

Vergaderjaar 1998–1999

25 928

NAVO helikopterproject NH-90

Nr. 3

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 12 februari 1999

De vaste commissie voor Defensie¹ heeft over de brief van de staatssecretaris van Defensie van 27 oktober 1998 over de stand van zaken met betrekking tot de ontwikkelingen in het Navo helikopterproject NH-90 de navolgende vragen ter beantwoording aan de regering voorgelegd. Deze vragen alsmede de daarop gegeven antwoorden, zijn hieronder afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Valk

De griffier voor deze lijst,
Del Grosso

¹ Samenstelling:

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

Plv. leden: Dittrich (D66), Swildens-Rozendaal (PvdA), Arib (PvdA), Leers (CDA), Van Oven (PvdA), Weisglas (VVD), Eurlings (CDA), Ter Veer (D66), Van Middelkoop (GPV), Passtoors (VVD), Van der Hoeven (CDA), Vendrik (GL), Lambrechts (D66), Blaauw (VVD), Eisses-Timmerman (CDA), Van Dok-Van Weele (PvdA), Ross-van Dorp (CDA), Karimi (GL), E. Meijer (VVD), Dijkema (PvdA), Marijnissen (SP), Voorhoeve (VVD), Van Gijssel (PvdA), Wilders (VVD), Apostolou (PvdA).

De Kamer is gemeld dat in het najaar het besluit zou vallen met betrekking tot het productie- en het verwervingstraject. Wat is de reden dat dit proces nu opnieuw is vertraagd? (blz. 1).

In de Voortgangsrapportage van 10 maart 1998 over het project NH-90 (Kamerstuk 25 928 nr. 1) is gemeld dat de verwervingsvoorbereiding van het NH-90 project op zijn vroegst in het najaar van 1998 kon worden afgerond. Vervolgens heeft mijn voorganger tijdens het Algemeen Overleg op 28 mei 1998 (Kamerstuk 25 928 nr. 4) de verwachting uitgesproken dat eind 1998 een «Memorandum of Understanding» (MOU) zou kunnen worden afgesloten. De onderhandelingen vergen echter meer tijd dan was voorzien vanwege de complexiteit van het programma en om de vier partnerlanden op één lijn te krijgen. Daarnaast moeten de vier industrieën een gezamenlijke positie overeenkomen in de onderhandelingen over de gewenste kostenreducties met behoud van het operationele product. Tijdens de vergadering van het «Steering Committee» van 15 december 1998 is afgesproken dat de ondertekening van het MOU en de contractondertekening in 1999 zullen plaatsvinden.

De onderhandelingen zijn nog niet afgerond. Op 3 februari is een brief ontvangen van de binnen NHI samenwerkende industrieën waarin wordt voorgesteld om op korte termijn een bijeenkomst op het niveau van materieeldirecteuren te plannen. De industrie stelt dat er voldoende elementen aanwezig zijn om binnen het afgesproken schema tot overeenstemming te komen.

2, 3 en 4

Bestaat de mogelijkheid te wachten met de verdere besluitvorming over de NH-90 totdat de nieuwe defensienota is verschenen? (blz. 1).

Acht de regering een besluit in het voorjaar van 1999 over eventuele aanschaf van de NH-90 wenselijk in het licht van een nog niet afgerond proces met betrekking de nieuwe defensienota? (blz. 1).

Is het niet wenselijk met het oog op de komende discussie over de nieuwe defensienota, Nederland bij de eerste produktieserie niet volledig te binden aan het beoogde aantal van 20 NH-90 helikopters, maar een deel van de bestelling om te zetten in een optie? (blz. 2).

Nederland heeft in 1991 samen met Frankrijk, Duitsland en Italië een overkoepelende MOU ondertekend voor deelname aan het belangrijke Europese samenwerkingsproject NH-90. Voor Nederland gaat het om de vervanging van de Lynx-helikopters door twintig toestellen van het type NH-90 in de maritieme variant. De Tweede Kamer is jaarlijks over dit project geïnformeerd.

Zoals verwoord in de kamerbrief van 27 oktober 1998, is de levering van de twintig NH-90-helikopters vanaf 2007 voorzien. Deze beleidslijn is in de Hoofdlijnennotitie bevestigd. Vooropgesteld dat de contractonderhandelingen succesvol worden afgerond, zal het MOU voor de pre-productiefase en de productiefase van de NH-90 vóór de Defensienota worden ondertekend.

Uitstel van de besluitvorming zou tot gevolg hebben dat Nederland over zijn uitgangspositie, inclusief de inschakeling van de Nederlandse industrie, opnieuw moet gaan onderhandelen met zijn partners en vervolgens met NHI. Dit zou leiden tot aanzienlijke prijsverhogingen en verdere vertraging van de levering van de NH-90 helikopters aan de Koninklijke marine.

