

Vergaderjaar 2002–2003

25 928

Navo helikopterproject NH-90

Nr. 12

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 9 januari 2003

De vaste commissie voor Defensie¹ heeft naar aanleiding van een brief van de staatssecretaris van Defensie over de jaarrapportage van het helikopterproject NH-90 (25 928, nr. 11) een aantal vragen aan de regering voorgelegd.

De regering heeft deze vragen beantwoord bij brief van 9 januari 2003. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
A. Jorritsma-Lebbink

De griffier van de commissie,
Kok

¹ Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), K. G. De Vries (PvdA), Jorritsma-Lebbink (VVD), voorzitter, Vos (GroenLinks), Bakker (D66), Van den Doel (VVD), Koenders (PvdA), Van Beek (VVD), Karimi (GroenLinks), Timmermans (PvdA), Albayrak (PvdA), Janssen van Raaij (LPF), Hoogendijk (LPF), Van Winsen (CDA), Palm (LPF), Mastwijk (CDA), Rambocus (CDA), Herben (LPF), ondervoorzitter, Kortenhorst (CDA), Teeven (LN), Huizinga-Heringa (Christen-Unie), Aasted-Madsen-van Stiphout (CDA), Van Velzen (SP), Algra (CDA) en Haverkamp (CDA).

Plv. leden: Van Aartsen (VVD), Vacature (PvdA), Geluk (VVD), Van den Brand (GroenLinks), Lambrechts (D66), Wilders (VVD), Van Oven (PvdA), Monique de Vries (VVD), Vacature (GroenLinks), Vacature (PvdA), Adelmund (PvdA), Van den Brink (LPF), Groenink (LPF), De Haan (CDA), Wiersma (LPF), Bruls (CDA), Ferrier (CDA), Smolders (LPF), Smilde (CDA), Jense (LN), Van der Staaij (SGP), Van Dijk (CDA), Van Bommel (SP), Jan de Vries (CDA) en Ormel (CDA).

1

Is de tactische transportvariant van de NH-90 ook geschikt voor land-operaties? Wordt deze mede door de Nederlandse industrie ontwikkelde en te produceren transporthelikopter als één van de kandidaten beschouwd bij de (voorlopig uitgestelde) invulling van de behoefte aan extra middelzware transporthelikopters bij de Koninklijke Luchtmacht? Waarom wel of niet?

Ja. De «Tactical transport helicopter»-versie van de NH-90 (TTH) is primair ontworpen voor operaties boven land. De behoefte aan middelzware transporthelikopters is thans onderwerp van studie en de resultaten zullen worden betrokken bij de opstelling van het defensieplan. Het streven naar de standaardisatie van helikoptertypen die de krijgsmacht in gebruik heeft, is zonder meer een belangrijk aandachtspunt.

2

Hoe valt de uitrusting van veertien helikopters met een volledig missiesysteem voor de bestrijding van onderzeeboten te rijmen met de in NAVO-verband geconstateerde overschotten aan onderzeebootbestrijdingscapaciteit? Overweegt de regering, mede op grond van de noodzaak tot bezuinigingen, gedeeltelijk af te zien van de uitrusting van helikopters met deze capaciteit?

Onder invloed van de veranderde dreiging en van de toegenomen operationele behoefte aan transportcapaciteit is reeds in de Defensienota 2000 besloten om van de twintig NH-90 helikopters er slechts veertien uit te rusten met een volledig missiesysteem voor de bestrijding van zowel oppervlakteschepen als onderzeeboten en zes toestellen uit te rusten met voorzieningen voor een dergelijk systeem. Voor welk systeem dan ook, ter zee, te land en in de lucht, is de vraag aan de orde of er in Navo-kader of in Europees kader sprake is van tekorten of overschotten. Zowel het bondgenootschap als de EU heeft initiatieven genomen om de capaciteiten van de lidstaten zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen. Hierbij spelen naast kwantitatieve ook kwalitatieve aspecten een rol. Defensie is thans bezig met dergelijke afwegingen. De uitkomsten zullen mede ten grondslag liggen aan het defensieplan dat in 2003 wordt vastgesteld. De NH-90 zal bij de beraadslagingen worden betrokken.

3

Wat is de oorzaak en wat zijn de mogelijke gevolgen van de vertraging in de ontwikkeling van de software van de helikopter?

