

Vergaderjaar 1999–2000

**25 928**

## Navo helikopterproject NH-90

**Nr. 9**

### VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 26 juni 2000

De vaste commissie voor Defensie<sup>1</sup> heeft op 30 mei 2000 overleg gevoerd met staatssecretaris Van Hoof van Defensie over:

- **de brief van 21 april 2000 inzake de tussenrapportage over het helikopterproject NH-90 (25 928, nr. 5);**
- **de D-brief van 22 mei 2000 inzake het helikopterproject NH-90 (25 928, nr. 6).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

### Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Timmermans** (PvdA) wees op de berichten in de media over de technische tekortkomingen van de NH-90. Gemeld wordt dat dit toestel te hoog en te zwaar is, te veel trilt en dat het «flight by wiresysteem» nog niet operationeel is. Hierdoor zouden de NH-90-helikopters niet in de hangars van de Nederlandse fregatten passen en zouden er scheuren in de composiet romp kunnen ontstaan. Zijn deze berichten waar en wat is over dergelijke technische tekortkomingen in het contract opgenomen? Bevat het contract ontbindende voorwaarden?

De Lynx zal tenminste tot 2007 operationeel moeten blijven, omdat pas in dat jaar de eerste NH-90 aan Nederland wordt geleverd. Het is echter de vraag of dit mogelijk is. Zo is nu al bekend dat de rotorkoppen van deze toestellen moeten worden vervangen. Kan de staatssecretaris aangeven welke garanties er zijn dat Nederland op tijd over de benodigde rotorkoppen beschikt?

Ten slotte herinnerde de heer Timmermans eraan dat het aantal door Nederland te bestellen NH-90-helikopters is gebaseerd op een inmiddels achterhaalde verwachting over het aantal fregatten dat Nederland in de toekomst in de vaart zal hebben. Inmiddels is namelijk besloten dat de marine de beschikking zal krijgen over twaalf fregatten en één amfibisch transportschip (ATS). De heer Timmermans vroeg of dit niet rechtvaardigt dat wordt gekozen voor minder NH-90-helikopters.

De heer **Balemans** (VVD) merkte op dat indertijd 1,7 mld. is gereserveerd voor de aanschaf van twintig volledig opgetuigde NH-90-helikopters. In de D-brief is echter sprake van de aanschaf van veertien volledig opgetuigde en zes kale toestellen. Het was de heer Balemans niet duidelijk waarom,

<sup>1</sup> Samenstelling:

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

Plv. leden: Dittrich (D66), Van Oven (PvdA), Swildens-Rozendaal (PvdA), Arib (PvdA), Leers (CDA), Van der Hoeven (CDA), Vendrik (GroenLinks), Van Middelkoop (RPF/GPV), Weisglas (VVD), Ter Veer (D66), De Swart (VVD), Eurlings (CDA), Lambrechts (D66), Blaauw (VVD), Eisses-Timmerman (CDA), Hindriks (PvdA), Dijkma (PvdA), Van Baalen (VVD), E. Meijer (VVD), Ross-van Dorp (CDA), Karimi (GroenLinks), Marijnissen (SP), Van Gijzel (PvdA), Duivesteyn (PvdA) en Wilders (VVD).

anders dan om financiële redenen, de oorspronkelijke wens van zowel de Kamer als het ministerie van Defensie is bijgesteld. Worden overigens eerst de kale of eerst de volledig opgetuigde helikopters afgeleverd? Is het verder met het oog op het verminderde aantal fregatten niet zinnig om een optie te nemen op de kale toestellen?

Nederland heeft gekozen voor de maritieme versie van de NH-90. Een gevolg hiervan kan zijn dat Nederland «leading customer» wordt. De heer Balemans vroeg of dit inderdaad het geval is. Kan de staatssecretaris verder aangeven wanneer de maritieme versie aan de andere deelnemende landen wordt geleverd en wanneer deze helikopters operationeel zullen zijn?

