

Vergaderjaar 2010–2011

32 500 X

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Defensie (X) voor het jaar 2011

Nr. 45

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 6 december 2010

De vaste commissie voor Defensie¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de regering over de brief van 9 september 2010 inzake Behoeftestelling Cougar Midlife Update (Kamerstuk 32 123 X, nr. 154). De regering heeft deze vragen beantwoord bij brief van 3 december 2010. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Van Beek

De griffier van de commissie,
De Lange

¹ Samenstelling:

Leden: Beek, W.I.I. van (VVD), Voorzitter, Bommel, H. van (SP), Staaij, C.G. van der (SGP), Timmermans, F.C.G.M. (PvdA), Eijssink, A.M.C. (PvdA), Miltenburg, A. van (VVD), Knops, R.W. (CDA), Jacobi, L. (PvdA), Brinkman, H. (PVV), Broeke, J.H. ten (VVD), Dijk, J.J. van (SP), Thieme, M.L. (PvdD), Wiegman-van Meppelen Scheppink, E.E. (CU), Rouwe, S. de (CDA), Ondervoorzitter, Berndsen, M.A. (D66), Kortenoeven, W.R.F. (PVV), Monasch, J.S. (PvdA), Bosman, A. (VVD), El Fassed, A. (GL), Hernandez, M.M. (PVV), Bruins Slot, H.G.J. (CDA), Hachchi, W. (D66) en Grashoff, H.J. (GL).
Plv. leden: Taverne, J. (VVD), Raak, A.A.G.M. van (SP), Dijkgraaf, E. (SGP), Smeets, P.E. (PvdA), Wolbert, A.G. (PvdA), Dijkhoff, K.H.D.M. (VVD), Ferrier, K.G. (CDA), Samsom, D.M. (PvdA), Helder, L.M.J.S. (PVV), Nicolai, A. (VVD), Irrgang, E. (SP), Ouwehand, E. (PvdD), Voordewind, J.S. (CU), Ormel, H.J. (CDA), Schouw, A.G. (D66), Bontes, L. (PVV), Heijnen, P.M.M. (PvdA), Mulder, A. (VVD), Halsema, F. (GL), Roon, R. de (PVV), Haverkamp, M.C. (CDA), Pechtold, A. (D66) en Braakhuis, B.A.M. (GL).

1, 2, 4 en 5

Wat betekenen de aankomende maatregelen van het kabinet, waar gekozen wordt voor structurele bezuinigingen van 600 miljoen euro en naar grote waarschijnlijkheid een reductie in helikoptercapaciteit, voor dit project?

In diverse bezuinigingsopties op basis van de Verkenningen en Brede Heroverwegingen is sprake van het afstoten van alle Cougars, in het bijzonder de min-variant van «veelzijdig inzetbaar» (Rapport «Internationale Veiligheid», Brede Heroverwegingen, blz. 52). Waarom heeft u de A-brief juist op dit moment naar de Kamer gestuurd? Wordt hiermee – ook al worden er geen verplichtingen aangegaan – niet vooruitgelopen op de aanstaande bezuinigingen en beleidskeuzes van het kabinet?

Wat is de meerwaarde van het aanhouden van lichte transporthelikopters van het type Cougar in het licht van de noodzaak tot bezuinigen en meer efficiëntie? Welke efficiëntiewinst valt er te behalen met een reductie van het aantal helikoptertypen tot twee: de middelzware Chinook en de lichtere NH90?

Waarop is de behoefte van 17 Cougar-transporthelikopters in 2026 gebaseerd?

In de afgelopen jaren is de capaciteit van zeventien Cougar-helikopters van groot belang gebleken voor de vervulling van de behoefte aan transporthelikoptercapaciteit in binnen- en buitenland. Met de modernisering van de Cougar-helikopters kan de operationele inzetbaarheid van de toestellen tot 2026 worden gegarandeerd.

Een vermindering van het aantal typen transporthelikopters bij Defensie tot twee, onder handhaving van de huidige capaciteit aan transporthelikopters, is onder meer mogelijk door de Cougar te vervangen door de NH-90 en het aantal Chinook-helikopters te vergroten. Deze mogelijkheid is opgenomen in de minvariant van de optie «Veelzijdig inzetbaar» op pag. 52 van het rapport «Internationale veiligheid». De implementatie van deze mogelijkheid zou leiden tot een netto structurele daling van de personeelskosten en instandhoudingskosten van ongeveer € 10 miljoen per jaar. Naar verwachting is hiervoor echter wel een investering van enkele honderden miljoenen euro's noodzakelijk. Het project Cougar *Midlife Update* heeft slechts een financiële omvang in de bandbreedte van € 50 tot 100 miljoen.

