

Vergaderjaar 2012–2013

**25 928**

**Navo helikopterproject NH-90**

**Nr. 52**

**LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 1 februari 2013

De vaste commissie voor Defensie heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Defensie over de brief van 2 november 2012 inzake de twaalfde jaarrapportage van het Navo helikopterproject NH-90 (Kamerstuk 25 928, nr.51).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 25 januari 2013. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,  
Ten Broeke

De griffier van de commissie,  
Roovers

**1**

**Kunt u aangeven welke lessen zijn getrokken uit de deelname aan het NH-90 project?**

Het project heeft aangetoond dat het ontbreken van een *lead nation* en een *lead industry* bijdraagt tot een trage besluitvorming op internationaal niveau. Daarnaast heeft de ontwikkeling van een aanzienlijk aantal varianten van de NH-90 helikopter geleid tot vertragingen bij het ontwerp en het productieproces. Uit de projectevaluatie en de gebruiksevaluatie die in de evaluatiefase (E-fase) worden uitgevoerd zullen definitieve lessen worden getrokken.

**2**

**In welke documenten zijn de wederzijdse (contractuele) verplichtingen tussen de fabrikant NH Industries en Nederland vastgelegd sinds het begin van het project?**

De verplichtingen van de *NATO Helicopter Management Organization* (NAHEMO-) landen over de ontwerp en ontwikkelingsfase van de helikopter zijn vastgelegd in het *Design en Development Memorandum of Understanding* (D&D MoU). Hierover is de Kamer geïnformeerd met de brief van 1 oktober 1990 (Kamerstuk 19 282, nr. 7). Wat de voorbereiding en de uitvoering van de productie betreft zijn de verplichtingen opgenomen in het *Production Investment/Production Memorandum of Understanding* (PI/P MoU). Hierover is de Kamer geïnformeerd met de brief van 22 mei 2000 (Kamerstuk 25 928, nr. 6). Het *NATO Helicopter Management Agency* (NAHEMA) heeft namens de NAHEMO-landen, op grond van de MoU's, een D&D en een PI/P-contract gesloten met de fabrikant *NHIndustries*. Inmiddels zijn beide MoU's gewijzigd. De wijzigingen zijn vastgelegd in amendementen. Het betreft bijvoorbeeld verplichtingen voor landen die later zijn toegetreden tot NAHEMO of tot de *NH-90 Community*. De *NH-90 Community* is een samenwerkingsverband tussen NAHEMO en Australië, Finland, Noorwegen en Zweden, die eveneens NH-90 helikopters hebben besteld.

Naast deze hoofdcontracten heeft Nederland afzonderlijke contracten gesloten voor bijvoorbeeld de levering van reservedelen, de uitvoering van initiële opleidingen en de uitvoering van onderhoud aan motoren.

**3**

**Waarom heeft Portugal besloten om zich terug te trekken uit het NH-90 project?**

Als gevolg van economische en financiële omstandigheden en de begrotingsdruk heeft Portugal de deelneming aan het helikopterproject NH-90 moeten staken.

**4**

**Kunt u toelichten wat de financiële gevolgen zijn van het terugtrekken van Portugal uit het NH-90 project?**

**27**

**Hoe beoordeelt u de situatie dat, nu Portugal zich uit het project terugtrekt, het land nog een werkaandeel van 1,2% behoudt?**

**28**

**Is het werkaandeel van Portugal deel van de onderhandelingen bij het terugtrekken uit het NH-90 project?**

In de antwoorden op de vragen van het lid Ten Broeke van 24 augustus 2012 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2011–2012, Aanhangsel van de handelingen nr. 3284) is de Kamer gemeld dat de gevolgen van het

Portugese voornemen zich terug te trekken uit het NH-90 project worden onderzocht in overeenstemming met het PI/P-MoU dat de NAHEMO-landen zijn overeengekomen. Binnen dit kader onderhandelt NAHEMA momenteel met Portugal over deze terugtrekking. Hierbij wordt onder meer onderzocht of de voor Portugal in aanbouw zijnde toestellen geheel of gedeeltelijk kunnen worden gebruikt voor de bestelling van andere landen. Het Portugese werkaandeel is ook onderwerp van de onderhandelingen. Een volledige herverdeling van het Portugese werkaandeel ligt niet voor de hand. Een deel van het werk is inmiddels al uitgevoerd door Portugese bedrijven. Daarnaast zou een herverdeling van nog niet uitgevoerd maar wel gecontracteerd werk leiden tot vertraging. Omdat met de onderhandelingen meer tijd gepaard gaat dan aanvankelijk in augustus 2012 was voorzien, zijn deze nog niet voltooid en zijn de exacte financiële gevolgen nog niet duidelijk.

