

Vergaderjaar 2004–2005

25 928

Navo helikopterproject NH-90

Nr. 17

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 25 november 2004

De vaste commissie voor Defensie¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de staatssecretaris van Defensie over de brief van 30 september 2004 houdende aanbieding van de vierde jaarrapportage van het helikopterproject NH-90 (25 928, nr. 16).

De staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 25 november 2004.

Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Albayrak

De adjunct-griffier van de commissie,
Kok

¹ Samenstelling:

Leden: De Vries (PvdA), Bakker (D66), Koenders (PvdA), Van Beek (VVD), Karimi (GL), Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Albayrak (PvdA), Voorzitter, Balemans (VVD), Van Baalen (VVD), Snijder-Hazelhoff (VVD), Van Winsen (CDA), Van den Brink (LPF), Mastwijk (CDA), Herben (LPF), Ondervoorzitter, Duyvendak (GL), Kortenhorst (CDA), Huizinga-Heringa (CU), Van Velzen (SP), Algra (CDA), Haverkamp (CDA), Aasted Madsen-van Stiphout (CDA), Straub (PvdA), Blom (PvdA), Eijssink (PvdA), Brinkel (CDA), Szabó (VVD)
Plv. leden: Van Dam (PvdA), Van der Laan (D66), Waalkens (PvdA), Cornielje (VVD), Halsema (GL), Fierens (PvdA), De Ruiter (SP), Adelmund (PvdA), Van Miltenburg (VVD), Visser (VVD), Oplaat (VVD), De Haan (CDA), Nawijn (LPF), Smilde (CDA), Hermans (LPF), Vendrik (GL), 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), Jonker (CDA), Veenendaal (VVD).

1 en 3

De regering geeft aan dat de NH90-behoefte gewijzigd is naar aanleiding van de studie «integrale helikoptercapaciteit» en dat het bestaande contract zal worden aangepast. Realiseert de regering zich dat de Tweede Kamer zich nog een mening moet vormen over deze studie? Is de regering voornemens om, voordat het contract definitief is gewijzigd, nog met de Kamer te overleggen?

Wat zijn de besparingen die worden bereikt door het verminderen van het aantal NH-90's met een volledig missiesysteem van 14 naar 12 en de vergroting van het aantal NH-90's zonder een volledig missiesysteem van 6 naar 8?

De huidige besprekingen met de industrie zijn bedoeld om een beter inzicht te krijgen in de (financiële) gevolgen van een gewijzigde behoefte teneinde tot een weloverwogen besluitvorming te kunnen komen. Een aanpassing van het bestaande contract voor wat betreft typen en aantallen zal pas aan de orde zijn nadat de Kamer hierover is geïnformeerd. De wijziging van het afleverschema, zoals gemeld in de vierde jaarrapportage, maakt onderdeel uit van een bijstelling van het huidige contract en betreft geen wijziging in aantal en typen. Verwezen wordt ook naar de beantwoording op de vragen 26, 82, 83 en 84 inzake de studies naar aanleiding van de Prinsjesdagbrief.

2

Kan de regering de behoefte aan 12 NATO Frigate Helicopters (NFH's) en 8 Tactical Transport Helicopters (TTH's) nader onderbouwen? Hoe ziet deze onderbouwing eruit indien twee M-fregatten vervangen worden door vier S-korvetten, volgens de optie die genoemd is in de studie «Grote Oppervlakteschepen Koninklijke Marine»?

De behoefte aan twaalf NFH's en acht MTTH's is nader onderbouwd in de studie «integrale helikoptercapaciteit» die de Kamer op 20 september jl. is aangeboden.

Zoals gesteld in de begeleidende brief van 20 september jl. bij de studies heeft de regering besloten de samenstelling van de bestaande vloot van vier LC-Fregatten en zes M-Fregatten ongewijzigd te laten. Er zijn geen militair-operationele gronden om op korte termijn korvetten te verwerven ten koste van de bestaande fregatten. Voor Defensie is er geen noodzaak goed materiaal voortijdig af te stoten en om geld in de plannen vrij te maken ten koste van andere, wél noodzakelijke investeringen. Zou hiertoe toch worden besloten, zal indien het ambitieniveau daartoe aanleiding geeft de behoefte aan helikopters opnieuw tegen het licht worden gehouden.

4

Hoeveel van de nu door Defensie beoogde 12 NFH's zullen zijn uitgerust met een volledig missiesysteem en hoeveel met de voorzieningen voor de inbouw van een dergelijk systeem?

Alle 12 NFH's zullen worden uitgerust met een volledig missiesysteem.

5, 6 en 7

Gesteld wordt dat vanaf medio 2007 de TTH's zonder operationele problemen zullen worden geleverd. Kan ervan uitgegaan worden dat de aan Nederland geleverde helikopters vrij zijn van de in de brief genoemde operationele problemen?

Is er reden om aan te nemen dat het kwalificatieprogramma naast de fasering verder verlengd wordt? Zo ja, kan de regering dit toelichten en kan zij aangeven welke gevolgen dat risico – dus naast de mogelijke gevolgen van de fasering – kan hebben voor de levering aan Nederland?

