

Vergaderjaar 2011–2012

25 928

Navo helikopterproject NH-90

Nr. 50

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 14 december 2011

De vaste commissie voor Defensie¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Defensie over de brief van 13 oktober 2011 inzake de Elfde jaarrapportage van het helikopterproject NH-90 (Kamerstuk 25 928, nr. 49).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 14 december 2011. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Van Beek

De griffier van de commissie,
Roovers

¹ Samenstelling:

Leden: Beek, W.I.I. van (VVD), voorzitter, Bommel, H. van (SP), Staaij, C.G. van der (SGP), Timmermans, F.C.G.M. (PvdA), Eijssink, A.M.C. (PvdA), Miltenburg, A. van (VVD), Knops, R.W. (CDA), Jacobi, L. (PvdA), Brinkman, H. (PVV), Voordewind, J.S. (CU), Broeke, J.H. ten (VVD), Dijk, J.J. van (SP), Thieme, M.L. (PvdD), Rouwe, S. de (CDA), ondervoorzitter, Peters, M. (GL), Berndsen, M.A. (D66), Kortenoeven, W.R.F. (PVV), Monasch, J.S. (PvdA), Bosman, A. (VVD), El Fassed, A. (GL), Hernandez, M.M. (PVV), Hachchi, W. (D66), en Holtackers, M.P.M. (CDA).

Plv. Leden: Taverne, J. (VVD), Raak, A.A.G.M. van (SP), Dijkgraaf, E. (SGP), Smeets, P.E. (PvdA), Wolbert, A.G. (PvdA), Dijkhoff, K.H.D.M. (VVD), Ferrier, K.G. (CDA), Samsom, D.M. (PvdA), Helder, L.M.J.S. (PVV), Wiegman-van Meppelen Scheppink, E.E. (CU), Caluwé, I.S.H. de (VVD), Irrgang, E. (SP), Ouwehand, E. (PvdD), Ormel, H.J. (CDA), Braakhuis, B.A.M. (GL), Schouw, A.G. (D66), Bontes, L. (PVV), Heijnen, P.M.M. (PvdA), Hennis-Plasschaert, J.A. (VVD), Grashoff, H.J. (GL), Roon, R. de (PVV), Pechtold, A. (D66) en Haverkamp, M.C. (CDA).

1

Wat hebben alle wijzigingen in het NH-90 project sinds 2000 de Nederlandse staat gekost?

Sinds 2000 is het NH-90 budget – afgezien van prijspeilaanpassingen – met in totaal € 163 miljoen verhoogd. Ongeveer een kwart van dit bedrag heeft betrekking op de samenvoeging van het NH-90 budget met het budget voor het project «Tweede tranche *Initial In Service Support*», waarover de Kamer is geïnformeerd op 6 oktober 2009 (Kamerstuk 25 928, nr. 37). Verder is het budget verhoogd vanwege de onderstaande wijzigingen in de behoefte. Voor een nadere toelichting verwijs ik naar de genoemde brieven:

- de gewijzigde behoefte als gevolg van de Studie Integrale Helikopter-capaciteit (21 september 2004, Kamerstuk 29 800 X, nr. 3);
- de gewijzigde bekabeling (17 oktober 2005, Kamerstuk 25 928, nr. 18);
- aanvullende behoeften waaronder het Missie Planning en Analyse Systeem (MPAS) en gronduitrusting (9 juni 2008, Kamerstuk 25 928, nr. 28);
- enkele andere aanvullende behoeften die zijn gefinancierd uit de risicovoorziening, zoals vliegerhelmen en een systeem voor elektronische documentatie (24 november 2010 en 13 oktober jl, Kamerstukken 25 928, nrs. 46 en 49);
- de digitale kaart (5 januari 2010, Kamerstuk 25 928, nr. 38).

Over de afzonderlijke financiële omvang van deze aanpassingen, waarover grotendeels nog moet worden onderhandeld met leveranciers, wordt u geïnformeerd met een aparte commerciële vertrouwelijke brief (kenmerk BS2011041392). De financiële gegevens dienen vertrouwelijk te blijven met het oog op de Nederlandse onderhandelingspositie.

2 en 7

Waarom was het niet mogelijk tot een akkoord te komen met NHIndustries over de gewijzigde order? Hebben andere landen hetzelfde probleem gehad?

