

Vergaderjaar 2008–2009

25 928

Navo helikopterproject NH-90

Nr. 34

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 9 februari 2009

De vaste commissie voor Defensie¹, heeft een aantal vragen voorgelegd aan de staatssecretaris van Defensie over de achtste voortgangsrapportage van het helikopterproject NH-90 (Kamerstuk 25 928, nr. 33 herdruk). De staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 6 februari 2009.

Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

Het antwoord op vraag 30 is vertrouwelijk. Dit antwoord is ter vertrouwelijke inzage gelegd, alleen voor de leden, bij het Centraal Informatiepunt van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

De voorzitter van de commissie,
Van Baalen

De griffier van de commissie,
De Lange

¹ Samenstelling:

Leden: Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Poppe (SP), Van Baalen (VVD), voorzitter, Çörüz (CDA), Ferrier (CDA), Van Velzen (SP), Blom (PvdA), ondervoorzitter, Eijssink (PvdA), Van Dam (PvdA), Kraneveldt-van der Veen (PvdA), Griffith (VVD), Aasted Madsen-van Stiphout (CDA), Irrgang (SP), Knops (CDA), Willemse-van der Ploeg (CDA), Jacobi (PvdA), Boekestijn (VVD), Brinkman (PVV), Voorde-wind (CU), Pechtold (D66), Ten Broeke (VVD), Thieme (PvdD), Bilder (CDA) en Vacature (GL).
Plv. leden: Lempens (SP), Van der Vlies (SGP), Polderman (SP), Van Beek (VVD), Jonker (CDA), Ormel (CDA), De Wit (SP), Roefs (PvdA), Wolbert (PvdA), Smeets (PvdA), Arib (PvdA), Blok (VVD), Omtzigt (CDA), Roemer (SP), Haverkamp (CDA), De Nerée tot Babberich (CDA), Samsom (PvdA), Van der Burg (VVD), Wilders (PVV), Wiegman-van Meppelen Scheppink (CU), Van der Ham (D66), Teeven (VVD), Ouwehand (PvdD), Uitslag (CDA) en Vendrik (GL).

1 en 18

Kunt u precies aangeven wat de oorzaken zijn van het verschuiven van de opleverdatum van de eindconfiguratie van de NATO Frigate Helicopter (NFH) van 2009 naar 2011?

Wat zijn de exacte redenen of oorzaken voor het verschuiven van de opleverdatum van de eindconfiguratie van 2009 naar 2011?

De vertragingen bij niet alleen de *NATO Frigate Helicopter* (NFH) maar ook de *Tactical Transport Helicopter* (TTH) worden met name veroorzaakt door vertragingen in de kwalificatie waarvoor NHIndustries de onderbouwing en de documenten niet of met grote vertraging aanlevert. NHIndustries is nog niet geslaagd in de afstemming van de benodigde capaciteit op de planning. Daarnaast is NHIndustries nog onvoldoende in staat het programma volledig te beheersen, de eind 2008 ingezette reorganisatie moet zijn effecten daarop nog tonen.

2, 20 en 27

Wat zijn de operationele consequenties van het feit dat de laatste NH-90 naar verwachting nu pas eind 2014 wordt geleverd? Leidt dit tot meer-kosten of operationele problemen met de huidige Lynx vloot?

Wat zijn de operationele consequenties van het feit dat de laatste NH-90 naar verwachting nu pas eind 2014 wordt geleverd?

Wat zijn de operationele consequenties van het feit dat de eerste Nederlandse NHF in de eindconfiguratie (conform de contractuele eisen) pas in 2011 zal worden geleverd? Wat betekent dit voor de inzet van Nederlandse marineschepen bij internationale missies in de periode daarvoor? Zullen vaker Nederlandse fregatten zonder de standaard boordhelikopter worden uitgezonden, zoals recentelijk is gebeurd met Hr. Ms. De Ruyter (naar de wateren bij Somalië)?

