

Vergaderjaar 2009–2010

25 928

Navo helikopterproject NH-90

Nr. 44

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 7 juni 2010

De vaste commissie voor Defensie¹ heeft op 18 mei 2010 overleg gevoerd met minister Van Middelkoop van Defensie, minister voor Wonen, Wijken en Integratie over:

- **de brief van de staatssecretaris van Defensie d.d. 17 maart 2010 met de lijst van vragen en antwoorden over de negende jaarrapportage over het helikopterproject NH-90 (25 928, nr. 41);**
- **de brief van de staatssecretaris van Defensie d.d. 17 maart 2010 met de lijst van vragen en antwoorden inzake aanvulling openbare informatie over de negende jaarrapportage over het helikopterproject NH-90 (25 928, nr. 42).**

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Defensie,
Van Miltenburg

De griffier van de vaste commissie voor Defensie,
De Lange

¹ Samenstelling:

Leden: Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Poppe (SP), Ferrier (CDA), Van Velzen (SP), Haverkamp (CDA), Blom (PvdA), ondervoorzitter, Eijsink (PvdA), Van Miltenburg (VVD), voorzitter, Van Dam (PvdA), Kraneveldt-van der Veen (PvdA), Griffith (VVD), Aasted Madsen-van Stiphout (CDA), Algra (CDA), Irrgang (SP), Knops (CDA), Willemse-van der Ploeg (CDA), Jacobi (PvdA), Brinkman (PVV), Voordewind (ChristenUnie), Pechtold (D66), Ten Broeke (VVD), Thieme (PvdD) en Peters (GroenLinks).

Plv. leden: Lempens (SP), Van der Vlies (SGP), Polderman (SP), Ormel (CDA), De Wit (SP), Çörüz (CDA), Roefs (PvdA), Wolbert (PvdA), Van Beek (VVD), Smeets (PvdA), Arib (PvdA), Blok (VVD), Omtzigt (CDA), Uitslag (CDA), Roemer (SP), Jonker (CDA), De Nerée tot Babberich (CDA), Samsom (PvdA), Wilders (PVV), Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie), Van der Ham (D66), Teeven (VVD), Ouwehand (PvdD), Vendrik (GroenLinks) en Nicolai (VVD).

Voorzitter: Eijsink
Griffier: Van Dalen

Aanwezig zijn twee leden der Kamer, te weten: Eijsink en Van Velzen,

en minister Van Middelkoop van Defensie, minister voor Wonen, Wijken en Integratie, die vergezeld is van enkele ambtenaren van zijn ministerie.

De **voorzitter**: Ik heet de minister, de medewerkers en de mensen op de publieke tribune van harte welkom bij dit algemeen overleg over de NH-90. Ook al zijn er maar twee Kamerleden aanwezig, de spreektijd zal niet onbeperkt zijn. Ik neem aan dat vijf minuten voldoende is. Het woord is aan mevrouw Van Velzen van de SP-fractie.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Voorzitter. Kwantitatief is er een probleempje, maar de kwaliteit zal met deze twee sprekers geen probleem zijn! Wij volgen het dossier NH-90 al lange tijd. Als ik het mag samenvatten voor de minister, die toch nieuw is op dit dossier: het wordt duurder en duurder. Een voorvoorganger van deze minister, de heer Van Hoof, gaf in 2000 aan dat de helikopters in 2007 in de lucht zouden zijn en dat ze 55 mln. gulden per stuk zouden moeten kosten. Nu blijkt dat nog onduidelijk is wanneer de helikopters allemaal vliegen en dat het bedrag van 55 mln. gulden nu 55 mln. euro per stuk is. Wat vindt de minister daarvan? De beslissing om eerst twintig stuks van het type NFH aan te schaffen, is gewijzigd in de keuze voor twee verschillende types. De TNFH is geïntroduceerd om ervoor te zorgen dat er, waar er vertragingen zijn opgetreden, tijdig met de maritieme helikopters gevlogen kan worden. Ik schrik enorm van de kosten. Voor de wijziging van de order van één type helikopter naar twee types min of meer dezelfde helikopters komt er een enorm bedrag op het budget. Dat bedrag is de Kamer vertrouwelijk, dus geheim gemeld. Omdat het om een enorm bedrag gaat, dat ik dus niet nader mag noemen, vraag ik de minister waarom dit niet bekend wordt gemaakt. Het gaat niet om een paar eurootjes en daarom zou er over dit belastinggeld verantwoording afgelegd moeten worden. Waarom wordt dit enorme bedrag slechts vertrouwelijk aan de Kamer gemeld?

Dit project loopt al jaren ernstige averij op, voornamelijk omdat de helikopter altijd veel te zwaar was. Ik vrees echter dat het te laat is, en dat nu de stekker er uittrekken te weinig op zal leveren. Wij zitten eraan vast en moeten ermee verder, maar dat betekent wel dat wij de verantwoordelijkheid hebben om alle risico's die bekend dan wel voorspelbaar zijn, op een rij te zetten en zo veel mogelijk te bestrijden. Ik vraag de minister dan ook waarom de noodzakelijke beheersmaatregelen om de risico's te bestrijden en ook de kosten die er uit voortvloeien, geheim zijn. Voor wie houden wij dat geheim? Voor de contractpartners of voor de nieuwe contractpartners België en Polen, of voor een andere speler, die ik niet nader kan duiden, maar de minister misschien wel?