In de D-brief wordt gemeld dat de NH-90 ook kan worden ingezet bij «search and rescueoperaties» (SAR). De NH-90 is hier echter niet voor bedoeld en het is dan ook goed denkbaar dat voor dit soort operaties andere, goedkopere helikopters kunnen worden ingezet. Worden deze taken wellicht vermeld om de aanschaf van twintig in plaats van bijvoorbeeld veertien helikopters te rechtvaardigen? In de toekomst zullen immers minder fregatten dan aanvankelijk voorzien in de vaart zijn. De NH-90 zal ook worden ingezet op het ATS. Er is echter nooit duidelijk gemaakt waarom de NH-90 voor dit schip de meest geschikte helikopter is. Kan de staatssecretaris aangeven waarom is gekozen voor de stationering van de NH-90 op het ATS?

In de brief wordt gesteld dat de vereiste aanpassingen aan de fregatten enkele tientallen miljoen zullen kosten. Hij vroeg de staatssecretaris aan te geven wat de precieze kosten van deze aanpassingen zullen zijn. Deze kosten worden afgeboekt op het budget dat is gereserveerd voor de fregatten, hetgeen echter niet wegneemt dat de kosten van deze aanpassing ten laste komen van de defensiebegroting. Is hier soms sprake van een boekhoudkundige truc?

Er zijn inmiddels enige technische tekortkomingen aan het licht gekomen. De heer Balemans zei ervan uit te gaan dat deze tekortkomingen kunnen worden opgelost. Hem was echter niet duidelijk wie voor de kosten zal opdraaien. Impliceert een en ander dat het budget voor de aanschaf van de NH-90 zal worden overschreden?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66) meende dat Europese samenwerking bij de aanschaf van defensiematerieel noodzakelijk is. Het NH-90-project is echter geen schoolvoorbeeld van de wijze waarop aan dergelijke samenwerking vorm moet worden gegeven. Al met al is er in de ontwikkelingsfase sprake geweest van een flink aantal problemen. Het is met het oog daarop van belang dat de Kamer in alle vrijheid kan besluiten akkoord te gaan met deelname van Nederland aan de productiefase. Is het mogelijk om alsnog uit het project te stappen en te kiezen voor een alternatief voor de NH-90? Als de Kamer besluit tot de aanschaf van minder NH-90-helikopters, betekent dat dan dat het contract in zijn geheel moet worden ontbonden?

Het maximumgewicht van de NH-90 is bepaald op 9,7 ton. Inmiddels is duidelijk geworden dat de helikopter moet worden aangepast om ongewenste trillingen tegen te gaan. Deze aanpassing kan gevolgen hebben voor het gewicht. Is het mogelijk dat het gewicht boven die 9,7 ton uitkomt? Dit zou een groot probleem zijn, omdat de NH-90 in dat geval niet op de fregatten kan worden gestationeerd. Is het bericht in de Volkskrant waar dat door de trillingen de romp van het prototype is gescheurd? De NH-90 wordt hoger dan voorzien, hetgeen betekent dat de hangars van de fregatten moeten worden aangepast. Wat zijn de kosten hiervan?

Nederland heeft gekozen voor een vermindering van het aantal fregatten. De NH-90 zal daarom ook moeten kunnen worden gestationeerd op de korvetten. Is dit mogelijk? Kan de NH-90 overigens ook op een ATS worden gestationeerd?

Mevrouw Van 't Riet vroeg verder welke maatregelen moeten worden genomen om de Lynx te laten doorvliegen tot 2007.

Italië heeft inmiddels gekozen voor een ander type van de maritieme versie van de NH-90. Wordt Nederland hierdoor «leading customer» bij de maritieme versie van de NH-90? Is het overigens mogelijk dat de eerste toestellen in 2005 in plaats van in 2007 worden geleverd?

Ten slotte vroeg mevrouw Van 't Riet of de NH-90 onderhoudsgevoeliger is dan de alternatieven die door het ministerie zijn onderzocht.

De heer **Harrewijn** (GroenLinks) bevreemdde zich erover dat alternatieven voor de NH-90 worden afgewezen op grond van eisen aan de uitrusting die niet met de Kamer zijn besproken. Kan de staatssecretaris hierop ingaan?

