

Vergaderjaar 2006–2007

**25 928**

**Navo helikopterproject NH-90**

**Nr. 23**

## **LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 3 april 2007

De vaste commissie voor Defensie<sup>1</sup> heeft een aantal vragen voorgelegd aan de staatssecretaris van Defensie over de brief van 28 november 2006 inzake de zesde jaarrapportage van het helikopterproject NH-90 (periode 1 juli 2005 tot 1 juli 2006) (Kamerstuk 25 928, nr. 20).

De staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 30 maart 2007. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De fungerend voorzitter van de commissie,  
Van Bommel

De griffier van de commissie,  
De Lange

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Van Bommel (SP), fng. voorzitter, Van der Staaij (SGP), Poppe (SP), Van Baalen (VVD), Ferrier (CDA), Kortenhorst (CDA), De Vries (CDA), Van Velzen (SP), Haverkamp (CDA), Blom (PvdA), Eijsink (PvdA), Van Dam (PvdA), Kraneveldt-van der Veen (PvdA), Griffith (VVD), Irrgang (SP), Knops (CDA), Jacobi (PvdA), Boekestijn (VVD), Brinkman (PVV), Voordewind (CU), Pechtold (D66), Van Gennip (CDA), Ten Broeke (VVD), Peters (GL) en Thieme (PvdD).

Plv. leden: Lempens (SP), Van der Vlies (SGP), Polderman (SP), Van Beek (VVD), Ormel (CDA), Jonker (CDA), De Nerée tot Babberich (CDA), De Wit (SP), Vacature (CDA), Roefs (PvdA), Wolbert (PvdA), Smeets (PvdA), Arib (PvdA), Blok (VVD), Roemer (SP), Vacature (CDA), Samsom (PvdA), Van der Burg (VVD), Wilders (PVV), Wiegman-van Meppelen Scheppink (CU), van der Ham (D66), Omtzigt (CDA), Zijlstra (VVD), Vendrik (GL) en Ouwehand (PvdD).

*Wanneer zullen de eerste NFH's, respectievelijk MTTH's operationeel zijn, inclusief getrainde bemanningen en ondersteunend personeel? Hoe verloopt het verdere schema?*

*Wanneer kan er met de NH-90 worden gevlogen als de trainingen in de vluchtsimulator pas in 2010 kunnen beginnen?*

Zoals gemeld in de jaarrapportage loopt de kwalificatie van de NFH achter op schema. Tijdens mijn bezoek aan NHIndustries op 2 februari jl. heb ik mijn zorgen geuit over de steeds maar verschuivende planning en de industrie verzocht een reële planning te overleggen die geschikt is als managementinstrument voor een beheerste levering en invoering van de NFH. De industrie heeft hierop in een nieuwe planning een forse vertraging voor de NFH's van Frankrijk, Italië, Noorwegen en Nederland aangekondigd. De eerste Nederlandse NFH zou volgens deze planning pas in juli 2009 worden afgeleverd. Dat is verdere vertraging van vijftien maanden ten opzichte van de afleveringsdatum waar Defensie eind vorig jaar nog van uitging.

NAHEMA en de deelnemende landen zullen van deze nieuwe planning een audit laten uitvoeren met als doel inzicht te krijgen in de onderbouwing ervan. De industrie zal hierbij worden gevraagd te laten weten of de gemelde vertraging te reduceren is, bijvoorbeeld door prioriteiten te verleggen. Daarnaast wordt momenteel door Defensie onderzocht welke maatregelen mogelijk zijn om het effect van de vertraging op de operationele gereedstelling van de helikoptercapaciteit te minimaliseren.

Voor de MTTH geldt dat, mits de onderhandelingen over de contractwijziging succesvol zullen worden voltooid, de eerste MTTH begin 2012 beschikbaar zal zijn. Het tijdstip van operationele ingebruikname is nog niet bepaald.

Teneinde bij de beschikbaarstelling van de helikopters te kunnen vliegen, beginnen de opleidingen bij de industrie voor de eerste bemanningen en voor het ondersteunende personeel in het najaar van 2007. Vervolgens zal het personeel door de Operationele Commando's zelf verder worden opgeleid, waarbij tevens de meer militaire aspecten worden beoefend.

2

*Wanneer kan de Kamer de wijziging van het productiecontract tegemoet zien? Is het mogelijk dat de Kamer nog in 2006 hierover geïnformeerd wordt?*

De wijziging van het productiecontract is vooral afhankelijk geweest van de capaciteit bij de industrie om kostencalculaties te maken. Eind december 2006 is een herziene offerte ontvangen. De noodzaak om de onderhandelingen op korte termijn met de industrie te voltooien, is vanwege de aangekondigde nieuwe vertraging in de levering van de eerste en volgende NFH's verminderd. De levering van de MTTH zal na die van de NFH plaatsvinden. Alvorens de onderhandelingen af te sluiten, zal meer duidelijkheid moeten worden verkregen over de robuustheid van de nieuwe NFH-productieplanning.