Kunt u nader ingaan op de procedure om te komen tot een gewijzigde offerte voor de NH-90 en evaluerende conclusies trekken met betrekking tot de gang van zaken?

Nederland heeft in 2007 fabrikant *NHIndustries* via het agentschap NAHEMA (*NATO Helicopter Management Agency*) verzocht een gewijzigde offerte uit te brengen voor de ontwikkeling en levering van acht NFH-helikopters in een transportversie. *NHIndustries* heeft die gewijzigde offerte uiteindelijk in 2010 uitgebracht. Het blijkt voor *NHIndustries*, een internationaal samenwerkingsverband van bedrijven, lastig te zijn om tijdens een ontwikkelingsprogramma een offerte op te stellen voor een dergelijke complexe aanpassing. Hieruit blijkt dat het beter is tijdens de ontwikkelingsfase geen offerte te vragen van een dergelijke complexiteit. De nieuwe aanpak berust mede daarom op kleine deelmodificaties.

Uiteindelijk bleek het niet mogelijk met *NHIndustries* tot een akkoord te komen omdat de offerte ruim twee maal zo hoog was als het beschikbare budget van Defensie. Andere landen hebben dit probleem niet gehad omdat zij geen offerte hebben gevraagd voor een vergelijkbare wijziging.

3 en 8

Kunt u toelichten hoe het mogelijk is om modificaties door defensiebedrijven te laten uitvoeren zonder het projectbudget te verhogen? Wordt dit deels door eigen defensiewerkplaatsen uitgevoerd?

Kunt u toelichten hoe het mogelijk is om modificaties door defensiebedrijven te laten uitvoeren zonder het projectbudget te verhogen? Wordt dit deels door eigen defensiewerkplaatsen uitgevoerd?

Een deel van de werkzaamheden aan de NH-90 zal door Defensie zelf worden uitgevoerd, onder meer door het Logistiek Centrum Woensdrecht (LCW). Defensie besluit tot uitbesteding als daardoor de prestaties verbeteren of de kosten dalen. Ook als Defensie de werkzaamheden zelf uitvoert gaat dat met kosten gepaard. Alle kosten van de modificaties komen ten laste van het projectbudget. De herijking en de uitvoering daarvan kunnen binnen het projectbudget worden uitgevoerd.

4, 5, 9 en 14

Zijn de specificaties uit 2000 voldoende voor deze toestellen of moeten de specificaties nog worden aangepast aan nieuwe technische inzichten?

Is de herijking van de behoefte ingegeven uit operationele overwegingen, zo ja welke, of uit het feit dat de aanschaf van acht TNHF toestellen niet passen zonder het budget fors te overschrijden?

Zijn de specificaties uit 2000 voldoende voor deze toestellen of moeten de specificaties nog worden aangepast aan nieuwe technische inzichten?

Is de herijking van de behoefte ingegeven uit operationele overwegingen, zo ja welke, of uit het feit dat de aanschaf van acht TNHF toestellen niet passen zonder het budget fors te overschrijden?

Bij de herijking speelden verschillende overwegingen een rol. Om operationele redenen was er behoefte aan een grotere tactische transportcapaciteit en moesten boordhelikopters beter geschikt worden voor operaties boven het land. Verder brachten de ervaringen in Afgehanistan en anti-piraterijoperaties een behoefte aan een digitale datarecorder aan het licht. Als gevolg van nieuwe wet- en regelgeving was er extra apparatuur nodig om de vlieger van vluchtinformatie te voorzien bij slecht zicht. Budgettaire redenen speelden een rol bij de herijking omdat de offerte van *NHIndustries* ruim tweemaal zo hoog was als het budget van Defensie. Vanwege de hoge kosten zijn uiteindelijk het infrarood nachtzichtstelsel (*Piloting Forward Looking Infra Red*) en het *Helmet Mounted Sight Display* stelsel geschrapt. Verder was een extra BTW-afracht noodzakelijk als gevolg van gewijzigde Europese wet- en regelgeving. Zie ook het antwoord op vraag 10.

6

Kunt u de Kamer vertrouwelijk informeren over de opbouw en bestemming van het deelbudget «Aanpassing NH-90 contract» nu de aanpassing van het oorspronkelijke contract niet doorgaat en uit dit deelbudget de herijkte behoefte wordt gefinancierd?

