

## 6

### Vragenuur

**Vragen van het lid Dijkgraaf aan de minister van Defensie over de berichtgeving dat de NH90-helikopters aan de lopende band uitvallen.**



De heer **Dijkgraaf** (SGP):

Mevrouw de voorzitter. Wij begonnen dit vragenuurtje met majesteitsschennis. Wij eindigen het met gevaar voor hare excellentie de minister van Defensie. We hebben een probleem, voorzitter. Bij de begrotingsbehandeling zat u in de voorzittersloge, de minister zat in vak-K en ik stond hier. Ik heb de minister toen gevraagd om zo snel mogelijk in een helikopter te stappen. Het voordeel van zo'n helikopter is dat je, zoals mijn hoogleraar staatsrecht zei, een helikopterview krijgt: overzicht over de totaalsituatie. Nu zijn die dingen geleverd. Ze worden wel "de vliegende Fyra" genoemd. Het is de NH90, die sterk vertraagd is geleverd. Nu ze er zijn, blijken ze het nauwelijks te doen. Om de haverklap vallen ze uit. De SGP zou niet willen dat de minister van Defensie in gevaar komt. Daarom stel ik haar de volgende twee vragen. Kan zij toezeggen pas in de helikopter te stappen als dat volstrekt verantwoord is? Kan zij aangeven wanneer dat is?



Minister **Hennis-Plasschaert**:

Voorzitter. Ik dank de geachte afgevaardigde voor de vragen. Ik was overal op voorbereid, maar niet op deze vragen! Ik stap alleen in een toestel als dit veilig is. Daar gaat de vraag dan ook serieus over, namelijk over de inzet van een Belgische helikopter op een Nederlands schip, zoals de Friesland, die onlangs is afgereisd naar de West. Al twee keer eerder heeft een Belgisch toestel ondersteuning verleend aan Nederland tijdens operaties in het Caraïbisch gebied. Dat was in 2012, vorig jaar, aan boord van de Tromp en de Amstel. De Belgische helikopters voldoen aan de eisen van Defensie. Uiteraard hadden wij graag de NH90 daar gehad. Dat komt; daarop kom ik later bij de Kamer terug. De maritieme versie van de Belgische Alouette, laat dat duidelijk zijn, is echter ontworpen voor inzet boven zee. Ook beschikt de Alouette over de wettelijk voorgeschreven luchtkussens waarmee de helikopter bij een noodlanding tijdelijk op zee kan blijven drijven. De samenwerking met de Belgen zal in de toekomst toenemen, vooral bij het uitvoeren van het onderhoud aan de NH90. Lang leve de internationale samenwerking, zo zou ik willen zeggen. De admiraliteiten in België en Nederland werken, zoals uw Kamer weet, al heel lang heel nauw samen.

Hoeveel toestellen zijn er besteld en wanneer worden ze geleverd? Dat is uiteraard de hamvraag. In 2000 heeft Nederland het contract getekend voor de ontwikkeling van twintig middelzware NH90-helikopters voor maritieme operaties. In 2010 is de eerste helikopter geleverd in een tijdelijke configuratie. In januari 2013, dus onlangs, is de achtste NH90 geleverd. Dit is de eerste helikopter in de uiteindelijke configuratie. Naar verwachting wordt de levering van de NH90 voortgezet met de levering van één helikopter in de uiteindelijke versie per kwartaal. Dat bete-

kent dat in het eerste kwartaal van 2016 het twintigste en laatste toestel wordt geleverd.

Sinds het begin van de levering van de eerste NH90 is er vertraging ontstaan. De invoering is absoluut niet vlekkeloos verlopen. Ik heb uw Kamer daarover bij herhaling geïnformeerd in de eindejaarsrapportage en in antwoorden op schriftelijke vragen. Op 13 maart hebben wij een AO materieel waarbij de NH-90 uitgebreid aan de orde zal komen.

De heer **Dijkgraaf** (SGP):

Wij maken ons toch ernstig zorgen, ondanks deze mooie antwoorden. Dit was natuurlijk niet de bedoeling. De bedoeling was dat wij twintig helikopters kregen. Al heel snel – de heer Knops heeft er vorig jaar vragen over gesteld; wij hebben daar destijds aan meegedaan – was duidelijk dat de NH90 te zwaar en te krap was en een te kleine actieradius had. Maar goed, uiteindelijk heeft het kabinet doorgezet. Nu zijn ze geleverd, maar nu blijken ze om de haverklap uit te vallen. De minister kan wel zeggen dat wij een beroep doen op de Belgische helikopters, maar dat zijn twintig jaar oude dingen, "uit het bejaarden-tehuis gehaald", zou je kunnen zeggen. Een van de nadelen is dat ze maar één motor hebben. Ik kan u verzekeren, mevrouw de voorzitter, dat je het knap warm krijgt als je boven zee zit en die ene motor uitvalt en de ventilator het niet meer doet. Welke risico's zijn er gelopen? Hebben zich incidenten voorgedaan? Zijn er daadwerkelijk veiligheidsrisico's geweest? Kan de minister verzekeren dat die mankementen van de NH90 echt verholpen zullen zijn en wij met onze eigen helikopters kunnen vliegen?