Zoals in de achtste Jaarrapportage (Kamerstuk 25 928, nr. 33) gemeld, zal de vertraging – wanneer de MOC-aanpak met NHIndustries kan worden overeengekomen en het daarbij behorende leverschema van de NH-90 wordt gevolgd – leiden tot een levensduur verlengend onderhoud (LVO) voor nog drie extra Lynx-helikopters. Om aan de operationele behoefte te blijven voldoen zal immers langer met de Lynx-helikopter moeten worden geopereerd. Daarbij is als gevolg van de (voorbereiding op de) transitie van de Lynx-helikopter naar de NH-90 (opleiding en training), de beschikbaarheid van het aantal helikopterbemanningen en onderhoudscapaciteit voor inzet aan boord van schepen, tijdelijk afgenomen. Door prioriteiten te stellen, worden de operationele gevolgen zo veel mogelijk beperkt.

3, 19 en 21

Is de eerste NFH in de eindconfiguratie daadwerkelijk in het derde kwartaal van 2011 operationeel? Zo neen, in hoeverre schuift de planning op? Kan de achterstand nog worden ingelopen en het project tijdig worden voltooid?

Zijn er nog risico's die maken dat de eindconfiguratie niet in 2011 beschikbaar zal zijn, zo ja, welke?

Hoe zeker is het dat de eerste NFH in de eindconfiguratie daadwerkelijk in het derde kwartaal van 2011 beschikbaar zal zijn? Is die inschatting gebaseerd op een worst-case scenario dat nog kan meevallen, of is dit de meest gunstige planning die mogelijkkerwijs nog verder kan verschuiven?

NHIndustries verwacht in het derde kwartaal van 2011 de achtste helikopter direct in een eindconfiguratie, de FOC, te leveren. Afhankelijk van de voortgang van het acceptatieproces zal deze helikopter vervolgens begin 2012 operationeel ingezet kunnen worden voor opleidingen, evaluaties en de verdere introductie van de NH-90. De belangrijkste risico's in

deze planning zijn de programmabeheersing door NHIndustries en de kwalificatie van de radar.

4 en 17

Zijn er sinds de eerste testvlucht in 2007 problemen aan het licht gekomen? Zo ja, welke?

In hoeverre spelen de verschillende problemen (zoals configuratiebeheer, kwaliteit van de documentatie, beschikbaarheid reserveonderdelen) die bij de (Duitse) Tactical Transport Helicopter (TTH) aan het licht zijn gekomen, ook bij de NFH?

NHIndustries voert al vele jaren testvluchten uit met de prototypes en nu ook met de eerste seriehelikopters. De problemen die hieruit voortkwamen zijn grotendeels opgelost. Er resteert nog een aantal problemen waaronder de radar die nog niet aan de contractuele specificaties voldoet. De ingebruikneming van de TTH door onder meer Duitsland brengt problemen aan het licht bij bijvoorbeeld de instandhouding, die ook de NFH zullen raken. De mate waarin deze problemen de NFH raken, zal verschillen omdat NHIndustries ook problemen oplost of het effect ervan vermindert. Voor de onderkende problemen zijn en worden werkafspraken met NHIndustries gemaakt, zoals tijdelijke procedures voor de bestelling van reservedelen en gronduitrusting en bredere ondersteuning door NHIndustries bij bijvoorbeeld onderhoud.

5, 6, 7, 22 en 23

Wat zijn precies de maatregelen die zijn genomen in de structuur van de organisatie en het management van NHIndustries en waarom maakt Stork geen deel uit van de directie? Welke gevolgen heeft dit voor de posities die Stork kan spelen in dit project? Wat betekent het concreet dat Eurocopter en AugustaWestland de businesscase van Stork garanderen?