In de antwoorden op de vragen van het lid Ten Broeke is uiteengezet dat door de terugtrekking van Portugal de kosten van de uitvoering van nieuwe gezamenlijke modificaties en van de gezamenlijke exploitatie over minder landen worden verdeeld. Het Portugese aandeel van de bestelling in verhouding tot het totale aantal helikopters dat bij *NHIndustries* is besteld, bedraagt minder dan twee procent. Hierdoor zullen de kosten die hiermee gemoeid zijn beperkt zijn.

**5**

**Zijn er inmiddels nieuwe inzichten ten aanzien van de beperkingen, op grond van de ervaringen met de geleverde toestellen, voor de Nederlandse inzet van de NH-90?**

Nee.

**6**

**Waarom veroorzaakt de acceptatie van de helikopters en het herstel van administratieve tekortkomingen een extra vertraging in de levering?**

De levering van de NH-90 behelst het aanbieden van een toestel door de industrie enerzijds en het accepteren hiervan door Defensie anderzijds. De NH-90 is een complex wapensysteem en alvorens de toestellen te accepteren voert Defensie grondige inspecties uit, waarmee tijd gepaard gaat. Als bij de uitvoering van deze inspecties onvolkomenheden – waaronder administratieve – blijken, worden deze in beginsel voorafgaande aan de acceptatie hersteld. Dit kan leiden tot een vertraging van het acceptatieproces.

**7**

**Hebben de andere deelnemende landen ook te kampen met administratieve problemen rond de acceptatie van de helikopters?**

Ja, andere deelnemende landen hebben soortgelijke problemen.

**8**

**Hoe verloopt de inpassing van de geleverde NH-90's? Wat zijn de precieze tekortkomingen? Hoe worden deze opgelost en hoe lang gaat dit duren?**

**11**

**Heeft de laatste vertraging gevolgen voor de uitvoering van wal- en boordtaken, nu de Lynx is uitgefaseerd?**

De overgangperiode naar de NH-90 is vastgelegd in het «transitieplan NH-90». In dit plan worden de opleiding van nieuwe bemanningen, de ingebruikneming van nieuwe toestellen en de uitvoering van alle operationele taken gesynchroniseerd. De Kamer wordt hierover jaarlijks geïnformeerd sinds de negende Jaarrapportage (Kamerstukken 25 928 nrs. 38, 46, 49 en 51 van respectievelijk 05 januari 2010, 24 november 2010, 13 oktober 2011 en 2 november 2012). Door een vertraging van de levering van nieuwe toestellen en vanwege de beperkte inzetbaarheid van de geleverde toestellen is de beschikbaarheid van de NH-90 voor opleidingsdoeleinden beperkt. Hierdoor was het aantal vliegrekken kleiner dan in het transitieplan van 2010 was voorzien en is de opleiding van nieuwe bemanningen vertraagd. Defensie herziet momenteel het transitieplan. Hierbij staat het evenwicht tussen de optimale inzet van de toestellen en de instructiecapaciteit voor opleiding enerzijds en de uitvoering van operationele taken anderzijds centraal.

## **9**

### **Welke beperkingen heeft de radar van de MOC? Wat zijn de gevolgen hiervan voor de inzet? Worden deze nog verbeterd?**

De radar van de toestellen in de *Meaningful Operational Capable* (MOC) configuratie neemt tijdens zware zeeegang, met de standaard instelling, kleine objecten die dichtbij zijn onvoldoende waar. Als gevolg hiervan moet onder dergelijke omstandigheden de radar met de hand worden ingesteld. De beperking aan de radar zal in de loop van 2014 zijn verholpen.