In dit project wordt met een groot conglomeraat van landen gewerkt aan een helikopter. Het is duidelijk dat dit niet werkt. Al eerder is de politieke conclusie getrokken, ook door de voorganger van deze minister, dat dit eens en nooit weer is. Ik vraag de minister of hij die woorden ook in zijn mond durft te nemen: eens en nooit weer zo'n samenwerkingsproject op defensiematerieelprojecten. Er is nog steeds sprake van een enorm strak tijdschema, dus er zijn de nodige risico's van verdere vertraging in dit project. Wat betekent dit nu? Met welke extra kostenoverschrijdingen wordt rekening gehouden? Kan de minister een schatting daarvan geven? Hij schrijft dat het bedrag de te claimen boetegelden niet zal overschrijden, maar ik weet niet welke boetegelden er geclaimd zullen worden. Ik weet ook niet hoe reëel het is dat die boetegelden daadwerkelijk terugkomen. Ik weet ook niet met welke kostenoverschrijding er rekening wordt gehouden. Het is een spel met alleen vraagtekens. Ik neem aan dat

daarover bij het ministerie en de minister meer duidelijkheid is. Ik vraag de minister om die kennis met de Kamer te delen. Kan hij een schatting maken van de verdragingskosten tot op heden, in plaats van de opmerking in de stukken «dat de verdragingskosten nog niet bekend zijn, want wij weten immers nog niet hoeveel de definitieve vertraging zal zijn»? Ik vraag om een berekening, een indicatie, een schatting van de verdragingskosten tot op vandaag, in de wetenschap dat de toekomst altijd onzeker zal zijn, zeker bij dit project. Ik wil met de kennis van vandaag graag weten of het aannemelijk is dat de Lynx langer moet doorvliegen. Welke kosten zouden daarvoor worden gereserveerd?

In recente brieven staat dat 4,6 mln. wordt gereserveerd voor een zogenaamde digital map generator. Het wordt beschreven als een noodzakelijk iets, maar ik vraag mij wel af waarom dat nu plotseling om de hoek komt kijken. Was de techniek om in de cockpit kaarten te projecteren verouderd? Was daar geld voor beschikbaar? Waar komt dit duveltje plotseling vandaan?

Ik constateer uit de brief die ons gisteren werd gestuurd dat al in april nadere contracten zijn getekend. Ik ben blij met die brief, zodat die informatie nu op tafel ligt. Het is goed dat er vooruitgang is in dit dossier, maar dat had wat mij betreft wel eerder bekend mogen zijn. Het is goed dat er op het laatste moment nog een brief is gestuurd.

Ik vraag de minister ten slotte of hij bekend is met de reportage in de krant Bild van 23 februari jl., een inhoudelijk artikel over de NH-90. Het is altijd al een probleemkindje geweest met een hoop kinderziektes die langer aanhielden dan normaal gesproken een kindertijd duurt. In het artikel staat dat de mensen die in de pilotenstoel gaan zitten maximaal 110 kilo mogen wegen, inclusief gevechtssuitrusting. Ik vraag mij af of dat waar is, want dan zie ik opnieuw een probleem om de hoek komen. Is dit probleem bekend en reëel? Is daarmee rekening gehouden? Er wordt ook over gesproken dat de mensen die in de helikopter plaatsnemen, of dat nu de piloot of de bemanning is, geen gevechtsschoenen aan mogen hebben omdat de vloer van dit type maritieme helikopter te kwetsbaar is. Dat lijkt mij iets wat wel bekend mag zijn. Klopt dit en is daarmee rekening gehouden? Ook wordt gezegd dat er vanuit de maritieme helikopter niet met abseiltechnieken gewerkt kan worden. Dat lijkt mij raar, want een van de taken van dit type helikopter is toch search and rescue boven zee en daarvoor moet abseilen mogelijk zijn.

De hamvraag is of deze helikopter wel deugt. Wat is het oordeel van de minister over de huidige staat van deze helikopter met kinderziektes, die inmiddels volwassen zijn geworden?

Het project kost inmiddels al meer dan 1 mld. Ik vraag de minister naar zijn oordeel, nu hij met een frisse blik naar dit dossier kijkt.

