

Vergaderjaar 2009–2010

25 928

Navo helikopterproject NH-90

Nr. 41

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 18 maart 2010

De vaste commissie voor Defensie¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de staatssecretaris van Defensie over de brief van 5 januari 2010 inzake de Negende jaarrapportage over het helikopterproject NH-90 (Kamerstuk 25 928, nr. 38).

De staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 17 maart 2010. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Van Miltenburg

Adjunct-griffier van de commissie,
Van Toor

¹ Samenstelling:

Leden: Bommel, H. van (SP), Staaij, C.G. van der (SGP), Poppe, R.J.L. (SP), Ferrier, K.G. (CDA), Velzen, K. van (SP), Haverkamp, M.C. (CDA), Miltenburg, A. van (VVD), voorzitter, Blom, L. (PvdA), ondervoorzitter, Dam, M.H.P. Van (PvdA), Eijnsink, A.M.C. (PvdA), Schippers, E.I. (VVD), Kraneveldt-van der Veen, M. (PvdA), Griffith, L.J. (VVD), Aasted Madsen-van Stiphout, J.D.M.P. (CDA), Algra, R.H. (CDA), Irrgang, E. (SP), Knops, R.W. (CDA), Willemse-van der Ploeg, A.A.M. (CDA), Brinkman, H. (PVV), Broeke, J.H. Ten (VVD), Voordewind, J.S. (CU), Jacobi, L. (PvdA), Thieme, M.L. (PvdD), Pechtold, A. (D66) en Sap, J.C.M. (GL).

Plv. leden: Lempens, P.P.E. (SP), Vlies, B.J. van der (SGP), Polderman, H.J. (SP), Ormel, H.J. (CDA), Wit, J.M.A.M. de (SP), Çörüz, C. (CDA), Beek, W.I.I. van (VVD), Roefs, C.W.J.M. (PvdA), Smeets, P.E. (PvdA), Wolbert, A.G. (PvdA), Nicolai, A. (VVD), Arib, K. (PvdA), Blok, S.A. (VVD), Omtzigt, P.H. (CDA), Uitslag, A.S. (CDA), Roemer, E.G.M. (SP), Jonker, C.W.A. (CDA), Nerée tot Babberich, F.J.F.M. de (CDA), Wilders, G. (PVV), Teeven, F. (VVD), Wiegman-van Meppelen Scheppink, E.E. (CU), Samsom, D.M. (PvdA), Ouwehand, E. (PvdD), Ham, B. van der (D66) en Vendrik, C.C.M. (GL).

1 en 11

Waarom is er in de jaarrapportage niet voor gekozen om aan te geven wanneer de ontwikkelingsfase naar verwachting is voltooid? Kunt u voortaan in de jaarrapportage een inschatting geven van de verwachte voltooiing van de ontwikkelingsfase? Wanneer zal de ontwikkelingsfase (D&D) zijn afgerond?

Het kwalificatieprogramma en de integratie van enkele NFH-missie-systemen zijn op dit moment nog niet gereed. Naar verwachting zullen deze activiteiten in 2012 zijn voltooid, waarna de ontwikkelingsfase kan worden beëindigd.

2

Kunt u voortaan in de inleiding van de jaarrapportage ingaan op de relevante ontwikkelingen na de verslagperiode?

De verslagperiode betreft de periode van 1 juli tot 1 juli van het daaropvolgende jaar. Alleen ten aanzien van financiële informatie wordt deze indeling strikt gevolgd. De rapportage bevat nu reeds zoveel mogelijk informatie over de niet-financiële ontwikkelingen tot aan het moment van verzending aan de Kamer.

3 en 35

Kunt u een overzicht maken van bestaande en nieuwe risico's en dit voortaan standaard doen in uw jaarrapportage? Kunt u voortaan een heldere risicoparagraaf opnemen in de jaarrapportage?

Het gevraagde overzicht is de Kamer op 5 januari jl. commercieel vertrouwelijk aangeboden (Kamerstuk 25 928 nr. 39). In deze risicotabel zijn, met uitzondering van het risico «verminderde ondersteuning NH-90 en bedrijfsvoering door de invoering van SAP», geen nieuwe risicogebieden benoemd.

