

Vergaderjaar 2016–2017

**27 830**

**Materieelprojecten**

**Nr. 196**

**LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 20 januari 2017

De vaste commissie voor Defensie heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Defensie over de brief van 28 oktober 2016 inzake de Eerste integrale rapportage transporthelikopters (Kamerstuk 27 830, nr. 193).

De Minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 16 januari 2017. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,  
Ten Broeke

De griffier van de commissie,  
De Lange

**1**

**Kunt u aangeven of de Nederlandse NH-90's net als de Noorse NH-90's voorzien kunnen worden van Naval Strike Missiles (NSM)? Zo ja, welke operationele voordelen bieden deze of vergelijkbare kruisvluchwapens?**

Net als de Noorse NH-90 kan de Nederlandse NH-90 worden voorzien van een *Helicopter Air-to-Surface Missile* (HASM). Hiervoor zouden wel eerst aanpassingen nodig zijn. Een dergelijke raket maakt het mogelijk om oppervlakte doelen te bestrijden met een capaciteit die de Nederlandse NH-90 nu niet heeft.

**2**

**Kan in het kader van de onderzeebootbestrijding de Mark 46 Torpedo al operationeel ingezet worden vanaf de NH-90? Zo nee, wanneer dan wel?**

De operationele beproevingen met de Mark-46 torpedo zijn eind 2016 voltooid. Naar verwachting kan de torpedo vanaf het derde kwartaal 2017 operationeel worden ingezet.

**3**

**Kunt u de integrale tabellen met de stand van zaken van internationale orders en productie, de planning van de verschillende modificaties van de NH-90, en tabellen met de werkzaamheden van de Nato Helicopter Management Organisation (NAHEMO)-landen in de productiefase en de In-Service Support (ISS-fase), zoals deze wel waren opgenomen in de vijftiende jaarrapportage over het NH-90 project en die in deze rapportage ontbreken aan de Kamer sturen? Zo nee, waarom niet?**

Zie de bijlage bij deze brief<sup>1</sup>.

**4**

**Welk deel van de in het plan van aanpak materiële gereedheid (Kamerstuk 33 763, nr. 109) genoemde bedragen voor uitbreiding van instandhoudingspersoneel (€ 11 miljoen) en reservedelen (€ 60 miljoen) komt ten goede aan de (transport)helikopters?**

Het onderhoudspersoneel van de NH-90 wordt uitgebreid met 35 voltijdsfuncties. De kosten hiervan bedragen € 1,7 miljoen en worden gefinancierd uit de € 11 miljoen voor instandhoudingspersoneel. Van de € 60 miljoen voor reservedelen zal € 3 miljoen worden gebruikt voor reservedelen van de Chinook.

**5**

**In de begroting voor 2016 was genoemd dat Nederland naast twee Cougars ook een NH-90 beschikbaar zou stellen voor de NATO Response Force (Kamerstuk 34 300 X, nr. 2, p. 15). Is dat in 2016 ook daadwerkelijk het geval?**

Ja.

**6**

**In de begroting voor 2016 was genoemd dat Nederland naast twee Cougars ook een NH-90 beschikbaar zou stellen voor de NATO Response Force (Kamerstuk 34 300 X, nr. 2, pag. 15). Is dat in 2016 ook daadwerkelijk het geval?**

<sup>1</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

Ja.

**7**

**Is het gebruikelijk om vliegend materieel zoals de NH-90 in te zetten voor missies en operaties terwijl de Full Operational Capable (FOC) status nog niet is bereikt?**

Ja. Afhankelijk van het takenpakket en het dreigingsniveau van de missie maakt Defensie een afweging over de inzet van personeel en materieel. Ondanks dat de NH-90 nog niet de status van *Full Operational Capable* heeft bereikt, kon het toestel succesvol worden ingezet in antipiraterij- en counterdrugsmisaties. Door de NH-90 in te zetten, is er kennis en ervaring opgedaan die kan worden gebruikt bij de opleiding en de training van personeel.

**8**

**Was de in de begroting voor 2016 genoemde beschikbaarstelling van de twee Cougars en een NH-90 voor de NATO Response Force (Kamerstuk 34 300 X, nr. 2, pag. 15) in 2016 ook daadwerkelijk het geval? Zo nee, waarom niet?**

Ja.