Voorzitter: Van Velzen

Mevrouw **Eijsink** (PvdA): Voorzitter. Voor mij ligt de brief van 5 januari 2010. Ik breng even in herinnering dat er bij de begrotingsbehandeling vorig jaar november, het wetgevingsoverleg Materieel, een hele discussie is geweest over vertrouwelijke stukken die bij dit materieelproject horen. Wij hebben met de staatssecretaris uitvoerig gesproken over de wens om zo veel mogelijk te voorkomen dat stukken vertrouwelijk moeten zijn, zodat het onderwerp makkelijk te behappen en te behandelen is in een algemeen overleg. Daarna kwam de brief van 5 januari. De Kamer heeft meteen gevraagd om een nadere toelichting, want op pagina 5 van deze brief staat dat er bijgeplust moet worden en dat er 18,6 mln. bijkomt, met daarbij redelijk verrassend de digital map generator voor 4,6 mln. Vervolgens kreeg de Kamer op 22 januari een aangepaste brief. Het is merkwaardig dat daarin dan wel een van de bedragen genoemd kan worden. Waarom kon dat dan niet in eerste instantie? Kan de Kamer er echt op rekenen dat dit een volgende keer niet via aangepaste brieven

hoeft te gebeuren? De Kamer heeft daar eerder, met brede instemming, om verzocht.

Over de digital map generator hebben wij in maart jl. de nodige vragen gesteld. Op de vraag hoe het mogelijk is dat dit project binnenkomt, wordt geantwoord dat het uiteraard om de veiligheid en om verdere aanpassingen gaat. Hoe komt het dat daarvoor ineens 4,6 mln. bij moet komen? Is dat een aanpassing? In de brief staat verder dat het budget niet aangepast zou zijn. Wat is er dan weggelaten? Is er iets wat al gebudgetteerd was niet gedaan? Waarom moet de digital map ertussen komen? Ik neem aan dat een dergelijk project – ik heb dat jaren geleden al ergens zien staan – er allang inzit. Wij hoeven geen kennis daarvan te hebben om te bedenken dat een dergelijke navigatie erin moet zitten. Graag een antwoord van de minister.

Op vraag 19 e.v. van 17 maart «Is er een schatting van de totale meerkosten voor het ministerie van Defensie door de vertragingen bij het NH-90 project?» wordt geantwoord dat dit eigenlijk pas vaststaat bij de definitieve aflevering van de NH-90, die werkelijk geaccepteerd is en dat dit betekent dat pas eind 2014 de volledige balans kan worden opgemaakt. Er staat: «Nederland dient de verdragingskosten via het contractuele boetebeding van het productiecontract op NHIndustries te verrekenen. Vooral nog gaat Defensie ervan uit dat deze extra kosten de te claimen boetegelden niet zullen overstijgen». Ik wil graag een toelichting hierop, want dit antwoord is geen verheldering. Misschien kan dat niet, maar uit eerdere debatten over de NH-90 weten wij dat juist het boetebeding alles te maken heeft met het langer in de lucht houden van de Lynx-helikopters. Een staatssecretaris zei al in 2007 dat deze op sterven na dood zijn. Waar komt het geld vandaan voor de extra kosten voor het langer doorvliegen van deze helikopter, voor het langer in dienst houden van personeel daarvoor en voor de uitgestelde opleidingen? Ik zou het bijzonder op prijs stellen als de Kamer daar echt inzicht in krijgt. Wij weten allemaal dat de onderhandelingen met Augusta moeizaam verliepen. Waar kunnen wij nu op rekenen? Het is al 1 mld. geworden, veel meer dan ooit gedacht, ook al heeft de Kamer daar gaandeweg mee ingestemd. De vraag naar de extra is kosten is voor een aantal zaken van belang, dus het boetebeding is voor mijn fractie een belangrijk punt.

Ik heb nog een vraag over de aanvullende brief en de exploitatiekosten. Nederland betaalt een deel van de exploitatiekosten van NAHEMA, vastgesteld op 3,8% van de totale exploitatie van deze gehele organisatie. Vervolgens staat in de brief dat de bijdrage tijdelijk is verhoogd door onder andere de verhoogde werkdruk. Hoeveel de verhoging van de bijdrage is, blijft onvermeld, noch in percentage, noch in absoluut getal. Graag duidelijkheid daarover.

Mijn laatste opmerking betreft de brief van gisteren, 17 mei jl. Ik weet dat de helikopter gisteren formeel is overhandigd, dus felicitaties daarvoor. Helaas kon ik er niet bij zijn. Ik stel in de omgang van de regering met de Kamer – ik lees dat het productiecontract al getekend is op 21 april en ik wijs op de Kamervragen over boetebeding en contracten – een proactieve houding op prijs. Ik had het, gezien de omstandigheden, op prijs gesteld als de aanpassing van het contract eerder aan de Kamer was gemeld en niet pas via de brief die wij nu hebben ontvangen. Ik weet zeker dat veel van mijn collega's, en ik spreek niet alleen namens mijn fractie, een proactieve houding bijzonder zouden waarderen.

Voorzitter: Eijssink

De **voorzitter**: Wij hebben begrip voor het feit dat de minister dit dossier in een zeer korte tijd heeft moeten overnemen. Ik benadruk dan ook dat hij daar de tijd voor kan nemen.

