

Vergaderjaar 2003–2004

**25 928**

## **Navo helikopterproject NH-90**

**Nr. 14**

### **LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 10 november 2003

De vaste commissie voor Defensie<sup>1</sup> heeft een aantal vragen voorgelegd aan de staatssecretaris van Defensie over de brief van 3 oktober 2003 inzake de derde jaarrapportage over het helikopterproject NH-90 (Kamerstuk 25 928, nr. 13).

De staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 10 november 2003.

Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,  
Albayrak

De adjunct-griffier van de commissie,  
Kok

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: De Vries (PvdA), Bakker (D66), Koenders (PvdA), Van Beek (VVD), Karimi (GL), Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Vendrik (GL), Albayrak (PvdA), voorzitter, Wilders (VVD), Balemans (VVD), Van Baalen (VVD), Snijder-Hazelhoff (VVD), Van Winsen (CDA), Van den Brink (LPF), Mastwijk (CDA), Herben (LPF), ondervoorzitter, Kortenhorst (CDA), Huizinga-Heringa (CU), Van Velzen (SP), Algra (CDA), Haverkamp (CDA), Aasted-Madsen-van Stiphout (CDA), Straub (PvdA), Blom (PvdA), Eijsink (PvdA) en Brinkel (CDA).  
Plv. leden: Van Dam (PvdA), Lambrechts (D66), Waalkens (PvdA), Cornielje (VVD), Halsema (GL), Fierens (PvdA), De Ruiter (SP), Van den Brand (GL), Adelmund (PvdA), Hofstra (VVD), Van Miltenburg (VVD), Visser (VVD), Oplaat (VVD), De Haan (CDA), Nawijn (LPF), Smilde (CDA), Hermans (LPF), Bruls (CDA), Van der Staaij (SGP), De Wit (SP), De Vries (CDA), Ormel (CDA), Ferrier (CDA), Van Heemst (PvdA), Tichelaar (PvdA), Noorman-den Uyl (PvdA) en Van Dijk (CDA).

1

*Waarom verwijst de regering in de derde jaarrapportage niet naar de optie van het aanschaffen van NH-90's als lichte transporthelikopters voor de Koninklijke Luchtmacht met het oog op standaardisering? Acht de regering het niet gewenst bij de voortgang van het NH-90-project tijdig rekening te houden met een dergelijke standaardisering?*

De ingediende jaarrapportage betreft het lopende NH-90 project. De in de jaarrapportage genoemde studie «Integrale militaire helikoptercapaciteit» zal, conform de Prinsjesdagbrief, de maritieme-, de transport-, en de «light utility» taken in combinatie met de Cougar, de Chinook en verschillende versies van de NH-90 onderzoeken. Omdat de resultaten van die studie pas begin 2004 bekend zullen zijn, kon hierop in de jaarrapportage nog niet worden vooruitgelopen.

2

*Heeft het probleem met de staart van de NH-90 te maken met de vraag op welke afstand de rotor van de helikopter zich bevindt ten opzichte van de «body» van de helikopter? Kan het probleem worden ondervangen door de rotor wat hoger te situeren en door op schepen waar dat nodig is de hangars voor de helikopters iets op te hogen? Wat zijn de operationele en financiële voor- en nadelen van deze optie?*

Het probleem met het staartstuk betreft een te grote belasting van het scharnierende deel van het staartstuk onder bepaalde omstandigheden tijdens de landing. Dit was een gevolg van diverse ontwerpkeuzes. Inmiddels heeft de industrie het ontwerp van het staartstuk ingrijpend gewijzigd. Uitkomsten van simulatieproeven bevestigen dat het nieuwe ontwerp een duidelijke verbetering is. Validatie kan echter pas plaatsvinden met de eerste helikopter van de seriebouw omdat dit nieuwe ontwerp niet meer kon worden verwerkt in de prototypes. De verantwoordelijkheid voor aanpassingen van het ontwerp van het staartstuk ligt bij de industrie en niet bij Defensie. De industrie draagt de technische en financiële risico's die hiermee verband houden. De NAHEMO-landen volgen de verbetermaatregelen nauwgezet. Zie ook het gecombineerde antwoord op vragen 4 en 9.

3

*Uit de eerste suppletore begroting 2003 van Defensie (28 934, nr. 2, pagina's 2 en 5) blijkt dat slechts 40% van de prijsbijstelling over de begroting is verdeeld. Wat is het gevolg van de beperkt toegekende prijsbijstelling in 2003 voor het projectbudget van de NH-90?*

Uit de ontwerpbegroting 2004, hoofdstuk X (nr. 2, technische mutaties, pag. 23) blijkt dat de prijsbijstelling 2003 in de overzichten van de ontwerpbegroting, waaronder het NH-90 project, volledig (100%) is uitgekeerd. De taakstellende korting op de prijsbijstelling is elders in de begroting verwerkt («Taakstelling Hoofdlijnenakkoord»).

