

Vergaderjaar 2010–2011

25 928

Navo helikopterproject NH-90

Nr. 47

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 22 februari 2011

De vaste commissie voor Defensie¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Defensie over de brief van 24 november 2011 inzake de Tiende jaarrapportage over het helikopterproject NH-90 (Kamerstuk 25 928, nr. 46).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 22 februari 2011. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Van Beek

De griffier van de commissie,
De Lange

¹ Samenstelling:

Leden: Beek, W.I.I. van (VVD), voorzitter, Bommel, H. van (SP), Staaij, C.G. van der (SGP), Timmermans, F.C.G.M. (PvdA), Eijssink, A.M.C. (PvdA), Miltenburg, A. van (VVD), Knops, R.W. (CDA), Jacobi, L. (PvdA), Brinkman, H. (PVV), Broeke, J.H. ten (VVD), Dijk, J.J. van (SP), Thieme, M.L. (PvdD), Wiegman-van Meppelen Scheppink, E.E. (CU), Rouwe, S. de (CDA), ondervoorzitter, Berndsen, M.A. (D66), Kortenoeven, W.R.F. (PVV), Monasch, J.S. (PvdA), Bosman, A. (VVD), El Fassed, A. (GL), Hernandez, M.M. (PVV), Bruins Slot, H.G.J. (CDA), Hachchi, W. (D66) en Grashoff, H.J. (GL).
Plv. leden: Taverne, J. (VVD), Raak, A.A.G.M. van (SP), Dijkgraaf, E. (SGP), Smeets, P.E. (PvdA), Wolbert, A.G. (PvdA), Dijkhoff, K.H.D.M. (VVD), Ferrier, K.G. (CDA), Samsom, D.M. (PvdA), Helder, L.M.J.S. (PVV), Nicolai, A. (VVD), Irrgang, E. (SP), Ouwehand, E. (PvdD), Voordewind, J.S. (CU), Ormel, H.J. (CDA), Schouw, A.G. (D66), Bontes, L. (PVV), Heijnen, P.M.M. (PvdA), Mulder, A. (VVD), Berge, C.N. van den (GL), Roon, R. de (PVV), Haverkamp, M.C. (CDA), Pechtold, A. (D66) en Braakhuis, B.A.M. (GL).

1 en 45

Kunt u een overzicht geven van de totale meerkosten tot nu toe voor het ministerie van Defensie als gevolg van vertragingen bij het NH-90 project? Kunt u een overzicht geven van de totale meerkosten tot nu toe voor het ministerie van Defensie als gevolg van vertragingen bij het NH-90 project?

De totale kosten als gevolg van vertragingen bij het helikopterproject NH-90 worden momenteel geraamd op € 11,5 miljoen. Het betreft:

- het langer voortbestaan van de Nederlandse projectorganisatie;
- een verlenging van de deelneming aan het agentschap *NATO Helicopter Management Agency* (NAHEMA);
- de levensduurverlenging van vier extra Lynx-helikopters;
- de extra softwareontwikkeling van de *Full Mission Flight Trainer* (FMFT);
- de inhuur van *Search and Rescue* (SAR)-capaciteit voor de uitvoering van nachtvluchten.

2

Gaat u er nog steeds vanuit, zoals in antwoord op vraag 20 over de vorige jaarrapportage is gesteld, dat de kosten van vertraging niet hoger zullen zijn dan de boetegelden die bij de fabrikant geclaimd zullen worden?

Ja.

3, 4, 46 en 49

Betekent dit dat Nederland feitelijk «verdient» aan de voortdurende vertragingen van de NH-90 omdat de te claimen boete bij de fabrikant hoger is dan de meerkosten die Nederland maakt (voor bijvoorbeeld instandhouding van de Lynx)?

Kunt u, vooruitlopend op de eindbalans die in 2014 opgemaakt kan worden, de Tweede Kamer een inschatting geven van de ontstane verdragingskosten en de daar tegenover staande omvang van de te claimen boetegelden?

Kunt u, vooruitlopend op de eindbalans die in 2014 opgemaakt kan worden, de Kamer een inschatting geven van de ontstane verdragingskosten en de daar tegenover staande omvang van de te claimen boetegelden?

Kunt u nader uiteenzetten hoe de extra kosten bij het onderhoud aan de Lynx-helikopters via het boetebeding worden verrekend?

De boetegelden zullen toenemen naarmate meer NH-90 helikopters met een vertraging worden opgeleverd, totdat het maximale boetebedrag is bereikt. Naar verwachting zullen de boetegelden de totale kosten als gevolg van de vertragingen overstijgen. Overigens dient de boete, naast als een vergoeding voor de kosten van de vertraging, ook gezien te worden als een compensatie voor het langer moeten doorvliegen met de minder geavanceerde helikopters Lynx en AB-412.

De boetegelden zullen worden verrekend bij de doorontwikkeling van de uiteindelijke configuratie, de *Full Operational Capable* (FOC-)helikopter. De verrekening is mogelijk door de kostenloze afname van door *NHI Industries* te leveren diensten, in de vorm van modificaties aan de toestellen van het helikopterproject NH-90.

5 en 6

Is de «ombouwplanning», die volgens uw antwoord op vraag 18 over de 9e jaarrapportage nog enkele maanden zou duren, inmiddels wel gereed? Kunt u nu, en voortaan standaard in iedere jaarrapportage, een heldere overzichtstabel geven van de meest actuele inzichten en verwachtingen van de totale planning? Bijvoorbeeld een overzicht per kwartaal waarin te

zien is wanneer de 20 helikopters zijn/worden geleverd (type NFH of TNFH), eventueel worden omgebouwd (in geval van MOC) en worden uitgefaseerd in het geval van de Lynx?

De onderstaande tabel geeft een overzicht van de huidige planning per kwartaal van het aantal in dienst zijnde helikopters tot en met het tweede kwartaal van 2013. Een tabel met deze planning zal voortaan in de jaarrapportage worden opgenomen.