Minister Van Middelkoop: Voorzitter. Het goede nieuws is dat jongstleden maandag de ceremoniële overdracht van de eerste NH-90-helikopter aan Defensie is gevierd, in een wat andere politieke constellatie dan wij hadden gedacht, maar dat neemt dit feit niet weg. Ik begrijp alle kritische vragen van de Kamer heel goed, maar dat neemt niet weg dat wij, in ieder geval de organisatie, hier toch naar hebben uitgezien. Eindelijk staat er een toestel. Wij hebben nu letterlijk zicht op waar wij het politiek zo lang over hebben gehad. Door de levering van de Meaningful Operational Capable (MOC)-configuratie, de aangepaste configuratie, kunnen wij in elk geval aan het werk en kunnen mensen er vertrouwd mee raken en daarmee begint voor Defensie een nieuwe periode. Dat geldt in het bijzonder voor het Defensiehelikoptercommando, dat vanaf vandaag in eigen beheer personeel kan gaan opleiden en trainen. Het kan het toestel in deze configuratie ook gebruiken voor onderwijs en de operationele evaluatie ten behoeve van de waltaken. Op termijn zal Defensie beginnen met de overname van de waltaken van de Lynx-helikopter. Ik kom hierop nog terug. Dat is zeker belangrijk voor het technisch personeel, dat verantwoordelijk is voor het onderhoud, maar ook voor het vliegend personeel.

Zoals bekend, is dit proces niet zonder slag of stoot verlopen. Nog steeds vergt het ontwikkeltraject van de NH-90-helikopter aandacht om te voorkomen dat Defensie wordt geconfronteerd met onverwachte kostenstijgingen en onvoorziene vertragingen. In reactie op een vraag van mevrouw Van Velzen merk ik op dat dit te maken heeft met de vorm van internationale samenwerking zonder een duidelijke lead nation, een term die mij uit een ander onderdeel van mijn portefeuille zo vertrouwd is geraakt. Je moet dan veel meer opletten. De onderhandelingen zijn ook lastiger te voeren en ook dat is een probleem. Uit de woorden van mevrouw Van Velzen, die al veel langer meeloopt in dit dossier, maak ik op dat ook mijn voorgangers dit onderwerp al een enkele keer met krachtige bewoordingen hebben belegd. Ik heb geen reden om dat in te trekken. Een herhaling van zetten uit het verleden moet worden voorkomen. Dit is typisch zo'n les die wij in de toekomst moeten gebruiken, niet alleen bij de uitvoering van andere materieelprojecten, maar ook voor het helikopterproject NH-90 zelf.

Wij zijn nog niet klaar, integendeel. De overdracht van de eerste NH-90 in deze configuratie is pas het begin. Na zeven toestellen in deze MOC-configuratie wordt vanaf het najaar van 2011 de achtste helikopter geleverd in de eindfiguratie, de Full Operational Capable (FOC)-configuratie. Dan heb ik het nog steeds over twaalf van de twintig helikopters die wij hebben aangemerkt als fregathelikopter. Zoals bekend, is in het verleden besloten om in het aantal van twintig differentiatie aan te brengen: twaalf voor het gebruik op de fregatten en acht voor transport, zowel op de schepen alsook op land.

Mevrouw Van Velzen heeft ook gesproken over het besluit om differentiatie aan te brengen, dat al heel lang geleden, in 2004, is genomen. Zij heeft met schrik kennisgenomen van het hoge budget. Zij heeft dat gehaald uit stukken die wij commercieel-vertrouwelijk hebben opgemaakt en vraagt waarom dat niet bekend is gemaakt. Het antwoord is eigenlijk vrij simpel, evenals op de vraag naar het waarom van het geheimhouden van beheersmaatregelen, namelijk vanwege de buitengewoon eenvoudige commerciële wijsheid dat je op het moment dat je dat bekend maakt, het geld kwijt bent. Dat is nadelig voor je onderhandelingspositie. Die wijsheid raakt niet alleen Defensie, maar eenieder, ook in het bedrijfsleven, die werkt met grote investeringen. Als je dat in het openbaar doet, snijd je jezelf buitengewoon krachtig in de vingers. Een deel van de hogere kosten vloeien ook voort uit het besluit dat ik al eerder noemde om van de twintig helikopters er acht als transporthelikopter aan te merken. Dat heeft tot gevolg dat wij daarover btw moeten betalen en dat

gold niet voor de twaalf. Dat is een niet onbelangrijk deel van de extra kosten waar mevrouw Van Velzen en ook mevrouw Eijssink over spraken. Mevrouw Van Velzen en mevrouw Eijssink hebben gevraagd of ik een schatting kan maken van de verdragingskosten. Dat antwoord kan ik niet improviseren. Wij weten dat pas definitief in 2014 als het project klaar is. Dan heb je een overzicht. Het is ook niet zo verstandig om een inschatting te maken, omdat dit een percentage zal zijn van de totaal te verwachten inschattingskosten. Wij zitten op dat punt ook nog in onderhandelingstrajecten. Er komt een moment dat wij met een boetebeding moeten werken. Naarmate wij daarin succesvoller zijn, zal dit voor ons een meer positief effect hebben, namelijk wellicht een zekere minimalisering van de verdragingskosten. Dat is evident, maar de eindbalans kan pas aan het eind van het traject worden opgemaakt.