In de volgende jaarrapportages zal in de risicoparagraaf de verandering in de risicogebieden worden uiteengezet. Daarbij zal tevens een onderscheid worden gemaakt tussen bestaande en nieuwe risico's, met een indicatie van de kans dat deze zich voordoen. De bij de risico's behorende beheersmaatregelen en de financiële gevolgen blijven gekenmerkt als commercieel vertrouwelijk. Deze informatie wordt in een afzonderlijke commercieel vertrouwelijke brief aangeboden, want als de industrie zou beschikken over deze informatie zou zij haar strategie kunnen aanpassen. Hierdoor zouden de beheersmaatregelen hun effect verliezen, wat niet wenselijk is.

4

Hoeveel fte is extra ingehuurd voor het project NH-90? Hoeveel heeft dat gekost en hoe komt het dat bepaalde expertise niet beschikbaar is binnen Defensie zelf?

De kennis en de capaciteit in de defensieorganisatie zijn afgestemd op de instandhouding en het gebruik van de bestaande wapensystemen. Voor de ontwikkeling van een nieuw wapensysteem zoals de NH-90 beschikt Defensie niet over alle benodigde kennis en capaciteit. Daarom wordt extra deskundigheid ingehuurd. Met de levering van de laatste helikopter zal Defensie de inhuur beëindigen. Voor de uitvoering van de werkzaamheden zijn vanaf 2001 jaarlijks gemiddeld zes vte'n nodig. Het totale budget bedraagt ongeveer € 5 miljoen (prijsspeil 2009).

5

Is de offerte voor de contractaanpassing van twintig NATO Frigate Helicopters (NFH's) naar twaalf NFH's en acht TNFH's (transportversie van NFH) al ontvangen? Zo nee, waarom niet en wanneer wordt deze verwacht? Zo ja, voldoet de offerte aan de verwachtingen?

Ja, begin februari 2010 is van NHIndustries een offerte ontvangen. Deze offerte is net als de vorige offerte (Kamerstuk 25 928 nrs. 26 en 27) hoog en wordt momenteel geëvalueerd.

6

Wanneer zullen de aanpassingen naar aanleiding van de Agreement Letter NFH (ALN) in het contract worden verwerkt?

Zowel de NATO Helicopter Management Agency (NAHEMA) als NHIndustries streeft naar een contractaanpassing in maart 2010. De contractaanpassing is voor Defensie een voorwaarde voor de acceptatie van de eerste NFH MOC.

7 en 31

Welke afspraken zijn er gemaakt over radarverbetering in de ALN? In hoeverre zijn de risico's bij de kwalificatie (van de radar) van de NH-90 verminderd?

In de ALN zijn de oplossing en het aanpassingstraject vastgelegd. Naar verwachting zal de gedeeltelijke digitalisering van de radar leiden tot een aanzienlijke verbetering van de prestaties waardoor deze wel aan de contractuele eisen kan voldoen. Door de technische uitwerking van het voorstel en de opgegeven planning voor het ontwikkelings- en kwalificatietraject is het vertrouwen bij de deelnemende landen in een toereikende oplossing gegroeid.

8

Welke herstelmaatregelen zijn overeengekomen ten aanzien van de operationele capaciteiten door het verhoogde gewicht van de NFH?

Naast maatregelen voor gewichtsbesparing betreft het onder meer een vergroting van het motorvermogen en een verhoging van het rotortoeental.

9

Wanneer zal het kwalificatieproces zijn afgerond?

Naar verwachting zal het kwalificatieproces van de NFH FOC in 2012 zijn voltooid. Het kwalificatieproces voor de NFH MOC is reeds voltooid.

10

Waaruit blijkt dat het kwalificatieproces in de tweede helft van de rapportageperiode verbeterd is?

Dit blijkt uit het feit dat de kwalificatiedocumenten in grotere aantallen beschikbaar zijn gekomen en dat de kwaliteit ervan is toegenomen. Deze verbetering heeft er mede toe geleid dat de kwalificatie van de NFH MOC inmiddels is voltooid.

12

Welke rol kan worden gespeeld door de NH-90's in een Meaningful Operational Capable (MOC)-versie, oftewel hoe «meaningful» is hun operationele capaciteit? Kan een dergelijke helikopter bijvoorbeeld worden ingezet als boordhelikopter van een marineschip dat bij een crisisbeheersingsope-

ratie wordt ingezet?