Type	2010			2011			2012			2013	
Lynx	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2
AB-412	12		9		6		0				
NFH MOC	3									3	0
NFH FOC*	3	4	5	6	7						
						1	2	3	4	5	

* Momenteel wordt nog onderhandeld over de levering van de FOC-toestellen. Deze gegevens moeten nog bevestigd worden.

De verwervingsvoorbereiding van de TNFH is nog niet voltooid. Momenteel is voorzien dat vanaf 2013 een TNFH per kwartaal voor acceptatie zal worden aangeboden. Zoals gesteld in de tiende jaarrapportage wordt de Kamer hierover in het voorjaar van 2011 geïnformeerd.

De ombouw van de tijdelijke configuratie naar de uiteindelijke configuratie kan nog niet worden weergegeven in de tabel omdat de planning nog moet worden vastgesteld. Momenteel is nog niet duidelijkheid welke werkzaamheden uitgevoerd moeten worden.

7, 11, 12, 13 en 24

Kennen de in dit project deelnemende landen een gelijke stijging van de kosten waarmee het oorspronkelijke budget is overschreden? Kunt u in een overzicht uiteenzetten welke landen welk aantal toestellen inmiddels geleverd hebben gekregen en tegen welke prijs?

Kunt u in een overzicht uiteenzetten welke raming er bij aanvang van het project gemaakt is van de totale investeringskosten van het NH-90 project per deelnemend land en de bijbehorende aantallen van toestellen die door de deelnemende landen zouden worden besteld?

Kunt u in een overzicht uiteenzetten wat in welke raming er in 2011 is van de totale investeringskosten van het NH-90 project per deelnemend land en welke aantallen toestellen daarbij horen, onderscheiden naar reeds geleverd en nog uitstaand als order?

Kunt u uiteenzetten wat de (kost)prijs is van een NH-90 toestel bij aflevering voor landen die niet meedoen in het project van ontwikkeling maar slechts orders plaatsen?

Hoeveel NH-90 helikopters heeft ieder land uit de NH-90 Community besteld?

De prijzen die de landen van NAHEMO en van de NH-90 Community als geheel betalen, zijn vertrouwelijk. Nederland beschikt niet over de prijsinformatie of de budgetinformatie van andere landen. Wel is duidelijk dat de prijsstructuren van de NH-90 van de NAHEMO-landen overeen komen. Overigens lopen de leveringsschema's en de logistieke ondersteuning per land uiteen en zullen daarom ook de prijzen, de budgetten en de overschrijdingen per land uiteenlopen.

De aantallen toestellen die de NAHEMO-landen voornemens zijn af te nemen worden weergegeven in de onderstaande tabel:

	TTH	NFH	Totaal
Frankrijk	133	27	160
Duitsland	181	38	219
Italië	150	46	196
Nederland	–	20	20
Portugal	10	–	10
België	6	4	10
Totaal	470	135	615

De aantallen toestellen waarover een contract is gesloten en de aantallen die inmiddels zijn geleverd, worden weergegeven in de onderstaande tabel:

	Gecontracteerd			Geleverd		
	TTH	NFH	Totaal	TTH	NFH	Totaal
Frankrijk	34	27	61		3	
Duitsland	122	–	122	18		
Italië	70	46	116	12		
Nederland	–	20	20		3	
Portugal	10	–	10			
België	4	4	8			
Subtotaal NAHEMO	240	97	337			
Noorwegen		14				
Finland	20			9		
Zweden	18			6		
Spanje*	45					
Griekenland*	20					
Oman*	20			4		
Australië	46			13		
Nieuw Zeeland*	9					
Totaal NH-90	418	111	529	62	6	68

* Deze landen zijn momenteel nog geen lid van de NH-90 *Community*. Spanje en Nieuw-Zeeland hebben een verzoek gedaan om zich te kunnen aansluiten.

8

Kunnen de ontwikkelingskosten van de NH-90 waar Nederland aan heeft bijgedragen op termijn worden terugverdiend (bijvoorbeeld uit royalty's)? Zo ja, welke afspraken zijn hierover gemaakt? Zo nee, waarom niet?

In het contract is een regeling voor *royalty's* opgenomen en hiermee kan een deel van de ontwikkelingskosten worden terugverdiend. De NAHEMO-landen zullen echter geen *royalty's* ontvangen over de verkoop van de eerste 300 toestellen aan landen die geen deel uitmaken van de NAHEMO. Deze helikopters zijn uitgezonderd van de *royalty*-regeling ter compensatie van de ontwikkelingskosten die *NHindustries* voor haar rekening heeft genomen.

9

Waarom is, in lijn met de brief van 22 januari 2010, er niet voor gekozen om cijfers over de ontwikkeling van het projectbudget (1999-heden) en de kwalitatieve beschouwing over risico's in het openbare deel van de jaarrapportage op te nemen?

Het uitgangspunt van het Defensie Materieelproces (DMP) is om bij de informatievoorziening aan de Kamer de financiële informatie zoveel mogelijk openbaar te maken. Alleen wanneer operationele belangen in het geding zijn of wanneer de commerciële belangen van Defensie kunnen worden geschaad, zal Defensie informatie verstrekken op vertrouwelijke basis. Dit zal dan worden beargumenteerd in de openbare brief. Hierover is de Kamer geïnformeerd met de brief over de verbeteringen van het DMP van 7 juli 2010 (Kamerstuk 32 123 X, nr. 135).

In de tiende jaarrapportage worden de financiële ontwikkelingen in het openbare deel beschreven. Het betreft de aanpassing van het prijspeil, de toevoeging van het project *Initial In Service Support* (IISS), de verwerving van een extra functionaliteit voor de *Interactieve Electronical Technical Publications* (IETP's), de BTW-vrijstelling en de extra kosten voor de vliegsimulator. Daarnaast worden in het openbare deel de risico's benoemd. De omvang van de deelbudgetten en de beheersmaatregelen ten aanzien van de risico's zijn daarentegen opgenomen in de commercieel vertrouwelijke bijlage, omdat openbaarmaking de onderhandelingspositie van Defensie nadelig kan beïnvloeden.