Wij hebben al veel eerder besloten om de Lynx langer door te laten vliegen. De extra kosten van de Lynx zijn uit de begroting betaald, al dan niet besproken, maar dat doet er niet zo veel toe, want het geld is opgenomen in de begroting. Kenmerk van mijn begroting is dat deze kosten concurreren met andere uitgaven.

Ik begrijp de vragen van beide Kamerleden over de digital map generator. Dat is een typisch voorbeeld van een project dat heel lang loopt, dat hoogtechnologisch is en dat op een gegeven moment door nieuwe technologie wordt ingehaald. Op een bepaald moment kwam nieuwe technologie beschikbaar. Intern wordt de vraag dan gesteld of wij daar iets mee moeten. Zo ja, dan wordt dat onderdeel van de behoeftestelling. Gebruikmaking van deze technologie kost een extra bedrag van 4,6 mln., dat extra is toegevoegd aan het project.

Het onderzoek van het Duitse leger waarover Bild rapporteerde, richt zich op de landvariant van de NH-90. Nederland krijgt de maritieme variant. Het verschil in ontwerp betekent dat de meeste van de in het onderzoek genoemde problemen niet voor de maritieme variant gelden. Daarnaast worden door de Duitse krijgsmacht deels andere eisen gesteld aan het gebruik.

Mevrouw Van Velzen heeft naar aanleiding van het artikel in Bild ook gevraagd naar de sterkte van het vloeroppervlak, met name bij hoge puntbelasting. Dat is een punt van aandacht voor alle NH-90-gebruikers en ook voor de industrie. Er wordt aan een oplossing gewerkt. Kennelijk is dit gesignaleerde probleem dus reëel. Ik kan op dit moment niet meer meedelen dan dat het door ons wordt onderkend en dat wij naar een oplossing zoeken. Wij zullen op enig moment de vraag van de Kamer naar de oplossing moeten beantwoorden, alleen al omdat ik de vraag nu vooral procedureel moet beantwoorden.

Mevrouw Van Velzen heeft gevraagd naar het niet voldoen van de stoelen. De stoelen zijn conform het contract getest op 110 kilo. Dat wil niet zeggen dat zij boven dit gewicht niet voldoen, maar volgens de luchtvaartregeling moet dat alleen nog worden aangetoond. Ik neem aan dat dit nog onderdeel is van de testprocedure.

Ik begrijp de wat ironische vraag van mevrouw Van Velzen dat het toch niet waar zal zijn dat abseilen niet mogelijk is. Ik kan niet bevestigen dat dit in onze configuratie een probleem oplevert. Ik hoop dat mevrouw Van Velzen begrijpt dat ook dit een aandachtspunt is. De Kamer zal dit bij de definitieve beantwoording worden meegedeeld. De relevantie van dit soort vragen die aan het artikel in Bild zijn ontleend, is evident.

Mevrouw Eijssink krijgt liever geen informatie via een aangepaste brief. Ik zal ambtelijk navragen wat daar precies mee wordt bedoeld. Ik zal proberen haar te bedienen op de manier die zij vraagt. Men kent mij als iemand die zo veel mogelijk de bekende procedures wil volgen en niet de Kamer wil informeren via allerlei brieven tussendoor, want dat maakt de kenbaarheid van de gegevens die wij aan de Kamer sturen alleen maar lastiger. Ik werk liever via vaste processen, zoals in dit geval met de jaarrapportage.

Mevrouw Eijnsink is specifiek ingegaan op NAHEMA. In dat kader participeert Nederland voor 3,8% in de exploitatiekosten. Gedurende een bepaalde periode hebben wij te maken met de productie van toestellen, maar ook met instandhoudingskosten. Vanaf het moment dat NH-90-toestellen hier komen, moet je de spullen voor de instandhouding ervan paraat hebben. In dat belangrijke traject participeert Nederland voor 3,8%. Als dat internationale samenwerkingsverband er niet was, dan zouden wij dit nationaal moeten regelen. Deze kosten moeten linksom of rechtsom betaald worden. Nu gebeurt dat in internationaal verband en wij zitten daar voor 3,8% in.

Mevrouw Eijnsink heeft een procedurele vraag gesteld over de brief die ik afgelopen maandag naar de Kamer heb gestuurd, overigens op verzoek van de vaste commissie. Deze brief heeft betrekking op de procedures voor dit AO en het AO over de JSF. Er staat in dat wij op 21 april jl. een aanpassing van het productiecontract voor de helikopter hebben getekend. Het enige nieuwe hieraan is de datum. Dat dit zou gebeuren, is al eerder aan de Kamer gemeld. We hadden eventueel nog een briefje kunnen schrijven met de mededeling «het moment is daar en wij gaan tekenen». Het was echter evident dat wij gemandateerd waren om te tekenen. Daar komt bij dat dit AO al was geagendeerd, dus dat was een mooi moment om daar nog even naar te verwijzen. Ik ben altijd bereid om nieuwe werkafspraken te maken, zeker voor dit nieuwe deel van mijn portefeuille, maar rapportages zijn er niet voor niets. Als je alles tevoren al bekend moet maken, dan heeft een jaarrapportage niet zo veel zin meer. Ik heb begrip voor van alles en nog wat. Dit is onze verantwoording voor het op deze manier aanleveren van dit stukje informatie. Ik ben altijd beschikbaar voor andere afspraken, maar dan graag structureel en niet op ad-hocbasis.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Voorzitter. Ik dank de minister voor de antwoorden en complimenteer hem met zijn maidenspeech als substituutstaatssecretaris. Hij heeft nu een bredere portefeuille en ik ben erg tevreden met zijn beantwoording. Ondanks de korte voorbereidingsperiode heeft hij alle vragen beantwoord.