## **10**

### **Wat zijn de oorzaken van de beperkte productietijd en het capaciteitsgebrek van de industrie? Worden nadelige effecten voor Nederland door de vertraging van een half jaar in de levering gecompenseerd door de industrie?**

## **25**

### **Hoe en wanneer zal worden overgegaan tot betaling van het boetebeding?**

Aan de beperkte productietijd en het capaciteitsgebrek van de industrie liggen kostenbesparingen ten grondslag. In geval van een storing bij de ontwikkeling of productie van de helikopters kan de industrie geen extra capaciteit inzetten. Dit leidt tot een vertraging die moeizaam of niet meer kan worden verholpen.

De kosten die gepaard gaan met onvolkomenheden bij de levering van de toestellen, zoals de vertraging van een half jaar, worden verrekend via het boetebeding dat deel uitmaakt van het contract. Hierover is de Kamer sinds de achtste jaarrapportage (Kamerstuk 25 928 nr. 33 van 26 november 2008) regelmatig geïnformeerd met de jaarrapportages over het project NH-90 en de antwoorden op de schriftelijk vragen daarover. De totale boetegelden worden verrekend in de vorm van goederen of diensten die door *NHIndustries* worden geleverd. Het betreft bijvoorbeeld diensten in de vorm van modificaties aan de toestellen. Hierover is de Kamer geïnformeerd met de brief van 20 mei 2011 (Kamerstuk 25 928, nr. 48). In de volgende jaarrapportage over het helikopterproject NH-90 wordt u geïnformeerd over de aanvang van deze modificatiewerkzaamheden.

## **12**

### **Hoe verhouden zich de laatste verträgen bij de NH90 tot het uitfaseren van van in totaal acht tot en met 2017 aan te houden Cougars? In hoeverre ontstaat er een «capability-gap» op het**

**gebied van transporthelikopters? Bent u bereid de Cougars desnoods langer operationeel te houden?**

**13**

**Blijft er voldoende capaciteit over wanneer er opnieuw vertraging optreedt in de levering van NH-90 toestellen?**

De vertraging van een half jaar heeft geen gevolgen voor de uitfasering van de acht Cougar-helikopters. Momenteel is voorzien dat deze Cougar-toestellen vanaf eind 2017 worden afgestoten. De levering van de NH-90 en modificaties voor de inzet van de NH-90 voor transporttaken worden naar verwachting voor 2018 voltooid. Defensie is niet voornemens de Cougar-helikopters langer operationeel te houden. Bij nieuwe vertragingen zal Defensie onderzoeken of extra capaciteit nodig is en, zo ja, hoe zij hierin zal voorzien.

**14**

**Kunt u in de volgende rapportage de Kamer informeren over de start van de modificaties en de aanpassingen van de MOC-helikopters naar de FOC-helikopters?**

Ja.

**15**

**Hoe komt het dat de leverancier het merendeel van de onderdelen voor de productie van de toestellen gebruikt en niet voor het aanleggen van een reservedelenvoorraad, waardoor er een beperkte voorraad reservedelen beschikbaar is?**

**16**

**Kunt u nader toelichten welke ontwikkelingen er zijn rond de beschikbaarheid van reservedelen? Zal de beschikbaarheid van reservedelen in 2013 verbeterd zijn? Zo nee, waarom niet?**

**17**

**Zijn de afspraken met de fabrikant over de levering van reservedelen vastgelegd (in rechte afdwingbare) contracten? Zo ja, hoe gaat Defensie ervoor zorgen dat de fabrikant sneller reservedelen levert? Zo nee, waarom worden zulke afspraken die gevolgen hebben voor de operationele en financiële positie van de krijgsmacht niet uitsluitend gemaakt in overeenkomsten die in rechte afdwingbaar zijn?**

De definitieve configuratie van de *Full Operational Capable* (FOC) toestellen is in oktober 2012 vastgesteld. Tot op dat moment was het voor de leverancier niet duidelijk welke reservedelen in de uiteindelijke voorraad zouden moeten worden opgenomen. De leverancier is terughoudend geweest bij het aanleggen van een reservedelenvoorraad en het merendeel van de onderdelen is gebruikt voor de productie van de toestellen. Hierdoor is een beperkte voorraad reservedelen beschikbaar. Nu de uiteindelijke configuratie is vastgesteld kan de leverancier een reservedelenvoorraad aanleggen. De beschikbaarheid van reservedelen verbetert geleidelijk.