**9**

**Zijn de in de begroting voor 2016 vermelde Nederlandse eenheden die in 2015 deel uitmaakten van de interim-VJTF van de NRF ook in 2016 beschikbaar gesteld? En zijn net als in 2015, in 2016 opnieuw Chinooks beschikbaar gesteld? Zo nee, waarom niet?**

Nee. Vanwege de inzet van Chinooks voor MINUSMA was er geen capaciteit beschikbaar voor de VJTF.

**10**

**Wanneer verwacht u uitsluitel te kunnen geven over wanneer de «Full Operational Capable» status kan worden bereikt?**

Defensie onderzoekt nog op welk moment de NH-90 de status van *Full Operational Capable* kan bereiken. Naar verwachting zal dit na de begrotingsperiode zijn.

**11**

**Kunt u een inschatting geven hoeveel de onderhoudskosten stijgen als gevolg van de gestegen werklast als gevolg van de corrosieproblematiek? Uit welk budget worden de hogere onderhoudskosten voor de NH-90 betaald? Leidt dit tot verdringingseffecten? Zo ja, welke?**

**19**

**Met welk bedrag is het instandhoudingsbudget gestegen als gevolg van de corrosieproblematiek en de toenemende werklast?**

De fabrikant betaalt voor het technische ontwerp dat nodig is om corrosieproblemen aan te pakken en op te lossen. Ook de kosten van aanpassingen en modificaties zijn voor rekening van de fabrikant. Een deel van de preventieve maatregelen kan tijdens de retrofitwerkzaamheden worden uitgevoerd, ook dan zijn de kosten voor rekening van de fabrikant.

Defensie heeft te maken met extra werklast als gevolg van de corrosieproblematiek omdat extra preventieve maatregelen moeten worden

getroffen. Dit werk wordt uitgevoerd tijdens het reguliere onderhoud aan de helikopter. Het is niet mogelijk de kosten daarvan te onderscheiden van het reguliere onderhoud. De onderhoudskosten worden betaald uit het reguliere instandhoudingsbudget van de NH-90.

**12**

**Ligt het in de lijn der verwachting dat het aantal corrosiemeldingen de komende jaren met tientallen nieuwe meldingen per jaar blijft stijgen?**

Nee, het is de verwachting dat het aantal meldingen van nieuwe (unieke) gevallen van corrosie zal afnemen. In de voortgangsrapportage is het totale aantal meldingen weergegeven, dus nieuwe en bekende gevallen van corrosie.

**13**

**Speelt de corrosieproblematiek alleen bij de NFH-variant, of zijn er ook NAHEMO-landen waarvan de TTH-variant kampt met corrosie?**

De corrosieproblematiek speelt vooral de maritieme *NATO Frigate Helicopter* (NFH) variant parten. De *Tactical Transport Helicopter* (TTH) variant heeft tot nu toe nauwelijks last van corrosie. Het *Corrosion Corrective Action Plan* dat de fabrikant voor de aanpak van de corrosieproblematiek heeft opgezet, is gericht op corrosiemeldingen over beide varianten.

**14**

**Kunt u de daling ten opzichte van de in de 15e jaarrapportage over het helikopterproject NH-90 van 12 oktober 2015 (Kamerstuk 25 928, nr. 72) genoemde 125 corrosiemeldingen die met preventieve maatregelen zou worden opgelost van de in deze rapportage genoemde 104 meldingen toelichten? Kan dit aantal nog verder dalen?**

Het streven is zoveel mogelijk structurele oplossingen voor de corrosieproblemen te vinden. De landen en de industrie zijn in overleg om te bepalen welke problemen worden aangepakt met een preventieve maatregel en welke met een structurele modificatie. Daarbij wordt gezocht naar een balans tussen de kosten, de onderhoudswerklast en het beschermingsniveau van een oplossing. Het aantal preventieve maatregelen is gedaald en kan in de toekomst verder dalen. Het aantal structurele oplossingen (modificaties) vanwege corrosie is juist gestegen.

**15**

**Is de eerder genoemde planning (Kamerstuk 25 928, nr. 72) van projectafsluiting begin 2016 en naar verwachting voltooiing eind 2017 nog actueel? Zo nee, wat is de huidige planning?**

**24**

**In de 15e jaarrapportage NH-90 (Kamerstuk 25 928, nr. 72) werd gemeld dat de projectafsluiting begin 2016 zou gaan beginnen en naar verwachting eind 2017 zou zijn voltooid. Is deze planning nog actueel? Zo nee, wat is de huidige planning?**

In juni 2016 is de laatste NH-90 aan Defensie geleverd. Nu de aandacht verschuift van de verwerving van de NH-90 naar de instandhouding en inzet is begonnen met de overdracht van een deel van de werkzaamheden van de Defensie Materieel Organisatie aan het Commando Luchtstrijdkrachten. De projectorganisatie blijft echter in stand omdat de retrofit van de NH-90 onderdeel is van het verwervingscontract. Als de retrofit is

uitgevoerd, kan ook het verwervingsproject worden voltooid. Naar verwachting is dat begin 2020.

