

Vergaderjaar 2011–2012

27 830

Materieelprojecten

Nr. 96

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 28 oktober 2011

De vaste commissie voor Defensie¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Defensie over de brief van 20 september 2011 inzake het Materieelprojectenoverzicht (MPO) 2011 (Kamerstuk 27 830, nr. 90). De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 26 oktober 2011. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Van Beek

De adjunct-griffier van de commissie,
Lemaier

¹ Samenstelling:

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

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

1

In hoeverre worden de mogelijkheden voor de Nederlandse industrie om onderhoudswerkzaamheden te verrichten aan Defensiematerieel in algemene zin en specifiek «upkeep»- en onderhoudswerkzaamheden aan materieel dat dient te worden afgestoten ingeperkt door de gebruiksrechten die Defensie heeft bedongen bij de aanschaf van dat materieel?

Defensie bedingt bij materieelverwerving zoveel mogelijk vrije en overdraagbare gebruiksrechten. Daarmee wordt voorkomen dat het onderhoud alleen door de oorspronkelijke leverancier kan worden verricht. Op die wijze kan Defensie zelf afwegen of onderhoudsactiviteiten aanmerking komen voor uitbesteding. Hierbij houdt Defensie rekening met het (niet-)strategische karakter van het materieel.

2

Kunt u een overzicht beschikbaar stellen van de rechten en de eventuele overdraagbaarheid daarvan voor het belangrijkste materieel, zoals strategisch materieel en wielvoertuigen?

Nee. Bij veel strategisch materieel dat Nederland in het buitenland verwerft, is in het contract een eindgebruikersverklaring opgenomen. In dat geval is de toestemming van het land van herkomst nodig voor de verkoop van dit materieel of onderdelen hiervan aan andere landen. Daarnaast mag bij de doorverkoop van strategisch materieel het kopende land de rechten op het gebruik van het materieel niet overdragen aan derden zonder de uitdrukkelijke voorafgaande schriftelijke toestemming van Nederland. Ook het kopende land zal dit moeten bevestigen in een eindgebruikersverklaring.

Bij wielvoertuigen zijn deze regels alleen van toepassing als het strategisch materieel betreft. Dat is vrijwel alleen bij gepantserde gevechtsvoertuigen het geval.

3

Welke wijze wilt u borgen dat de Nederlandse Defensie industrie betrokken is bij de afstoting van overtollig materieel?

Defensie schakelt de Nederlandse defensiegerelateerde industrie in bij het verkoopgereed maken van overtollig materieel indien Defensie deze werkzaamheden zelf niet doelmatig kan uitvoeren, of indien Defensie niet beschikt over de benodigde kennis.

4

Hoe staat het met de uitvoering van de motie Voordewind over het gebruik van UAV's boven Nederlands grondgebied?

Onbemande luchtsystemen zijn ook nu al in Nederland inzetbaar in delen van het luchtruim die voor dat doel zijn vrijgemaakt, de zogenoemde *segregated areas*. In de afgelopen jaren is de mini-UAV *Raven* enkele malen ingezet ter ondersteuning van de civiele autoriteiten, bijvoorbeeld voor ordehandhaving of dijkbewaking. Defensie beziet in Europees verband hoe UAV's zo spoedig mogelijk volledig in het Nederlandse luchtruim kunnen worden geïntegreerd. Binnenkort zal de Kamer over UAV's en de motie-Voordewind (Kamerstuk 32 733, nr. 25) nader worden geïnformeerd met de A-brief van het project *Medium Altitude Long Endurance Unmanned Aerial Vehicles* (MALE UAV).

5

Wat zijn de gevolgen van de vertraging van materieelprojecten voor de inzetbaarheid bij Defensie?

In de beleidsbrief *Defensie na de kredietcrisis* van 8 april 2011 (Kamerstuk 32 733, nr. 1) zijn maatregelen beschreven die een vertraging tot gevolg kunnen hebben. In annex B van de beleidsbrief worden de gevolgen per project toegelicht. Daarnaast gaan de begroting en het Materieelprojectenoverzicht in op de gevolgen van vertragingen, ook bij projecten die zijn vertraagd als gevolg van andere maatregelen dan beschreven in de beleidsbrief.