De minister zegt terecht dat wij, op het moment dat tijdens de onderhandelingen bekend wordt hoe hoog de geraamde budgetten zijn, dat geld ook gelijk kwijt zijn. Dat is plausibel. Het is goed voor de belastingkas om die gegevens niet openbaar te maken. Wanneer zijn die onderhandelingstrajecten afgerond? Wanneer maakt de minister deze bedragen, die ik toch wel erg fors vind, wel bekend? Ik neem aan dat hij van plan is om hetgeen nu vertrouwelijk aan de Kamer is aangeleverd in verband met de aanschaf van de twee varianten, openbaar te maken. Graag een bevestiging daarvan.

De vragen over het artikel in een Duitse krant waren inderdaad redelijk gedetailleerd. Ik heb gemerkt dat een aantal punten al bekend was bij de ambtelijke staf van de minister. Het is altijd goed om te weten welke risico's er zijn, zeker bij een project dat al zo veel vertraging en kostenoverschrijdingen heeft gekend. Ik vraag mij wel af waarom die risico's niet in de jaarrapportage zijn opgenomen. Waarom moet ik dit in de krant lezen? Ik hoef geen informatie over schroefjes en boutjes, maar het gaat hierbij wel om redelijk essentiële problemen. De minister erkent ook dat het een reëel probleem is. Het lijkt mij voor de hand liggen om die informatie op te nemen in de jaarrapportage.

Toen de minister het over mijn technische vragen had, onder andere over het abseilen, zei hij dat een en ander bij de definitieve beantwoording aan de Kamer wordt gemeld. Ik neem aan dat hier sprake is van een spraakverwarring. Dit is toch het debat over de jaarrapportage? Er komt toch geen nadere beantwoording?

Voorzitter: Van Velzen

Mevrouw **Eijsink** (PvdA): Voorzitter. Ik dank de minister voor de beantwoording. Ik heb daar nog een paar vragen over. De minister heeft gezegd dat er geen lead nation is, maar als ik het goed heb, hebben Frankrijk en Duitsland een belang van 62,5% in dit project. Het Italiaanse Augusta zit er voor 32% in en verder hebben wij nog te maken met de Belgen en de Polen. Ik hecht eraan, meer duidelijkheid te krijgen over de verhoudingen. Het was bekend dat er moeizaam onderhandeld moest worden met Augusta. In eerdere debatten hebben wij dit vaak besproken. Als het kan, krijg ik hier graag meer duidelijkheid over. Ik neem aan dat er goede afspraken worden gemaakt. Er zijn verschillende types van de helikopter die hem geschikt maakt voor bepaalde taken. Ik neem aan dat het niet de bedoeling is dat per land alle variaties mogelijk zijn die je kunt bedenken. Ik kom terug op NAHEMA. De minister herhaalde wat ik al had gezegd. Mijn vraag ging over de mededeling dat de bijdrage tijdelijk is verhoogd onder andere door een verhoogde werkdruk. Wat is de omvang van die verhoging? Dat wordt niet vermeld, noch in absolute getallen, noch in percentages. Het percentage van 3,8 komt mij bekend voor, maar ik wil graag weten hoe zich dit verhoudt tot andere zaken. De tijdelijkheid is ook niet omschreven. Het is altijd goed om te weten of de tijdelijkheid voor eeuwig geldt of dat die echt een bepaalde tijd omvat.

Ik ben verrast door het antwoord over de btw. In de beantwoording van de schriftelijke vragen worden de risico's genoemd en die kende ik ook al uit de rapportages. Als een klein duveltje uit een doosje komt het volgende naar voren. Op pagina 8 van de beantwoording staat: «Een ander nieuw risico is de wijziging van de Europese wetgeving met betrekking tot de btw». De minister gaf aan dat dit al een voldongen feit was. Dit is voor mij echter nieuw, maar het kan zijn dat ik het ergens had moeten lezen. Verder staat er dat nog wordt onderzocht was de gevolgen zijn voor het budget van de NH-90. Dit is informatie van 17 maart jl. Wij weten van andere projecten dat er enorme bedragen gemoeid kunnen zijn met btw en dat dit tot heftige discussies kan leiden. Wij zijn nu twee maanden verder en ik krijg hier graag meer duidelijkheid over. Als die informatie vandaag niet gegeven kan worden, heb ik daar geen problemen mee. Het zijn lastige vragen en die kunnen ook schriftelijke beantwoord worden.