**16**

**Wanneer wordt naar verwachting een keuze gemaakt voor de vervanger van de radio's van de landmacht, zodat kan worden begonnen met het deelproject Tactical Radio?**

Het deelproject «*Tactical Radio*» is een herijkingsmodificatie voor de NH-90 helikopter, die samenhangt met het onderzoek dat Defensie op dit moment uitvoert naar de manier waarop in mobiele omstandigheden de commandovoering moet worden ondersteund. Het onderzoek laat zien dat er een verscheidenheid aan middelen nodig is die veilig, betaalbaar, interoperabel en eenvoudig te beheren zijn. De keuze voor de NH-90 radio, die kan communiceren met de nog te kiezen radio voor mobiel optreden op de grond, zal niet voor 2020 duidelijk zijn.

**17**

**Wat zijn de gevolgen van het nog niet uitvoeren van het deelproject Infrared Suppressor System?**

Met dit systeem kan de NH-90 militair landoptreden ondersteunen. Op dit moment ligt de aandacht van de inzet van de NH-90 op de maritieme taken. Het ontbreken van het IRSS heeft op dit moment geen operationele gevolgen.

**18**

**Biedt de tijdelijke oplossing voor het deelproject Cabin Ballistic Protection precies dezelfde bescherming als de gewenste eindsituatie? Zo nee, wat zijn de verschillen en welke extra risico's loopt de bemanning daardoor?**

De beschermende werking van de tijdelijke oplossing is, voor zover nu bekend, gelijk aan de beoogde eindsituatie. Defensie gebruikt nu aangepaste ballistische bescherming van de TTH-variant van de NH-90. De eindsituatie voorziet in specifieke bescherming voor de NFH-configuratie.

**19**

**Met welk bedrag is het instandhoudingsbudget gestegen als gevolg van de corrosieproblematiek en de toenemende werklast?**

Zie het antwoord op vraag 11.

**20**

**Leidt de uitbesteding van het hoger onderhoud tot hogere instandhoudingskosten? Zo ja, kunt u een inschatting geven van de extra kosten?**

De uitbesteding van het onderhoud leidt tot hogere instandhoudingskosten. De extra kosten voor 2016 zijn geraamd op ongeveer € 6 miljoen.

**21**

**Welke gevolgen heeft de vertraging van de verhuizing van de Full Mission Flight Trainer van Italië naar Nederland tot juni 2018 voor het opleidingsprogramma en de geoefendheid?**

Alle training kan tot het moment van de verhuizing op de *Full Mission Flight Trainer* in Italië worden uitgevoerd. De verhuizing zelf en de installatie op de nieuwe locatie zal binnen drie maanden na het begin van

de verhuizing worden voltooid. In het opleidingsprogramma wordt er rekening mee gehouden dat de simulator in die periode niet beschikbaar is. Daarom zijn er geen gevolgen voorzien voor het opleidingsprogramma en de geoefendheid.

**22**

**Wanneer is de verwachting dat de bestellingen van initiële reservedelen voor de NH-90 geleverd worden en op welk moment is de initiële bevoorrading daarmee daadwerkelijk voltooid?**

In 2017 bestelt Defensie nog initiële reservedelen. De levertijd van sommige (radar)onderdelen kan oplopen tot twee jaar. Omdat Defensie de helikopter inmiddels ook gebruikt, worden ook bestellingen geplaatst voor de reguliere herbevoorrading.

**23**

**Kunt u toelichten waarom het bereiken van consensus over de overeenkomsten en verdeling van de kosten zo moeizaam verloopt? Wat zijn de grootste obstakels?**

In het multinationale NH-90 programma worden de behoeftes en belangen van de deelnemende landen zoveel mogelijk op elkaar afgestemd om gezamenlijk de schaalvoordelen te verhogen. Inmiddels zijn elf landen betrokken bij de instandhouding van de NH-90, elk land met eigen budgettaire voorwaarden en in sommige gevallen met bestaande servicecontracten. Het bereiken van overeenstemming tussen de landen en met de industrie over de te leveren diensten en de kosten daarvan kost tijd.