Welke bevoegdheden zijn van NHIndustries overgeheveld naar Eurocopter en AugustaWestland? Kun u duidelijk maken hoe (beslissings)bevoegdheden in het NH-90-project precies verdeeld zijn tussen de partnerlanden, NHIndustries en de helikopterfabrikanten Eurocopter en AugustaWestland?

Vormt AugustaWestland nu een nieuw aanspreekpunt u in dit project?

Welke bevoegdheden zijn van NHIndustries overgeheveld naar Eurocopter en AugustaWestland?

Wat betekent het concreet dat Eurocopter en AugustaWestland de businesscase van Stork garanderen?

De NAHEMO-landen hebben verzocht de verantwoordelijkheid over de strategische richting van het programma, bij ingrijpende keuzes met betrekking tot het programma en met betrekking tot de versies eenduidiger te beleggen. NHIndustries heeft ervoor gekozen dat te doen door voor de NFH meer bij AugustaWestland en voor de TTH bij Eurocopter te beleggen. Daardoor maakt Stork geen deel meer uit van de directie van NHIndustries. Dit is een door Stork ook niet meer geambieerde rol. In plaats van een «collegiaal bestuur» is nu een directie gevormd met meer bevoegdheden over de verschillende varianten van de TTH en NFH. De directie van NHIndustries blijft het aanspreekpunt, maar wordt gevormd door één functionaris van de Eurocopter Group en één functionaris van AugustaWestland.

De partnerindustrieën Eurocopter en AugustaWestland hebben de directie van NHIndustries de bevoegdheid gegeven (vergaande) besluiten te nemen die ingrijpen in de partnerindustrieën zelf. Stork wordt bij de besluitvorming geconsulteerd. In de nieuwe overeenkomst tussen de partnerindustrieën van NHIndustries is opgenomen dat de directie van NHIndustries Stork zal compenseren voor, of vrijwaren van, eventuele

negatieve effecten van besluiten die genomen worden in het grotere belang van het NH-90 programma. Stork behoudt haar intellectuele eigendom en haar werkrechten voor zowel de productie- als de instandhoudingsfase hetgeen thans duidelijker is belegd dan eerder het geval was.

8

Hoe ziet het verdere besluitvormingstraject inzake de Meaningful Operational Configuration (MOC)-aanpak eruit? Hoe wordt de Kamer geïnformeerd over de verdere onderhandelingen en uitkomsten daarvan (over bijvoorbeeld eventuele meerkosten, de claims, de operationele beperkingen van de MOC-aanpak, etc.)?

De MOC-aanpak is een door de industrie voorgestelde schadebeperkende maatregel die tussen de NAHEMO-landen onderling en tussen NAHEMA en NHIndustries moet worden overeengekomen. Op basis van de in de tweede helft van 2008 bereikte internationale afstemming is NAHEMA met NHIndustries in contact getreden over de voorwaarden waarop de landen willen ingaan op het MOC-voorstel van NHIndustries. Wanneer NAHEMA de zogenaamde *Agreement Letter NFH* (ALN) met NHIndustries is overeengekomen, zullen de afspraken worden verwerkt in een aanpassing van het contract. Zodra de ALN is overeengekomen zal ik de Kamer daarover informeren.

9 en 11

Kunt u inzichtelijk maken wat de MOC niet kan en de Full Operational Configuration (FOC) straks wel?

Kunt u garanderen dat de MOC daadwerkelijk alle waltaken op tenminste hetzelfde niveau kan uitvoeren als de Lynx?

Eén van de voorwaarden voor een NFH MOC betreft de eis dat tenminste de waltaken van de Lynx-helikopters kunnen worden overgenomen. De NFH MOC is dan nog niet gekwalificeerd en gecertificeerd om alle operationele boordtaken van de Lynx-helikopter over te nemen. Zo ontbreekt nog een *fast-rope* installatie en voldoen de prestaties van de radar in de NFH MOC nog niet volledig aan de contractuele eisen. Hiervoor is een technische oplossing beschikbaar. Met de industrie zijn gesprekken gaande over de contractuele uitwerking daarvan.