Het concept van de NH-90 is gebaseerd op de taken die een helikopter tijdens en kort na de Koude Oorlog moest kunnen uitvoeren, te weten onderzeebootbestrijding, de bestrijding van oppervlakteschepen en vroegtijdige waarschuwing voor een ophanden zijnde luchtaanval. Het is echter de vraag of deze taken in de toekomst de belangrijkste taken van de NH-90 zullen zijn. Vredesmissies en crisisbeheersingsoperaties worden in de Defensienota namelijk nadrukkelijk genoemd als de belangrijkste toekomstige taken van de Nederlandse krijgsmacht.

Een en ander riep bij de heer Harrewijn de vraag op of het nog wel nodig is om veertien volledig uitgeruste NH-90-helikopters aan te schaffen. Deze vraag wordt in de stukken niet beantwoord. Kan niet worden volstaan met acht volledig uitgeruste NH-90-helikopters? Er blijft dan genoeg ruimte over voor de aanschaf van helikopters die over meer transportcapaciteit beschikken en geschikter zijn voor het uitvoeren van SAR.

De ontwikkelingen na de Koude Oorlog moeten aanleiding zijn om de concurrenten van de NH-90 te heroverwegen. De drie door het ministerie van Defensie onderzochte alternatieven schieten tekort op het punt van de transportcapaciteit. De heer Harrewijn wees er echter op dat men geen specifieke maritieme transporthelikopters heeft onderzocht. Hij meende dat het al met al verstandig is om dit soort toestellen alsnog te onderzoeken op hun geschiktheid voor de huidige taken van de Nederlandse marine.

De heer **Van der Knaap** (CDA) zei een groot voorstander te zijn van Europese defensieprojecten. Het NH-90-project laat echter zien dat in de toekomst bij dit soort projecten zal moeten worden gekozen voor een andere procedure. De procedure die sinds 1987 is gevolgd bij het NH-90-project, verdient namelijk allerminst een schoonheidsprijs.

De staatssecretaris meldde in november 1999 dat Duitsland niet langer geïnteresseerd was in de maritieme versie van de NH-90. Dit was voor hem een reden om de markt nogmaals te verkennen. Alternatieve helikopters worden echter getoetst aan het programma van vereisten, terwijl dat programma nu juist is toegesneden op de NH-90. De heer van der Knaap wees erop dat zijn fractie indertijd al heeft aangegeven dat dit een verkeerde gang van zaken is en dat men had moeten besluiten om ook het programma van vereisten kritisch tegen het licht te houden. Een dergelijke kritische houding had ertoe kunnen leiden dat nauwer was aangesloten bij de in de Defensienota genoemde toekomstige taken van de Nederlandse krijgsmacht.

Dat het programma van vereisten niet tegen het licht is gehouden, riep bij de heer Van der Knaap de vraag op of de staatssecretaris überhaupt bereid is geweest om een degelijk marktonderzoek uit te voeren naar andere helikopters. Bij het nu uitgevoerde marktonderzoek is overigens niet ingegaan op de operationele, technische en logistieke aspecten van de alternatieven. Dit is een tekortkoming van het onderzoek. Ernstig is verder dat men met de producenten van de alternatieve helikopters niet

heeft gesproken over de prijs hun toestellen. Dit is verbazingwekkend, omdat over de prijs van de NH-90 wel uitgebreid is onderhandeld. De heer Van der Knaap merkte op dat de parlementaire afhandeling van de procedures rond de NH-90 zijn fractie in het verkeerde keelgat is geschoten. Zo is de Kamer onder druk gezet door de opmerking in de brief van 21 april 2000 dat de in maart 1999 gemaakte prijsafspraken komen te vervallen als het productiecontract niet voor 12 juni wordt ondertekend. Verder is de D-brief pas op 22 mei naar de Kamer gezonden. Omdat deze brief zo laat is verzonden, konden er geen schriftelijke vragen meer worden gesteld en moest de finale parlementaire afronding, vanwege het paasreces, al binnen acht dagen na de ontvangst van de brief plaatsvinden. Dit is een schrijnende gang van zaken, omdat het hier een project betreft dat minstens 1736 mln. zal kosten.

