

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1429

Vragen van de leden **Bruins Slot** en **Van Helvert** (beiden CDA) aan de Minister van Defensie over *berichten dat Belgische en Duitse defensiehelikopters met grote problemen kampen* (ingezonden 26 januari 2018).

Antwoord van Minister **Bijleveld-Schouten** (Defensie) en van Staatssecretaris **Visser** (Defensie), mede namens de Minister van Buitenlandse Zaken (ontvangen 14 maart 2018).

Vraag 1

Kent u het bericht «Grote problemen met nieuwe reddingshelikopter Defensie»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2, 3 en 4

Klopt het dat de vier Belgische NFH-90-helikopters door problemen met de radar sinds kort allemaal aan de grond staan en tot wel anderhalf jaar buiten gebruik zijn?

Klopt het dat de Nederlandse NFH-90-helikopters met dezelfde problemen kampen, zoals de VRT schrijft? Zo ja, welke gevolgen heeft dat voor de inzetbaarheid van de toestellen en de oefengereedheid van de piloten? En welke maatregelen gaat u nemen om de problemen zo snel mogelijk te verhelpen?

Wat betekenen de problemen met de Belgische NFH-90's voor de Belgische bijdrage aan MINUSMA, die in de eerste helft van 2018 onder meer zou bestaan uit twee NH-90-helikopters? Kunnen de Nederlandse militairen in Gao vanaf maart nog rekenen op de door België toegezegde transport- en (medische) evacuatiecapaciteit?

Antwoord 2, 3 en 4

België heeft vier NH-90 helikopters van het type NFH: *NATO Frigate Helicopter*, de maritieme uitvoering van de NH-90 helikopter. Drie daarvan staan op dit moment aan de grond in verband met een gepland modificatieprogramma

¹ <https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2018/01/12/grote-problemen-met-nieuwe-reddingshelikopters-defensie/>

(«*retrofit*») dat alle NH-90's van dit type doorlopen. Het doel van dit programma is de helikopters van de beoogde eindconfiguratie te voorzien, zoals contractueel bepaald. Hiermee zal ook het radarsysteem op het gewenste niveau komen. Het eerste van de drie toestellen die de *retrofit* ondergaan, zou in maart van dit jaar beschikbaar moeten zijn. Het tweede toestel ondergaat de *retrofit* in de herfst en het derde in het begin van 2019. Ook de vierde NFH-helikopter is tijdelijk niet beschikbaar in verband met regulier onderhoud. Deze helikopter is evenwel medio februari 2018 weer operationeel inzetbaar.

Ook de Nederlandse NH-90 toestellen, alle van het NFH-type, moeten een upgrade in het *retrofit* programma ondergaan. Het verschil met België is dat Nederland een groter aantal NH-90 helikopters heeft dan België (twintig, in plaats van vier), waardoor de *retrofit* beter binnen de operationele planning op te vangen is. Nederland laat de upgrade bovendien bij een ander bedrijf uitvoeren dan België. Met dit bedrijf zijn afspraken gemaakt over de doorlooptijden van de werkzaamheden zonder ingrijpende gevolgen voor de beschikbaarheid en operationele inzetbaarheid van de Nederlandse NH-90's. België heeft twee verschillende typen NH-90 helikopters. Het ene type betreft de eerder genoemde *NATO Frigate Helicopter* (NFH), het andere de *Tactical Transport Helicopter* (TTH). De *retrofit* is nodig voor het NFH-type, niet voor het TTH-type, dat beschikbaar en inzetbaar is. Met het TTH-type, waarvan België er net zoals het NFH-type vier heeft, neemt België deel aan MINUSMA.

Vraag 5

Kent u het bericht «Bundeswehripiloten müssen auf ADAC-Helikoptern trainieren»?²

Antwoord 5

Ja.

Vraag 6

Klopt het dat de Duitse NH-90's en Tigre-gevechtshelikopters met zulke omvangrijke technische problemen kampen dat ze nauwelijks inzetbaar zijn en dat de piloten van deze toestellen noodgedwongen hun vliegreizen maken in EC-135-helikopters van de Duitse wegwacht?

Antwoord 6

De staat van de helikoptervloot in Duitsland is een Duitse aangelegenheid die Nederland niet kan beoordelen.