10

Hebben andere landen ook claims op NHIndustries als gevolg van verdragingskosten?

Zoals aan de Kamer gemeld (Kamerstuk 25 928, nr. 33) kan Nederland de verdragingskosten in eerste instantie via het contractuele boetebeding van het productiecontract bij NHIndustries claimen. Het productiecontract tussen NAHEMA en NHIndustries is aangegaan namens alle NH-90 partnerlanden. De contractuele voorwaarden zijn voor alle landen gelijk. Dit impliceert dat alle NH-90 partnerlanden dezelfde contractuele mogelijkheden hebben verdragingskosten te claimen. Ieder land zal zelf de eventuele verdragingskosten hiervoor moeten inventariseren.

12

Kunt u inzichtelijk maken wat de verschillen zijn (financieel, operationeel en qua leveringsschema) tussen het kiezen voor de MOC-aanpak enerzijds en wachten tot beschikbaarheid van de eerste FOC anderzijds?

De MOC-aanpak als schadebeperkende maatregel moet de gevolgen van de nieuwste verdraging verminderen zonder afbreuk te doen aan het operationele gebruik in deze beginfase. Het belangrijkste verschil betreft

de mogelijkheid de NFH MOC ongeveer anderhalf jaar eerder dan de NFH FOC te gaan gebruiken voor initiële opleidingen en trainingen gericht op het overnemen van de waltaken van de Lynx-helikopters. De MOC-aanpak mag niet leiden tot extra kosten.

13

Wanneer worden de zeven MOC's alsnog omgebouwd tot FOC's? Wat zijn hiervan de (meer)kosten en voor wiens rekening komen die?

NHIndustries heeft gemeld dat de eerste NH-90 in de eindconfiguratie (FOC) eind 2011 gereed voor acceptatie kan worden aangeboden. Vanaf dat moment is het mogelijk NFH MOC om te bouwen naar NFH FOC. De planning daarvoor is nog niet bekend. Bij die planning moet rekening worden gehouden met de capaciteit bij NHIndustries en met het beschikbaar blijven van voldoende helikopters bij de gebruikers. De kosten komen ten laste van NHIndustries.

14

Welke alternatieven zijn er voor de instandhouding van de NFH MOC en brengen deze alternatieven extra kosten met zich mee? Zo ja, wie betaalt deze kosten?

De alternatieven betreffen pragmatische oplossingen die het effect van de ontstane achterstand in de internationale exploitatievoorbereiding weer op een acceptabel niveau moeten terugbrengen, zoals tijdelijke procedures voor de bestelling van reservedelen en gronduitrusting en bredere ondersteuning door NHIndustries bij bijvoorbeeld onderhoud. Als onderdeel van de MOC-aanpak zijn hier geen extra kosten voor Defensie mee gemoeid.

15

Was het percentuele aandeel van Nederland in het project LC-fregatten niet veel groter dan nu in het NH-90 project, aangezien u opnieuw verwijst naar de partners waarmee in het NH-90 project wordt samengewerkt en u tijdens het AO van 1 oktober jl. verwees naar de eerdere internationale samenwerking bij de productie van de LC-Fregatten? Hoe groot was het aandeel van Nederland in het project LC-fregatten? Hoe groot is het aandeel van Nederland in het NH-90 project? Zijn de ervaringen bij de samenwerking met alle Europese partners even positief te duiden? Zijn er wellicht bij de samenwerking met bepaalde landen zoals Frankrijk minder goede ervaringen opgedaan dan bij de samenwerking met bijv. Duitsland?

