrieparticipatie. Dat is een toezegging aan de heer Bosman.

De Staatssecretaris voor Economische Zaken en Klimaat informeert de Kamer, zodra daar aanleiding toe is, over de gevolgen voor de Nederlandse industrie van het vertrek van Turkije uit het F-35-project. Dat is een toezegging aan de heer Kerstens.

De Staatssecretaris van Defensie stuurt het plan van aanpak Operationele Energiestrategie voor 1 juni 2020 aan de Kamer. Dat is een toezegging aan mevrouw Belhaj.

Mevrouw Karabulut heeft een VAO aangevraagd. Dat wil zeggen dat we toegaan naar een plenaire afronding. Mevrouw Karabulut zal daarbij de eerste spreker zijn. Daarmee zijn we gekomen aan het einde van deze vergadering.

Sluiting 19.12 uur.