In het voorjaar van 2011 wordt de Kamer door middel van een beleidsbrief geïnformeerd over de speerpunten van het defensiebeleid. In deze brief zal het evenwicht tussen het ambitieniveau, de samenstelling en toerusting van de krijgsmacht en het niveau van de defensie-uitgaven worden beschreven. Daarin zal ook de samenstelling van de toekomstige transporthelikoptercapaciteit van Defensie aan de orde komen. De A-brief van 9 september jl. (Kamerstuk 32 123 X, nr. 154) loopt daar niet op vooruit. Indien de maatregelen in de beleidsbrief gevolgen zouden hebben voor de Cougar-helikopters, zullen deze implicaties voor het project Cougar *Midlife Update* nader worden bezien. Hoe dan ook zullen voor 2012 geen uitgaven worden gedaan met betrekking tot dit project.

3, 6 en 7

Hoe beoordeelt u de ervaringen met de Cougars in Afghanistan? Is dit type helikopter wel voldoende geschikt voor de inzet in dergelijke geografische en klimatologische omstandigheden?

Is het, gezien de snelheid van de hedendaagse technologische ontwikkelingen, in de lijn der verwachting dat er na de MLU nog meer (grote) upgrades nodig zijn om de Cougar tot 2026 operationeel en «state of the art» te houden?

Zullen bij de Midlife Update van de Cougar-transporthelikopters ook voorzieningen worden getroffen om deze helikopters beter geschikt te maken voor het vliegen bij hoge temperaturen? Zo nee, waarom niet?

De ervaringen met de inzet van de Cougar-helikopter in Afghanistan zijn positief. In Afghanistan is de Cougar ingezet tijdens de relatief minder warme periodes. Door op zijn beurt de Chinook-helikopter in te zetten tijdens de warmere periodes heeft Defensie de inzet van transporthelikopters voortdurend kunnen garanderen.

Een vergroting van het motorvermogen die zou leiden tot een hogere inzetbaarheid bij warmere weersomstandigheden maakt om financiële redenen geen deel uit van het project Cougar *Midlife Update*. Wel beziet Defensie de mogelijkheden om in de toekomst alsnog het motorvermogen te vergroten. Hiervoor zijn nog geen concrete voornemens. Het reeds voorziene project *Multi Purpose Sponsons/Double doors and sliding windows* maakt de Cougar wel meer geschikt voor inzet bij warm weer doordat de helikopter wordt uitgerust met een systeem dat de elektronica koelt.

Er zijn verder geen aanwijzingen voor technologische ontwikkelingen of wijzigingen in de regelgeving die een nieuwe modernisering noodzakelijk zouden maken.

8

Was bij de aanschaf van de Cougar-transporthelikopters in 1996 bekend dat een aantal onderdelen tot uiterlijk 2015 gemaakt en onderhouden zouden worden door de fabrikant? Zo nee, sinds wanneer is dit wel bekend? Zo ja, is de beperkte lever- en onderhoudstermijn destijds meegenomen in de besluitvorming tot aanschaf? Zo nee, waarom niet?

In 2005 gaf de fabrikant, Eurocopter France, te kennen dat een aantal onderdelen door de opheffing van bepaalde productielijnen vanaf 2015 niet meer zou worden geproduceerd. Vanwege de hoge kosten ziet de fabrikant bovendien vanaf 2015 af van de instandhouding van deze onderdelen. Bij de aanschaf van de Cougar-helikopter in 1996 was dit nog niet bekend.

9, 13 en 14

Hoe kan het dat bepaalde onderdelen vanaf 2015 niet meer leverbaar zijn terwijl de realisatiefase van dit project loopt van 2012 tot 2017? Hoe groot is de kans op problemen, bij een Cougar die nog niet aan de beurt is voor de update, als problemen ontstaan in de apparatuur die niet meer leverbaar is en/of onderhouden wordt? Is het denkbaar dat er hierdoor Cougars gedurende langere tijd niet inzetbaar zijn? Zo ja, op welke wijze is dat te ondervangen?