In het MOU voor de pre-productie en de productie van de NH-90 leggen de landen definitief vast hoeveel helikopters zij zullen afnemen gedurende

de gehele productiefase. Ook leggen zij de exacte aantallen, configuraties en aflevertijdstoppen voor de eerste productieserie vast. De landen spreken voorts af op welke wijze zij elkaar dienen te compenseren als zij afwijken van de totale opgave in de latere productieseries. Deze verwerfingsaanpak laat geen ruimte voor opties.

5 en 6

Wat zijn de resultaten van het onderzoek naar mogelijke kostenreducties? Kan de Kamer daar, zonedig vertrouwelijk, over worden geïnformeerd? (blz. 2).

In de brief wordt melding gemaakt van het door NAHEMA geïnitieerde voorstel om de NHI de mogelijkheden te laten onderzoeken voor verlaging van de stukprijs. Kunnen hierover nadere inlichtingen worden verstrekt? (blz. 2).

De werkgroep kostenreductie heeft eind maart 1998 haar eindrapportage uitgebracht. Deze rapportage moet worden gezien als een tussenstap op weg naar de huidige contractonderhandelingen. De resultaten van dat onderzoek zijn derhalve achterhaald. Indien toch gewenst kan het eindrapport met toestemming van de partners alsnog commercieel-vertrouwelijk worden aangeboden.

Als onderdeel van de contractonderhandelingen tussen NAHEMA en NHI is door de industrie ingestemd met audits en een marktprijsonderzoek. In dit kader verleent zowel de Defensie Accountantsdienst als het NIVR ondersteuning. Deze onderzoeken lopen parallel aan de contractonderhandelingen die NAHEMA en NHI thans voeren. In de D-brief zullen de eindresultaten van de onderhandelingen worden toegelicht.

7

Gaat het hier om onderhandelingen over prijsverlaging sec, of heeft prijsverlaging ook gevolgen voor de uitvoering van de toestellen? (blz. 2).

De onderhandelingen over de prijs worden gevoerd op basis van een uitvoering van de NH-90 die in samenspraak met alle betrokken partijen speciaal voor dit doel is gedefinieerd.

8

Hoeveel heeft de NH-90 Nederland reeds gekost? Zal Nederland zonder financiële consequenties in staat zijn om voor een alternatief te kiezen? Welke afspraken zijn hierover met de andere deelnemende landen gemaakt? (blz. 2).

Nederland heeft zich tot nu toe alleen verplicht om aan de ontwikkelingsfase f 322 miljoen bij te dragen (prijspeil 1998). Tot dusver is van dit bedrag ruim f 280 miljoen betaald. Voor dit bedrag heeft de Nederlandse industrie activiteiten uitgevoerd, die betrekking hebben op de ontwikkeling van het staartgedeelte van de helikopter, de cabine-deuren en de «sponsons» (Fokker Aerostructures), het landingsgestel, één van de drie tandwielkasten (SP Aerospace) en een aantal kleinere delen van systemen (o.a. NLR, BF Goodrich). Deze onderdelen worden ook geleverd voor de vijf prototypes van de NH-90 en de bijbehorende testopstellingen. Tenslotte voert het NLR alle windtunnelproeven uit die voor het NH-90 project noodzakelijk zijn.

Met de andere landen is destijds in het overkoepelende MOU voor het NH-90-programma afgesproken dat indien een land niet deelneemt aan de volgende fase, de overige partners het recht hebben het werkaandeel van het «vertrekkende» land op te eisen.

9, 20, 45 en 46

Welke indicaties heeft de regering dat de andere deelnemende landen het eerder aangegeven afleverschema zullen handhaven, mede in het licht van eventuele bezuinigingen op de defensiebegrotingen van deze landen? (blz. 2).

In de brief wordt enige ophef gemaakt over de risico's die verbonden zijn aan het functioneren als «lead customer». Is er voortgang in de onderhandelingen over uitstel van levering aan Nederland van 2003 naar 2007? Hebben andere NAVO-lidstaten zich bereid getoond om «lead customer» te zijn? (blz. 2).

Hebben de partners binnen het project al aangegeven, dat hun huidige afleverschema's ongewijzigd zullen blijven? Zo nee, is het verwachtbaar dat er hier alsnog wijzigingen in worden aangebracht? (blz. 4).

Wat is de kans dat andere landen afwijken van hun afleveringsschema's? (blz. 4).

Het afleveringsschema van de NH-90 helikopters voor de partners is vastgelegd tijdens de vergadering van het «Steering Committee» te Berlijn op 18 mei 1998. Nederland heeft in november 1998 medegedeeld de levering van de twintig maritieme helikopters te willen uitstellen tot 2007. Dit is door de deelnemende landen en de industrie voor kennisgeving aangenomen en zal worden verwerkt in het MOU en het contract. Er zijn geen aanwijzingen dat de andere landen zullen afwijken van de leveringsschema's. Volledige zekerheid daarover zal pas ontstaan bij de ondertekening van het MOU.