3

*Hoe verloopt de samenwerking tussen de deelnemende landen en de nationale luchtvaartautoriteiten in het kader van het kwalificatieprogramma?*

De samenwerking tussen de deelnemende landen en de nationale luchtvaartautoriteiten verloopt goed. De kwalificatie wordt uitgevoerd door een door de landen ingesteld internationaal kwalificatieteam.

4

*Hoe komt het dat het gewicht van de NH-90 groter is dan contractueel overeengekomen?*

Een analyse door de industrie heeft uitgewezen dat de overschrijding voornamelijk wordt veroorzaakt door een hoger gewicht van casco en bekabeling.

5 en 6

*Wat is de oorzaak voor de onderschatting van de benodigde personeels-capaciteit?*

*Is NH-industries hiervoor aansprakelijk gesteld?*

Ten tijde van het afsluiten van het productiecontract bestond bij de ontwikkelafdelingen van de partnerindustrieën al een hoge werkdruk, onder andere vanwege de kwalificatie van andere helikoptertypes zoals de Tigre. Hoofdaannemer NHIndustries en de partnerindustrieën zijn achteraf gezien niet in staat gebleken de prioriteiten zo te stellen dat de ontwikkeling van de NH-90 volgens planning verliep.

Het contract kent een boeteclausule voor te late levering. Zodra duidelijk is wat de uiteindelijke vertraging is, kan deze clausule worden toegepast.

7

*Kan worden gegarandeerd dat voor de aan Nederland geleverde helikopters geen ombouw nodig is?*

De NAHEMO-landen zijn niet voornemens NFH's met operationele beperkingen te accepteren op een wijze zoals de eerste TTH's van Duitsland en Italië zijn geaccepteerd.

8, 9, 14 en 16

*Hoe verhouden zich de verdere vertragingen ten opzichte van de vijfde jaarrapportage, tot de destijds al aangekondigde mogelijkheid van verlenging van de technische levensduur van een deel van de Lynx-helikopters? Zal verlenging met 1000 vlieguren voldoende zijn? Is verdere verlenging technisch of financieel mogelijk? Zo ja, wat zijn de financiële en operationele gevolgen, en hoe is het kabinet van plan eventuele problemen op te lossen?*

*Hoeveel kost de benodigde levensduurverlenging van een deel van de Lynx-helikopters? Op welke wijze zullen deze kosten geacommodeerd worden?*

*Welke kosten zijn precies gemoeid met het door Nederland opvangen van alle verlate levering van de NH-90? Welke van deze kosten worden gecompenseerd door NH-industries?*

*Wat zijn de mogelijke gevolgen indien opnieuw termijnen worden overschreden?*

In het huidige beheersplan van de Lynx-helikopter wordt rekening gehouden met de verlenging van de technische levensduur van tien Lynx-helikopters met 1000 vlieguren per helikopter. Dit is voldoende voor het garanderen van de taakuitvoering door Lynx-helikopters tot het vertraagde moment van instroom van de NH-90. Daarnaast zijn nog zeven toestellen beschikbaar voor een levensduurverlenging, mocht die noodzakelijk zijn. De kosten bedragen ongeveer € 650 000 per Lynx-helikopter. De uiteindelijke totale kosten kunnen worden bepaald wanneer de NH-90's

worden geaccepteerd. Defensie onderzoekt de mogelijkheden om de schade als gevolg van de vertraging bij NH-Industries te claimen.

10

*Kunnen alle taken die de Lynx-helikopters verrichten voor de komende periode, inclusief de maritieme bijdrage aan UNIFIL, SAR-taken, bijstand aan civiele autoriteiten etcetera tot aan de instroom van de NH-90, volledig waargemaakt worden?*

Ja.

11

*Er wordt aangegeven dat de vertraging van tweeënehalf jaar met betrekking tot de levering van de NH-90, betrokken zal worden in de wijziging van het bestaande contract. Op welke wijze?*

NAHEMA heeft namens de NAHEMO-landen één gezamenlijk contract gesloten voor de levering van NH-90's. Wijzigingen, zoals vertragingen, worden steeds in aparte contractaanpassingen verwerkt.