De afspraken over de levering van reservedelen zijn vastgelegd in een afzonderlijke contract. Defensie dringt er voortdurend bij de leverancier op aan de levertijden van de reservedelen te verkorten. De mogelijkheden om dit af te dwingen zijn echter zeer beperkt vanwege bovengenoemde beperkte beschikbaarheid van reservedelen.

**18**

**Welke aanpassingen in SAP zijn nog noodzakelijk voor een optimale bedrijfsvoering?**

**19**

**Wat zijn de eerste ervaringen met SAP nu de NH-90 samen met twee andere wapensystemen daarmee worden ondersteund?**

De aanpassingen van SAP voor de NH-90 maken deel uit van het geactualiseerde plan voor SPEER en omvatten onder meer:

- Het optimaliseren van de ketenlogistiek;
- De processen rondom componentenonderhoud;
- De koppeling met andere systemen om de inkoop van onderdelen te ondersteunen.

Daarnaast worden de bedrijfsprocessen aangepast op het gebruik van SAP. Dat omvat onder meer de invoering van nieuwe materieelconfiguraties en dataschoning. Zodra SAP en de bedrijfsprocessen volgens plan zijn ingericht, zal ik u informeren over de eerste ervaringen.

**20**

**Kunt u toelichten hoe het project «Common Spares Management» met België gaat functioneren nu aan België nog geen toestellen zijn geleverd?**

Naar verwachting kan een deel van het project «*Common Spares Management*» beginnen op het moment dat België in 2013 de eerste NH-90 toestellen in gebruik neemt. Over de wijze waarop de gezamenlijke voorraad onderdelen wordt aangelegd en hoe het bevoorradingsproces zal worden ingericht overlegt Nederland momenteel met België.

**21**

**Is de internationale samenwerking op het gebied van pooling toepasbaar op andere materieelprojecten van defensie?**

Ja, internationale samenwerking door middel van de *pooling* van onderdelen zal ook worden gebruikt voor de CV-90. In de praktijk is er al sprake van de *pooling* van reservedelen van de Pantserhouwitser (PzH2000)

**22**

**Kunt u 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?**

In het kader van de jaarrapportage worden de risico's ten aanzien van tijd, geld en product integraal door Defensie beoordeeld en afgewogen tegen de risicovoorziening van het project. De risicovoorziening van het project NH-90 is destijds vastgesteld als percentage van het projectbudget. Binnen het projectbudget worden de risico's onderverdeeld per deelbudget. Daarnaast wordt een schatting gemaakt van de bandbreedtes waarin deze risico's zich kunnen voordoen. Op grond hiervan wordt de huidige risicoreservering van het project NH-90 als toereikend beschouwd.

**23**

**Voor welke uitgaven verwacht u de komende periode een beroep te moeten doen op de risicovoorziening?**

De komende periode zal naar verwachting een beroep op de risicoreservering worden gedaan met het oog op technische aanpassingen in de logistieke ondersteuning omdat bepaalde componenten niet meer leverbaar zijn, zie ook het antwoord op vraag 32. Ook wordt rekening

gehouden met de verwerving van extra producten op het gebied van *Initial In Service Support* (IISS) voor de van ombouw van de MOC naar de FOC-configuratie. Het betreft bijvoorbeeld gronduitrusting, reservedelen en trainingsmiddelen.

**24**

**Wat zijn de financiële consequenties van de gecontracteerde behoeftes voor het deelbudget Modificatie tactische transport-taken en passen deze binnen het vastgestelde deelbudget?**

Het deelbudget «Modificatie tactische transporttaken» behelst een aantal behoeftes. Een deel daarvan is reeds gecontracteerd. De resterende behoeftes worden naar verwachting in 2013 gecontracteerd. Vooralsnog is het budgettoereikend.

**26**

**Kunt u toelichten hoe het komt dat het Nederlandse werkaandeel, hoewel contractueel is vastgelegd met de fabrikant, nog steeds lager is dan het afgesproken aandeel, waardoor 113 miljoen euro wordt misgelopen? Welke verbeteringen verwacht u op dit gebied in 2013?**

**31**

**Kunt u met cijfers uw opmerking onderbouwen dat het beeld van het Nederlandse werkaandeel gunstiger is dan de overzichten in de brief doordat Nederlandse bedrijven door naamsbekendheid nieuwe opdrachten ontvangen?**