De minister van Defensie heeft in maart 2000 een brief doen uitgaan aan de regeringen van de Scandinavische landen, waarin hij aangeeft dat het de intentie van de Nederlandse regering is om op de luchtshow in Berlijn van 6 tot 12 juni het productiecontract te ondertekenen. Kan de staatssecretaris aangeven of het onderzoek naar de alternatieven was afgerond toen de minister deze brief ondertekende? Zo ja, waarom is de Kamer dan niet eerder over deze brief en over de uitkomsten van het onderzoek naar de alternatieven geïnformeerd?

De staatssecretaris beschikt voor de aanschaf van de NH-90 over een budget van 1736 mln. Zijn hierbij de kosten betrokken die moeten worden gemaakt voor de verlenging van de levensduur van de Lynx en de aanpassing van de fregatten? De heer Van der Knaap wees er verder op dat het niet duidelijk is of het integraal logistiek systeem, inclusief de simulatoren, in de prijs is verwerkt.

In de maritieme NH-90-helikopters die worden gekocht door Frankrijk en Italië, wordt apparatuur geïnstalleerd die afwijkt van de Nederlandse apparatuur. Nederland wordt hierdoor «leading customer» voor het type NH-90 dat het ministerie van Defensie van plan is aan te schaffen. Dit brengt met zich dat de Marine luchtvaartdienst eventuele kinderziektes zelf zal moeten oplossen. Is deze relatief kleine dienst hiertoe echter wel in staat?

De staatssecretaris schrijft in zijn brief dat het contract kan worden ontbonden als niet wordt voldaan aan de eisen die zijn gesteld aan het trillingsniveau en het gewicht en aan de eis dat het toestel met een driekoppige bemanning kan worden gevlogen. Er blijken nu echter toch problemen te zijn. Was de staatssecretaris op de hoogte van deze problemen toen hij de Kamer zijn brief van 22 mei deed toekomen? Ten slotte merkte de heer Van der Knaap op dat hij al met al niet aan de conclusie kan ontkomen dat er grote risico's zijn verbonden aan het voorstel van de staatssecretaris om op 8 juni het productiecontract te ondertekenen. Hij meende dat het de voorkeur verdient te kiezen voor de aanschaf van een helikopter die in de praktijk zijn waarde heeft bewezen. De prestaties en de prijs van een dergelijke toestel staan vast, zodat de risico's beter kunnen worden ingeschat. Verder behoeven in dat geval geen kinderziektes te worden opgelost.

### **Antwoord van de staatssecretaris**

De **staatssecretaris** merkte op dat een deel van de problemen die zich hebben voorgedaan bij het NH-90-project, zijn te verklaren uit het feit dat bij dit project vier overheden en vier nationale industrieën zijn betrokken. De betrokken landen, ook Nederland, hebben verder in de loop van de tijd hun eisen op specifieke punten bijgesteld. Duitsland heeft dit nog in november 1999 gedaan. Hierover is met de Kamer een vertrouwelijk overleg gevoerd. De conclusie van dit overleg luidde dat Nederland in het NH-90-project zou blijven participeren, zolang wordt voldaan aan de eisen

die Nederland had gesteld aan de operationele capaciteiten, de prijs en de inbreng van de Nederlandse industrie.

In de Kamer is na de verandering in de opstelling van Duitsland onrust ontstaan over de vraag of Nederland met problemen zou worden geconfronteerd, nu het erop leek dat Nederland «leading customer» zou worden bij de maritieme versie. Al eerder was besloten om de vervanging van de Lynx uit te stellen tot 2007. Vanwege de Duitse opstelling is in november 1999 besloten een vangnet te spannen voor het geval dat alsnog zou blijken dat niet zou worden voldaan aan de eerder geformuleerde eisen. De Kamer is hierover schriftelijk gerapporteerd.