Tijdens de uitvoering van het project Cougar *Midlife Update* worden onderdelen die tijdens de modificatie zijn vervangen, opnieuw gebruikt voor toestellen die nog niet zijn gemoderniseerd. Hierdoor is de Cougar-vloot naar verwachting ook in de periode van 2015 tot het einde van het moderniseringstraject in 2017 operationeel inzetbaar. De kans is klein dat in deze periode de Cougar-helikopters voor een langere periode niet operationeel inzetbaar zijn.

10 en 11

Zijn er naast de in uw brief specifiek genoemde onderdelen (de navigatie-computer, de software van het vluchtdatasysteem en de datakaart voor het laden van het navigatiesysteem) nog andere onderdelen waarvan de productie in 2015 stopt?

Zijn er onderdelen van de Cougar-transporthelikopter waarvan nu al bekend is dat deze in de periode tot 2026 niet meer gemaakt en/of onderhouden gaan worden?

Nee, er is thans geen informatie over andere onderdelen van de Cougar-helikopter waarvan de productie of het onderhoud in de periode 2015 tot 2026 zou stoppen.

12

Is bij de verwerving van de onderdelen die Eurocopter France niet meer produceert en onderhoudt, bij het van de plank kopen gegarandeerd dat de toekomstige leverancier wel kan voorzien in productie en onderhoud? Zijn reserveonderdelen gegarandeerd?

De leverancier zal naar verwachting tot 2026 de productie en het onderhoud van de nieuwe onderdelen kunnen ondersteunen. Deze verwachting berust onder meer op het feit dat dergelijke onderdelen ook door andere landen afgenomen zullen worden.

15

Is het met de nieuwe datacommunicatie- en navigatiesystemen die worden geïnstalleerd met de MLU mogelijk informatie uit te wisselen met alle noodzakelijke eenheden van Defensie en de belangrijkste partnerlanden?

Ja.

16, 17, 18 en 19

Lopen de piloten van de Cougars onnodig extra risico, omdat de navigatiemiddelen van de Cougars momenteel niet voldoen aan de nationale en internationale luchtvaartregelgeving? Zo ja, waarom is dan niet eerder overgegaan tot de aanschaf van veiliger navigatiemiddelen? Is het verantwoord dat er, aangezien de laatste Cougar pas in 2017 geheel gemoderniseerd zal worden, nog 7 jaar gevlogen moet worden met navigatieapparatuur die nu al niet meer voldoet aan de veiligheidseisen? Is de Militaire Luchtvaart Autoriteit op de hoogte van het feit dat het nog 7 jaar duurt voordat de Cougars geheel voldoen aan de veiligheidseisen? Wat is het oordeel van de Militaire Luchtvaart Autoriteit over de tijdspanne die zit tussen de nu reeds verouderde navigatiesystemen en de uiterste opleverdatum van de gemoderniseerde Cougars?

De reden voor de relatief lange duur van het project is deels financieel van aard. Verder zorgt de huidige planning ervoor dat gedurende de looptijd van het project slechts een gering aantal Cougars op hetzelfde moment niet inzetbaar is.

De bemanning loopt geen extra risico's. Door nieuwe regelgeving worden strengere eisen gesteld aan navigatieapparatuur tijdens vluchten waarbij alleen met behulp van instrumenten moet worden gevlogen. Cougars die niet voldoen aan deze eisen mogen in de toekomst bepaalde delen van het luchtruim niet langer gebruiken. Dit levert tijdelijk geringe operationele nadelen op, maar van extra risico's is geen sprake. Het is dan ook verantwoord om tot 2017 door te vliegen met de laatste Cougar-helikopters in de huidige configuratie. De Militaire Luchtvaartautoriteit is ervan op de hoogte dat het nog zeven jaar duurt voordat het project Cougar *Midlife Update* is voltooid.

20, 22 en 23

Kunt u iets preciezer zijn met uw raming van de kosten dan dat er met de investering in dit project een bedrag tussen de € 50 en € 100 miljoen gemoeid is? Zo nee, waarom niet?

Wat zijn de totale geraamde exploitatiekosten van het project Cougar Midlife Update tot 2026? Hoe zijn deze kosten opgebouwd en welk bedrag is er begroot voor trainingen?

Wat zijn de kosten voor trainingen per jaar en met welk bedrag stijgen deze doordat er gebruik zal worden gemaakt van een gemoderniseerde simulator?