In de brief van 22 januari 2010 (Kamerstuk 25 928, nr. 40) is in aanvulling op de negende jaarrapportage een algemene beschrijving gegeven van de deelbudgetten. Deze beschrijving van de deelbudgetten is nog steeds geldig. Verder bevat de brief van 22 januari 2010 een beschrijving van de significante risico's. Eenzelfde beschrijving is opgenomen in het openbare deel van de tiende jaarrapportage.

10

Kunt u – zoals bijvoorbeeld ook gebeurt bij de projecten HSL-Zuid en Betuweroute – de Kamer niet alleen kwalitatief maar ook kwantitatief (vertrouwelijk) informeren over risico's en risicoreservering, ofwel inzicht geven in de omvang van de bandbreedtes van de verwachte risico's in relatie tot de omvang van de risicoreservering?

De risicoanalyse wordt uitgevoerd op grond van de ontwikkelingen ten aanzien van tijd, geld en product. Deze ontwikkelingen kunnen niet los van elkaar worden gezien en de factoren product en tijd kunnen moeilijk worden uitgedrukt in geld. Ten tijde van het opstellen van de jaarrapportage worden de risico's integraal door Defensie beoordeeld en afgewogen tegen de risicovoorziening van het project.

14,15 en 44

Op welke wijze wordt door de andere in het NH-90 project deelnemende landen de vertraging in de aflevering van de NH-90 toestellen onderzocht?

Zijn er landen die wel op tijd hun orders geleverd krijgen?

Is het u bekend of bestellingen van andere landen ook zijn vertraagd? Zo nee, wordt dit in NAHEMO-verband niet gecoördineerd? Zo ja, kunt u daar een overzicht van geven?

Alle NAHEMO-landen kampen met een vertraging bij de levering van de helikopters. De leveringsschema's van de verschillende landen worden voortdurend door *NHIndustries* op elkaar afgestemd. Hierdoor, en omdat de contracten per land verschillen, is er geen volledig overzicht beschikbaar van de vertragingen.

Er zijn meerdere mogelijkheden voor het omgaan met vertragingen. Er zijn landen waar de taken die waren voorzien voor de NH-90 zijn overgenomen door helikopters van een ander type. Daarnaast zijn er landen die een beperking bij de taakuitvoering door de NH-90 hebben geaccepteerd.

16 t/m 18

Kunt u een actueel overzicht geven van de verhoudingen van het werkaandeel en de af te nemen toestellen conform de tabel uit 1999 (TK 25 928, nr. 3)?

Kan een dergelijke tabel (zoals die in 1999 aan de Kamer is gepresenteerd) voortaan standaard in de jaarrapportage worden opgenomen?

Kunt u uiteenzetten welke bedragen er gemoeid zijn met de verdeling van het werkaandeel over de deelnemende landen?

De onderstaande tabel geeft de huidige verdeling weer van het werkaandeel tussen de industrieën van de verschillende NAHEMO-landen. Een tabel met de verdeling van het werkaandeel zal voortaan in de jaarrapportage worden opgenomen.

Land en voorgenomen afname aantal toestellen	Voorgenomen afname (percentage van totaal aantal toestellen)	Aanvankelijk afgesproken weraandeel (in %)	Huidig werk-aandeel (in %)	Huidig werk-aandeel € miljoen
Frankrijk 160	26,45	30,85	37,05	3 822
Duitsland 219	36,20	30,85	28,12	2 900
Italië 196	32,40	31,60	29,22	3 014
Nederland 20	3,31	5,50	4,40	454
Portugal 10	1,65	1,20	1,20	124
Totaal 605*	100	100	100	10 314

*Dit aantal verschilt (10 stuks) van het totaal in het antwoord op vraag 7 omdat België geen werkaandeel heeft.

19 en 20

Hebben de vertragingen binnen het NH-90 project geleid tot de noodzaak een externe commerciële partij in te huren? Zo ja, voor welke taken en gedurende welke periode? Welke kosten zijn hier aan verbonden?

Zijn de kosten voor eventuele inhuur van een externe, commerciële partij meegerekend in de budgettaire overschrijdingen zoals weergegeven in de tiende jaarrapportage project NH-90? Zo nee, waarom niet?

Zoals gesteld in het antwoord op vraag 1 hebben de vertragingen ook geleid tot extra kosten voor uitbesteding. Met het levensduurverlengende onderhoud van de Lynx is een bedrag gemoeid van € 5,2 miljoen. Daarnaast is Defensie voornemens om de uitvoering van *Search and Rescue*-taken bij nacht in de periode van midden 2011 tot 2013 uit te besteden. Het verwervingstraject van de uitbesteding is nog gaande, waardoor de kosten hiervan nog niet duidelijk zijn. De uiteindelijke kosten zullen worden verrekend via het boetebeding.

21, 23, 25, 29, 30 en 33

Zal het project NH-90 directe gevolgen of indirecte gevolgen ondervinden van de aangekondigde bezuinigingen bij Defensie? Zo ja, welke?

Wordt overwogen om af te zien van de aanschaf van de acht TNFH's, nu er na vijf jaar onderhandelen met NHIndustries nog steeds geen overeenstemming is over de prijs en de kosten van de TNFH nadrukkelijk als een risico worden gezien? Worden alternatieve helikoptertypen overwogen?

Is inmiddels duidelijk of het aanbod van NHIndustries voldoet aan de eigen van Defensie? Zo nee, wat zijn de alternatieven? Is het denkbaar dat NHIndustries blijft komen met «hoge offertes» en daarmee de facto blijft vasthouden aan het oorspronkelijke contract? Zo ja, wat zouden dan de gevolgen zijn voor het project? Zo nee, hoe kan Nederland uiteindelijk deze impasse doorbreken? Wat moet in dit verband concreet worden verstaan onder een offerte die «hoog» is?