Naar verwachting zullen noch de fasering van het kwalificatieprogramma, noch de ontwikkeling van het «de-icing» en de krappe marges voor het software schema enige negatieve invloed op het leverschema hebben. Kan de regering meer concreet aangeven hoe hard de planning van de levering is in de tweede helft van 2006? Welke van de genoemde risico's zouden eventueel kunnen leiden tot een latere levering?

De in de jaarrapportage aangekondigde gedetailleerde kwalificatieplanning is inmiddels ontvangen. Uit deze planning blijkt dat de eerste NFH medio 2006 aan Italië kan worden afgeleverd. De belangrijkste risico's voor tijdige oplevering van de Nederlandse NFH's zijn het voltooiën van het kwalificatieprogramma en de ontwikkeling van de software. De eerste Nederlandse NFH wordt naar verwachting nog steeds in de tweede helft van 2007 zonder operationele beperkingen afgeleverd.

8, 9 en 11

De regering geeft aan dat de verwervingsvoorbereiding van trainingsmiddelen in deze rapportageperiode niet de gewenste vooruitgang heeft gehad. In de derde jaarrapportage (25 928, nr. 13, p. 3) werd aangegeven dat met de verwerving van trainingsmiddelen goede vorderingen waren gemaakt. Wat is de oorzaak van het uitblijven van de gewenste vooruitgang in de verwerving van trainingsmiddelen?

Wat is de reden van de langere tijd die nodig was voor het selectieproces ten behoeve van de verwerving van de trainingsmiddelen?

In hoeverre is de tijdige oplevering van de vluchtsimulator een groter risico voor het leveringsschema aan Nederland dan de eerder genoemde risico's?

De voortgang van de verwervingsvoorbereiding van trainingsmiddelen is nog altijd onvoldoende voornamelijk omdat onduidelijkheid bestaat over de omvang van de Italiaanse deelname aan de ontwikkeling van trainingsmiddelen. Deze deelname is overeengekomen in het NH90 «Production Investment/Production» MoU. Nederland heeft hiervoor bij Italië op hoog ambtelijk niveau aandacht gevraagd. Voor het selectieproces van de potentiële leverancier hadden de landen enige tijd nodig om tot een gemeenschappelijk standpunt te komen. De oplevering van de vluchtsimulator heeft geen invloed op het afleverschema van de helikopters.

10

Waarop is de verwachting gebaseerd dat de opgelopen vertraging door het overnemen van de NH-90 activiteiten van SP door Stork kan worden ingelopen? Is dit een risico?

Deze verwachting is gebaseerd op de huidige NH90 productieplanningen. De overname door Stork van SP contracten met onderaannemers kan leiden tot aanvullende vertragingen in de SP activiteiten. Stork doet er evenwel alles aan om dit te voorkomen en om de eventuele gevolgen voor de productieplanning te minimaliseren. Daarom wordt dit niet als een risico beschouwd.

12 en 15

Was vooraf vastgesteld dat de risicoreservering gebruikt zou worden voor de aanschaf van trainingsmiddelen en waarom is er niet voldoende geld in het normale projectbudget vrijgemaakt voor dit doel?

Komt het opvangen van nog niet bekende risico's of bekende risico's die zich nog niet daadwerkelijk hebben voorgedaan, maar die wel tot de normale risico's behoren waarvoor een reservering wordt opgenomen, in het gedrang door (gedeeltelijke) aanwending van de risicoreservering?

Het projectbudget voorziet in de verwerving van een vluchtsimulator. Gebruik van de risicoreservering was niet vooraf vastgesteld. Slechts onvoorziene meerkosten komen ten laste van de risicoreservering. Getracht wordt om meerkosten te minimaliseren. Zo worden thans onderhandelingen gevoerd voor gezamenlijke verwerving en exploitatie van de vluchtsimulator met één of meer «Noordse-landen» (Zweden, Finland en Noorwegen).

Op grond van de huidige kennis en inzichten is de resterende risicoreservering afdoende om projectrisico's af te dekken.

13

Wat wordt bedoeld met «de oplevering van de vluchtsimulator is voor Nederland een kritische succesfactor»? Kan de regering hier nader op ingaan?

De huidige planning gaat ervan uit dat reeds in 2009 NH90 helikopters de kustwachttaken en waltaken van de Lynx helikopters gaan overnemen. Een vluchtsimulator is benodigd om hiervoor voldoende bemanningen op te leiden. Een tijdige overname van Lynx taken hangt dus mede af van de tijdige oplevering van de vluchtsimulator en is daarmee een kritische succesfactor.

14

Is het gebruikelijk om de kosten van de prijsbijstelling uit een risicoreservering te dekken?

Nee. Tot de Begroting 2004 werd de prijsbijstelling geheel aan het project toegekend. In de Ontwerpbegroting 2005 is de prijsbijstelling – naar het prijspeil 2004 – slechts gedeeltelijk toegekend. Dit had tot gevolg dat het resterende deel van de prijsbijstelling uit het projectbudget diende te worden gefinancierd. De dekking kon slechts vanuit de risicoreservering worden gevonden.