Over de opbouw van het deelbudget «aanpassing NH-90 contract» wordt u met de afzonderlijke commercieel vertrouwelijke brief geïnformeerd¹. Deze gegevens dienen vertrouwelijk te blijven met het oog op de Nederlandse onderhandelingspositie.

10

Welke aanvullende behoeften worden vervuld voor de gehele NH-90 vloot?

In het kader van de herijking worden enkele aanvullende behoeften vervuld voor de gehele vloot. Het gaat om het volgende:

- extra apparatuur wordt aangeschaft om de vlieger van vluchtgegevens te voorzien bij slecht zicht. Dit is noodzakelijk door wijzigingen in de wet- en regelgeving;
- de NH-90 wordt geschikt gemaakt voor een digitale datarecorder. Tijdens de missie in Afghanistan en de antipiraterijoperaties is gebleken dat beeldmateriaal van groot belang is voor een operationele analyse. Indien nodig kunnen de beelden ook dienen als juridisch bewijsmateriaal;

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

- alle NH-90's worden uitgerust met MPAS. Tot nu toe was dit alleen voorzien voor de twaalf NFH's voor maritieme taken.

11 en 12

Welke consequenties voor de operationele capaciteiten van Defensie heeft het afzien van de verwerving van een apart type helikopter voor transporttaken? Wordt hierdoor de capability gap op het gebied van transporthelikopters nog groter?

In welke militair-technische en operationele opzichten verschilt een voor transporttaken te modificeren NHF van een NTTH-versie van de NH-90, als het gaat om inzet voor transporttaken? Is de operationele behoeftestelling naar beneden bijgesteld?

Door de herijking kan de NH-90 flexibeler worden ingezet en zijn meer helikopters van dit type inzetbaar als transporthelikopter dan vóór de herijking was voorzien. Defensie heeft in 2005 eisen geformuleerd voor de inzet van de NH-90 ten behoeve van tactische transporttaken vanaf schepen en vanaf het land. Zowel de maritieme NFH als de transportversie van de NH-90 (*Tactical Transport Helicopter*, TTH) kan in beginsel na modificaties aan deze eisen voldoen. Beide alternatieven hebben operationele beperkingen. Een NFH heeft geen laadklep waardoor omvangrijke goederen minder gemakkelijk kunnen worden geladen of gelost. Dit wordt enigszins gecompenseerd door de ruime zijdeuren van de NFH. Een TTH kan alleen landen op een schip in een haven of bij kalme zee. Daarnaast heeft de verwerving van de TTH het nadeel dat Defensie twee typen NH-90's zou aanhouden, met hogere exploitatiekosten als gevolg. In 2007 heeft Defensie, alles overwegende, gekozen voor een gemodificeerde NFH. De Kamer is hierover geïnformeerd met de zevende jaarrapportage (Kamerstuk 25 928, nr. 26 van 3 december 2007).

13

Hoe is de geluidsuitstoot van de NH-90 vergeleken met de Lynx en andere vergelijkbare helikopters?

Bij een horizontale vlucht op een hoogte van 600 meter is het geluidsniveau van de NH-90 recht onder het vliegpad vergelijkbaar met dat van de Lynx en de AB-412. De Chinook maakt in dit geval wat meer geluid. Bij lagere hoogten is het geluidsniveau van de NH-90 nog steeds vergelijkbaar met de AB-412 maar is de NH-90 wel stiller dan de Lynx en de Chinook, terwijl bij grotere hoogten de NH-90 juist minder stil is dan de andere genoemde helikopters. De geluidsproductie van de NH-90 bij het huidige en voorziene gebruik past binnen de vastgestelde geluidszonering op grond van de luchtvaartwetgeving.

15

Welke beperkingen zijn er, op grond van de ervaringen met de geleverde toestellen, voor de Nederlandse inzet van de NH-90 zolang er nog geen FOC-helikopters zijn?

De *Meaningful Operational Capable* (MOC-)helikopter voldoet aan de verwachtingen en tijdens het gebruik zijn geen extra beperkingen aan het licht gekomen. De MOC-helikopter is in tegenstelling tot de *Full Operational Capable* (FOC-)helikopter niet gekwalificeerd en gecertificeerd voor de uitvoering van alle operationele taken van de Lynx. Hierdoor kan de MOC-helikopter in 2012 wel voor *Search and Rescue* (SAR)-taken, kustwachttaken en patiëntenvervoer worden gebruikt maar kan deze nog niet volledig functioneren als een geïntegreerd onderdeel van een schip.