Wat bedoelt u precies met het onderzoeken van «alternatieven om in de behoefte te kunnen voorzien»? Impliceert dit, dat net als bij andere materieelprojecten die in het kader van de beleidsbrief worden bekeken, ook buiten het contract gekeken wordt naar alternatieven en de oorspronkelijke behoeftstelling van 20 helikopters kan worden aangepast?

De aangekondigde bezuinigingen kunnen gevolgen hebben voor het helikopterproject NH-90. De offerte voor de TNFH is ruim twee maal hoger dan aanvankelijk was voorzien. Het is voor Defensie niet haalbaar om de TNFH tegen deze prijs te verwerven. Daarnaast wordt de verwerving van helikopters van een ander type dan de NH-90 in dit stadium van het project niet overwogen omdat dit zou leiden tot een aanzienlijke overschrijding van het budget. Hierover is de Kamer eerder geïnformeerd met de antwoorden op de schriftelijke vragen over het Materieel Projectenoverzicht 2010 (4 november 2010, Kamerstuk 22 830 nr. 87). De alternatieven om in de behoefte te voorzien worden momenteel uitgewerkt. Over de resultaten hiervan zal ik de Kamer in het voorjaar informeren.

22

Wat zullen op basis van de huidige inzichten naar verwachting de jaarlijkse structurele exploitatiekosten (beheer en onderhoud) zijn voor de twintig NH-90's (NFH's, respectievelijk de TNFH's)? In hoeverre vormt stijging van deze kosten een risico?

Naar verwachting is met de kosten van de materiële exploitatie voor de twintig NH-90 toestellen een bedrag gemoeid tussen de € 20 miljoen en € 25 miljoen per jaar. Op grond van nader onderzoek en de eerste ervaringen met het gebruik van de MOC-toestellen kan deze schatting nog wijzigen. Het risico dat deze kosten hoger zullen uitvallen wordt als gemiddeld beschouwd.

26 en 32

Wat zijn uw ervaringen met de aan Nederland geleverde MOC-helikopters? Wat zijn de eisen die u hieraan gesteld heeft? Voldoen de MOC-helikopters aan de eisen?

Wanneer zal Defensie klaar zijn met de evaluatie van de eerste en tweede MOC-helikopters op grond van de eerste ervaringen?

Voor de operationele ingebruikname van de *Meaningful Operational Capable* (MOC-)configuratie van de NH-90 is vereist dat de helikopter de *Search and Rescue*-taken en kustwachttaken kan uitvoeren en dat het toestel gebruikt kan worden voor opleiding en training.

De MOC-configuratie voldoet momenteel nog niet volledig aan deze eisen. Uit de eerste ervaringen met de helikopter is echter gebleken dat de planning voor het overnemen van de genoemde operationele taken nog steeds haalbaar is. Daarnaast zullen de openstaande restpunten die bij de acceptatie van de MOC-helikopter zijn geconstateerd, naar verwachting tijdig worden verbeterd. Ten slotte zullen de tekortkomingen die bij het gebruik van de MOC-configuratie naar voren komen in overeenstemming met het contract, op grond van een plan van aanpak, worden hersteld.

Defensie heeft ook een plan van aanpak opgesteld voor de evaluatie van de uitvoering van de operationele taken door de MOC-helikopters. Naar verwachting wordt deze evaluatie midden 2011 voltooid.

27

Wat is de reden dat er al sinds 2006 wordt onderhandeld over een ogenschijnlijk eenvoudig contractaanpassing?

De aanpassing van het contract betreft de verwervingsvoorbereiding van de TNFH, de transportversie van de NFH. Dit complexe wapensysteem wordt in internationaal verband ontwikkeld, waardoor de onderhandelingen over de contractaanpassing in het verleden moeizaam zijn verlopen. Hiervoor bestaan verschillende redenen. Zoals uiteengezet in het antwoord op vraag 21 was de offerte van *NHIndustries* aanzienlijk hoger dan het beschikbare budget. Daarnaast bestond verschil van inzicht over de inbouw van *Piloting Forward Looking Infra Red* (FLIR-)apparatuur en was het lange tijd onduidelijk of de aangeboden helikopter zou voldoen aan de eisen van Defensie. Ten slotte verliepen de onderhandelingen langzaam doordat tot voor kort veel aandacht is besteed aan het terugdringen van vertragingen bij de productie, en daardoor minder aandacht is besteed aan de contractaanpassing.

28

Wat waren de financiële gevolgen van aanpassing van het contract op 21 april 2010?

De aanpassing van het contract op 21 april 2010 heeft geleid tot een wijziging van het boetebeding. Hierdoor kan een deel van de boete worden gebruikt ten behoeve van de radarverbetering. De aanpassing van het contract heeft niet geleid tot een wijziging van het contractbedrag.

31

Zijn de kosten van de herstelmaatregelen die nodig waren vanwege het verhoogde gewicht nu volledig betaald door de fabrikant?

De herstelmaatregelen maken deel uit van de ontwikkeling van de uiteindelijke configuratie door *NHIndustries*. Hiermee gaan voor Nederland geen extra kosten gepaard.

34

Hebben de afspraken over radarverbetering geleid tot extra kosten? Zo ja, wie betaalt deze?

De afspraken over de radarverbetering zijn vastgelegd in de zogenoemde *Agreement Letter NFH* (ALN). Het betreft internationale afspraken waarbij een deel van de kosten zal worden gedragen door de industrie en een deel door de NAHEMO-landen. Het Nederlandse aandeel zal worden verrekend via het boetebeding.