De vertraging wordt veroorzaakt door problemen met de integratie van het zogenaamde «core system», dat de basisfuncties van de vliegsystemen uitvoert en bewaakt bij zowel de TTH als de maritieme versie van de NH-90, en het TTH-missiesysteem. Bij aflevering van de eerste TTH's aan Duitsland in 2004 zullen naar verwachting alle trainings- en transitmissies onbeperkt kunnen worden uitgevoerd. De eerste maanden na deze aflevering zullen er voor de TTH echter een aantal beperkingen gelden voor missies onder operationele omstandigheden. Voor Nederland hebben de vertragingen bij de software-ontwikkeling naar verwachting geen gevolgen, omdat de levering van de eerste NH-90 aan de Koninklijke marine pas voor 2007 is voorzien.

4 en 5

Kan het technische risico van het startstuk van de NH-90 ook een financieel risico worden? Zo ja, hoe groot is die bij benadering?

Hoe is het technisch en eventueel financieel risico van het staartstuk verdeeld tussen de industrie in casu Fokker Aerostructures en de participerende landen van het project?

Op grond van het «NH-90 Design and Development»-contract en het «NH-90 Production investment & Production»-contract draagt de industrie de technische en financiële risico's met betrekking tot het staartstuk.

6

Wat is het verschil van inzicht tussen Frankrijk enerzijds en Duitsland en Nederland anderzijds over de Europese regelgeving betreffende de heffing van omzetbelasting over de bijdragen aan de investeringen voor de productievoorbereiding van de deelnemende landen? Hoe groot zijn de mogelijke financiële gevolgen voor Nederland?

Het verschil van inzicht betreft de fiscale positie van NHI, het in Frankrijk gevestigde samenwerkingsverband voor de NH-90 van vier Europese luchtvaartbedrijven. De verschillende visies op deze positie leiden tot verschillende standpunten over de omzetbelasting: gehele of gedeeltelijke vrijstelling, heffing over leveranties van toeleveranciers aan NHI of heffing over de door NHI geleverde eindproducten. Over deze kwestie wordt door de betrokken landen onderhandeld. Over de financiële kant van de kwestie is de Kamer vertrouwelijk geïnformeerd.

7

Vindt er herberekening plaats van de prijs van de eerste productieserie (waaronder de helikopters voor Nederland) als er meer helikopters worden afgenomen in latere productieseries dan is voorzien?

De prijzen voor de eerste productieserie zijn vastgelegd. In het «Production & production investment»-contract van de NH-90 is een royalty-regeling opgenomen, die in werking treedt wanneer er meer dan driehonderd helikopters zijn verkocht aan landen buiten het NH-90 partnerschap.

8

Kan de regering bevestigen dat Frankrijk overweegt om 34 extra NH-90 helikopters aan te schaffen? Zo ja, heeft het feit dat Frankrijk 34 extra NH-90 helikopters aanschaft budgettaire gevolgen voor Nederland, bijvoorbeeld doordat Frankrijk een groter deel van de ontwikkelingskosten betaalt en/of door schaalvoordelen? Zo ja, hoe groot zijn die budgettaire gevolgen?

In het «Production investment & production»-Memorandum of understanding (MoU) is er sprake van een «verplichte afname» van een bepaald aantal helikopters en het «vaste voornemen tot afname» van een aanvullend aantal helikopters. Indien een van de partnerlanden meer helikopters wenst te verwerven dan in dit MoU is voorzien, zullen de partnerlanden in overleg moeten treden over de gevolgen van deze wens voor de bijdragen in de ontwikkelingskosten. Ook zal overleg moeten plaatsvinden met de industrie over de effecten op de prijs van de NH-90. In de exploitatie kunnen zich vervolgens ook nog schaalvoordelen voordoen.

Frankrijk heeft overigens nog niet te kennen gegeven dat het meer NH-90's wil aanschaffen dan voorzien in het MoU.

9

Heeft de toetreding van Portugal tot het NH-90 project budgettaire gevolgen voor Nederland door verdeling van de ontwikkelingskosten tussen participanten en/of door schaalvoordelen? Zo ja, hoe groot zijn die budgettaire gevolgen?

Portugal heeft bij toetreding een bijdrage van circa €3,1 miljoen (prijspeil 1999) betaald, die verdeeld is onder de NH-90 partnerlanden naar evenredigheid van de eerder betaalde bijdragen aan de ontwikkelingskosten. Nederland ontving in 2002 in dit verband € 237 000,-. Voorts heeft de toetreding van Portugal geleid tot een geringe herschikking van de nationale bijdragen aan de kosten van de Nahemo-projectorganisatie.

10

Hoe groot is de risicoreservering van het NH-90 project en valt het technisch risico van het staartstuk hieronder?

Over de omvang van de risicoreservering is de Kamer vertrouwelijk geïnformeerd. Het technische risico met betrekking tot het staartstuk is behandeld in de antwoorden op de vragen 4 en 5.