16

Welke aanvullende eisen zijn gesteld aan de radar van de toekomstige FOC-toestellen?

Er zijn geen aanvullende eisen gesteld aan de radar. De radar van de MOC-toestellen voldoet nog niet aan de bestaande eisen. Met de fabrikant zijn afspraken gemaakt over de wijze waarop de radar wordt verbeterd, onder meer door een gedeeltelijke digitalisering.

17 en 18

Er wordt gesteld dat er bij de acceptatie van de MOC-helikopters enkele onvolkomenheden zijn geconstateerd. Kunt u nader toelichten wat de aard van de onvolkomenheden is bij de aflevering van de toestellen en of deze het veilig vliegen met de toestellen belemmeren? Kunt u een inschatting maken wanneer deze problemen zijn opgelost? Zijn er voor Defensie extra kosten ontstaan als gevolg van het constateren en oplossen van de bij de acceptatie van de MOC-helikopters geconstateerde onvolkomenheden?

Naar verwachting leveren de onvolkomenheden geen extra kosten op voor Defensie. Het betreft onvolkomenheden bij de cockpitapparatuur waardoor de helikopterbemanning vaker handmatig moet corrigeren. De veiligheid is hierbij niet in het geding. De meeste onvolkomenheden zullen zijn opgelost bij de FOC-toestellen die vanaf 2012 worden geleverd. De onvolkomenheden moeten worden hersteld in overeenstemming met het contract.

19

Is het u bekend of bestellingen van andere landen ook verder zijn vertraagd als gevolg van de beperkte productiecapaciteit? Zo nee, wordt dit in NAHEMO-verband niet gecoördineerd? Zo ja, kunt u daar een overzicht van geven?

Alle NAHEMO-landen kampen met een vertraging bij de levering van de helikopters. *NHIndustries* stemt de leveringsschema's van de verschillende landen voortdurend op elkaar af en deze schema's wijzigingen daardoor regelmatig. Bovendien verschillen de contracten per land. Hierdoor is er geen volledig overzicht van de vertragingen.

20, 21 en 26

Kunt u een actueel overzicht geven van de totale meerkosten tot nu toe voor het ministerie van Defensie als gevolg van alle vertragingen bij het NH-90 project?

Blijft er voldoende capaciteit over wanneer het aantal Lynx toestellen conform planning wordt afgebouwd en er opnieuw vertraging optreedt in de levering van NH-90 toestellen?

Blijft er voldoende capaciteit over wanneer het aantal Lynx toestellen conform planning wordt afgebouwd en er opnieuw vertraging optreedt in de levering van NH-90 toestellen?

De totale kosten als gevolg van de vertragingen bij het helikopterproject NH-90 worden momenteel geraamd op € 13,5 miljoen. Het betreft:

- het langer voortbestaan van de Nederlandse projectorganisatie;
- een verlenging van de deelneming aan het agentschap NAHEMA;
- de levensduurverlenging van vier extra Lynx-helikopters;
- de extra softwareontwikkeling van de *Full Mission Flight Trainer* (FMFT);
- de inhuur van *Search and Rescue* (SAR-)capaciteit voor de uitvoering van nachtvluchten.

Het totaalbedrag is € 2 miljoen hoger dan gemeld in de jaarrapportage van 13 oktober jl. als gevolg van de behoefte om langer SAR-capaciteit in te huren. In de jaarrapportage van 13 oktober jl. is gemeld dat NH-90's in het tweede kwartaal van 2012 zouden beginnen met de uitvoering van SAR-taken. Onlangs is echter duidelijk geworden dat dit pas vanaf november 2012 mogelijk is. Er is in 2012 meer NH-90 capaciteit nodig voor de voorbereiding van de boordtaken die vanaf januari 2013 zullen worden uitgevoerd. Als gevolg hiervan zullen de SAR-taken bij nacht worden uitbesteed tot naar verwachting april 2013 in plaats van tot midden 2012.

De laatste Lynx zal vliegen tot en met het derde kwartaal van 2012. Gedurende de overgang naar de NH-90 zal voor de boordtaken die de Lynx uitvoerde, worden gebruikgemaakt van Cougar-helikopters en een Belgische Alouette. Voor SAR-taken overdag blijft gedurende de overgang de AB-412 beschikbaar. De Cougar is hiervoor inzetbaar als reservecapaciteit.