De NFH MOC-toestellen zullen hoofdzakelijk worden gebruikt voor de voorbereiding van de NH-90 op maritieme waloperaties. De NFH MOC zal worden ingezet voor de kennis- en ervaringsopbouw bij het technisch en luchtvaarend personeel, voor onderwijsontwikkeling en voor de operationele evaluatie ten behoeve van maritieme waltaken. Daarnaast zal de NFH MOC een begin maken met de overname van de waltaken van de Lynx-helikopter. Hierdoor kan kort na de acceptatie van de NFH FOC worden begonnen met de overname van alle taken van de Lynx-helikopter. De NFH MOC kan niet worden ingezet als boordhelikopter bij een crisisbeheersingsoperatie. Dit is echter ook nooit de bedoeling van de MOC-aanpak geweest.

13

Is reeds besloten tot het levensduur verlengend onderhoud aan de drie Lynx-helikopters, of is dit nog afhankelijk van de vraag of dat nodig is?

Nee, hiertoe is nog niet besloten. Bij de huidige planning is het waarschijnlijk niet noodzakelijk over te gaan tot levensverlengend onderhoud aan de drie Lynx-helikopters.

14

Hoe beoordeelt u de problemen met betrekking tot de inzetbaarheid van maritieme helikopters in relatie tot de noodzaak van levensduur verlengend onderhoud aan de Lynx-helikopters? Bent u bereid maatregelen te nemen tegen het voortdurende ontbreken van een boordhelikopter op marineschepen die worden uitgezonden, door levensduur verlengend onderhoud uit te voeren bij meer Lynx-helikopters dan nu het geval is?

Defensie streeft ernaar schepen die worden uitgezonden te voorzien van een boordhelikopter. De veroudering van de Lynx-helikopters, de verminderde beschikbaarheid door levensduurverlengend onderhoud (LVO) en een lagere beschikbaarheid van personeel vanwege opleiding en training in verband met de introductie van de NH-90, zorgen tijdelijk voor een lagere inzetbaarheid. De huidige uitvoering van het LVO is afgestemd op de vervanging van de Lynx-helikopter en de AB-412 helikopter door de NH-90. Dit wordt permanent geëvalueerd. Hierdoor kunnen bij veranderende omstandigheden aanvullende maatregelen worden genomen. Deze worden momenteel niet voorzien.

15

Waarom wordt in de jaarrapportage geen melding gemaakt van de aanbieding van de eerste NFH in MOC-configuratie, ook al valt het buiten de rapportageperiode?

In de jaarrapportage NH-90 is in paragraaf «Planning NH-90» gemeld dat de eerste NFH MOC voor Nederland eind 2009 voor acceptatie is aangeboden. Dit toestel zal naar verwachting begin april 2010 in Nederland arriveren.

16

Waarom wordt in de aanvullende brief van 22 januari geen melding gemaakt van de aanbieding van de eerste NFH?

De aanvullende brief van 22 januari jl. bevatte informatie uit de commercieel vertrouwelijke bijlage bij de jaarrapportage die op verzoek van de vaste commissie voor Defensie openbaar is gemaakt. In de jaarrapportage NH-90 was al melding gemaakt van de aanbieding van de eerste NFH MOC. Er was geen reden dat in de aanvullende brief nogmaals te doen.

17 en 21

Is er al zicht op een planning voor de levering van de NFH's in Full Operational Capable (FOC)-configuratie?

In hoeverre bestaat zekerheid over de overdracht aan Nederland van een NH-90-helikopter in de FOC-configuratie in het derde kwartaal van 2011?

Het management van *NHIndustries* heeft gemeld dat de eerste NFH FOC naar verwachting in het najaar van 2011 voor acceptatie kan worden aangeboden. De vervolplanning is nog niet vastgesteld. NFH verwacht vanaf 2011 per jaar ongeveer vier NFH's aan Nederland voor acceptatie te kunnen aanbieden.

18

Is er al een planning bekend voor het ombouwen van de NFH's die in MOC-configuratie geleverd zijn naar FOC-configuratie?