35

In hoeverre wordt bij de acceptatie en introductie van de MOC-helikopters samengewerkt met luchtmacht personeel? Zijn hier verbeteringen mogelijk, zodat mogelijk veel geld en tijd bespaard wordt?

Bij het helikopterproject NH-90 wordt samengewerkt door het Defensie Helikopter Commando, de staf van het Commando luchtstrijdkrachten en medewerkers van de Defensie Materieel Organisatie.

36

Wat zijn de extra kosten die gepaard gaan met het door Nederland zelf moeten uitvoeren van acceptatie en certificering van de MOC-helikopters?

De certificering en acceptatie van de MOC-helikopter wordt uitgevoerd in NAHEMO-verband. Op grond van internationale afspraken neemt

Nederland hieraan deel met een team van enkele medewerkers. Met deze werkzaamheden zijn geen extra kosten gemoeid.

37

Er werden door de loop van het gehele aanlooptraject van de NH-90 geen capaciteitsproblemen voorzien om de SAR taak te blijven uitvoeren met de Lynx en parallel daaraan de NH-90 in te faseren. Toch werd onlangs bekend gemaakt dat Defensie op zoek is naar commerciële partijen om nachtelijke SAR-vluchten uit te voeren. Welke oorzaken liggen ten grondslag aan het uitbesteden van de SAR taak? Wat betekent het tijdelijk uitbesteden van de SAR-taak voor het voorzien in voldoende aantallen goed opgeleide maritieme helikoptervliegers? Wanneer verwacht u dat de NH-90 volledig kan voldoen aan het vereiste aantal nachtvluchten?

Bij de uitwerking van het plan voor de introductie van de NH-90 is een aantal alternatieven voor de transitie onderzocht. Bij de introductie wordt gestreefd naar een zo snel mogelijke volledige inzetbaarheid van de NH-90 waarbij het defensiepersoneel in een relatief korte transitieperiode wordt opgeleid. Tijdens deze transitieperiode is er onvoldoende personeel beschikbaar voor de uitvoering van de SAR-taken met de Lynx-helikopter. Overdag worden de SAR-taken uitgevoerd door de AB-412. Het is echter gebleken dat de AB-412 niet volledig geschikt is voor de uitvoering van deze taken bij nacht. Daarom zullen de SAR-taken bij nacht tijdelijk worden uitbesteed. Naar verwachting is de NH-90 vanaf februari 2012 beschikbaar voor de gedeeltelijke uitvoering van de SAR-taken bij nacht. Na de uitfasering van de AB-412, naar verwachting midden 2013, zullen alle SAR-taken door de NH-90 helikopter worden uitgevoerd.

38 en 41

Welke beperkingen zijn er voor de Nederlandse inzet van de NH-90 zolang er nog geen FOC-helikopters zijn? Wat zijn de belangrijkste operationele verschillen tussen de MOC en de FOC-configuratie?

De NFH MOC-helikopter is in tegenstelling tot de NFH FOC-helikopter niet gekwalificeerd en gecertificeerd voor de uitvoering van alle operationele taken van de Lynx-helikopter. Zo kan de MOC-helikopter nog niet functioneren als een volledig geïntegreerd onderdeel van schepen en kan de MOC-helikopter niet worden ingezet als boordhelikopter bij een crisisbeheersingsoperatie.

39

Heeft het feit dat de fabrikant niet tijdig FOC-helikopters kon leveren nog tot schadeclaims van kopers (al dan niet in NAHEMO-verband) geleid?

Net als Nederland hebben ook andere NAHEMO-landen bij een vertraging van de levering van de FOC-helikopter een beroep kunnen doen op het contractueel vastgelegde boetebeding. Van de landen buiten het NAHEMO-verband is niet bekend of een boetebeding deel uitmaakt van het contract.

40

Maakt de extra vertraging van het beschikbaar komen van de FOC-variant alsnog levensverlengend onderhoud van de Lynx noodzakelijk?

Nee.

42

Wat zijn de meerkosten voor de voorziening van fastroping in de FOC-versie?

De voorziening voor *fast-roping* maakt deel uit van de voorziene verwerving van de NH-90. Hiermee zijn geen extra kosten gemeoid.

43

Is deze voorziening iets dat Nederland als enige laat inbouwen of zijn er meer partners die hiervoor hebben gekozen?

Alle NAHEMO-landen hebben gekozen voor de inbouw van een voorziening voor *fast-roping*.

47, 48 en 50

Welke verklaringen kunnen worden gegeven voor de (wederom) verlate levering van de uiteindelijke configuratie, de FOC-helikopter, die eerst gepland stond voor het derde kwartaal van 2011, maar nu naar verwachting vanaf begin 2012 wordt geleverd? Kunnen vertragingen in de levering van de volledig operationele NH-90 nu eindelijk worden uitgesloten? Heeft Defensie schadeclaims ingediend in het kader van de vertraagde leveringen? Kunt u een overzicht geven van alle meerkosten van het project door de vertraging?

Welke verklaringen kunnen worden gegeven voor de geringe productiecapaciteit bij NHIndustries? Waarom kan het bedrijf niet garanderen dat het aan Nederland per jaar vier NH-90's kan leveren? Welke inspanningen onderneemt Defensie om verlate leveringen van NHIndustries aan Nederland te voorkomen?

Is de oorzaak van de vertraging van de levering van FOC-uitvoering van derde kwartaal 2011 naar begin 2012 uitsluitend te wijten aan capaciteit bij de fabrikant of is dit ook het gevolg van de specifieke eisen (extra specificaties) die Nederland stelt?

De reden van de vertraging bij de FOC-toestellen is de extra tijd die nodig is voor de kwalificatie van de helikopters door *NHIndustries*. Dergelijke vertragingen kunnen bij een ontwikkeltraject zoals bij het helikopterproject NH-90 nooit volledig worden uitgesloten. Zie ook het antwoord op vraag 1.