22

Waarom is sprake van inhuur van SAR-capaciteit, nu er acht Cougar-helikopters aangehouden worden? Is inhuur goedkoper dan inzet van de Cougar?

De Cougar is niet geschikt voor SAR-taken gedurende de nacht en daarom moet daarvoor capaciteit worden gehuurd. Een kostenvergelijking is niet te maken omdat de inzet van de Cougar en de ingehuurde capaciteit niet vergelijkbaar zijn.

23

Hoe is het gesteld met de verwerving van reservedelen? Wanneer zal de voorraad op peil zijn?

De verwerving van het initiële pakket aan reservedelen houdt gelijke tred met de groei van het aantal helikopters. Naar verwachting ontvangt Defensie de twintigste en laatste NH-90 helikopter in 2015. De initiële reservedelenvoorraad die nodig is voor alle twintig helikopters zal daarom naar verwachting in dat jaar op peil zijn. Gezien de contractuele levertijd van twee jaar zijn de laatste bestellingen voor deze initiële voorraad voorzien voor 2013.

24

Wat is de besparing die samenwerking met de Belgen op het gebied van onderhoud oplevert? Worden hierbij ook bedrijven betrokken? Zo nee, waarom niet?

Aangezien de samenwerking met België nog wordt vormgegeven, is het te vroeg voor een schatting van mogelijke besparingen. De samenwerking heeft betrekking op het onderhoud en op de verwerving en het beheer van reservedelen. Afhankelijk van de aard en de complexiteit van het onderhoud zal Defensie dat uitbesteden aan civiele bedrijven. Zie ook het antwoord op vraag 28.

25

Nu levensverlengend onderhoud voor de Lynx niet nodig is, betekent dit dat dan de verdragingskosten afnemen?

Zoals uiteengezet in het antwoord op vraag 20 zijn de verdragingskosten toegenomen vanwege de noodzaak langer SAR-capaciteit in te huren. Het gebruik van de Lynx-helikopters staat daar echter los van. Ondanks dat de Lynx doorvliegt tot en met het derde kwartaal van 2012 in plaats van tot

het tweede kwartaal 2012, is het niet nodig bij meer Lynx-helikopters levensverlengend onderhoud uit te voeren.

27

Waarom is ondanks de herijking het projectbudget niet gedaald?

Het doel van de herijking is steeds geweest de benodigde aanpassingen binnen het bestaande budget uit te voeren, niet om het budget te verlagen. In 2004 is de behoefte aan NH-90 helikopters gewijzigd als gevolg van de Studie Integrale Helikoptercapaciteit. Defensie heeft lang geprobeerd deze wijziging binnen het bestaande budget tot stand te brengen door middel van een contractwijziging. Toen dat niet mogelijk bleek, is ervoor gekozen het project te herijken. Daarnaast zijn bij de herijking enkele aanvullende behoeften verwerkt. Om dit binnen het bestaande budget mogelijk te maken, vervallen het infrarood nachtzicht-systeem (*Piloting Forward Looking Infra Red*) en het *Helmet Mounted Sight Display* systeem. Een verlaging van het budget zou ertoe leiden dat de NH-90 de taken minder goed kan uitvoeren of zelfs minder taken kan uitvoeren.

28

In hoeverre wordt het onderhoud van de NH-90 uitbesteed?

Defensie streeft naar een grotere deelneming van de Nederlandse industrie aan de instandhouding van de NH-90. Als onderdeel van het internationale NH-90 onderhoudsconcept waarover in NAHEMO-verband afspraken worden gemaakt, zal een deel van het hoger onderhoud aan componenten van de NH-90 worden uitbesteed aan het bedrijfsleven. Daarnaast zal de Nederlandse industrie deskundigheid en ondersteuning leveren tijdens de uitvoering van operaties met de NH-90 helikopter. Zie ook het antwoord op vraag 42.

29

Worden de boetegelden ook gebruikt ter dekking van de modificaties als gevolg van de laatste herijking?

Ja.

30, 31 en 45

Waarom kan in het openbare deel van de rapportage wel een toelichting gegeven worden op de financiële ontwikkelingen waarvan de cijfers in de vertrouwelijke bijlage staan?

Kunt u in het vervolg bij een toelichting van de vertrouwelijke cijfers in de jaarrapportage, om de leesbaarheid te bevorderen, ook de cijfers opnemen?