4 en 9

*Heeft de regering redenen om aan te nemen dat gezien de verder opgelopen vertraging bij de exploitatievoorbereiding, ondanks het inhaalplan, de achterstand niet nog verder zal oplopen zodat de levering van de eerste NATO Frigate Helicopter (NFH) in de tweede helft van 2007 niet in gevaar komt?*

*Hoe hard is de planning in de tweede helft van 2007, gezien de door de regering genoemde risico's? Welk van deze risico's kan tot een latere levering leiden?*

De exploitatievoorbereiding zal naar verwachting eind 2005 vrijwel geheel zijn voltooid. Dit is ruim voor de levering van de eerste helikopter aan de Koninklijke Marine in 2007. Omdat de industrie meer personele capaciteit beschikbaar heeft gesteld, is er vooralsnog geen reden om aan te nemen dat de achterstand in de exploitatievoorbereiding verder zal oplopen.

Van de in de jaarrapportage genoemde risico's kunnen het kwalificatieprogramma, de softwareontwikkeling en de belasting van het staartstuk het moment van levering van de helikopter beïnvloeden. De NAHEMO-landen en de industrie werken met grote inspanning aan het beheersen en het elimineren van deze risico's. Aangezien de levering van de eerste helikopter aan Nederland ongeveer drie jaar na de levering van de eerste Duitse helikopter is gepland, is er momenteel geen reden om te twijfelen aan de haalbaarheid van de levering aan Nederland in de tweede helft 2007.

5 en 6

*Hoe groot is het financiële voordeel als gevolg van het om budgettaire redenen aangepaste contract? Lagen deze budgettaire redenen binnen of buiten het project(budget)?*

*Heeft uitstel van de eerste levering om budgettaire redenen een extra financieel voordeel opgeleverd, omdat men mogelijk de termijn voor de eerste NFH door de vertraging in de exploitatievoorbereiding niet gehaald zou hebben? Zo nee, waarom niet?*

De budgettaire redenen lagen buiten het project. Het afleverschema, met daaraan gekoppeld latere betalingmomenten, is op Nederlands initiatief verschoven om binnen de begroting van de Koninklijke Marine, volgens actueel inzicht, financiële ruimte te creëren voor de introductie van de NH-90. Er bestaat geen relatie tussen de gemelde vertraging in de exploitatievoorbereiding en de gevraagde latere levering van de eerste helikopter aan de Koninklijke Marine. De voorwaarden van het «Production Investment & Production (PI/P)» contract zijn zodanig dat de latere levering van de eerste helikopter aan de Koninklijke marine geen financieel voordeel oplevert voor Defensie.

7

*In de brief schrijft de regering dat voor een vergaande samenwerking tussen de internationale partners tijdens de exploitatiefase een Memorandum of Understanding gesloten moet worden. Tevens schrijft zij dat het verschil van mening over de BTW-heffing nog niet is overbrugd. Wat is het gevolg voor de exploitatie van de Nederlandse NH-90 als de internationale samenwerking niet doorgaat?*

Bij het onverhoopt niet realiseren van internationale samenwerking komen de beoogde financiële voordelen op het gebied van het gezamenlijk dragen van kosten voor materieellogistieke ondersteuning en op het gebied van schaalvoordelen bij het inkopen van reservedelen in gevaar.

8

*Kan de regering aangeven hoe groot het financiële risico is dat Nederland loopt als het verschil van inzicht tussen Frankrijk enerzijds en Duitsland en Nederland anderzijds over de heffing van de omzetbelasting niet wordt opgelost? Waarom is dit bedrag als commercieel vertrouwelijk benoemd? Welke stappen onderneemt de regering om de tegenstellingen te overbruggen?*

Het financieel risico was conform het jaarverslag € 9,3 miljoen en is ook aangegeven in het niet-vertrouwelijke deel van de jaarrapportage. In essentie betreft het verschil van inzicht de vraag in welk land omzetbelas-

ting moet worden geheven met betrekking tot de «production investment» fase. Inmiddels heeft de Nederlandse fiscus aangegeven dat in Nederland over de materiële diensten van de «production investment» fase ongeveer € 1,6 miljoen omzetbelasting zal worden geheven. Voor de immateriële diensten in deze fase is er voor de Nederlandse fiscus geen sprake van een heffing in Nederland. Dit is overeenkomstig het standpunt van Defensie. Het is momenteel echter nog onduidelijk of de Franse fiscus met een heffing op de immateriële diensten zal komen in Frankrijk. Daarom bedraagt het financiële risico, na absorptie van de hierboven genoemde € 1,6 miljoen, nog € 7,7 miljoen. Nederland heeft bij Frankrijk steeds vanuit de projectzijde aandacht gevraagd voor het probleem. Aangezien dit tot op heden onvoldoende voortgang biedt, wordt nu een brief voorbereid op het niveau van de Nederlandse Minister van Defensie aan zijn Franse ambtgenoot.