Bij zowel het project LCF als bij het helikopterproject NH-90 worden besluiten over het programma door de landen bij unanimitieit genomen. De deelnemende landen hebben daarom ongeacht het aantal gecontracteerde systemenhelikopters, dezelfde zeggenschap. De betrokkenheid van de nationale industrieën bij beide projecten is echter niet vergelijkbaar. In het project LCF waren Nederland en Duitsland autonoom bij de bouw van het platform, maar trad Nederland op onderdelen, zoals bij de door Thales Nederland ontwikkelde APAR-radar, op als *lead nation*. Bij het ontwerp, de ontwikkeling en de productie in het NH-90 programma zijn vier bedrijven betrokken: het Italiaanse AgustaWestland (32,0%), het Duits-Franse Eurocopter (samen 62,5%) en Stork-Fokker (5,5%). Zij sloten in 1992 een overeenkomst voor de oprichting van een *joint venture* genaamd *NATO Helicopter Industries* (NHIndustries), gevestigd nabij Aix-en-Provence.

Ervaringen in het verleden hebben uitgewezen dat internationale materieelsamenwerking soms moeizaam verloopt of zelfs niet leidt tot het gewenste resultaat. Toch is materieelsamenwerking van belang vanwege de continu wijzigende omgeving, de vermindering van het aantal (wapen-)

systemen en de behoefte aan interoperabiliteit. Met mijn verwijzing naar het toen eveneens geagendeerde project LCF tijdens het algemeen overleg van 1 oktober jl., heb ik gewezen op een voorbeeld dat samenwerking met internationale partners niet altijd moeizaam hoeft te verlopen. Defensie zal bij toekomstige internationale projecten rekening houden met lessen die in het verleden zijn geleerd. Zo is het wenselijk dat de behoeften en eisen van de deelnemende landen zoveel mogelijk vooraf op elkaar worden afgestemd. Een gemeenschappelijke visie en de aanwezigheid van een *lead nation* voorkomen vertraging en bieden voordelen voor de instandhouding en de interoperabiliteit.

16. Welke nieuwe informatie kan thans worden verstrekt over:
- De vooruitzichten omtrent de uiteindelijke prijs van de NH-90;
 - De vooruitzichten omtrent het moment waarop NH-90's aan Nederland zullen worden geleverd;
 - De te verwachten kwaliteit van de aan Nederland te leveren NH-90's?

Ten opzichte van de achtste jaarrapportage is geen nieuwe informatie beschikbaar over het leverschema van de NFH FOC. Nederland verwacht van NHIndustries dat zij de helikopters zal opleveren volgens de contractuele specificaties en kwaliteit. De prijs per helikopter is vastgelegd in het *Production Investment and Production (PI/P)* contract en zal conform de daarin opgenomen prijsherzieningsformule worden aangepast.

24 en 26

Is thans (januari 2009) al meer te zeggen over de ondertekening van de door Defensie gewenste contractaanpassing op basis van de offerte waarom door Defensie in juli 2008 is verzocht (via NATO Helicopter Management Agency (NAHEMA))? Zal deze contractaanpassing tot meerkosten leiden? Zo ja, in welke orde van grootte? Wat gaat men doen indien NHIndustries geen acceptabele offerte uitbrengt? Heeft NAHEMA een acceptabele offerte uitgebracht? Zo ja, wanneer wordt het contract getekend, zijn hier meerkosten aan verbonden en kunt u een totaaloverzicht van die meerkosten geven? Zo nee, wat is hiervan de reden en ziet u dan af van 8 TNFH's en worden het alsnog 20 NFH's?

Na verdere toelichtende gesprekken eind 2008 heeft NHIndustries toegezegd voor mei 2009 een aangepaste offerte uit te brengen. De geschatte meerkosten hiervoor zijn opgenomen in het projectbudget zoals eerder gemeld in de commercieel vertrouwelijke brief bij de vijfde Jaarrapportage NH-90 (Kamerstuk 25 928, nr. 18). De vervolgstappen zullen aan de hand van de te ontvangen offerte worden bepaald.