De internationale onderhandelingen over de prijzen van reserveonderdelen en de gronduitrusting verlopen moeizaam. Eind 2009 zouden deze onderhandelingen zijn voltooid, maar dat is niet gelukt. Op 17 maart jl. wordt gemeld dat die onderhandelingen naar verwachting alsnog binnen drie maanden worden afgerond. Dan is er pas volledig inzicht in de kosten van initial in-service support. Dat kan allemaal gebeuren, maar er is geen onaanzienlijk bedrag mee gemoeid. Bovendien is dit verhoogd. De Kamer moet ook een beetje de centen voor zo'n project in de gaten houden. Ik vind het niet bezwaarlijk als de minister hier vandaag niet op kan reageren, maar dan krijg ik dit graag in een brief uiteengezet die kan worden toegevoegd aan het dossier, zodat wij hier een volgende keer wel over kunnen spreken.

Voorzitter: Eijsink

Minister **Van Middelkoop**: Voorzitter. Ik dank mevrouw Van Velzen voor haar vriendelijke woorden aan mijn adres. Zij heeft er begrip voor dat commercieel vertrouwelijke gegevens niet meteen openbaar gemaakt kunnen worden. Doe je dat wel, dan snijd je jezelf in de vingers. Zij wil weten wanneer een en ander dan wel bekend wordt. Er wordt nog onderhandeld over de effecten van het besluit om differentiatie aan te brengen in de twintig toestellen. Als die onderhandelingen zijn afgerond, kunnen de gegevens bekend worden gemaakt, want dan kan er niets meer worden gewijzigd in de contracten. Ik mag het eigenlijk niet zeggen, maar

de hoop is dat nog dit jaar lukt. Het hele project kennende, hoop ik niet dat de Kamer mij op 31 december van de oliebollen weghaalt omdat het weer niet gelukt is.

Mevrouw Van Velzen is teruggekomen op het artikel in Bild. Die problemen zijn voor een deel niet gemeld omdat zij nog niet zijn opgelost en voor een deel omdat het in het geheel van het verkeer met de Kamer minor details zijn. Deze punten zijn nu genoteerd. Mevrouw Van Velzen vindt deze punten belangrijk en dan zijn zij het ook. Als de problemen zijn oplost – voor zover ze relevant zijn voor de Nederlandse helikopters – dan zullen wij de Kamer daarvan op de hoogte stellen. De jaarrapportage lijkt mij daarvoor het meest geschikte middel.

Mevrouw Eijsink heeft naar de verhoudingen gevraagd. Er zijn drie grote Europese spelers en Nederland is een zeer kleine speler. Het probleem is dat wij eigenlijk met drie lead nations te maken hebben. Via Stork doen wij voor 5% mee. Het is goed dat mevrouw Eijsink hierover doorvraagt. Daardoor wordt nog eens extra zichtbaar dat het toch lastig is om een vuist te maken als dat nodig is.

Mevrouw Eijsink is teruggekomen op NAHEMA. Nederland participeert voor 3,8% in het geheel. Tijdelijk worden wij geconfronteerd – maar dat kon je aan zien komen – met extra werkdruk omdat de productiefase en het opstarten van de instandhouding in een periode samenvallen. De kosten daarvan moeten wij betalen. In totaal gaat het om ongeveer 1 mln. De Nederlandse kosten zijn 3,8% daarvan, dus €38.000 per jaar.

Het besluit om acht van de twintig toestellen in te zetten als transporthelikopter betekent dat wij btw over die helikopters moeten betalen en dat zijn geen kleine bedragen. De regelgeving ter zake is geïnitieerd door Brussel. Via een verordening of een richtlijn zal de EU een aanpassing doorvoeren. Om die reden moeten wij het bedrag dat wij aan btw denken te moeten betalen iets verhogen. Het was ook mogelijk geweest dat de EU de btw had verlaagd, maar dat is voor helikopters helaas niet gebeurd. Wij weten niet precies wat het effect is op het desbetreffende onderdeel van het NH-90-project. Op enig moment wordt de Kamer geïnformeerd over de totale btw-lasten. Wij worden nu ingehaald door een aanpassing van de regelgeving die per 1 januari van dit jaar in werking is getreden. Er is dus geen sprake van een onderhandelingsproces waarbij wij het Europees Parlement nog zouden kunnen beïnvloeden.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Ik kan uiteraard niet spreken over het vertrouwelijke stuk dat wij hebben gekregen, maar daar staan andere bedragen voor de jaarbudgetten voor NAHEMA in. Misschien heb ik het niet goed gelezen. Ik neem aan dat de ambtenaren de stukken paraat hebben. Wordt er in dat stuk een totaalbedrag genoemd en had ik daar een percentage van moeten nemen?

Minister **Van Middelkoop**: Wellicht kunnen wij straks na afloop nog even vertrouwelijk hierover spreken.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Over uw hoofd heen heb ik gehoord wat de ambtenaar zei. Het komt helemaal goed.