**24**

**In de 15e jaarrapportage NH-90 (Kamerstuk 25 928, nr. 72) werd gemeld dat de projectafsluiting begin 2016 zou gaan beginnen en naar verwachting eind 2017 zou zijn voltooid. Is deze planning nog actueel? Zo nee, wat is de huidige planning?**

Zie het antwoord op vraag 15.

**25**

**Moet ook Nederland een individueel contract voor instandhouding van de NH-90 verlengen als gevolg van de vertraging van de totstandkoming van gezamenlijke instandhoudingsovereenkomsten met andere landen? Zo ja, welke consequenties heeft dit voor de geraamde kosten?**

Nederland onderzoekt de mogelijkheid om aan te sluiten bij het bestaande servicecontract van België, zodat in voorkomend geval een alternatief beschikbaar is. De ervaringen van andere landen laten zien dat een afzonderlijk servicecontract duurder kan uitvallen dan een gezamenlijk servicecontract.

**26**

**Is het in de brief van 7 september 2015 (Kamerstuk 27 830, nr. 157) vermelde projectbudget van € 915,3 miljoen nog altijd actueel? Is dit nog het projectbudget (prijspeil 2016)?**

**27**

**Welk budget resteert voor de modernisering en standaardisering van zes Chinooks, als de raming voor de verwerving van veertien nieuwe Chinooks € 805,8 miljoen bedraagt?**

Gelijktijdig met de voortgangsrapportage heeft u een commercieel-vertrouwelijke brief ontvangen met het totaalbudget en een overzicht van de deelbudgetten.

**28**

**De Nederlandse aanpassingen zullen – om het productieproces niet te verstoren – later worden aangebracht, staat te lezen in de rapportage; kunt u toelichten wat met «later» wordt bedoeld?**

Inmiddels is duidelijk geworden dat deze aanpassingen al tijdens het productieproces van de Chinook kunnen worden aangebracht.

**29**

**Kunt u bij benadering aangeven wat een Chinook vluchtsimulator kost bij aanschaf?**

**30**

**Is het mogelijk om een Chinook vluchtsimulator te huren bij de Amerikanen? Is deze optie reeds onderzocht?**

De functionele eisen voor het project «Chinook vliegsimulator» staan nog niet vast en er is nog geen marktonderzoek uitgevoerd. De kosten van een Chinook vluchtsimulator zijn daardoor nog niet te schatten. De mogelijkheid om simulatorcapaciteit te huren bij de Amerikanen zal bij uitvoering van dit project worden onderzocht.

**31**

**Voor Nederland gelden kennelijk «over het algemeen» dezelfde (gunstige) voorwaarden als voor de Amerikaanse landmacht? Uit «over het algemeen» valt op te maken dat hier toch ruimte in zit en dat er sprake is van verschillen; kunt u dit toelichten?**

Zolang Nederland de contractbesprekingen nog niet heeft voltooid, kan niet worden uitgesloten dat er afwijkingen ontstaan ten opzichte van de voorwaarden die de Amerikaanse landmacht heeft bedongen. Op dit moment zijn er echter geen aanwijzingen dat voor Nederland niet dezelfde voorwaarden zouden gelden.

**32**

**Kunt u de resultaten van het Amerikaanse overheidsprogramma voor het uitbannen van chromaathoudende verf nader toelichten?**

**36**

**Kunt u de hoopgevende resultaten van het Amerikaanse overheidsprogramma voor het uitbannen van chromaathoudende verf nader toelichten?**

Het *Non-chromate coatings and toxic metals reduction* programma van de Amerikaanse overheid betreft niet alleen chromaathoudende verf, maar alle giftige metalen die in vliegtuigen zijn verwerkt. Op dit moment zijn wel chromaatvrije verfsystemen beschikbaar, maar is de onderliggende grondverf (primer) nog steeds chromaathoudend. De beproevingen die nu met verbeterde, niet-chromaathoudende primers worden uitgevoerd, zijn positief wat de samenstelling en beschermende werking van de verf betreft. Het in de buitenlucht testen van de corrosiebeschermende werking neemt meer tijd in beslag. Op grond van positieve testresultaten wordt het product verder ontwikkeld om tot een bruikbaar alternatief te komen. De eindevaluatie en de keuze voor een alternatief door de Amerikaanse overheid zullen niet voor 2020 zijn voltooid.