10

Heeft het uitstel van de aflevering van de eerste NH-90 gevolgen voor de prijs van het toestel of voor het relatieve werkaandeel van Nederland in het project? (blz. 2).

De gemiddelde stuksprijs van de NH-90 in de standaarduitvoering in de eerste productieserie is, afgezien van een nog overeen te komen prijsindexatieformule, voor alle landen gelijk, onafhankelijk van het tijdstip van afname.

Zolang het totaal aantal door Nederland af te nemen helikopters gelijk blijft, is het uitstel geen reden om het werkaandeel te wijzigen.

11, 12, 13, 14, 41 en 44

Welke zekerstellingen wil de regering in het productiecontract laten vastleggen ten einde de technische risico's bij de ontwikkeling van het missiesysteem weg te nemen? Om welke technische risico's gaat het in concreto? (blz. 2).

Wat wordt bedoeld met het terugbrengen van risico's tot een beheersbaar niveau? Welke technische risico's zijn nog niet helemaal weggenomen? Wat is het beheersbaar niveau? (blz. 2).

Welke technische risico's hangen samen met de ontwikkeling van het missiesysteem van de maritieme NH-90 versie? Om welke specifieke missiesystemen gaat het? In welke fase van ontwikkeling bevinden zich deze systemen? (blz. 2).

Welke maatregelen heeft de regering genomen om te verzekeren dat de NH-90 niet met dezelfde introductie- en aanloopproblemen te kampen krijgt als een ten dele vergelijkbare nieuwe helikopter, de Cougar? (blz. 2).

Gesteld wordt dat de hoogte van de hangar voor de afmeting (hoogte) van de NFH van belang is. Kennelijk zijn de hangars van de M-fregatten te laag voor een NFH die van een zgn. «beany» is voorzien. Wat zijn de kosten welke gemoeid zijn met de hoogte aanpassing van de acht M-fregatten? (blz. 4).

Welke belangrijke resterende risico's kent het NH-90 project? Op welke wijze worden deze tot een beheersbaar niveau teruggebracht? Kan

Nederland als kleinste partner hier nog wel voldoende invloed op uitoefenen? (blz. 4).

De resterende technische risico's van het NH-90 project betreffen het gewicht en de hoogte van de helikopter, het resterend vermogen bij uitval van een der motoren, het trillingsgedrag en het «maintenance diagnostic system». De definitieve hoogte van de productieversie van de NH-90 is afhankelijk van het uiteindelijke ontwerp van de «beany». Er wordt naar gestreefd de oorspronkelijke ontwerphoogte van de NH-90 te halen. Mocht dit niet lukken, dan zullen de kosten van een eventuele aanpassing van de hoogte van de hangardeur van de M-fregatten naar verwachting niet meer dan f 1 miljoen per schip bedragen. De genoemde risico's worden tot een aanvaardbaar niveau teruggebracht door in het productiecontract zoveel mogelijk zekerstellingen en daarmee samenhangende boeteclausules op te nemen.

Ook de ontwikkeling van het missiesysteem bevindt zich nog in de «Design and Development»-fase. De technische risico's die samenhangen met het missiesysteem van de maritieme NH-90 versie hebben voornamelijk te maken met de integratie van de verschillende subsystemen. Deze integratie is van belang om de werkbelasting van de bemanning binnen aanvaardbare grenzen te houden. De kwalitatieve prestaties waaraan het missiesysteem moet voldoen, zullen in het contract worden opgenomen. Over de wijze waarop deze prestaties zullen worden vastgesteld, wordt nog overlegd met de industrie. Met het oog op het voldoen aan deze kwalitatieve prestaties zullen in het contract zekerstellingen en boeteclausules worden opgenomen.

15, 16 en 17

Tijdens het debat over de NH-90 op 15 april jl. is vanuit de Kamer kritiek geuit op de tijdsduur, het prijsplaatje en de operationele risico's. De regering deelde deze zorgen en gaf aan dat Nederland zich een langer tijdspad niet kon veroorloven. Hoe is die opvatting te rijmen met het voornemen om de aflevering van de NH-90 vier jaar op te rekken? (blz. 2). De levensduurverlenging van de Lynx is een onverbrekelijk gevolg van de vertraging van het NH-90 programma; wat zijn de technische risico's hiervan? Kan de veiligheid van het personeel onvoorwaardelijk worden gegarandeerd? Hoe hoog zijn de extra kosten die moeten worden gemaakt vanwege het langer in gebruik houden van de Lynx-toestellen? (blz. 2).

Waarom is de regering tot een andere conclusie gekomen met betrekking tot het verlengen van de levensduur van de Lynx en de gestelde lever-tijden van de NH-90? Wat is de te verwachten kostenstijging van de materiële exploitatie bij verlenging van de levensduur van de Lynx? (blz. 4).