Vraag 7 en 8

Hoe beoordeelt u de berichten dat de staat van de Duitse defensiehelikoptervloot, die onder meer belast is met de bescherming van de Nederlandse militairen in Mali, «catastrofaal» zou zijn? Kunt u daarbij ook ingaan op het dodelijke ongeluk met een Duitse Tigre in juli 2017 ten noorden van Gao en het vliegverbod dat in oktober 2017 enige tijd van kracht was voor alle Duitse NH-90's vanwege technische onvolkomenheden?

Deelt u de zorgen over de veiligheid en inzetmogelijkheden van de Nederlandse militairen in Mali, die voor luchtsteun en (medische) evacuaties afhankelijk zijn van onder meer Duitse helikopters? Zo nee, waarom niet? Zo ja, hoe gaat u deze zorgen adresseren?

Antwoord 7 en 8

De Duitse deelname met helikopters aan MINUSMA is op orde. Het personeel is getraind en het materiaal voldoet aan de eisen. Het voortzettingsvermogen van de Duitse helikopters is evenwel niet onbeperkt. Daarom zal Duitsland de helikopters medio 2018 terugtrekken.

Op 26 juli 2017 crashte één van de Duitse Tigre helikopters. In verband daarmee hebben de Tigres die dag niet meer gevlogen en waren zij niet beschikbaar voor Nederland. Eén dag later, op 27 juli, waren de Duitse helikopters weer beperkt inzetbaar, men noemt dat *in extremis*. Dit betekent dat de toestellen vanaf dat moment beschikbaar waren voor escalatiedomi-

² <http://www.spiegel.de/politik/deutschland/bundeswehr-laesst-piloten-beim-adac-trainieren-a-1184693.html>

nantie ten behoeve van de Nederlandse *Long Range Reconnaissance Patrol Taskgroup*. Vanaf 4 oktober 2017 waren de Tigres weer volledig inzetbaar.

Vraag 9

Herinnert u zich uw uitspraken over de beschikbaarheid van Duitse en Belgische helikopters in Gao tijdens het algemeen overleg over de verlenging van de Nederlandse bijdrage aan MINUSMA op 4 december 2017 («Dat moet geregeld zijn, anders kunnen we [...] niet opereren.»)?

Antwoord 9

Ja.

Vraag 10

Is er, in het licht van de berichtgeving over de zorgelijke staat van de Duitse en Belgische defensiehelikoptervloot, aanleiding om de Nederlandse operaties in Mali aan te passen? Bent u in voorkomend geval bereid passende maatregelen te nemen en de Kamer te informeren?

Antwoord 10

Nee, er is geen aanleiding te twijfelen aan de Duitse of Belgische helikopterbijdrage aan MINUSMA. De Nederlandse operaties in Mali behoeven derhalve geen aanpassing.

Vraag 11

Wat kunt u zeggen over de helikoptercapaciteit in Gao in de tweede helft van 2018? Hoe concreet zijn de toezeggingen van El Salvador en Jordanië om respectievelijk gevechts- en transporthelikopters te leveren? Met welke andere landen bent u in gesprek?

Antwoord 11

De helikoptercapaciteit in Gao in de tweede helft van 2018 is een verantwoordelijkheid van de VN. Nederland is belanghebbend, maar niet eindverantwoordelijk. Als belanghebbende is Nederland over de beschikbaarheid van helikoptercapaciteit in gesprek met zowel de VN als individuele landen. De toezegging van El Salvador om de Duitse Tigre helikopters af te lossen medio 2018 is concreet. Defensie beziet thans de capaciteiten van de helikopters van El Salvador om te bepalen of deze een geschikte vervanger zijn voor de Tigres ter ondersteuning van de Nederlandse operaties. Jordanië heeft de VN toegezegd om Super Puma transporthelikopters te leveren om de Belgische en Duitse NH-90 helikopters af te lossen. De onderhandelingen daarover tussen Jordanië en de VN lopen op dit moment echter nog. Zodra meer bekend is over de inzet van helikoptercapaciteit in de tweede helft van 2018 wordt u hierover geïnformeerd, zoals ik u tijdens het algemeen overleg van 4 december 2017 heb toegezegd.

Vraag 12

Krijgt de Force Generation Conference van 22 mei 2017, waar onder meer werd gesproken over een VN-rotatieschema voor schaarse capaciteiten, een vervolg? Zo ja, wanneer? Zo nee, bent u bereid zich daarvoor in te zetten?

Antwoord 12

In mei 2018 is de volgende *Force Generation Conference* in New York. Nederland is voorstander van een rotatieschema voor schaarse capaciteit, waaronder helikoptercapaciteit, en steunt de VN bij het instellen van een dergelijk schema.