Nee, de planning wordt in de komende maanden uitgewerkt. De planning is mede afhankelijk van de capaciteit bij *NHIndustries*. Bovendien moeten er tijdens het ombouwen voldoende helikopters beschikbaar blijven voor de reguliere taken.

19

Is er een schatting van de totale meerkosten voor het ministerie van Defensie door de vertragingen bij het NH-90 project? Zo ja, kan deze aan de Kamer worden gezonden? Zo nee, kan die gemaakt worden en naar de Kamer worden gezonden? Kunt u uitsluiten dat de eventuele meerkosten voor de rekening van Defensie komen?

20

Wat bedoelt u met de zinsnede dat de meerkosten «in beginsel via het boetebeding op NHIndustries worden verhaald»? Is de kans aanwezig dat de meerkosten niet op NHIndustries kunnen worden verhaald?

Zoals de Kamer is gemeld in de beantwoording van de vragen 25 en 28 naar aanleiding van de achtste jaarrapportage NH-90 (Kamerstuk 25 928 nr. 34), kunnen de vertragingskosten pas worden bepaald zodra de feitelijke leveringsdata en de configuratie van de NH-90 definitief vaststaan en de NH-90's werkelijk zijn geaccepteerd. Dit betekent dat pas eind 2014 volledig de balans kan worden opgemaakt. Nederland dient de vertragingskosten via het contractuele boetebeding van het productiecontract op *NHIndustries* te verrekenen. Vooralsnog gaat Defensie ervan uit dat deze extra kosten de te claimen boetegelden niet zullen overstijgen.

22

Werd in 2000 al gesproken over het «versleten» zijn van de Lynx-helikopters? Welke risico's zijn verbonden aan het in gebruik houden van Lynx-helikopters, ook al zal bij 13 ervan levensduur verlengend onderhoud plaatsvinden?

In 2000 was duidelijk dat het einde van de technische levensduur van de Lynx-helikopters naderde. De Lynx-helikopters worden volgens de geldende militaire luchtvaartseisen en voorschriften van de fabrikant onderhouden. Hiermee is de luchtwaardigheid van de Lynx-vloot gewaarborgd en zijn aan het langer in gebruik houden geen extra risico's verbonden. Inmiddels is bij tien Lynx-helikopters een levensverlengend onderhoud uitgevoerd. Zoals gemeld in het antwoord op vraag 13 is het waarschijnlijk niet noodzakelijk dit bij nog eens drie toestellen te doen.

23

Wordt het project Initial In Service Support (IISS) geïntegreerd in het project NH-90?

Ja.

24

Hoe verhoudt de «go live luchtketen» van SPEER zich tot het projecten NH-90, IISS en In Service Support (ISS)?

Het project SPEER (SAP) heeft tot doel de bedrijfsvoering te ondersteunen. Defensie heeft besloten bij de introductie van SAP in de luchtketen te kiezen voor het wapensysteem NH-90. Daarmee is voorkomen dat eerst de oude logistieke systemen zouden worden gebruikt voor de introductie van de NH-90, om kort daarna alsnog een migratie naar SAP te moeten uitvoeren. SAP wordt nu integraal opgenomen in de planning voor de introductie van de NH-90. De twee projecten zijn steeds op elkaar afgestemd.

De *Initial In Service Support* (IISS) betreft de logistieke ondersteuning van de NH-90 in de eerste drie jaar na de invoering van deze helikopter. De *In Service Support* (ISS) is het vervolg hierop. De bedrijfsvoering in deze fasen zal worden ondersteund met behulp van SAP.

25

Wat is een Digital Map Generator?

Waarom wordt de Digital Map Generator bij de NH-90 ingevoerd, aangezien het € 4,6 miljoen extra kost? Is dit wel noodzakelijk?

De *Digital Map Generator* (DMG) maakt het mogelijk digitale vliegkaarten te projecteren op de beeldschermen in de cockpit. Deze beeldschermen geven bovendien de tactische situatie in de lucht en op de grond weer. De bemanning kan hiermee op een efficiënte wijze de beschikbare informatie tot zich nemen. De DMG draagt zodoende bij tot een lagere werkdruk en een beter omgevingsbewustzijn. Hierdoor nemen de operationele effectiviteit en vliegveiligheid toe. De investering in de DMG is dan ook van groot belang.