De aanzienlijke hoeveelheid extra werk die de fabrikant verricht voor de kwalificatie van de helikopters leidt tot een kleinere productiecapaciteit bij *NHIndustries*. Defensie streeft naar een tijdige oplevering van de helikopters door regelmatig internationaal overleg tussen de NAHEMO-landen en onderhandelingen met *NHIndustries*.

Bij levering moeten de helikopters in de FOC-configuratie voldoen aan de eisen van Defensie. De Nederlandse eisen wijken niet af van de voorwaarden die door de NAHEMO-landen gezamenlijk zijn vastgesteld.

51

Kan met de huidige inzichten met de Lynx worden doorgevlogen tot het moment waarop de NH-90 volledig operationeel inzetbaar is? Zo nee, waarom stelt u dan dat het niet nodig is levensduurverlengend onderhoud aan nog eens drie Lynx-helikopters uit te voeren?

Het is niet mogelijk de Lynx-helikopter te blijven gebruiken tot de NH-90 volledig operationeel inzetbaar is. Dit is echter ook niet nodig, en daarom is er geen behoefte aan levensduurverlengend onderhoud aan meer Lynx-helikopters. De afgelopen jaren hebben de Lynx-helikopters minder vliegreuren gemaakt dan aanvankelijk was voorzien. Hierdoor is het aantal nog beschikbare vliegreuren momenteel voldoende om de volgens het transitieplan benodigde periode tot midden 2012 te overbruggen. Daarnaast is extra levensduurverlengend onderhoud niet zinvol vanwege de onvoldoende beschikbaarheid van personeel. Bij de introductie van de

NH-90 wordt gestreefd naar een zo snel mogelijke en volledige inzetbaarheid van de NH-90. Door de noodzaak de opleidingen van het betrokken defensiepersoneel in een relatief korte transitieperiode uit te voeren, is minder personeel voor vluchten met de Lynx-helikopter beschikbaar. Zie ook het antwoord op vraag 37.

52

Wordt overwogen de Lynx en de AB412 per direct buiten dienst te stellen en hun taken te laten overnemen door de Cougar, totdat de NH-90 volledig operationeel inzetbaar is? Waarom wel of niet?

Nee, de Lynx-helikopter is inzetbaar tot midden 2012 en de AB-412 tot midden 2013. Daarnaast is de Cougar-helikopter belast met en uitgerust voor de uitvoering van een aantal specifieke operationele taken. Hierdoor kan de Cougar niet alle maritieme taken van de Lynx overnemen. Het betreft bijvoorbeeld de SAR-taken en de uitvoering van militaire operaties aan boord van schepen.

53

Zal het onderhoud van de Nederlandse NH-90 helikopters worden uitbesteed aan het bedrijfsleven? Zo ja, in welke mate? Zo nee, waarom niet? In hoeverre is er binnen Defensie nagedacht om het onderhoud aan de NH-90 uit te besteden?

Ja, het hoger onderhoud aan de componenten van de NH-90 helikopter wordt deels uitbesteed aan het bedrijfsleven. Deze uitbesteding van het onderhoud maakt deel uit van het onderhoudsconcept voor de NH-90. Hierover worden in NAHEMO-verband afspraken gemaakt. Daarnaast zal de Nederlandse industrie Defensie ondersteunen tijdens de uitvoering van operaties met de NH-90 helikopter.

54

Wat zijn de overwegingen om het onderhoud van de NH-90 te verspreiden over De Kooy, Woensdrecht en Gilze-Rijen? Waarom gebeurt dit niet op één plek? Is het berekend of concentratie van al het onderhoud op één vliegbasis kostenvoordelen kan bieden?

Over de spreiding van de verschillende vormen van onderhoud is de Kamer geïnformeerd met de negende en tiende jaarrapportages. De overwegingen die aan de spreiding ten grondslag liggen betreffen een combinatie van factoren. Het gaat daarbij om de operationele flexibiliteit, de vraag naar de grondgebonden helikoptercapaciteit, de technische inzetbaarheid van de NH-90 en het behalen van synergie en doelmatigheidsvoordelen.

Op grond van de studie «Integrale helikoptercapaciteit» (21 september 2004, Kamerstuk 29 800 X, nr. 3) lag een spreiding van het onderhoud bij maritiem vliegveld De Kooy, de vliegbasis Gilze-Rijen en de faciliteiten bij het Logistiek Centrum Woensdrecht (LCW) voor de hand. Hierdoor zijn geen berekeningen van de kosten beschikbaar over het in vraag 54 genoemde alternatief, een concentratie van de verschillende vormen van onderhoud op een locatie.

55

Waarom is de tweede tranche Initial In Service Support NH-90 ooit als afzonderlijk project gestart en niet direct meegenomen als onderdeel van het NH-90 project?

Met de brief van 6 oktober 2009 (Kamerstuk 25 928, nr. 37) is de Kamer geïnformeerd over de behoeftestellingsfase (A-fase) van het project

«Verwerving tweede tranche *Initial In Service Support*» (IISS). In 2000 is besloten de reservedelen voor de IISS in tranches te verwerven omdat op dat moment nog niet helder was wanneer de levering van de NH-90 helikopters zou beginnen. Daarnaast waren de prijzen van de reservedelen nog niet bekend en was nog niet duidelijk welke onderdelen precies nodig zouden zijn.

In overeenstemming met het DMP zijn eerst besluiten genomen over de A-fase van dit project. Na de parlementaire behandeling van de brief over de A-fase is dit project samengevoegd met het helikopterproject NH-90.

56

Wat zijn de totale kosten die gemoeid zijn met de initiële verwerving van reservedelen, publicatie, gronduitrusting en trainingsmiddelen en voor welke periode is dat toereikend?