**33**

**Wat is de aard van de afspraken die het Ministerie van Economische Zaken in maart 2016 heeft gemaakt met NHI en vastgelegd in een MoA?**

**Wat is de juridische status van de afspraken in het MoA? En hoe groot is het totaalbedrag waarover in het MoA afspraken zijn gemaakt?**

Het verschil tussen de afgesproken (€ 551,1 miljoen) en toegekende *workshare* (€ 443,3 miljoen) bedraagt op dit moment € 107,83 miljoen. Om dit te verbeteren zullen Nederlandse bedrijven worden ingeschakeld voor het onderhoud aan rotorbladen en de logistieke ondersteuning van de NH-90 vloot. De huidige afspraken zijn door NHI en het Ministerie van Economische Zaken vastgelegd in een *Memorandum of Agreement* (MoA) dat is ondertekend op 11 maart 2016. NHI zal Economische Zaken jaarlijks een voortgangsrapportage sturen over de activiteiten en de opbrengsten.

**34**

**Is de IP-overeenkomst voor het Chinook-project inmiddels getekend? Zo ja, kunt u inzicht geven in de omvang van de (verwachte) Nederlandse industriële participatie?**

**35**

**Is het nog altijd zo dat Honeywell weinig bereidheid toont voor industriële participatie, zoals u tijdens het WGO materieel in november 2015 zei (Kamerstuk 34 300 X, nr. 68), of is deze situatie gewijzigd? Zo ja, kunt u dit toelichten?**

Voor het Chinook-project is er met Boeing overeenstemming over de industriële participatie (IP). De IP-overeenkomst zal naar verwachting in januari 2017 worden getekend. De totale waarde van de IP-verplichting wordt in eerste instantie geschat op ongeveer \$ 208 miljoen (gebaseerd op de eerste twaalf Chinooks) en is inclusief de door Boeing overgenomen IP-verplichting van Honeywell.

**36**

**Kunt u de hoopgevende resultaten van het Amerikaanse overheidsprogramma voor het uitbannen van chromaathoudende verf nader toelichten?**

Zie het antwoord op vraag 32.

**37**

**Heeft het Amerikaanse overheidsprogramma om het gebruik van chromaathoudende verf uit te bannen ook consequenties voor het F-35 project?**

De vergaande beperking van het gebruik van gevaarlijke stoffen (inclusief chromaathoudende verfsystemen) is een van de uitgangspunten geweest bij het ontwerp van de F-35. Tijdens de ontwikkeling van de F-35 bleek toch dat het noodzakelijk was om chromaathoudende verfsystemen toe te passen, bijvoorbeeld op plekken die lastig bereikbaar zijn (zoals brandstoftanks). Het volledig staken van het gebruik van chromaathoudende verf wordt op dit moment niet overwogen, omdat er nog geen technisch gelijkwaardige alternatieven voorhanden zijn.

**38**

**Kunt u de wijziging van de gereedheidssnorm van de NH-90 – in vergelijking met de inzetbaarheidsrapportage van 2015 – van 2->5 van 20 naar 2->8 van 20 toelichten?**



**40**

**Wat betekent «2->8» bij de gereedheidsnorm? Wat betekent het getal «2» in dit geval, waartoe dient «->» en wat betekent het getal «8»? Is de gereedheidsnorm dan 2 of 8? Of stijgt die norm volgend jaar van 2 naar 8? Kunt u toelichten hoe dit precies moet worden gelezen?**

In de inzetbaarheidsrapportage van 2015 was het de verwachting dat het aantal operationeel inzetbare NH-90's zou toenemen van twee naar vijf (van de twintig beschikbare NH-90's). Nu is de verwachting dat de beschikbaarheid toeneemt van twee tot acht na de begrotingsperiode. Zie verder de toelichting bij de Inzetbaarheidsrapportage 2016 van 20 september jl. (Kamerstuk 33 763, nr. 110)

**39**

**Is bij het bereiken van de nu gehanteerde gereedheidsnormen de schaarste aan (transport)helikoptercapaciteit voldoende opgelost?**

Met het bereiken van de gereedheidsnorm (na de begrotingsperiode) kan Defensie voldoen aan de inzetbaarheidsdoelstellingen.

**40**

**Wat betekent «2->8» bij de gereedheidsnorm? Wat betekent het getal «2» in dit geval, waartoe dient «->» en wat betekent het getal «8»? Is de gereedheidsnorm dan 2 of 8? Of stijgt die norm volgend jaar van 2 naar 8? Kunt u toelichten hoe dit precies moet worden gelezen?**

Zie het antwoord op vraag 38.