6

Waaruit zijn de prijspeilstijgingen met name opgebouwd? Wat draagt het meest bij in het stijgen van de prijspeilen?

De prijspeilaanpassingen zijn vooral een gevolg van een stijging van de loonkosten en de kosten van grondstoffen en onderdelen. Indien geen vaste prijs is overeengekomen, wordt in de contracten tussen Defensie en de leverancier voor de verrekening van deze kosten een formule opgenomen. De componenten van het te leveren materieel krijgen in deze formule een wegingsfactor die overeenkomt met het aandeel van de component in de kostprijs.

7

In welke mate is er in Instandhoudingsprojecten budget opgenomen voor innovatiemogelijkheden die zich tijdens de looptijd van de projectduur voordoen en bijvoorbeeld gericht zijn op verlaging van levensduurkosten en/of vergroting van inzetbaarheid?

Instandhoudingsprojecten richten zich in eerste instantie op de verlenging van de levensduur, de vergroting van de inzetbaarheid en de verlaging van de levensduurkosten van het materieel. In de behoeftestellingsfase van de instandhoudingsprojecten worden ook de mogelijkheden voor innovatie betrokken. Deze mogelijkheden worden vaak benut.

8

Op welke wijze worden Nederlands (marine)schepen vanaf 2013 beveiligd tegen de dreiging van zeemijnen op belangrijke vaarroutes buiten de Noordzee?

Het project Aanpassing Mijnenbestrijdingscapaciteit (PAM) behelst de modernisering van de mijnenbestrijdingscapaciteit van de Nederlandse mijnenbestrijdingsvaartuigen van de Alkmaar-klasse en zes schepen van de Belgische *Flower*-klasse. De gemoderniseerde capaciteit kan ook na 2013 overal ter wereld worden ingezet, vergelijkbaar met de inzet dit jaar voor de kust van Libië.

9

Waar bestaan de hogere investeringen in 2014 (18 miljoen) uit bij de instandhouding van de Walrusklasse-onderzeeboten?

Het project Instandhouding Walrusklasse onderzeeboten betreft naast conserveringswerkzaamheden aan de drukhuid vooral de vervanging van verouderde systemen, zoals een deel van de sonar, de periscoop en het gevechtsinformatiesysteem (*Combat Management System*). Het gaat niet om reguliere instandhoudingswerkzaamheden. De tabel op pagina 27 van het MPO geeft de voorziene uitgaven weer voor de verwerving van deze systemen. De hogere investeringen in de eerste jaren van het project, waaronder die in het jaar 2014, betreffen de ontwikkelingskosten die moeten worden betaald vanaf de levering van de eerste systemen.

10

De Walrusklasse-onderzeeboten beschikken over één wapensysteem, de torpedo. Welke andere systemen – dan de torpedo – van de Walrusklasse zouden aanvullend nuttig kunnen zijn om tegemoet te komen aan uitdagingen zoals bijvoorbeeld piraterij?

De Walrusklasse-onderzeeboot gebruikt voor taken in het kader van piraterijbestrijding vooral sensoren. Deze capaciteit is in de praktijk van grote waarde gebleken omdat de onderzeeboot ongezien informatie kan verzamelen over de activiteiten van piratengroepen. Daarnaast kan de onderzeeboot de inzet van *Special Forces* ondersteunen. Een gedeelte van de sensoren wordt de komende jaren gemoderniseerd in het kader van het project Instandhouding Walrusklasse onderzeeboten. Zie ook het antwoord op vraag 9. Defensie overweegt niet voor de onderzeeboten aanvullende wapensystemen aan te schaffen.

11

Kunt u nader ingaan op de vertraging (één jaar) van de levering van de Geïntegreerde Sensor en Communicatie Suite, waardoor het JSS bij ingebruikname in 2014 beperkt inzetbaar zal zijn?