Mijn ambtsvoorganger heeft op 15 april 1998 aangegeven uit te gaan van het beschikbaar komen van de NH-90 vanaf 2004, mits er eind 1998 sprake zou zijn van een voorstel dat zowel in financieel als operationeel opzicht zou voldoen aan de gestelde criteria. Dit tijdstip werd mede ingegeven door de operationele en technische veroudering van de Lynx en de op dat moment voorziene resterende technische levensduur van dit toestel. Verschuiving van de invoering van de NH-90 van 2004 naar 2007 betekent enerzijds dat bepaalde operationele capaciteiten op een later tijdstip beschikbaar komen, anderzijds dat Nederland niet de «lead customer» wordt. Het operationele nadeel is dus zorgvuldig afgewogen tegen het voordeel van het beheersen van de risico's.

Tussentijdse resultaten van het onderzoek naar verlenging van de levensduur van de Lynx, gebaseerd op het werkelijke gebruik tot nu toe,

wijzen op de mogelijkheid van een verlenging van de technische levensduur met 1000 uur, hetgeen de oorspronkelijke verwachtingen overtreft. Ervaringen met Britse Lynxen ondersteunen dit. Een verlenging met 1000 uur is naar verwachting voldoende om de tussenliggende periode te overbruggen.

De levensduurverlengende maatregelen zullen de luchtwaardigheid van de Lynxen en daarmee de veiligheid van het personeel onverminderd moeten garanderen. De extra kosten hiervan zijn voorlopig geraamd op f 75 miljoen voor de eenmalige vervanging van een aantal dynamische componenten. Daarnaast zou de toename van de exploitatiekosten tot maximaal f 8 miljoen per jaar kunnen oplopen.

18

Welke mogelijkheden zijn er voor afstoting van de Lynx-toestellen als zij voor maximale levensduur gebruikt zijn? (blz. 4).

De mogelijkheden om de Lynx helikopters af te stoten zijn niet onderzocht. Gezien de leeftijd die de helikopters thans reeds hebben, zal de opbrengst gering zijn.

19

In hoeverre heeft het ongeluk met een Lynx-helikopter consequenties voor het verlengde gebruik van Lynx-helikopters? Als er sprake is van mogelijke problemen inzake de levensduur van Lynx helikopters, wordt Nederland dan alsnog «lead customer» van de NH-90? (blz. 2).

Zoals is uiteengezet in antwoord op schriftelijke vragen over de gevolgen van het ongeval met een Lynx-helikopter op het marinevliegveld De Kooy, heeft dit ongeval geen consequenties voor het verlengde gebruik van de overige Lynxen van de Koninklijke marine. De rotorkoppen van de Lynx-helikopter worden bij de fabrikant apart onderhouden, waarbij het tijdstip van onderhoud wordt bepaald door het aantal vliegen van de rotorkop. De desbetreffende rotorkop was nog lang niet aan het einde van zijn levensduur. Voorlopig onderzoek wijst erop dat de meest waarschijnlijke reden voor het falen van de rotorkop een zeldzaam metallurgisch defect van het gebruikte materiaal is, dat geen verband houdt met het aantal vliegen en de levensduur van de helikopter.

21

Om te voorkomen dat Nederland als «lead customer» direct met extra risico's wordt geconfronteerd is de intentie de NH-90 (maritieme versie) later af te nemen. Wat heeft de regering ertoe gebracht dit te beoordelen als een extra risico? Wat zijn hiervan voor dit project de financiële gevolgen? (blz. 4).

Bij grote technologisch innovatieve projecten moet rekening worden gehouden met kinderziektes die de operationele inzetbaarheid nadelig beïnvloeden. De «lead customer» krijgt daar direct mee te maken. Nederland is in het NH-90 project in de positie van enige «lead customer» gekomen doordat Duitsland eind 1996 de levering van zijn NFH's had vertraagd. Het verschuiven van de aflevering naar 2007 heeft tot gevolg dat Nederland niet langer als «lead customer» van de maritieme versie van de NH-90 optreedt, mits de overige deelnemende landen hun afleverschema's niet alsnog wijzigen. Het later afnemen van de NH-90 door Nederland zal, behoudens een inflatiecorrectie, niet leiden tot financiële gevolgen voor het project.

22 en 43

Voorheen was het totaal aantal NH-90's nog 726. Op dat moment was de Nederlandse overheidsparticipatie in het programma 5,7%. Nu spreekt de STASDEF over 642 stuks met een Nederlands industrieel werkaandeel van 5,5%. Moet dit geen 7,25% bedragen? (blz. 2).

Kan de regering een schematisch overzicht geven waaruit duidelijk blijkt welke relatie er per deelnemend land is tussen het aantal bestelde helikopters en het werkaandeel in het project? (blz. 4).

