

Vergaderjaar 2001–2002

**25 928**

## **Navo helikopterproject NH-90**

**Nr. 10**

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

Vastgesteld 13 december 2001

De vaste commissie voor Defensie<sup>1</sup> heeft een aantal vragen voorgelegd aan de staatssecretaris van Defensie over zijn brief d.d. 10 september 2001 inzake de jaarrapportage 2001 project NH-90 (Def-01-133).

De staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 11 december 2001.

Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van commissie,  
Valk

De griffier voor deze lijst,  
Kok

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Van den Berg (SGP), Valk (PvdA), voorzitter, Zijlstra (PvdA), Apostolou (PvdA), Hillen (CDA), Hessing (VVD), Van Ardenne-van der Hoeven (CDA), Hoekema (D66), Stellingwerf (ChristenUnie), ondervoorzitter, Van Lente (VVD), Verhagen (CDA), M. B. Vos (GroenLinks), Van 't Riet (D66), Van den Doel (VVD), De Haan (CDA), Koenders (PvdA), Van der Knaap (CDA), Harrewijn (GroenLinks), Niederer (VVD), Timmermans (PvdA), van Bommel (SP), Oplaat (VVD), Albayrak (PvdA), Balemans (VVD) en Herrebrugh (PvdA).

Plv. leden: Dittrich (D66), Van Oven (PvdA), Swildens-Rozendaal (PvdA), Arib (PvdA), Leers (CDA), Weisglas (VVD), Eurlings (CDA), Ter Veer (D66), Van Middelkoop (ChristenUnie), De Swart (VVD), Van der Hoeven (CDA), T. Pitstra (GroenLinks), Bakker (D66), Blaauw (VVD), J. Ten Hoopen (CDA), Hindriks (PvdA), De Pater-van der Meer (CDA), Karimi (GroenLinks), E. Meijer (VVD), Dijksma (PvdA), Marijnissen (SP), Van Baalen (VVD), Vacature (PvdA), Wilders (VVD) en Duivesteyn (PvdA).

1

*Zijn er nog wijzigingen opgetreden in het aantal helikopters dat door Frankrijk, Duitsland en Italië wordt afgenomen?*

Nee, sinds de ondertekening van het productiecontract zijn er geen wijzigingen opgetreden in het aantal helikopters dat door Frankrijk, Duitsland en Italië wordt afgenomen.

2 en 3

*Wat is het gewicht en de hoogte van de NH-90 in (Nato Frigate Helicopter-) NFH-variant? Past dat volledig binnen de Nederlandse eisen? Hoe zijn eerder gemelde problemen met trillingen, het gewicht en de hoogte van de NH-90 opgelost? Welke financiële gevolgen heeft dit voor Nederland? Hoe groot is het risico dat deze problemen zich in de toekomst opnieuw voor zullen doen?*

De industrie heeft met gedefinieerde oplossingsrichtingen aangetoond de eerder gemelde problemen met trillingen, het gewicht en de hoogte onder controle te hebben. Daarbij is gebleken dat voor het reduceren van de trillingen het ontwerp van de rotorkop niet hoeft te worden aangepast. Daarmee staat vast dat de hoogte van de helikopter, namelijk 4,2 meter, binnen de door de Koninklijke marine gestelde eisen blijft. De maritieme variant van de NH-90, de NFH-90, weegt ongeveer 10 ton. Ook dit valt binnen de Nederlandse eisen. De exacte uitvoering van de NH-90 is over een à twee jaar bekend, waarna het ontwerp volledig gereed is voor kwalificatie. De huidige situatie geeft geen aanleiding te veronderstellen dat de eerder gemelde problemen zich bij de productietoestellen opnieuw zullen voordoen. Er zijn geen financiële gevolgen voor Nederland.

4 en 5

*Wat kunnen de gevolgen zijn van het niet (volledig) oplossen van de problemen met het scharnierende deel van het staartstuk? Op welke termijn verwacht de regering dat de industrie een oplossing voor de problemen met het staartstuk zal vinden? Wat zullen de financiële consequenties hiervan zijn?*

Het gemelde probleem, dat zich onder bepaalde omstandigheden tijdens de landing grotere belastingen op het scharnierende deel van het staartstuk voordoen dan oorspronkelijk was berekend, vormt niet langer een technisch risico. Inmiddels zijn aangepaste ontwerpen voorhanden. Dit heeft geen financiële gevolgen voor de deelnemende landen.

6 en 7

*Hoeveel maanden loopt men achter op het schema dat uitging van beschikbaarheid van de Initial In-service Support (1994) voor de eerste gebruikers in 2004? In hoeverre is het reëel dat de gestage vordering van de exploitatievoorbereiding van de NH-90 op den duur zal leiden tot een vertraging van de levering aan Nederland, mede in het licht van de hele voorgeschiedenis van het project?*

De ontwikkeling van de «In service Support» voorzieningen is afhankelijk van de voortgang van een groot aantal deelactiviteiten. In het «integrale» schema wordt thans rekening gehouden met een vertraging van ten hoogste een jaar. Zoals in de jaarrapportage is gemeld, komt hierdoor de tijdige beschikbaarheid van de «In service Support» voor de eerste gebruikers in 2004 in gevaar. Maar vooralsnog heeft dit geen gevolgen voor de levering van de NH-90 aan Nederland vanaf 2007, omdat tegen die tijd de eventuele vertraging naar verwachting is ingelopen.

8

*Waarom is er een ander agentschap, te weten het Nato Maintenance and Supply Agency (Namsa) ingeschakeld voor de verwerving van reserve-delen?*

Onderzoek van de «Nato Helicopter Management Organisation» (Nahemo) heeft aangetoond dat voor de uitvoering van een aantal routinetaken op het gebied van de verwerving van reservedelen, de inschakeling van het «Nato Maintenance and Supply Agency» (Namsa) doelmatiger is, dan uitbreiding van Nahemo zelf.

9

*In hoeverre heeft toetreding van Portugal tot het project consequenties voor de levering van de NH-90 aan Nederland? Wat zijn voor Nederland de financiële consequenties van deze toetreding?*

De toetreding van Portugal heeft geen consequenties voor de levering van de NH-90 aan Nederland. Portugal betaalt een «entrance fee» van ongeveer € 3,1 miljoen (prijspeil 1999) dat door Nahemo naar evenredigheid van de bijdragen aan de vaste kosten («non recurring cost») onder de deelnemende landen wordt verdeeld. Het Nederlandse deel daarvan bedraagt ongeveer f 400 000,-. Verder leidt de toetreding van Portugal tot een herschikking van de nationale bijdragen aan de kosten van project-organisatie Nahemo.