De totale kosten voor de initiële verwerving van de voorraad reservedelen, technische publicaties, specifieke gronduitrusting en trainingsmiddelen, waaronder de *Full Mission Flight Trainer* bedragen € 226,6 miljoen. Het betreft de periode vanaf het begin van het project tot de voltooiing van het project, naar verwachting in 2015. De totale kosten betreffen onder meer de eerste tranche aan initiële reservedelen ter waarde van € 33 miljoen en de tweede tranche reserveonderdelen ter waarde van € 44,6 miljoen. Hierover bent u eerder geïnformeerd met de brieven van 9 juni 2008 (Kamerstuk 25 928, nr. 28) en 6 oktober 2009.

57

Wat zijn de meest recente ontwikkelingen rond de prijzen van reserveonderdelen waarover de Kamer per brief van 25 juni 2010 is geïnformeerd?

Sinds de brief van 25 juni 2010 zijn er geen nieuwe ontwikkelingen te melden.

58

Voor welke concrete kostenbesparingen heeft de internationale samenwerking in de overlegorganen, waarin alle NH-90 gebruikers zitting hebben, tot op heden gezorgd?

Door de gezamenlijke verwerving van de NH-90 en de uitwisseling van ervaringen door de verschillende landen wordt het onderhoud voortdurend verbeterd. Bij de verwerving van meerdere NH-90 producten worden de ontwikkelingskosten tussen de landen verdeeld. Bovendien kunnen de kosten van de contracten voor de materieellogistieke ondersteuning van de NH-90 over de verschillende landen worden verdeeld.

59

Wat zijn de verwachtingen en wellicht eerste ervaringen met de ondersteuning van de NH-90 met SAP? Zijn er risico's verbonden aan het feit dat de NH-90 nu als enige luchtwapensysteem door SAP wordt ondersteund?

De NH-90 is het eerste Nederlandse luchtwapensysteem dat door SAP wordt ondersteund. De eerste ervaringen met dit nieuwe bedrijfsvoeringssysteem komen overeen met de verwachtingen zoals vastgelegd in de laatste halfjaarlijkse rapportage over het project SPEER van 12 oktober 2010 (Kamerstuk 31 460, nr. 14).

SAP wordt voortdurend verder ontwikkeld en het aantal bedrijfsprocessen van Defensie dat wordt ondersteund door SAP neemt toe. Steeds meer uitbreidingen van functionaliteiten van SAP worden gaandeweg vrijge-

geven en aangeboden aan de gebruikers. Dit kan leiden tot kleine aanpassingen in de bedrijfsvoering. Naar verwachting zal vanaf eind april 2011 ook de bedrijfsvoering van de Alouette III helikopter door SAP ondersteund worden, waarna begin 2012 het lesvliegtuig PC-7 volgt. Hierdoor kunnen de verschillende ervaringen met SAP beter vergeleken worden. Het risico dat de ondersteuning van de bedrijfsvoering van de NH-90 achteruit gaat door de invoering van SAP wordt als gemiddeld beschouwd.

60, 61 en 67

Impliceert de wijziging van de Europese regelgeving inzake omzetbelasting dat ook voor andere (toekomstige) Defensieprojecten het risico bestaat dat voortaan BTW betaald moet worden over de ontwikkelingskosten van projecten die in andere EU-lidstaten worden uitgevoerd? Waarom komen deze extra onvoorziene kosten ten laste van het projectbudget en worden deze niet vergoed door bijvoorbeeld Financiën of uit het BTW-compensatiefonds?

Kon op de wijziging van de Europese regelgeving over omzetbelasting en het feit dat Defensie nu 7,5 miljoen euro extra aan BTW moet betalen niet in een vroege stadium worden geanticipeerd? Waarom heeft Defensie daar niet eerder ruimte voor gemaakt in haar projectbegroting? Draagt het ministerie van Financiën nog op enige wijze bij aan dit bedrag? Heeft de wijziging van de Europese regelgeving nog gevolgen voor andere lopende defensieprojecten?

Defensie heeft gebruik gemaakt van de BTW-vrijstelling in Frankrijk totdat de Europese regelgeving werd gewijzigd. Tot die tijd werd het risico dat de BTW alsnog moest worden afgedragen als laag beschouwd, zodat daarvoor geen risicoreservering is gemaakt.

Het ministerie van Financiën heeft te kennen gegeven dat er geen mogelijkheden zijn om de BTW-afdracht te vergoeden omdat het een door de Franse overheid toegestane uitzondering betrof die geen betrekking had op het Nederlandse BTW-stelsel. Daarnaast is het BTW-compensatiefonds niet bestemd voor de Rijksoverheid maar voor de lagere overheden.

De wijziging van de regelgeving heeft nog geen gevolgen voor andere materieelprojecten die door Defensie worden uitgevoerd. Voortaan zullen diensten altijd belast worden, ongeacht de locatie waar deze worden uitgevoerd of waar hiervan gebruik wordt gemaakt. Bij nieuwe materieelprojecten zal hiermee rekening moeten worden gehouden.

62

Komt deze tegenvaller van 7,5 miljoen euro ten laste van de risicoreservering of zal er binnen het project versoberd moeten worden?

Defensie onderzoekt momenteel ten laste van welk deel van het projectbudget de BTW-afdracht van € 7,5 miljoen zal worden gebracht. Hierover zal de Kamer in het voorjaar worden geïnformeerd.

63

Kunt u uiteenzetten ten opzichte van welk bedrag er sprake is van een tekort van 112,4 miljoen euro?

Het tekort van € 112,4 miljoen bestaat ten opzichte van het bedrag dat op grond van het productiecontract gemoeid is met het Nederlandse werkaandeel van de NH-90 productie voor de NAHEMO-landen. Dit bedrag bedraagt ongeveer € 567 miljoen. Zie ook de tabel bij het antwoord op vraag 16.

64

Welk aandeel van het projectbudget dat toebedeeld was aan Nederlandse bedrijven is inmiddels gerealiseerd?