In 2000 hebben de NAHEMO-landen in het PI/P MoU afspraken over het werkaandeel gemaakt. Die afspraken betreffen zowel de productie van de helikopters als de benodigde investeringen voor de logistieke ondersteuning. In de overeenkomst is de werkverdeling vastgelegd tussen de vier belangrijkste industriële partners, namelijk Eurocopter Frankrijk, Eurocopter Duitsland, het Italiaanse Agusta en het Nederlandse Fokker Aerostructures. Deze bedrijven schakelen voor veel werk onderaannemers in. Dat kunnen Nederlandse maar ook buitenlandse onderaannemers zijn. De bedrijven zijn niet verplicht Nederlandse bedrijven in te schakelen en hebben dat ook weinig gedaan. Dit heeft ertoe geleid dat het Nederlandse werkaandeel kleiner gebleven is dan overeengekomen. Sinds de schriftelijke vragen over de zesde jaarrapportage (Kamerstuk 25 928 nr. 23 van 3 april 2007) is de Kamer hierover regelmatig geïnformeerd met de jaarrapportage over het project NH-90 en de antwoorden op de schriftelijke vragen hierover, alsmede met de brief van 20 mei 2011 (Kamerstuk 25 928, nr. 48).

Herverdeling van het reeds gecontracteerde werk zou leiden tot vertraging bij de uitvoering van het project en tot een stijging van de kosten. Momenteel richt de aandacht van Defensie en het ministerie van Economische Zaken zich vooral op de vergroting van Nederlandse deelneming aan de instandhoudingsfase. Nederland vraagt voortdurend aandacht voor de positie van het Nederlandse bedrijfsleven. Hierdoor kunnen contacten worden gelegd tussen het Nederlandse Midden en Kleinbedrijf (MKB) en de vier belangrijkste industriële partners van NAHEMO. Defensie beschikt niet over cijfers van nieuwe opdrachten die het Nederlandse bedrijfsleven door naamsbekendheid heeft gekregen. Een kwalitatief voorbeeld is Fokker dat in de instandhoudingsfase zowel aan de NAHEMO-landen als andere NH-90 afnemers logistieke en technische ondersteuning zal leveren. Ook zijn het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium opdrachten gegund op het gebied van *database* ontwerp en *embedded* training.

**29**

**Zijn er naast Portugal nog andere landen die zich dreigen terug te trekken uit het NH-90 project? Zo ja, welke negatieve effecten kan dit hebben voor Nederland?**

**30**

**Welke maatregelen neemt u om de gevolgen van deze risico's beheersbaar te houden?**

Noorwegen heeft zorgen geuit over de vertraging van de levering van de helikopters en Duitsland heeft tijdens een bijeenkomst van het *Steering Committee* gemeld te zullen onderzoeken of het aantal bestelde NH-90's moet worden herijkt. Mij is echter niet bekend dat naast Portugal andere landen voornemens zouden zijn de bestelling voor de NH-90 helikopter geheel of gedeeltelijk te annuleren.

Indien landen zich uit het project zouden terugtrekken zullen de kosten van de gezamenlijke exploitatie van het toestel – zowel tijdens de projectfase als daarna – en van toekomstige gezamenlijke modificaties door minder partners moeten worden gedragen. Bij de jaarlijkse validatie van de risicoreservering wordt rekening gehouden met de meerkosten die hierdoor tijdens het project kunnen ontstaan.

**32**

**Kunt u nader toelichten op welke onderdelen sprake is van veroudering van de technologie en welke consequenties dat heeft voor de operationele inzetbaarheid van de NH-90 en de beschikbare investeringsbudgetten?**

Het ontwerp en de techniek van een aantal componenten van de NH-90 helikopter, vooral elektronische, dateren van meer dan tien jaar geleden. Een gevolg van de veroudering is dat dergelijke componenten niet meer worden geproduceerd als modernere varianten – kleiner, lichter of goedkoper – op de markt beschikbaar zijn. De verouderde technologie heeft echter geen gevolgen voor de operationele inzetbaarheid. Indien de veroudering leidt tot de verwerving van andere componenten dan aanvankelijk was voorzien, worden deze gefinancierd uit de risicoreservering. Naar verwachting hoeft het projectbudget hierdoor niet te worden verhoogd.

**33**

**Zijn er na de rapportageperiode nieuwe ontwikkelingen in de gecontracteerde aantallen af te nemen toestellen ontstaan?**

Nee.