Het Nederlandse aandeel in de ontwikkelingsfase bedroeg aanvankelijk 6,7%. Als gevolg van een additioneel contract in 1995 ten behoeve van de overige deelnemende landen is dit bijgesteld naar 6,5%. Op grond van de waarde van het aantal af te nemen helikopters zou het werkaandeel tijdens de productiefase voor Nederland uitkomen op 4,5%. Op grond van het overkoepelende MOU zal het werkaandeel voor Nederland echter uitkomen op 5,5%. Dit is het gemiddelde van het Nederlandse werkaandeel tijdens de ontwikkelingsfase (6,5%) en het werkaandeel op grond van de waarde van het aantal door Nederland af te nemen helikopters. Er zal dus sprake zijn van een goede industriële positie voor Nederland in het licht van de waarde van het aantal door Nederland af te nemen helikopters. Deze kon worden bereikt door een relatief geringe extra inspanning tijdens de ontwikkelingsfase.

Concreet betekent het voorgaande dat de Nederlandse industrie vooruitzichten heeft op de productie van de in het antwoord op vraag 8 genoemde onderdelen voor de gezamenlijke behoefte van 642 helikopters. Voor zover nu kan worden voorzien, zal de productie doorlopen tot 2022. Daarnaast wordt rekening gehouden met het onderhoud aan helikopters en componenten en met de export van NH-90 helikopters naar andere landen. Hiermee wordt gedurende een lange periode een bijdrage geleverd aan het Nederlandse luchtvaartcluster. In onderstaand schema zijn de werkaandelen van de verschillende landen weergegeven. Frankrijk en Duitsland hebben te kennen gegeven onderling tot een overeenkomst te willen komen over hun werkaandeel.

	Aandeel in ontwikkelingsfase	Aandeel in waarde van aantal af te nemen helikopters	Werkaandeel in productiefase cf General MOU en onderhandelingen	Aantal af te nemen TTH's (transport variant)	Aantal af te nemen NFH's (maritieme versie)
Frankrijk	41,6%	24,0%	Fr en Dui	133	27
Duitsland	28,2%	36,3%	samen 61,5%	205	38
Italië	23,7%	35,2%	33,0%	155	64
Nederland	6,5%	4,5%	5,5%	–	20

23

Kan gegarandeerd worden dat de NH-90 binnen het budget wordt voorzien van de nodige zelfbeschermingsmiddelen mede gezien in het licht van de inzet van P-3's in Kosovo? (blz. 2).

De maritieme NH-90-configuratie zal worden voorzien van toereikende zelfbeschermingsmiddelen voor het uitvoeren van de nu-voorzien hoofdtaken in maritieme scenario's. Voor andere taken kan uitbreiding van deze middelen nodig zijn.

24, 30, 31 en 32

Als de huidige transportcapaciteit van de Lynx in acht wordt genomen waarvoor zou de SH60R dat geen goed alternatief zijn? (blz. 3).

De passagierscapaciteit van de SH60R en S70B wordt gesteld op zes personen en vergeleken met een capaciteit van veertien personen van de NH-90 (Utility versie van de NFH). Waarom wordt niet de vergelijking

gemaakt met de CH-60, de Utility versie van de Seahawk, die eveneens veertien personen kan vervoeren (blz. 3).

Van wie is de eis afkomstig dat de NH-90 14 personen moet kunnen vervoeren? De primaire taak van de NH-90 voor de KM is toch niet die van transporthelikopter? (blz. 4).

De passagierscapaciteit van de NH-90 is veertien. Het aantal passagiers dat de SH60R kan vervoeren is zes. Waren er geen vergelijkingen mogelijk met versies van helikopters met een gelijke capaciteit als de NH-90? (blz. 4).

Bij de behoeftestelling zijn de operationele eisen ten aanzien van onderzeebootbestrijding en oppervlakte-oorlogvoering doorslaggevend. Bij de afweging van alternatieven is extra passagierscapaciteit een belangrijk additioneel voordeel omdat het de inzetmogelijkheden van de helikopter vergroot. Een van de aspecten die in dit kader van belang zijn, is de inzetbaarheid van de helikopter voor SAR-operaties. De NH-90 heeft in de volledig toegeruste uitvoering nog ruimte voor vier personen of twee personen en een stretcher. Met name aan boord van een operationele varende eenheid is het belangrijk dat de boordhelikopter te allen tijde inzetbaar is voor SAR-taken. Op grond van de passagierscapaciteit alleen is echter geen enkel alternatief afgevallen.

De CH-60 is een voor de Amerikaanse marine ontwikkelde vervanger van helikopters die alleen de maritieme transporttaak vervullen. Dit type is afgeleid van de SH-60, maar beschikt niet over sensor-, wapen- en commandofaciliteiten en is daarom geen alternatief. Andere helikopters die een met de NH-90 vergelijkbare of grotere transportcapaciteit bezitten, zijn in de voorselectie afgevallen om andere redenen, zoals gewicht, afmetingen of uitrusting.