12, 18 en 20

*Aan welke gevolgen voor de operationele prestaties moet gedacht worden, als de gewichtsproblemen niet of onvoldoende verholpen kunnen worden? Leidt dit tot additionele kosten, en aanpassingen van materieel, zoals bijvoorbeeld de helikopterdeks van schepen? Als de operationele prestaties niet gehaald kunnen worden omdat het toestel te zwaar wordt, wat betekent dit dan voor de eisen die Nederland heeft gesteld aan de NH-90? Worden die naar beneden bijgesteld? Welke gevolgen kunnen een gewichtstoename van 300 à 400 kilo bij de NFH hebben voor de operationele prestaties?*

De gevolgen voor de operationele prestaties, alsmede eventuele additionele kosten voor helikoptergebonden materieel, levensduurkosten en onderhoud, kunnen pas worden vastgesteld nadat de industrie een definitieve oplossing van het gewichtsprobleem voorlegt. Op basis van het huidige hogere gewicht van de helikopter hoeft het helikopterdek van de M-fregatten niet nog meer te worden versterkt dan thans is voorzien in de reeds geplande modernisering van deze fregatten. Voor de overige schepen worden ook geen problemen voorzien.

13

*Aangegeven wordt dat vertragingen vanaf oktober 2007 contractueel nog niet aanvaard zijn. Bent u bereid de Kamer desnoods vertrouwelijk te informeren of u deze vertragingen alsnog zult aanvaarden, en of u bereid bent te voorzien in boeteclausules bij verdere vertragingen?*

Ja.

15

*Hoe voorzienbaar was het tijdrisico dat nu daadwerkelijk intreedt?*

Het tijdrisico tot april 2008 is in de vorige jaarrapportage voorzien. De recent aangekondigde vertraging was niet voorzien.

17

*Wat wordt er mee bedoeld dat de vertragingen nog niet zijn geaccepteerd? Is Nederland niet gebonden aan het contract?*

De vertragingen worden weliswaar beschouwd als onontkoombaar, maar over de consequenties daarvan voor de industrie op grond van het contract moet nog met de industrie overeenstemming worden bereikt.

19

*Is de omschrijving van de percentuele (opgetreden) toename van het gewicht van de NFH, namelijk vier procent, niet te rooskleurig? Van welk totaal gewicht wordt dan uitgegaan?*

NH-Industries heeft laten weten dat volgens de huidige inzichten het oorspronkelijke gewicht van ongeveer 10 ton met ongeveer 400 kg wordt overschreden.

21

*Aangegeven wordt dat de oprichting van de DMO, de Operationele Commando's en de vorming van het Defensie Helikopter Commando in een aantal gevallen noodzakelijk tot aanpassingen van eerdere besluiten met betrekking tot het voorraadbeheer en de wijze van belegging van het onderhoud. Kan hier nader op ingegaan worden? Welke kosten brengen deze aanpassingen met zich? Hebben de aanpassingen ook betrekking op de wijze van belegging van onderhoud op Gilze-Rijen en De Kooy?*

Als gevolg van de oprichting van de Defensie Materieelorganisatie (DMO), de oprichting van de Operationele Commando's en de vorming van het Defensie Helikopter Commando (DHC) binnen het Commando luchtstrijdkrachten (CLSK), zal uit doelmatigheidsredenen het onderhoud voor alle helikopters worden ondergebracht bij de centrale onderhoudsorganisatie van het DHC op Gilze-Rijen en bij de DMO te Woensdrecht.

Op het Marinevliegkamp De Kooy (MVKK) te Den Helder blijft een capaciteit aanwezig voor het meer beperkte operationele onderhoud. Hierbij worden de materieellogistieke processen en systemen aangepast aan die van het CLSK, zodat er één gemeenschappelijke werkwijze zal zijn. Oorspronkelijk was het beheer van reservedelen en het onderhoud van de NH-90 belegd bij de materieellogistieke organisatie van de Koninklijke marine (nu Commando zeevliegkrachten (CZSK)) op het MVKK. Het is vooral deze wijziging die ervoor zorgt dat van de betrokken medewerkers van de materieellogistieke organisatie op het MVKK, van het project NH-90, van de DMO en bij het op te richten DHC een extra inspanning wordt gevraagd om de benodigde beheersmaatregelen uit te voeren.

22, 23 en 24

*Wat is de oorzaak van de te late levering van de Computer Assisted Instruction (CAI)?*

*Onder wiens verantwoordelijkheid valt die te late levering van CAI?*

*Wie draait op voor de extra kosten van de ontwikkeling door alternatieve bronnen?*

De te late oplevering van computer ondersteund instructiemateriaal (CAI) heeft verschillende oorzaken. Ten eerste wordt CAI ontwikkeld op basis van documentatie voortkomend uit de ontwikkeling van de helikopter zelf, die is vertraagd. Ten tweede heeft NH-Industries onvoldoende prioriteit gegeven aan het ontwikkelen van CAI. Met NH-Industries is overeengekomen dat zij naast de ontwikkeling van CAI, zonder extra kosten ook instructiemateriaal beschikbaar zal maken dat kan worden gebruikt om een cursus in eigen beheer te ontwikkelen.