Waarom is er niet voor gekozen om cijfers over de ontwikkeling van het projectbudget (1999–heden) in het openbare deel van de jaarrapportage op te nemen?

Zoals uiteengezet in de brief van 4 november jl. (Kamerstuk 33 000 X, nr. 28) is het uitgangspunt dat informatie aan de Kamer zoveel mogelijk openbaar wordt verstrekt. Ik streef er dan ook naar zo veel mogelijk informatie op te nemen in het openbare deel van de jaarrapportage. De publicatie van de omvang van de verschillende deelbudgetten kan echter de onderhandelingspositie van Defensie schaden. Om de Kamer zoveel mogelijk openbaar te informeren over de ontwikkelingen van de verschillende deelbudgetten is ervoor gekozen de kwalitatieve informatie in het openbare deel op te nemen en de kwantitatieve informatie in het vertrouwelijke deel.

32 en 34

Kunt u toelichten op welke wijze de verhoging van het projectbudget uit 2005 ten behoeve van de Studie Integrale Helikoptercapaciteit, nu het project wordt herijkt, zal worden aangewend?

Waarom blijft het deelbudget «Aanpassing NH-90 contract» bestaan en wordt het zelfs vergroot ter dekking van de herijkte en aanvullende behoeften, terwijl het contract juist niet wordt aangepast en de behoefte alsnog wordt gewijzigd naar de situatie van voor 2005?

De verhoging van het budget uit 2005 wordt geheel gebruikt voor de verwerving van NH-90 helikopters en de inbouwapparatuur voor de tactische transporttaken. Hierover bent u geïnformeerd met de brief van 20 mei jl. (Kamerstuk 25 928, nr. 48). Dit budget is ondergebracht in het deelbudget «Aanpassing NH-90 contract». De stijging van dit deelbudget wordt daarnaast veroorzaakt door overhevelingen uit andere deelbudgetten. Het betreft technische aanpassingen die voortkomen uit de herijking. In de volgende jaarrapportage zal voor dit deelbudget de naam «Modificaties tactische transporttaken» gebruikt worden.

33 en 39

Welke verklaring is er voor een nieuwe verhoging van het tekort op het Nederlandse werkaandeel, nu € 113 mln.?

Welke verklaring is er voor een nieuwe verhoging van het tekort op het Nederlandse werkaandeel, nu € 113 mln.? Welke stappen gaat u ondernemen om het werkaandeel te vergroten?

In de tiende jaarrapportage van 24 november 2010 is gemeld dat het tekort op het Nederlandse werkaandeel € 112,4 miljoen bedroeg. In de elfde jaarrapportage van oktober jl. is een bedrag genoemd van € 113 miljoen. Het verschil is ontstaan door een geringe aanpassing van de berekeningsmethodiek.

De ministeries van Defensie en van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie vragen bij de fabrikant voortdurend aandacht voor de positie van het Nederlandse bedrijfsleven. In samenwerking met de stichting Nederlandse Industrie voor Defensie en Veiligheid (NIDV) onderzoekt Defensie of de Nederlandse industriële participatie tijdens de instandhouding kan worden vergroot. Verschillende vormen van samenwerking worden hierbij bekeken.

35

Kunt u inzicht geven in de budgettaire cijfers die uw collega-ministers in de andere deelnemende landen aan hun parlementen verstrekken? Hoe vergewist u er zich van dat Nederland niet meer betaalt voor de NH-90 dan de andere deelnemende landen?

De ministers van de NAHEMO-landen informeren hun parlementen met openbare begrotingsinformatie. Deze informatie is niet geschikt voor een vergelijking van aanschafprijzen omdat de helikopterversies en de logistieke ondersteuning verschillen. De NAHEMO-landen voeren echter prijsonderzoeken uit van de NH-90 contracten en deze onderzoeken worden gecoördineerd door een internationale auditwerkgroep. Daarmee wordt gewaarborgd dat alle deelnemende landen op eenzelfde manier worden behandeld.

36

Kunt u uiteenzetten wat de verkoopprijs is van een NH-90 toestel bij aflevering voor landen die niet meedoen in het project van ontwikkeling maar slechts orders plaatsen?

Nee, de prijzen die niet-NAHEMO landen betalen voor de NH-90 zijn vertrouwelijk.