25

Waarom wordt vastgehouden aan het project NH-90 terwijl er nog geen zekerheid is over prijs, kwaliteit, aflevertijd, enz. terwijl al deze onzekere factoren niet aanwezig zijn bij de aanschaf van de SH60R die al in 2001 beschikbaar is? (blz. 3).

In het gecombineerde antwoord op de vragen 28/42 wordt aangegeven wat de redenen zijn om vast te houden aan het NH-90 project. Daarnaast is de SH60R een ontwikkelingsproject van de Amerikaanse marine, waarbij de bestaande SH60B en SH60F worden uitgerust met een nieuw missiesysteem. De evaluatie van deze «R-versie» vindt nog plaats. Ook de prestatie van de SH60R is derhalve op dit moment niet met zekerheid te beoordelen. Bovendien is het gewicht van deze helikopter, ook voor de Amerikaanse marine, nog te hoog. De SH60R zal naar verwachting in 2001, na het afronden van de evaluatie en het oplossen van het gewichtsprobleem, kunnen worden besteld. Daarmee is levering vanaf 2004 waarschijnlijk mogelijk.

26

Welke missiesystemen worden door Nederland gewenst en welk van de alternatieven kan hiermee uitgerust worden? (blz. 3).

Het missiesysteem van de NH-90 dient voor de integratie en het management van wapens en sensoren, de verwerking en analyse van sensorinformatie en de interactie met de bemanning. Het missiesysteem moet de bemanning in staat stellen continu alle operationele taken uit te voeren, onafhankelijk van tactische ondersteuning door een scheepsverband. De SH60R zal met een dergelijk missiesysteem worden uitgerust. Naar verwachting kan de S-70B eveneens met een soortgelijk missiesysteem worden geleverd.

27

Zijn de Kaman SH2G en de Super Lynx 300, niet zijnde multi-mission helikopters, alternatieven voor de NH-90 die in de verwervingsvoorbereiding nog worden meegenomen of worden deze verder buiten beschouwing gelaten? (blz. 3).

De Kaman SH2G is een helikopter die voor zijn taakuitvoering sterk afhankelijk is van de ondersteuning vanuit de taakgroep. Daarmee voldoet deze helikopter niet aan de operationele eisen. De Super Lynx 300 is in de huidige versie alleen bruikbaar voor oppervlakte-oorlogvoering en voldoet daarom evenmin aan de operationele eisen. Deze helikopters worden verder buiten beschouwing gelaten.

28 en 42

*Welke onoverkomelijke problemen zouden zich voor kunnen doen indien Nederland nu zou besluiten tot een competitie tussen de NH-90 en acceptabele alternatieven? Is het wellicht te overwegen om door de Nederlandse Luchtvaart instituten NLR/NIVR een meer gedegen onderzoek, leidend tot concurrentiestelling, te laten uitvoeren? (blz. 3).
Waarom moet de Kamer in de D-brief nog geïnformeerd worden over alternatieven, nu de keuze voor de NH-90 al zo goed als vastgelegd is en de brief meldt dat heroverweging van de Nederlandse deelneming aan het Europese samenwerkingsproject op technische/operationele gronden niet aan de orde is? Is deze formulering niet wat al te laat? Nu reeds 320 miljoen door Nederland in de ontwikkeling is geïnvesteerd, is het «point of no return» toch al lang bereikt? (blz. 4).*

Reeds in 1980 is Nederland in samenwerking met Duitsland, Frankrijk en Italië begonnen met het onderzoek naar de mogelijkheid om gezamenlijk een maritieme helikopter te ontwikkelen. In november 1986 zijn de haalbaarheidsstudie en de pre-definitiefase van de NH-90 afgesloten. Daarover bent u in 1987 geïnformeerd. In 1990 is de studiefase van de NH-90 afgesloten en heeft u een brief ontvangen over het voornemen van Nederland om deel te nemen aan de «Design and Development» fase van het project. Dit heeft in 1991 geresulteerd in de ondertekening van het overkoepelende MOU en het MOU voor de ontwikkelingsfase op basis van de gezamenlijke behoeftestellingen. Verder bent u door middel van voortgangsrapportages jaarlijks op de hoogte gehouden van de ontwikkeling van het project.

Door van meet af aan deel te nemen aan dit project heeft Nederland optimaal invloed kunnen uitoefenen op het ontwerp. Bovendien zijn er voordelen op het gebied van opleidingen en logistiek en is de industrie vroegtijdig betrokken bij de ontwikkeling van deelsystemen. Dit voorkomt dat compensatie-overeenkomsten moeten worden gesloten, die in de praktijk veelal meerkosten met zich meebrengen.