Dit vangnet behelst onder meer een brief aan verschillende helikopterproducenten met een «request for information» (RFI). Ondanks deze RFI hebben niet alle industrieën alle relevante informatie gegeven. Op grond van de verkregen informatie is door het ministerie van Defensie in samenwerking met het Nationaal lucht- en ruimtevaartlaboratorium als onafhankelijke deskundige een vergelijking van de verschillende mogelijkheden gemaakt. De conclusies van deze vergelijking zijn in de vertrouwelijke brief gemeld. Voor deze RFI is het programma van vereisten niet gewijzigd. Hiertoe bestond ook geen reden, omdat over het programma van vereisten met de Kamer overeenstemming bestaat en bestond. De staatssecretaris voegde hieraan toe dat ook na de wijziging in de positie van Duitsland in november 1999 door de Kamer niet is geconcludeerd dat een aanpassing van het programma van vereisten noodzakelijk is.

De vraag wat moet worden gedaan als de aankoop van de NH-90 onverhoopt niet doorgaat, is op dit moment niet opportuun. Dit neemt niet weg dat de Kamer in volle vrijheid kan beslissen om de regering wel of geen toestemming te geven het productiecontract te ondertekenen. De staatssecretaris tekende hierbij wel aan dat een negatieve beslissing van de Kamer tot gevolg heeft dat het voorliggende contract komt te vervallen. Verder is er voor de NH-90 geen alternatief voorhanden dat op alle punten voldoet aan het programma van vereisten.

De staatssecretaris benadrukte dat in de in de Kamer uitgebreid bediscussieerde Defensienota wordt uitgegaan van een taak voor de maritieme helikopter bij de bestrijding van onderzeeboten. De dreiging van onderzeeboten is dan ook nog steeds aanwezig. Verder wordt in deze nota ook gesteld dat nog aan te schaffen wapensystemen niet alleen bij vredesoperaties, maar ook bij de algemene verdedigingstaak moeten kunnen worden ingezet. De nieuwe maritieme helikopter moet aan deze eisen voldoen, maar ook kunnen worden ingezet bij SAR.

De aanvankelijke keuze voor twintig volledig uitgeruste NH-90-helikopters was gebaseerd op een groter aantal fregatten en op de taken die de KM indertijd werd geacht uit te kunnen voeren. De huidige keuze voor veertien volledig uitgeruste en zes kale toestellen is een gevolg van de veranderde taakstelling van de KM. De staatssecretaris wees erop dat hieruit blijkt dat wel degelijk rekening is gehouden met de in de Defensienota veranderde taakstelling van de KM. Er wordt vastgehouden aan twintig toestellen, omdat deze capaciteit noodzakelijk is om ook de twee ATS'en met een NH-90 uit te kunnen rusten en een adequate opleiding te garanderen. Verder maakt de keuze voor zes kale toestellen het mogelijk om binnen het budget te blijven.

Met de Cougarhelikopter is inmiddels één test uitgevoerd, waaruit de conclusie kan worden getrokken dat het mogelijk is om met dit toestel, dat zeker geen maritieme helikopter is, op een ATS te landen. Dit betekent echter niet dat het totale aantal benodigd helikopters kan worden vermindert. De taak van een Cougar die op een ATS wordt gestationeerd, moet immers op zijn beurt door een andere helikopter worden vervuld.

De eventuele korvetten kunnen voor kustwachttaken worden ingezet bij de bestrijding van drugstransporten en SAR-operaties. De schepen die elders in de wereld voor dit soort taken worden ingezet, hebben over het algemeen een helikopter aan boord. Met het oog hierop lijkt het waarschijnlijk

dat het noodzakelijk zal blijken om op de korvetten een helikopter te plaatsen. De staatssecretaris zei ervan uit te gaan dat er minstens twee korvetten permanent operationeel zullen zijn en dat er voor deze schepen dus ook minstens twee helikopters beschikbaar zullen moeten zijn. De vergelijking met schepen die overeenkomen met Nederlandse korvetten, laat zien dat de NH-90 hiervoor gebruikt kan worden. Een ander argument voor het stationeren van de NH-90 op de korvetten is dat zo de nodige efficiencywinst kan worden geboekt. Een groter aantal verschillende operationele typen helikopters leidt immers automatisch tot meer kosten. De staatssecretaris erkende dat op dit moment niet wordt voldaan aan de eisen die aan het trillingsniveau worden gesteld. Dit mag geen bevreemding wekken, omdat het hier een prototype betreft dat nog in ontwikkeling is. De betrokkenen hebben aangegeven dat de trillingen uiteindelijk binnen de gestelde grenzen zullen blijven. Overigens is hem van marinezijde medegedeeld dat berichten over scheuren in de romp of in de staart daar niet bekend zijn.