Over het investeringsbudget van het project Cougar *Midlife Update* is de Kamer geïnformeerd met de commercieel vertrouwelijke bijlage bij de brief van 9 september 2010. Dit betreft naast de investeringen onder meer de kosten die gemoeid zijn met opleidingen, trainingen en de modernisering van de vluchtsimulator. Voor deze financiële aspecten verwijs ik naar deze commercieel vertrouwelijke brief.

De exploitatiekosten van de Cougar-helikopter kunnen worden onderscheiden in de instandhoudingskosten van de Cougar-helikopter zelf, en de exploitatiekosten van de simulator. De instandhoudingskosten van de helikopter bedragen op dit moment € 17,0 miljoen per jaar. Dit bedrag zal naar verwachting niet wijzigen als gevolg van het project Cougar *Midlife Update*. Wel heeft het project gevolgen voor de exploitatiekosten van de simulator. De bijgaande brief (kenmerk BS2010038007) bevat hierover nadere informatie. Deze informatie dient commercieel¹ vertrouwelijk te worden behandeld aangezien Defensie in het vervolgtraject van het project hierover nog moet onderhandelen met de leverancier.

21

Waarom is het projectvolume verhoogd van € 25–50 miljoen aanvankelijk naar € 50–100 miljoen nu?

Het project «Militaire component GPS» (*Global Positioning System*) maakt deel uit van het defensiebrede project «Modernisering navigatiesystemen». De Kamer is geïnformeerd over de behoeftestelling van het defensiebrede project met de A-brief van 17 augustus 2006 (Kamerstuk 27 830, nr. 40). Vragen van de vaste commissie voor Defensie over deze A-brief zijn beantwoord op 12 oktober 2006 (Kamerstuk 27 830, nr. 41). Het deel van het project «Militaire component GPS» dat betrekking heeft op de Cougar is in 2009 overgeheveld naar het project Cougar *Midlife Update*. Als gevolg hiervan, en door een prijspeilaanpassing, is het budget van het project Cougar *Midlife Update* verhoogd van een bandbreedte van € 25 miljoen tot € 50 miljoen naar een bandbreedte van € 50 miljoen tot € 100 miljoen.

24

Op basis van welke feiten en gegevens wordt het integreren van het verbeterde nachtzichtsysteem met het bestaande systeem als «gemiddeld» risicovol beschreven?

De integratie van het verbeterde nachtzichtsysteem met het huidige nachtzichtsysteem bestaat uit twee delen. Het eerste deel betreft de installatie van de sensoren van het nachtzichtsysteem aan de voorkant van de helikopter en in de cockpit. Dit heeft een laag risico. Het tweede deel betreft de gegevensuitwisseling tussen de sensoren en de helm van de vlieger. De integratie van het tweede deel is nog in ontwikkeling bij de fabrikant. Hoewel bij deze integratie de kennis en ervaring uit andere helikopterprojecten worden gebruikt, zijn aan dit ontwikkeltraject meer risico's verbonden dan aan de aankoop van een product van de plank.

¹ Ter vertrouwelijke inzage gelegd, *alleen voor de leden*, bij het Centraal Informatiepunt van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

Tezamen genomen kan het risico van deze integratietrajecten dus worden omschreven als gemiddeld.

25

Waarom is er een «gemiddeld risico» dat de projecten «Multi Purpose Sponsons» en «Double doors en sliding windows» vertraging oplopen? Wat zijn de oorzaken van deze vertragingen en wat zijn hier eventueel de gevolgen van voor het project Cougar Midlife Update?

Voordat het project *Cougar Midlife Update* kan beginnen moet onder meer het project *Multi Purpose Sponson/Double doors and sliding windows* worden voltooid. Dit project is in de verwervingsvoorbereidingsfase. Bij het opstellen van de contracten of door onvoorziene knelpunten bij de uitvoering van de modificatie kunnen vertragingen ontstaan. Deze vertragingen kunnen gevolgen hebben voor de planning van de modernisering van de Cougar. Het risico voor het project *Cougar Midlife Update* is gemiddeld.

26

Kunt u, circa een maand na de A-brief van het project «Cougar Midlife Update», al meer melden over de inschakeling van het Nederlandse bedrijfsleven?

De mogelijkheden tot samenwerking met de Nederlandse industrie zullen pas worden onderzocht na de behoeftestellingsfase. Op dit moment is daarover nog geen nadere informatie beschikbaar.