Minister **Hennis-Plasschaert**:

Ik gaf daarnet al aan dat de Belgische helikopters niet zo maar worden ingezet. Ze worden ingezet, omdat zij voldoen aan de eisen van Defensie. Ik zei ook dat de maritieme versie van de Belgische Alouette is ontworpen voor inzet boven zee. Zij beschikken over de zogenaamde "floatation devices". Dit betekent dat zij bij een noodlanding tijdelijk op zee kunnen blijven drijven, met behulp van luchtkussens. Daarmee voldoen zij aan de eisen. Ik zei ook dat wij niets liever doen dan de NH90 inzetten. Wij zijn daar druk mee bezig. In het eerste kwartaal van 2016 zal dat helemaal het geval zijn. Wij hebben nu acht toestellen tot onze beschikking. Deze worden ingezet voor opleiding en training. Uiteindelijk moeten wij ook een getrainde bemanning hebben. Zij worden ook ingezet bij antipiraterijmissies. Langzaam maar zeker komen wij bij ons doel, namelijk volledige invoering van de 20 NH90's. Tot die tijd doe ik mijn uiterste best om de operationele gereedstelling zou goed mogelijk vorm te geven.

De heer **Dijkgraaf** (SGP):

"Langzaam maar zeker", zegt de minister, en dat zijn ware woorden. Het duurt ons eigenlijk te lang. Kan de minister aangeven of dit extra kosten met zich heeft gebracht? Wat betekent dit nu eigenlijk voor onze aanbestedingsprocedure? Wij hebben deze problemen ook gehad met een trein die uit een Italiaanse fabriek komt. Die problemen zijn nog steeds niet opgelost. Kan de minister aangeven wat "langzaam maar zeker" nu precies betekent? Waar ligt de deadline en wanneer zijn wij echt uit de problemen? De Denen en de Noren zijn het zat. Zij hebben hem afbesteld en gaan op iets anders over. Wij hebben destijds doorgezet. Kan de minister scherp aan de Kamer

## Hennis-Plasschaert

aangeven wanneer wij er verzekerd van kunnen zijn dat de helikopters het echt gaan doen, maar vooral ook blijven doen?

### Minister Hennis-Plasschaert:

De acht NH90-helikopters waarover Nederland nu beschikt, vliegen. Zij gaan in de lucht. Er zijn problemen met onderhoud. Wij zijn op dat punt bezig met een inhaalrace. De heer Dijkgraaf stelde een belangrijke vraag over de financiële gevolgen van de vertraging van het project. Ik wijs de heer Dijkgraaf heel graag op de eindejaarsrapportage, op de antwoorden op vragen die onlangs gegeven zijn en op het algemeen overleg dat wij op 13 maart met elkaar gaan voeren over dit onderwerp. De verdragingskosten worden momenteel geraamd op 50,3 miljoen euro. Deze kosten zullen, zoals bij de Kamer bekend, worden verrekend via het boetebeding dat deel uitmaakt van het contract. De totale boetegelden bedragen momenteel reeds 26 miljoen euro. Voor alle duidelijkheid: dit bedrag zal worden verrekend met de diensten die door de NH Industries worden geleverd. Het betreft inderdaad een Italiaans bedrijf, AgustaWestland, maar ook Fokker, een Nederlands bedrijf, en Eurocopter Group, een Duits-Frans bedrijf. Uiteindelijk is de verwachting dat wij in het eerste kwartaal van 2016 volledig operationeel zijn met 16 NH90's.

### De heer Dijkgraaf (SGP):

Het duurt dus nog drie jaar. Ik zou de minister willen vragen: kan dat niet sneller? Wij hebben al een heel traject gehad. Er is al veel vertraging opgetreden. Elke maand en elk jaar dat het langer duurt levert risico's op. Laten wij wel wezen: ondertussen moeten de marine en de luchtmacht met mindere helikopters vliegen dan wanneer wij een parate vloot aan NH90's zouden hebben. Is er iets misgegaan met de aanbesteding? Komt daarvan nog een evaluatie? Wij moeten niet voor een dubbeltje op de eerste rang zitten en ondertussen eindigen met een vloot die het onvoldoende doet.

### Minister Hennis-Plasschaert:

Ik heb al gezegd dat de invoering verre van vlekkeloos is verlopen, dat moet ik de heer Dijkgraaf volledig nageven. Maar voor alle duidelijkheid: sinds het begin van de levering van de eerste NH90 in 2010 is er vertraging ontstaan van negen maanden. Wat betreft de lessons learned – daar spreekt de heer Dijkgraaf over – verwijs ik naar de beantwoording van vraag 1 van de schriftelijke vragen, die ik de Kamer onlangs heb toezonden. Daarin staat dat het ontbreken van bijvoorbeeld een lead nation en een lead industry heeft bijgedragen aan de traagheid van de besluitvorming op internationaal niveau. Ook staat erin dat het aantal lidstaten dat hierbij betrokken was, heeft geleid tot een grote hoeveelheid varianten van de NH90. Dat moeten wij in de toekomst zien te vermijden.

### Mevrouw Günal-Gezer (PvdA):

Zoals de minister al zei, zijn er al langer problemen met het NH90-project. Er is sprake van vertragingen en noem maar op. De PvdA-fractie heeft sinds 2007 vragen gesteld over de kosten die daarmee samenhangen. De minister heeft mijn vraag over het eventueel verhalen van de kosten op de producent al beantwoord. Ik vraag haar of zij dat voor het algemeen overleg van maart even op een rijtje wil zetten voor de Kamer: welke extra kosten zijn ge-

maakt, hoe het zit met boetebeding en dat soort zaken.

### De voorzitter:

Ik neem aan dat u op het algemeen overleg van 13 maart doelt, mevrouw Günal.

### Minister Hennis-Plasschaert:

Voor zover die vragen nog niet voldoende zijn beantwoord in de beantwoording van de schriftelijke vragen die ik onlangs aan de Kamer heb gezonden, ben ik daar toe graag bereid.