37 en 40

Voor landen die niet behoren tot de NAHEMO-community zijn 192 toestellen gecontracteerd; is het reëel te verwachten dat er meer dan 300 toestellen geleverd gaan worden zodat er royalty's uitgekeerd gaan worden?

Welke verklaring heeft u voor het verschil tussen de voorgenomen afname van 605 toestellen en het gecontracteerde aantal van 337 toestellen voor de NAHEMO-landen en is het met het oog op de budgettaire ontwikkelingen rond Defensie te verwachten dat het aantal van 605 toestellen bereikt gaat worden?

Voor grote landen is het gebruikelijk nieuw defensiematerieel in *batches* te bestellen. Zij kunnen daarmee de in- en uitstroom van materieel beter beheersen. Ook stelt dit hen in staat bij nieuwe *batches* met de leverancier afspraken te maken over aanpassingen op grond van de opgedane ervaringen en nieuwe operationele omstandigheden. Door de budgettaire problematiek in enkele landen zijn aanschafbesluiten uitgesteld of aangepast. Het staat niet vast dat de vijf oorspronkelijke partnerlanden (Duitsland, Frankrijk, Italië, Nederland en Portugal) uiteindelijk in totaal 605 toestellen zullen bestellen, al zijn verdere bestellingen bovenop de huidige 337 toestellen wel mogelijk. Of het huidige aantal van 192 exporttoestellen zal toenemen tot meer dan 300 is nog niet te zeggen.

38 en 41

Hoe komt besluitvorming over de werkaandelen tot stand? En welke invloed heeft u daar nog op?

Welke maatregelen heeft u genomen om te zorgen dat Nederland conform de afspraken zijn werkaandeel kan uitvoeren?

In 2000 hebben de NAHEMO-landen afspraken over het werkaandeel gemaakt in de «*Production & Production Investment (PI/P)*» overeenkomst. 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: Eurocopter Frankrijk, Eurocopter Deutschland, 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. Nederland blijft aandacht vragen voor de positie van het Nederlandse bedrijfsleven opdat werkerelaties tussen het Nederlandse MKB en de genoemde bedrijven worden opgebouwd en kansen worden gecreëerd.

42

Wat heeft deelname aan het programma Nederlandse bedrijven tot nog toe opgeleverd?

Stork Fokker is een van de vier partners van *NHIndustries* en heeft onderdelen ontwikkeld van de romp, de schuifdeuren en de *intermediate gearbox* die de staartmotor aandrijft. Het bedrijf voert de productieopdrachten uit samen met een aantal dochterondernemingen en schakelt bovendien een aantal binnen- en buitenlandse toeleveranciers in. Daarnaast profiteren Fokker en andere Nederlandse bedrijven, zoals NedAero, van de exportorders die al zijn geboekt of nog zullen volgen. Verder halen Nederlandse bedrijven opdrachten binnen die verband houden met de NH-90, maar buiten het gedefinieerde werkaandeel vallen. Zo heeft het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) een

opdracht verworven voor de ontwikkeling en productie van de haakarm van het systeem dat op schepen wordt gebruikt om de helikopter naar de hangar te verplaatsen. Ook heeft het NLR een opdracht ontvangen voor de ontwikkeling en bouw van een database waarin alle vluchtinformatie van de NH-90 vloot wordt verzameld voor analyse.

43

Hoe beoordeelt u de situatie dat het deelnemende land Frankrijk die de voorgenomen aantallen af te nemen toestellen niet contracteert wel een stijging kent van het werkaandeel met meer dan 7%?

De Franse procentuele bijdrage aan de ontwikkelingskosten van de NH-90 was groter (43,4 procent) dan het Franse percentage «voorgenomen afname van helikopters» (26,5 procent). Dit heeft de Franse industrie een voorsprong gegeven bij de verdeling van het werk. Doordat een groot deel van de werkverdeling werd vastgelegd in de beginfase van het project, heeft Frankrijk de hoge investeringen kunnen verzilveren in een hoog werkaandeel. Zie ook het antwoord op de vragen 38 en 41.

44

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?

De risicoanalyse wordt momenteel uitgevoerd op grond van de ontwikkelingen ten aanzien van tijd, geld en product. In het kader van de jaarrapportage worden de risico's integraal door Defensie beoordeeld en afgewogen tegen de risicovoorziening van het project. Het is onwenselijk de risicomangementmethode en de rapportage hierover gedurende de uitvoering van een project te veranderen.