25 en 28

Waaruit bestaat de claim van de Staat op NH Industries? Is de deze claim uitsluitend beperkt tot de instandhoudingskosten van de Lynx à € 5 200 000,-? Zo ja, waarom worden andere verdragingskosten (zoals bijvoorbeeld projectkosten) niet op NHIndustries verhaald? Kunt u een totaaloverzicht geven van alle categorieën meerkosten die tot nu toe zijn opgetreden, respectievelijk naar verwachting nog zullen optreden onder meer als gevolg van de verträgenen in het NH-90 programma? Kunt u in uw antwoord ingaan op de gerealiseerde, respectievelijk geraamde bedragen?

Zoals in de achtste Jaarrapportage gemeld ontstaan voor Defensie extra kosten als gevolg van de vertragung in de levering van de NH-90 die in eerste instantie via het boetebeding worden geclaimd. Deze betreffen onder meer de projectkosten, een verlengde deelneming aan NAHEMA, de levensduurverlenging van de Lynx-helikopters en de instandhouding van de AB-412 functionaliteit. De totale kosten kunnen worden bepaald

zodra de feitelijke leverdata en configuratie van de NH-90 definitief vaststaan en de NH-90's daadwerkelijk zijn geaccepteerd. Nu de verwachting is dat NHIndustries in het derde kwartaal van 2011 de achtste helikopter in een eindconfiguratie (FOC) zal opleveren en dat per jaar vier toestellen kunnen worden geleverd, kan pas eind 2014 een volledige en samenhangende balans worden opgemaakt.

29

Is de Joint In Service Support Task Force inmiddels opgeheven? Zo ja, welke resultaten zijn door de task force behaald? Zo nee, waarom niet en voor wanneer is dit voorzien?

De *Joint In Service Support Task Force* heeft haar taken voltooid. Het doel om de onderlinge bereidheid en samenwerking op de gezamenlijke instandhoudingsaspecten tussen de NAHEMO-landen – aangevuld met Noorwegen, Zweden, Finland en Australië – te verstevigen, is behaald. Daarnaast stelde de *Task Force* de landen in staat de samenwerking en nationale bedrijfsvoeringen te verduidelijken en af te stemmen. In de reguliere overlegorganen en de op te richten gebruikersgroep wordt de *In Service Support* verder voorbereid en uitgewerkt.

30

Kunt u een overzicht op hoofdlijnen geven waarin duidelijk wordt hoe het oorspronkelijke projectbudget van 1,7 miljard gulden (in prijspeil 1999) in de loop der jaren is gestegen tot het huidige niveau van 1,1 miljard euro?

Het antwoord is vanwege de aard van de informatie de Kamer commercieel vertrouwelijk aangeboden.¹

31 en 34

Hoe groot is de projectreserve thans en is deze toereikend voor de in de jaarrapportage omschreven risico's?

Voor welke soorten risico's of uitgaven kan en mag de, inmiddels aangevulde, projectreserve worden aangesproken? Wat is de actuele omvang van de projectreserve? Wordt deze projectreserve toereikend geacht voor het opvangen van de risico's zoals die in de jaarrapportage zijn beschreven? Wat zijn uw verwachtingen met betrekking tot het aanspreken van deze projectreserve? Is deze projectreserve inmiddels al weer aangesproken? Zo ja, voor welk bedrag?

In de Kamerbrief «Financiële stand van zaken helikopterproject NH-90» (Kamerstuk 25 928, nr. 28) heb ik de Kamer geïnformeerd over het aanvullende projectbudget dat nodig is om de twintig NH-90 helikopters op verantwoorde wijze te laten instromen en (initieel) in stand te houden. Naast de geschetste knelpunten die hebben geleid tot een verhoging van het projectbudget, is tevens een raming gemaakt van de benodigde risicoreservering. Ik heb daarbij de risico's beschreven en gemeld dat ik – gelet op de reële kans op overschrijdingen op de planreserveringen – een verhoging van de risicoreservering noodzakelijk acht. Rekening houdend met de bekende risico's en op basis van vijf procent van de resterende bestedingsplannen en het totaal van de knelpunten, is met die Kamerbrief een risicoreservering van € 28 miljoen toegekend. De risicoreservering betreft thans ongeveer drie procent van het huidige projectbudget. De opgehoogde risicoreservering is nog niet aangesproken, maar mag in beginsel worden aangewend wanneer de beschreven risico's zich daadwerkelijk voordoen en tot uitgaven leiden.