De argumenten die ten grondslag lagen aan deelname aan de ontwikkeling van de NH-90 gelden ook voor deelname aan de productiefase. Deze argumenten vormen dan ook het uitgangspunt van Nederland bij de contractonderhandelingen die gaande zijn. Bij een internationaal samenwerkingsproject wordt door de partners voortdurend bewaakt of er sprake zal zijn van een marktconform eindproduct. Dit gebeurt bij het NH-90 project onder meer door middel van een marktonderzoek en audits bij de betrokken industrieën om de redelijkheid van de prijsstelling te verifiëren. Hierbij verlenen ook de Defensie Accountantsdienst en het NIVR ondersteuning. De resultaten van deze audits worden gebruikt bij de contractonderhandelingen.

Een competitie tussen de NH-90 en eventuele alternatieven is in dit stadium van de onderhandelingen niet aan de orde. Nederland heeft destijds bewust de keuze gemaakt om als volwaardig partner deel te nemen aan een Europees materieelsamenwerkingsproject met als doel de ontwikkeling en de productie van de NH-90. Het uitgangspunt is dat de deelname aan het project wordt gecontinueerd, zolang er geen zwaarwegende argumenten zijn die een heroverweging nodig maken. Pas wanneer er niet langer een reëel uitzicht bestaat op een acceptabel resultaat binnen de gestelde financiële en operationele randvoorwaarden of wanneer verdere samenwerking met de partners niet meer mogelijk lijkt, kunnen alternatieven door middel van offerte-aanvragen gedetailleerd worden bezien. Hoewel dit project niet zonder hindernissen verloopt, is er tot op heden geen reden om van de ingeslagen weg tot samenwerking af te wijken. Wel worden binnen de beschikbare mogelijkheden globale verkenningen uitgevoerd waarmee de ontwikkelingen op de markt worden gevolgd en waarmee wordt gezien of er sprake is van een marktconform eindproduct. De resultaten hiervan zijn evenmin aanleiding geweest om de samenwerking te heroverwegen.

29, 36, 39 en 40

Op welke gegevens baseert de regering zich als zij aangeeft dat de SH60R in prijs niet aanmerkelijk zal afwijken van de NH-90? (blz 3).

In de brief stelt de regering dat de SH60R qua prijs niet significant afwijkt van de nog niet definitief bekende prijs van de NH-90. Is het juist dat de regering betreffende de prijs van de SH60R zich baseert op een nog niet uitonderhandelde ROM prijs, aangegeven door de gebruiker? (blz. 4).

Is het juist dat de regering door de fabrikant Sikorsky is geïnformeerd omtrent de prijs van een S-70B voorzien van alle gewenste missie-apparatuur, welke prijs bijna 30% lager is dan de SH60R prijs en dus significant lager is dan de te verwachten NH-90 prijs? (blz. 4).

Kan de regering een indicatie geven over het verwachte prijsverschil tussen de maritieme versies van de Sikorsky SH60R en de NH-90? In welke orde van grootte moet het «niet significant afwijken» van de stukprijs verstaan worden? Welke van de vergeleken helikopters is naar verwachting goedkoper? (blz. 4).

Gezien de eerder geschetste positie van Nederland als partner in het NH-90 project en de stand van zaken van de lopende contract-onderhandelingen, kon alleen op hoofdlijnen informatie worden vergaard over de alternatieven. Daarbij ging het vooral om een technisch/ operationele beoordeling. Om ook een financiële indicatie te krijgen is daarnaast informeel informatie gevraagd en verkregen over de stukprijs van de SH60R. Deze informatie moet met enig voorbehoud worden gehanteerd, mede omdat de stukprijs niet het enige onderdeel is van de verwervingskosten. Zo blijven de bestedingen die nodig zijn voor de voorbereiding van de exploitatie buiten beschouwing. Uit de toen verkregen informatie is afgeleid dat de stukprijs van de SH60R en die van de NH-90 elkaar niet veel zouden ontlopen. Hierbij werd gedacht aan een marge van circa vijf procent, zonder aan te geven welke van de twee goedkoper zou zijn.

Nadat Defensie aan de Tweede Kamer de resultaten van het onderzoek op hoofdlijnen van de alternatieven had aangeboden, is van de firma Sikorsky (ongevraagd) globale schriftelijke informatie ontvangen. Hierin wordt de aandacht gevestigd op een exportversie van de S-70B, die volgens de fabrikant vergelijkbaar zou zijn met de SH60R en op eenvoudige wijze aan de eisen van de Koninklijke marine zou kunnen worden aangepast. Ook wordt een prijsvergelijking gepresenteerd tussen de SH60R en deze versie van de S-70B, die inderdaad neerkomt op een verschil in prijs van bijna dertig procent. De ROM-prijs van de SH60R,

waarop deze vergelijking is gebaseerd en die naderhand ook door de Amerikaanse marine is bevestigd, is echter aanmerkelijk hoger dan de prijs die onderhands tijdens het alternatievenonderzoek werd verstrekt.