26

Wat is het huidige tekort aan werkaandeel (in euro's) voor de Nederlandse industrie?

Het tekort aan werkaandeel wordt niet permanent gemeten. Het laatst gerapporteerde tekort aan werkaandeel bedraagt € 109,7 miljoen en betreft de stand van 15 juli 2009.

27

Hoe ziet het plan van NHIndustries eruit, waarbij de mogelijkheden worden geïnventariseerd om het tekort aan werkaandeel voor Nederlandse bedrijven in te lopen?

Ten behoeve van de Nederlandse bedrijven hebben de stichting Nederlandse Industrie voor Defensie en Veiligheid (NIDV), *NHIndustries* en de ministeries van Defensie en Economische Zaken een gezamenlijke *NH-90 Dutch Industry Participation Agenda* opgesteld. De activiteiten in 2009 stonden vooral in het teken van het leggen van contacten tussen *NHIndustries* en de Nederlandse industrie zoals verenigd in het NIDV HELI-platform, en een eerste verkenning van de mogelijkheden. De NIDV is hierbij coördinerend opgetreden en heeft met *NHIndustries* ontmoetingen georganiseerd op en rond de airshow van Le Bourget in juni 2009, tijdens

het NIDV-symposium van november 2009 en in verschillende speciale bijeenkomsten. De eerste resultaten hiervan worden in 2010 verwacht.

In 2010 staan op de agenda een gegevensuitwisseling op het gebied van toekomstige ontwikkelingen en een bezoek van *NHIndustries* en partnerindustriën aan Nederlandse bedrijven. De agenda is gericht op het aanhaken van Nederlandse bedrijven bij nieuwe ontwikkelingen en het verkrijgen of uitbreiden van werkpakketten.

28

Kan in het vervolg een eventueel tekort aan werkaandeel voor de Nederlandse industrie in een hoeveelheid euro's worden opgenomen in de jaarrapportage NH-90?

Ja.

29, 33 en 34

Zijn de risico's zoals genoemd in de achtste jaarrapportage NH-90 (TK 25 928, nr. 33H) en de brief d.d. 9 juni 2008 (TK 25 928, nr. 28) nog steeds actueel? Zijn er nieuwe risico's bijgekomen of bestaande risico's afgevallen?

Hebben de risico's, zoals genoemd in de brief d.d. 9 juni 2008 (TK 25 928, nr. 28) ontwikkelingen doorgemaakt? Zo ja, in positieve of negatieve zin? Zijn er nog andere projectrisico's dan genoemd in de achtste jaarrapportage (TK 25 928, nr. 33H) en/of de brief van 9 juni 2008 (TK 25 928, nr. 28)?

De risicogebieden benoemd in de achtste jaarrapportage en in de Kamerbrief van 9 juni 2008 (Kamerstukken 25 928 nrs. 28 en 33H) zijn nog steeds actueel.

Met de getekende *Agreement Letter* NFH (ALN) zijn de belangrijkste onderkende risico's, te weten de tijdige levering van de MOC-toestellen en de beschikbaarheid van producten voor *Integrated Logistic Support* (ILS) met betrekking tot de levering van de NFH MOC, grotendeels afgedekt. De offerte voor de TNFH is begin februari 2010 ontvangen. Deze offerte wordt nu geëvalueerd.

De overige risicogebieden (radarprestaties, herstelmaatregelen als gevolg van verhoogd gewicht en tijdige levering NFH FOC) zullen worden afgedekt in een aanpassing van het productiecontract. NAHEMA en *NHIndustries* hebben hierover op hoofdlijnen afspraken gemaakt. Deze dienen nog tot in detail te worden uitgewerkt. De beheersing van de onderkende risicogebieden is over het algemeen verbeterd.