32

Kan de Kamer voortaan in de jaarrapportages ook een gekwantificeerde risicoparagraaf krijgen (een inschatting van de kans van optreden en de

¹ Ter vertrouwelijke inzage, alleen voor de leden, gelegd bij het Centraal Informatiepunt van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

mogelijke schade)? Zo neen, waarom gebeurt dat bij de grote infrastructuurprojecten wel en bij defensieprojecten niet?

Ja, in de volgende jaarrapportage NH-90 zal een gekwantificeerde risico-paragraaf zijn opgenomen.

33 en 34

Wanneer wordt de procedure om het Nederlandse werkaandeel te corrigeren voorgelegd aan het hoger management en aan partnerindustrieën? Wat wordt er momenteel gedaan om te zorgen voor steun van het hoger management en de partnerindustrieën voor deze procedure? Wat is thans de achterstand in het werkaandeel van de Nederlandse bedrijven? Welke resultaten zijn thans (januari 2009) geboekt bij het streven naar een correct werkaandeel voor de Nederlandse bedrijven? Wordt verwacht dat de achterstand van het werkaandeel van Nederlandse bedrijven geheel kan worden weggewerkt?

In samenwerking met het ministerie van Economische Zaken en de Nederlandse industrie wordt voortdurend gestreefd naar het bereiken van het afgesproken werkaandeel. In februari 2008 heeft de minister van Economische Zaken een bezoek gebracht aan Eurocopter waar zij heeft gesproken met de directie van Eurocopter en NHIndustries over de achterstand van het Nederlandse werkaandeel. Op grond van dat bezoek heeft NHIndustries een verbeterplan opgesteld dat echter nog niet door het nieuwe management van NHIndustries is goedgekeurd. Eind december heeft de minister van Economische Zaken per brief bij de directies van Eurocopter en NHIndustries gerappelleerd over het uitblijven van enige vordering. Hierop is nog geen reactie ontvangen.

Naast NHIndustries en Eurocopter zijn ook de motorenleveranciers van de NH-90 helikopters betrokken om hun bijdrage te leveren aan het verbeteren van het werkaandeel van de Nederlandse industrie. Hoewel deze gesprekken concreter verlopen, worden de resultaten niet eerder dan medio 2009 verwacht.

36

Wat zijn de vooruitzichten m.b.t. het uitvoeren door NHIndustries van alle voorziene gewichtsbeparende maatregelen? Is een oplossing voor de gewichtsreductie inmiddels contractueel vastgelegd? Zo ja, kan globaal worden aangegeven wat het contract inhoudt? Welke maatregelen zijn voorzien? Zijn er risico's voorzien bij de uitvoering van deze maatregelen? Wat zijn de eventuele extra kosten voor Nederland die hiermee zijn gemoeid?

De gevonden oplossingen voor het herstel van de operationele capaciteit als gevolg van gewichtsoverschrijding zijn nog niet contractueel vastgelegd. Naast gewichtsbeparing zijn onder meer maatregelen genomen om het motorvermogen en het rotortoerental toe te laten nemen. Deze maatregelen leiden op zich niet tot extra projectrisico's, zij het dat NHIndustries nog nadere informatie moet verstrekken over de eventuele gevolgen van de voorziene maatregelen voor het helikoptergebonden materieel, de levensduurkosten en het onderhoud.