Het is uitgesloten dat de KM uiteindelijk wordt opgescheept met een helikopter met een te hoog trillingsniveau. In het contract is immers een «guaranteed values list» (GVL) opgenomen waarin is vastgelegd aan welke minimale prestaties de NH-90 moet voldoen. Er is tevens voorzien in boeteclausules voor het geval dat niet aan deze minimale prestaties wordt voldaan. Verder is er ook een aantal «paramount vital values» vastgelegd, waaronder het gewicht, het trillingsniveau en de mogelijkheid van een driekoppige bemanning. Als niet wordt voldaan aan deze «paramount vital values», bestaat de mogelijkheid om het contract te ontbinden. Aanvankelijk is de eis gesteld dat de NH-90 niet hoger mag zijn dan 410 cm. De «guaranteed value» op dit punt is een hoogte van 420 cm, terwijl de hangars van de M-fregatten 430 cm. hoog zijn. In de toekomst zullen deze hangars sowieso aangepast moeten worden in verband met het rangeersysteem en de opslag van reserveonderdelen. Mochten er toch problemen ontstaan met de hoogte van de NH-90 dan vallen de kosten die een oplossing daarvan met zich brengen, onder het budget voor de voorziene, reguliere aanpassing van de M-fregatten. De kosten voor de aanpassingen van de M-fregatten bedragen in totaal maximaal enkele tientallen miljoenen.

Afwijkingen van het «memorandum of understanding» (MOU) en het voorliggende contract impliceren dat het contract moet worden opengemaakt. De staatssecretaris meende niet dat dit betekent dat de Kamer onder druk wordt gezet. De D-brief is immers het eindpunt van een traject dat uitgebreid met de Kamer is besproken. Ondertekening van het contract biedt de producenten de zekerheid die nodig is om vanaf 2003 helikopters te kunnen leveren.

De staatssecretaris benadrukte dat Nederland niet de «leading customer» is bij de maritieme versie van de NH-90. In 2005 worden namelijk de eerste helikopters van dit type aan Italië en Frankrijk geleverd. Nederland heeft dan ook twee jaar de tijd, de periode 2005–2007, om van de ervaringen van Frankrijk en Italië te leren welke kosten voor de «initial in-service support» (IISS) moeten worden gemaakt. Onder de IISS vallen onder meer de aanschaf van reserveonderdelen en de trainingssimulator. Voor de trainingssimulator is 75 mln. gereserveerd. Overigens geldt zowel voor de IISS als voor de trainingssimulator dat Nederland kan profiteren van de mogelijkheden die samenwerking met de andere Europese landen biedt.

De firma GKN Westland Helicopters Ltd. heeft laten weten dat de levensduur van de Lynx van 7000 naar 8000 vlieguren kan worden gebracht. Deze langere levensduur maakt het mogelijk om de Lynx langer operationeel te houden. Westland heeft inmiddels ook aangegeven dat de levensduur van de huidige rotorkoppen van de Lynx met gemiddeld de helft is teruggebracht. Er is daarom al een aantal rotorkoppen aangekocht en

verder is de optie op nog eens twaalf rotorkoppen tijdig geëffectueerd, hetgeen betekent dat Westland gehouden is deze rotorkoppen te leveren. Ten slotte merkte de staatssecretaris op dat het in het belang van het NH-90-project is dat de NH-90 ook buiten de oorspronkelijk aan het project deelnemende landen wordt afgezet. Omdat bekend was dat een aantal Scandinavische landen zich oriënteert op de aankoop van nieuwe helikopters, is er een brief naar deze landen gestuurd over de stand van zaken rond het NH-90-project. Het spreekt echter vanzelf dat in deze brief is vermeld dat Nederland het productiecontract slechts dan zal ondertekenen als het met de Kamer afgesproken traject is doorlopen en het Nederlandse parlement met de ondertekening instemt.