Sikorsky geeft verder aan dat de kosten van eventuele aanpassingen om aan de eisen van de KM te kunnen voldoen niet in de opgegeven prijs zijn meegenomen, waardoor de prijs volgens Sikorsky een geringe afwijking kan vertonen. Er wordt geen onderbouwing gegeven voor de genoemde verschillen en, gezien de aard van de informatie, wordt evenmin ingegaan op andere leveringsvoorwaarden (zoals compensatie-opdrachten) en randvoorwaarden (zoals exploitatie-aspecten). Het aanpassen van de S-70B aan de eisen van de KM zou voor Nederland twintig toestellen in een afwijkende configuratie kunnen opleveren. De risico's hiervan en de financiële gevolgen, ook voor de exploitatie, zijn niet te overzien. Dit geldt ook voor toekomstige modificaties aan de toestellen. Voor de S-70B gelden voorts dezelfde opmerkingen over de levensduurkosten en de passagierscapaciteit als de opmerkingen die zijn gemaakt bij de SH60R (zie antwoord op vraag 35).

33

Waarom is als alternatief niet opgenomen een soort MLU voor de huidige Lynx-helicopter? Hoeveel kost dit en met hoeveel jaar wordt hierdoor de levensduur verlengd? (blz. 3).

De Lynx helikopter valt als alternatief af vanwege de operationele tekortkomingen. Deze tekortkomingen, die betrekking hebben op de missieduur, het laadvermogen en de sensoren en wapens, kunnen door een MLU niet worden weggenomen.

34

Wat wordt de hoofdtaak van de NH-90 en waarvoor zou de Super Lynx daarvoor niet geschikt zijn? (blz. 3).

De hoofdtaken van de NH-90 worden oppervlakte-oorlogvoering en onderzeebootbestrijding. De Super Lynx voldoet voor de uitvoering van deze hoofdtaken niet aan de gestelde operationele eisen (zie antwoord op vraag 27).

35

Kan een overzicht worden gegeven van voor- en nadelen van de NH-90 in vergelijking met de SH60R? (blz. 4).

Tegen de achtergrond van het antwoord op vraag 28/42, kan uit de verkennende gesprekken die deze zomer zijn gevoerd met de Amerikaanse overheid en industrie, geen totaalbeeld worden verkregen van voor- en nadelen van de NH-90 in vergelijking met de SH60R. Wel kan worden opgemerkt dat het ontwerp van de NH-90 van meet af aan is gebaseerd op «Integrated Logistic Support» (ILS). De belangrijkste doelstelling daarbij is het zoveel mogelijk beperken van de exploitatiekosten. Bij het ontwerp van de NH-90 zijn de modernste technologieën toegepast, zoals een composiet airframe. Daardoor mag er van uit worden gegaan dat de exploitatiekosten, die veruit het grootste aandeel zullen vormen in de levensduurkosten, voor de NH-90 gunstig zullen uitvallen tegenover ontwerpen van een oudere generatie.

Daarnaast is bij het ontwerp van de NH-90 rekening gehouden met rolwisselingen. De grotere passagierscapaciteit is hierbij een voordeel. De beschikbare ruimte in de NH-90 maakt dat deze helikopter zelfs in «full mission»-uitvoering inzetbaar zal zijn voor de uitvoering van SAR-taken.

Het volledig nieuwe ontwerp van de NH-90 impliceert voorts dat er voor een lange periode voldoende groeipotentieel zal zijn. Het belangrijkste nadeel van het volledig nieuwe ontwerp is de kans op «kinderziektes». Dit nadeel vervalt grotendeels omdat Nederland geen «lead customer» van de maritieme versie van de NH-90 zal zijn.

37

Hoeveel NH-90's met identieke missie-apparatuur aan de Nederlandse NFH's zullen er in relevante hoeveelheden door welk land gegarandeerd worden afgenomen voor het jaar 2007? (blz. 4).

Het onderhandelingstraject over het MOU en het contract voor de productiefase is nog niet voltooid. De mate van gelijkvormigheid van de missie-apparatuur kan thans niet worden aangegeven. Frankrijk en Italië zullen totaal dertien maritieme helikopters afnemen voor 2007. Duitsland zal de eerste maritieme helikopters afnemen in 2007.

38

Wat zijn de «life cycle costs» van de onderzochte helikopters? Hebben deze kosten een rol gespeeld bij de beoordeling van de alternatieven? Zo nee, waarom niet? (blz. 4).

Het vergelijken van «life cycle costs» is een complex en langdurig proces, dat onder meer afhankelijk is van operationele inzet, onderhoudsconcepten en meegerekende kostendragers. Een dergelijke vergelijking heeft derhalve geen deel uitgemaakt van het globale onderzoek van de alternatieven. Wel heeft een kwalitatieve afweging plaatsgevonden. Op grond van de gestelde eisen, het gekozen ontwerp en de gebruikmaking van de modernste technologie, mag worden verwacht dat de exploitatiekosten van de NH-90 lager zullen uitkomen dan die van helikopters van een oudere generatie.