25

*Kan worden bevestigd dat ook België gekozen heeft voor de NH-90? Bent u bereid mogelijkheden te onderzoeken tot gezamenlijk beheer, exploi-*

*tatie, onderhoud en opleidingen, gezien ook de Belgisch-Nederlandse vlootsamenwerking? Zo nee, waarom niet?*

In België is een contract voor de aankoop van tien NH-90's onderwerp van politieke besluitvorming. De mogelijkheden voor samenwerking tussen België en Nederland op diverse gebieden worden onderzocht.

26

*Is de verhoging van het projectbudget uitsluitend het gevolg van prijspeil-aanpassing? Hebben de vertragingen in het project nog op enigerlei wijze financiële consequenties voor het projectbudget?*

Ten opzichte van de vijfde jaarrapportage van 17 oktober 2005 (Kamerstuk 25 928, nr. 18) is het projectbudget verhoogd met € 18,3 miljoen als gevolg van de prijspeil-aanpassing, alsmede de budgetverhoging voor de invoering van DR-bekabeling waarover u reeds in de vijfde jaarrapportage bent geïnformeerd.

27

*Zijn er naast de tijdrisico's in de vorm van verdere vertragingen ook financiële risico's in de vorm van kostenstijgingen?*

Eventuele financiële risico's zijn gelegen in die delen van het project die nog niet zijn gecontracteerd, zoals de verwerving van initiële reserve-delen, gereedschappen en de vluchtsimulator.

29 en 30

*Wat wordt ondernomen om tijdige beschikbaarheid van de vluchtsimulator te garanderen?*

*Welke gevolgen worden door de leverancier verbonden aan te late beschikbaarheid van de vluchtsimulator?*

In het af te sluiten contract voor een vluchtsimulator zullen hiervoor de gebruikelijke clausules worden opgenomen. Aan de hand van plannings-rapportage en -overleg zal de voortgang worden bewaakt.

31

*Hoe verhoudt zich op dit moment de costshare-workshare verdeling in het NH90-programma tot de eerder gemaakte afspraken op dit vlak?*

De *costshare*-verdeling voldoet aan de contractuele afspraken. Echter, qua *workshare* staat de Nederlandse industrie momenteel op een achterstand van circa € 130 miljoen. Deze achterstand doet zich vooral voor bij de toeleveranciers en minder bij Stork. In het najaar van 2006 zijn door Defensie gesprekken gevoerd om met behulp van vertegenwoordigers van de industrie en het ministerie van Economische Zaken naar oplossingen te zoeken voor dit probleem. Momenteel vinden vervolgesprekken plaats. Het doel hiervan is te komen tot een plan van aanpak waarin staat beschreven hoe de Nederlandse industrie in een betere positie kan worden gebracht om de opgelopen achterstand in te lopen. Hierbij wordt niet alleen gekeken naar de mogelijkheden binnen het productiecontract, maar ook naar de kansen in de instandhoudingsfase en bij exportorders.

32

*Hoe kan de geschetste vertraging op het vlak van de productie, de instandhoudingsvoorbereiding en de computer assisted instruction (CAI) worden aangegrepen c.q. benut om de costshare-workshare voor wat betreft het Nederlandse aandeel te verbeteren? Welke concrete stappen gaat het kabinet ondernemen om dit te bewerkstelligen?*

De vertragingen in de oplevering van materieellogistieke producten hebben niet geleid tot een extra werkpakket voor Nederland. Wel wordt actief gewerkt aan een groter Nederlands aandeel in de ondersteuning van ook buitenlandse helikopters en gedurende de exploitatiefase.

33

*Ten behoeve waarvan is de risicoreservering als genoemd in de huidige rapportage verder aangesproken?*

De risicoreservering is in de rapportageperiode gedeeltelijk gebruikt voor geen ander doel dan de genoemde testapparatuur (GPATE). Daarnaast is de risicoreservering als gevolg van de prijscompensatie met een bedrag van € 175 000 verhoogd.

34

*Waarom wordt de grote gewichtstoename van de NFH niet genoemd bij de projectrisico's die aan het einde van de brief worden genoemd?*

De gemelde gewichtstoename staat beschreven in de paragraaf «Voortgang *design and development*» en is geen risico meer maar een feitelijke constatering. Aan het einde van de brief worden alleen tijdgerelateerde projectrisico's genoemd die nog niet zijn opgetreden.