Zoals gemeld in het antwoord op de vragen 3 en 35 is in de negende jaarrapportage als nieuw risico opgenomen de «verminderde ondersteuning NH-90 en bedrijfsvoering door de invoering van SAP». Een ander nieuw risico is de wijziging van Europese wetgeving met betrekking tot de BTW. Op 11 januari 2010 heeft NAHEMA de landen van de *NATO Helicopter Management Organization* (NAHEMO) erop gewezen dat per 1 januari 2010 de Europese regelgeving over omzetbelasting is gewijzigd. De wijziging betreft een herziening van de plaats van dienst, de wijze waarop verzoeken om teruggaaf van BTW moet worden ingediend in een andere EU-lidstaat en de wijze waarop een afnemer van diensten als belastingplichtige wordt aangewezen. Deze wijziging heeft tot gevolg dat Defensie geen gebruik meer kan maken van de BTW-vrijstelling in Frankrijk. Wat de gevolgen hiervan zijn voor het projectbudget NH-90 wordt momenteel onderzocht.

30

In hoeverre zijn de risico's bij de programmabeheersing door de industrie verminderd?

Voor de technische knelpunten, zoals radarprestaties en het verhoogde gewicht, zijn oplossingen overeengekomen. De kwalificatiewerklast zal gaan afnemen nu de kwalificatie van de NFH MOC is voltooid. De inrichting van *NHIndustries* en partnerindustrieën is getoetst door de Luchtvaartautoriteiten van de NAHEMO-landen. Deze is naar verwachting voldoende voor een op termijn meer efficiënte werkwijze bij zowel de industrie als bij de NAHEMO-landen.

32

Hebben de risico's «Tijdige beschikbaarheid ILS-producten», «Prijsonwikkeling logistieke artikelen» en «Introductie NH-90» ook een ontwikkeling doorgemaakt? Zo ja, in positieve of negatieve zin?

Ja. De planning voor een tijdige beschikbaarheid van alle benodigde ILS-producten zal niet worden gehaald. Dit verdient toenemende aandacht. Wel neemt *NHIndustries* maatregelen waardoor de logistieke ondersteuning van de eerste NFH MOC mogelijk wordt. Hierdoor is er meer tijd voor de levering van de benodigde ILS-producten.

De internationale onderhandelingen over de prijzen van reservedelen en de gronduitrusting verlopen moeizaam. Deze zouden naar verwachting eind 2009 worden voltooid maar dat is niet gelukt. Naar verwachting zullen deze onderhandelingen alsnog binnen drie maanden worden voltooid. Hierdoor is er nog geen volledig inzicht in de kosten van het *Initial In Service Support* (IISS).

Met betrekking tot de introductie van de NH-90 verminderen de risico's geleidelijk. Over de aspecten bedrijfsvoering, informatievoorziening, personeel en training, instandhoudingsvoorbereiding, financiën en infrastructuur wordt voortdurend overlegd waarbij op alle onderdelen vorderingen worden gemaakt. Door deze vorderingen vermindert de complexiteit en daarmee nemen ook de risico's af.

36

Welk deel van de prijsverhoging van de NH-90 wordt veroorzaakt door het feit dat de productie ernstig is vertraagd en dus ook de prijsspeelaanpassingen ingrijpender zijn dan wanneer het toestel volgens plan zou zijn ingestroomd?

De prijs per helikopter is vastgelegd in het *Production Investment and Production* (PI/P) contract en zal in overeenstemming met de daarin opgenomen prijsherzieningsformule worden aangepast. Hierbij wordt het oorspronkelijke contractueel overeengekomen leverschema aangehouden. De latere levering leidt derhalve niet tot een hoger prijspeil.

37

Moet worden gesproken over een combinatie van het te laat leveren van NH-90's aan Nederland door de meest betrokken bedrijven als Eurocopter en AgustaWestland en de onwil van deze bedrijven om ook Nederlandse bedrijven bij het productieproces in te schakelen? Wat is uw mening daarover?

Defensie heeft geen aanwijzingen dat de vertraagde levering van de NH-90's verband zou houden met het nog niet voldoende werkaandeel van Nederlandse bedrijven. De levering van NH-90's aan andere landen heeft ook vertraging opgelopen.

38 en 39

Zal de evaluatie van de samenwerking met NHIndustries ook worden uitgevoerd in samenwerking met de stichting Nederlandse Industrie voor Defensie en Veiligheid (NIVD)?

Heeft de evaluatie van de samenwerking met NHIndustries inmiddels plaatsgevonden en zo ja, wat waren de resultaten daarvan?

De evaluatie zal in de eerste helft van 2010 worden uitgevoerd in samenwerking met het ministerie van Economische zaken en de NIDV.