### **Nadere gedachtewisseling**

De heer **Timmermans** (PvdA) vroeg naar het precieze schema van de vervanging van de rotorkoppen van de Lynx en naar de gevolgen voor de inzetbaarheid van de Lynx. Kan de staatssecretaris bevestigen dat er sinds november 1999 voortgang is geboekt bij het zoeken naar oplossingen voor de technische problemen van de NH-90?

Hij vond verder dat de staatssecretaris te gemakkelijk over zijn opmerkingen over de Cougar als alternatief voor de NH-90 heenstapt. Kan hij hierop alsnog uitgebreider ingaan?

Valt het «flight by wiresysteem» onder de GVL?

Ten slotte vroeg de heer Timmermans hoeveel maritieme NH-90-helikopters in 2005 aan Frankrijk en Italië worden geleverd.

De heer **Balemans** (VVD) vroeg de staatssecretaris hoe het mogelijk is dat voor het beschikbare budget aanvankelijk twintig volledig opgetuigde NH-90-helikopters konden worden aangekocht en nu slechts veertien volledig opgetuigde en zes kale NH-90-helikopters.

Is het verder waar dat binnen de KM wordt overwogen om de NH-90-helikopters net als Frankrijk en Italië in 2005 aan te schaffen?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66) vroeg de staatssecretaris te bevestigen dat de kosten die moeten worden gemaakt voor de aanpassing van de hangars, de fregatten en de Lynx niet worden verrekend met het budget voor het NH-90-project.

Zij constateerde verder dat er nog steeds onduidelijkheid bestaat over de noodzaak om twintig toestellen aan te schaffen. Deze onduidelijkheid riep bij haar de vraag op of het inderdaad onmogelijk is om iets aan het voorliggende contract te veranderen.

De heer **Harrewijn** (GroenLinks) erkende dat het openbreken van het contract gevolgen kan hebben voor de prijs van de NH-90. De aanschaf van een kleiner aantal NH-90-helikopters levert echter een prijsvoordeel op. Wegen deze beide factoren tegen elkaar op of is het goedkoper om een kleiner aantal toestellen aan te schaffen? Verder vond hij de argumentatie voor het aantal van twintig toestellen niet overtuigend. Het moet immers mogelijk zijn om de opleiding op de fregatten zelf te verzorgen. In de D-brief wordt gesteld dat bij het ontwerp van de NH-90 rekening is gehouden met de meest recente eisen op milieugebied. De heer Harrewijn zei verheugd te zijn over deze aandacht, maar hij vroeg de staatssecretaris wel aan te geven waaruit die eisen bestaan.

De heer **Van der Knaap** (CDA) wees erop dat in de Volkskrant wordt gemeld dat technici van de KM de top van de KM hebben gewaarschuwd voor technische mankementen aan de NH-90. Kan de staatssecretaris aangeven of dit bericht waar is?

Hij verbaasde zich over het gemak waarmee de staatssecretaris vasthoudt aan het aantal van twintig NH-90-helikopters. Het had immers zeer veel

voeten in de aarde voordat de regering ervan kon worden overtuigd om het aantal F-16's op peil te houden. De oorzaak van deze vasthoudendheid moet wel een harde voorwaarde in het contract zijn. Al met al was de heer Van der Knaap allerm minst overtuigd van de noodzaak, twintig toestellen aan te schaffen.

De staatssecretaris gaat in zijn antwoord op de vraag over de brief aan de Scandinavische landen voorbij aan het feit dat de minister zich er in deze brief zeker van toont dat hij het productiecontract op 8 juni kan ondertekenen. Hierdoor doet hij geen recht aan de Tweede Kamer. Dit is des te ernstiger, omdat in het vertrouwelijke overleg van november de verwachting is gewekt dat de Kamer zou worden geïnformeerd over de nog door de regering te zetten stappen. Al met al kon hij niet aan de indruk ontkomen dat in dit dossier de wens van de KM om de NH-90 aan te schaffen zwaarder heeft gewogen dan de wens van de Kamer om ook alternatieve toestellen bij haar afweging te kunnen betrekken.