Het aandeel van de Nederlandse bedrijven in de werkverdeling is niet direct gekoppeld aan het budget van het Nederlandse helikopterproject NH-90. Het Nederlandse werkaandeel maakt deel uit van het totale aantal te produceren NH-90's voor de NAHEMO-landen. Naar verwachting zal 81 procent van het Nederlandse werkaandeel metterdaad aan Nederlandse bedrijven worden toegekend. Voor de overige 19 procent vragen de ministeries van Defensie en van Economische Zaken en Innovatie (EL&I) in samenwerking met de Nederlandse industrie voortdurend aandacht bij *NHIndustries*.

65

Is met de stijging van het budget van de oorspronkelijke 788 miljoen euro tot 1169.5 miljoen euro ook rekening gehouden met een stijging van het aandeel Nederlandse bedrijven?

Nee, een stijging van het projectbudget leidt weliswaar tot een toename van de omzet van de betrokken bedrijven, maar verhoudingsgewijs wijzigt het Nederlandse werkaandeel hierdoor niet. Het werkaandeel wordt berekend over het gemeenschappelijk gecontracteerde werk met *NHIndustries* voor de productie van 605 helikopters. Overigens omvat het defensiebudget van het helikopterproject NH-90 meer dan dit gemeenschappelijk gecontracteerde werk. Voor het deel van het project waarover geen contract met *NHIndustries* is gesloten, zoals voor de *Full Mission Flight Trainer*, worden op grond van het Nederlands compensatiebeleid aan Nederlandse bedrijven compensatieopdrachten verstrekt.

66

Hoe groot is de totale risicoreservering en welke criteria hanteert Defensie om hier eventueel een beroep op te doen?

Het totale bedrag dat is gemoeid met de risicoreservering is weergegeven in het commercieel vertrouwelijke deel van de jaarrapportage, bijlage 2, in de tabel onder 10. De criteria die Defensie hierbij hanteert zijn de noodzaak van de vervulling van behoefte, andere risico's en de omvang van de risicoreservering.

68

Waarom is er bij de werkverdeling door Eurocopter en AgustaWestland in het vroege stadium niet meer aandacht besteed aan het werkaandeel voor Nederlandse bedrijven? Op welke wijze zal dan het tekort van 112 miljoen euro worden verminderd?

Kan Defensie al aan de Kamer mededelen welke rol de Nederlandse industrie zal gaan vervullen in de instandhoudingsfase?

Het werkaandeel voor Nederlandse toeleveranciers is te laag omdat de werkverdeling in een vroeg stadium, na de sluiting van het productiecontract in 2000, is vastgelegd door de grote bedrijven zoals *Eurocopter* en *AgustaWestland*. Op dat moment waren de Nederlandse toeleveranciers minder bekend bij deze grote bedrijven. Hierover is de Kamer vanaf de zevende jaarrapportage meerdere malen geïnformeerd.

De gezamenlijke inspanningen voor een groter Nederlands werkaandeel door de ministeries van Defensie en EL&I en de stichting Nederlandse Industrie voor Defensie en Veiligheid (NIDV) leiden geleidelijk tot positieve resultaten. Zo heeft de grotere bekendheid van de Nederlandse toeleve-

ranciers bij *Eurocopter* en *AgustaWestland* geleid tot aanvragen voor offertes en tot opdrachten.

Het beeld van het Nederlandse werkaandeel is echter gunstiger dan het tekort van € 112,4 miljoen. De nieuwe opdrachten maken geen deel uit van de berekening van het werkaandeel in het contract met *NHIndustries*. Daarom neemt het tekort van € 112,4 miljoen door deze nieuwe opdrachten niet af. De berekening betreft alleen de productie van een in het contract vastgelegde lijst van systemen. De nieuwe opdrachten maken geen deel uit van de lijst en dus ook niet van de berekening. Daarnaast neemt het Nederlandse bedrijfsleven deel aan de productie van enkele honderden helikopters die worden geëxporteerd naar landen buiten NAMEMO. Het werkaandeel verbonden aan de productie van deze helikopters maakt ook geen deel uit van de berekening.

Naar verwachting zal de verbetering van de bekendheid bij *Eurocopter* en *AgustaWestland* ook positieve gevolgen hebben voor het werkaandeel van de Nederlandse industrie tijdens de instandhoudingsfase van de NH-90. Momenteel richt de aandacht van Defensie en EL&I zich vooral op de vergroting van de Nederlandse deelname in deze fase. Hierbij zal de Nederlandse industrie het hoger onderhoud uitvoeren aan die onderdelen van de helikopter die zij zelf heeft vervaardigd. Daarnaast zal de Nederlandse industrie expertise en ondersteuning leveren tijdens de uitvoering van operaties met de NH-90 helikopter.

Ook in 2011 zal een verdere verbetering en versterking van de positie en het werkaandeel van het Nederlandse bedrijfsleven bij *NHIndustries* voor de ministeries van Defensie en EL&I, in samenwerking met de Nederlandse industrie, centraal blijven staan.

69

In hoeverre vormt eventueel tegenvallende performance van de NH-90 een risico? Voldoet de NH-90 aan alle verwachtingen en operationele eisen?

Naar verwachting zal de uiteindelijke configuratie van de helikopter voldoen aan de eisen die zijn beschreven in de D-brief van 22 mei 2000 (Kamerstuk 25 928, nr. 6). Er bestaan risico's ten aanzien van de operationele prestaties van de NH-90 door de knelpunten met de radar en als gevolg van het verhoogde gewicht. De afspraken die hierover met de leverancier zijn gemaakt zijn inmiddels verwerkt in een aanpassing in het contract. Hierdoor worden deze risico's als laag tot gemiddeld beschouwd.

De laatste tien jaar hebben onder meer wijzigingen in de wet- en regelgeving geleid tot een bijstelling van de eisen. De bijgestelde eisen worden momenteel betrokken bij de verwervingsvoorbereiding van de TNFH. Over de resultaten wordt de Kamer in het voorjaar geïnformeerd.