De **voorzitter**: Namens mijn fractie heb ik nog een vraag over de btw. Ik weet dat de omzetbelasting per 1 januari 2010 is gewijzigd. Is het op dit moment nog niet duidelijk wat dit voor het projectbudget van de NH-90 betekent? Eind december, begin januari krijgen wij de tiende jaarrapportage. Het kan om grote bedragen gaan. Ik wil graag dat de minister de Kamer tussentijds hierover informeert. Dit kan bij de begrotingsbehandeling maar ook op een ander moment. Wij hebben eerder afgesproken dat de Kamer bij grote projecten zo nodig tussentijds wordt geïnformeerd, zodat zij niet voor verrassingen komt te staan. Wil de minister dat toezeggen?

Minister **Van Middelkoop**: Ik wil dat best toezeggen, maar niet om de reden dat de Kamer niet voor verrassingen wil komen te staan. Dan moet ik alles te voren melden tot en met de gegevens uit het artikel in Bild waar wij zojuist over spraken. Laten wij ons aan het reguliere patroon van rapportages houden. Als wij echter in de loop van het jaar daar een beeld van hebben en wel op een zodanig tijdstip dat het echt de moeite waard is om de Kamer dit voor de jaarrapportage te melden, dan zullen wij dat doen. Ik ga ervan uit dat de aanvulling een substantieel bedrag betreft. Laten wij op dit punt vooral pragmatisch handelen. Ik stel voor dat dit als een toezegging wordt geformuleerd. Dan vergeten wij het allebei niet en dan zoeken wij daar wel een vorm voor. Ik ben een beetje voorzichtig en dat heeft niets te maken met het feit dat ik nieuw ben op dit dossier. De Kamer kent mij op dit punt als iemand met klassieke opvattingen. Ik ben er niet voor om voortdurend briefjes te sturen over kleine punten, terwijl wij hiervoor reguliere informatieprocessen hebben.

De **voorzitter**: Ik begrijp de opmerking van de minister heel goed, maar wellicht begrijpt hij ook dat de Kamer bij de begrotingsbehandeling van vorig jaar afspraken heeft gemaakt over materieelprojecten. Die houden in dat substantiële bedragen aan de Kamer gemeld worden. Dat heeft alles te maken met de discussie over de JSS, niet te verwarren met een andere afkorting die met een «J» begint. In de debatten hebben regering en Kamer elkaars nieren geproefd en zijn tot de gezamenlijke conclusie gekomen dat zij elkaar niet moeten verrassen. Substantiële zaken moeten gemeld worden. Over ondergeschikte punten ben ik het met de minister eens. Dit project dateert van 1990 en het is nu 2010. De Kamer is in die periode vaak verrast en dat wil zij nu voorkomen.

Minister **Van Middelkoop**: Zo geformuleerd, kan ik daar gemakkelijk ja op zeggen, zij het dat wij bij de begrotingsbehandeling niet hebben gedefinieerd wat «substantieel» is. Dat is een relatief begrip, maar daar komen wij uit.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Ik weet niet in hoeverre er een overdracht van dossier heeft plaatsgevonden. Er is een aantal lopende afspraken, bijvoorbeeld over SPEER, een ander project waarbij nogal wat averij is opgelopen. Een budgetoverschrijding – het begrip «substantieel» is daarbij niet genoemd – wordt aan de Kamer gemeld omdat het een project is dat de speciale aandacht van de Kamer heeft. Dat wordt breed gedragen door de commissie, hoewel vandaag niet alle woordvoerders aanwezig zijn. Ik hoop dat de minister daarvan op de hoogte is.

Minister **Van Middelkoop**: Of dit in mijn hoofd zit of niet doet er niet toe, want ik ben daar verantwoordelijk voor. Ik zal die afspraken vanzelfsprekend nakomen. Helemaal onbekend is het ook weer niet. Het ministerie van Defensie is in veel opzichten superieur aan andere departementen. Eén daarvan is dat minister en staatssecretaris altijd elkaars stukken onder ogen krijgen. De mate waarin die gedetailleerd worden gelezen, hangt ook af van de eigen portefeuille, maar dat de NH-90 in de vertraging zat, was mij bekend voordat ik de portefeuille van de staatssecretaris erbij kreeg.

De **voorzitter**: Ik herinner u nog aan mijn vraag over de reserveonderdelen.

Minister **Van Middelkoop**: Ik vraag heel nederig of ik die vraag schriftelijk mag beantwoorden. De kwaliteit, het niveau en de complexiteit van de vraag zijn zodanig dat ik hem niet à l'improviste kan beantwoorden.

De **voorzitter**: Dat hoeft u niet nederig te vragen, want ik had zelf die mogelijkheid al genoemd.

De volgende toezeggingen zijn gedaan:

- in de tiende jaarrapportage zal de oplossing voor de problematiek van de puntbelasting van het vloeroppervlak en mogelijkheden van abseilen voor zover van toepassing op Nederland worden meegenomen;
- als meer concrete informatie bekend is over de additionele substantiële btw-lasten wordt de Kamer daar indien nodig tussentijds over geïnformeerd;
- de vraag over de reserveonderdelen zal schriftelijk worden beantwoord.

Ik dank de minister voor zijn inzet. De aanwezige Kamerleden waarderen die zeer. Ik dank de medewerkers en degenen op de publieke tribune.