

LIJST VAN VRAGEN

1

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?

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?

3

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)?

4

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?

5

Is de «ombouwplanning», die volgens uw antwoord op vraag 18 over de 9e jaarrapportage nog enkele maanden zou duren, inmiddels wel gereed?

6

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?

7

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?

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?

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?

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?

11

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?

12

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?

13

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?

14

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

15

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

16

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)

17

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

18

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

19

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?

20

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?

21

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

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?

23

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?

24

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

25

Is inmiddels duidelijk of het aanbod van NHIndustries voldoet aan de eigen van Defensie? Zo nee, wat zijn de alternatieven?

26

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?

27

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

28

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

29

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?

30

Wat moet in dit verband concreet worden verstaan onder een offerte die «hoog» is?

31

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

32

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

33

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 behoeftestelling van 20 helikopters kan worden aangepast?

34

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

35

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

36

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

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?

38

Welke beperkingen zijn er voor de Nederlandse inzet van de NH-90 zolang er nog geen FOC-helikopters zijn?

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?

40

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

41

Wat zijn de belangrijkste operationele verschillen tussen de MOC en de FOC-configuratie?

42

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

43

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

44

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?

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?

46

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?

47

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?

48

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?

49

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

50

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?

51

Kan met de huidige inzichten met de Lynx worden doorgevoerd 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?

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?

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?

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?

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?

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?

57

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

58

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

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?

60

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?

61

Waarom komen deze extra onvoorziene kosten ten laste van het projectbudget en worden deze niet vergoed door bijvoorbeeld Financiën of uit het BTW-compensatiefonds?

62

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

63

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

64

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

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?

66

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

67

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?

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? Kan Defensie al aan de Kamer mededelen welke rol de Nederlandse industrie zal gaan vervullen in de instandhoudingsfase? Op welke wijze zal dan het tekort van 112 miljoen euro worden verminderd?

69

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