De **staatssecretaris** toonde zich verbaasd over het feit dat in sommige kritiek voorbij lijkt te worden gegaan aan alle discussies die over de NH-90 zijn gevoerd en dan in het bijzonder aan het vertrouwelijke overleg van november 1999. In al deze debatten is door de Kamer immers zelfs nooit maar getornd aan het uitgangspunt dat Nederland een loyale partner in het NH-90-project moet zijn, zolang wordt voldaan aan de voorwaarden die zijn afgesproken op het moment dat Nederland tot dit project toetrad. Verder is de regering nooit door de Kamer gevraagd om het programma van vereisten aan te passen. Hij merkte hierbij desgevraagd op dat een wijziging van het aantal door Nederland af te nemen toestellen, inderdaad betekent dat de in het conceptcontract genoemde voorwaarden niet langer van toepassing zijn en dat er over een geheel nieuw contract moet worden onderhandeld.

Het aantal en het type aan te schaffen NH-90-helikopters is volledig te verklaren uit de capaciteit die nodig is voor de fregatten, de eventuele korvetten, de ATS'en, training en de wens het budget niet te overschrijden. De staatssecretaris benadrukte dat dit eerder uitgebreid is toegelicht in de brieven aan de Kamer.

Het is inderdaad mogelijk om een ander type helikopter voor troepen-transport op de ATS'en te stationeren. Om te komen tot een efficiënte en doelmatige organisatie is het echter van het groot belang dat gekozen wordt voor één type helikopter met één logistieke structuur.

De hoogte van de NH-90 wordt wel degelijk vermeld op de GVL. Verder zijn de vooruitzichten voor «flight by wire» zo goed dat dit systeem niet is opgenomen als een «paramount vital value».

In 2005, 2006 en 2007 zullen aan Italië telkenmale drie maritieme NH-90-helikopters worden geleverd. Aan Frankrijk worden in 2005 ook drie toestellen geleverd. In 2006 en 2007 zullen dit er vier zijn. Voordat er in 2007 NH-90-helikopters aan Nederland worden geleverd, zijn er dus al dertien toestellen afgeleverd. Overigens zijn de geruchten over vervroegde aanschaf niet waar. Dit is ook onmogelijk, omdat voor de kosten hiervan, zeker enkele honderden miljoenen, geen ruimte op de defensiebegroting is te vinden.

Hij zei verder dat er in 2000 drie, in 2001 zeven en in 2002 twee rotorkoppen zullen worden geleverd.

De staatssecretaris gaf aan dat de aan de NH-90 gestelde milieueisen inhouden dat in dit vliegtuig geen radioactief materiaal en asbest mag worden verwerkt. Verder mag men ook geen gebruikmaken van freon en slechts in zeer beperkte mate van cadmium. Overigens is ook de uitstoot van de afvoergassen aan strenge eisen gebonden.

De technische problemen worden voortvarend aangepakt, zodat er, ook al was er geen GVL in het contract opgenomen, alle reden is om ervan uit te gaan dat de NH-90 aan de verwachtingen zal voldoen. De staatssecretaris merkte verder op dat er natuurlijk opmerkingen gemaakt zijn door technici



over de trillingen. Dat is ook de reden dat het trillingenniveau als een «paramount vital value» in het contract is opgenomen. Er is echter door geen enkele technicus gemeld dat dit probleem onoverkoombaar zou zijn. Ten slotte benadrukte de staatssecretaris dat de KM terug bij af is als het contract niet wordt ondertekend. Hierdoor wordt het risico gelopen dat de Lynx in 2007 niet kan worden vervangen. Verder moet worden gevreesd dat de prijs-kwaliteitverhouding van de alternatieve helikopters niet zal blijken te voldoen aan de eisen die hieraan eerder zijn gesteld. Al met al zijn de zekerheden en de garanties die het NH-90-project biedt zo groot dat het zeer onverstandig zou zijn als de Kamer ervoor kiest om de regering geen toestemming te geven om op 8 juni het productiecontract te tekenen.

De voorzitter van de commissie,  
Valk

De waarnemend griffier van de commissie,  
Jonker