De vertraging van een jaar bij de levering van de Geïntegreerde Sensor en Communicatie Suite (GSCS) is het gevolg van een gebrek aan capaciteit bij het Marinebedrijf. Met de GSCS is het *Joint Support Ship* (JSS) onder alle operationele omstandigheden geschikt voor bevoorrading op zee, strategisch zeetransport en *seabasing*. Zonder de GSCS beschikt het JSS over eenvoudige communicatieapparatuur en een radar zodat veilige navigatie mogelijk is. Defensie onderzoekt nog of de vertraging kan worden beperkt. Dit zal over enige maanden duidelijk worden.

12

Waaruit kan een eventuele mogelijkheid tot internationale samenwerking bij de Maritime Ballistic Missile Defence met concreet geïnteresseerde landen als Duitsland, Denemarken, Frankrijk en Verenigd Koninkrijk bestaan?

Voor internationale samenwerking op het gebied van *Maritime Ballistic Missile Defence* (MBMD) door middel van de modificatie van de SMART-L radar kunnen twee groepen landen worden onderscheiden. De eerste groep betreft de landen die hun marineschepen ook met de SMART-L radar hebben uitgerust, namelijk Denemarken en Duitsland. Met deze landen wordt al samengewerkt op het gebied van de instandhouding van de SMART-L radar. Het gaat onder meer om hoger onderhoud, training en de gezamenlijke verwerving van reservedelen. Als Denemarken en Duitsland de modificatie aanschaffen, blijft er één configuratie van de radars bestaan, waardoor de samenwerking op dezelfde wijze kan worden voortgezet. Denemarken en Duitsland hebben inmiddels blijk gegeven van hun interesse in de modificatie van de SMART-L, maar besluiten hierover zijn nog niet genomen. Dit kan mogelijk nog enige jaren duren. Binnenkort zal de Duitse regering het nieuwe defensiebeleid bekendmaken en kan hierover wat dit land betreft meer duidelijkheid ontstaan. In België is het wachten op de plannen van een nieuw kabinet.

De tweede groep landen betreft Frankrijk, Italië en het Verenigd Koninkrijk. Deze landen maken gebruik van de S1850-radar, een afgeleide van de SMART-L radar. De samenwerkingsmogelijkheden met deze landen zullen tijdens het vervolg van het project nader worden onderzocht.

13

Wat voor een gevolgen heeft de financiële herschikking van de AH-64 upgrade voor de inzetbaarheid van de Apaches?

Naar verwachting heeft deze financiële herschikking geen gevolgen voor de inzetbaarheid van de Apaches. De Nederlandse Apaches hebben momenteel de *Block I* configuratie, terwijl de *upgrade* naar de *Block II* configuratie is voorzien voor de periode van 2013 tot en met 2016. De Amerikaanse landmacht zal de logistieke ondersteuning voor de *Block I* configuratie omstreeks 2016 beëindigen. Kort daarvoor zal de fabrikant naar verwachting stoppen met de productie van de reservedelen die specifiek voor *Block I* nodig zijn. Dit biedt voldoende tijd voor de uitvoering van de *upgrade*. Onderdelen die niet meer worden gebruikt, zullen worden toegevoegd aan de voorraad reservedelen. Deze onderdelen worden pas afgestoten na de voltooiing van de *upgrade* van alle Apache-toestellen.

14 en 15

Waarom worden drie van de zes nieuwe Chinooks gestationeerd in Fort Hood in de Verenigde Staten?

Wat zijn de taken van de in de Verenigde Staten gestationeerde Chinooks?

Wat zijn de kosten hiervan?

De stationering van drie van de zes nieuwe Chinook-helikopters in Fort Hood is aantrekkelijk omdat daar meer kan worden geoefend dan in Europa door de ruimere beschikbaarheid van het oefenterrein, de aanwezigheid van een laagvlieggebied en de gunstige weersomstandigheden. Daarnaast kan de Nederlandse krijgsmacht met onder meer de Luchtmobiele brigade in de Verenigde Staten *joint* oefenen voor het optreden op hogere geweldsniveaus en bij duisternis.

De stationering van de Chinook-toestellen in de Verenigde Staten leidt ertoe dat er extra reservedelen en gereedschap moeten worden verworven. Het betreft een afzonderlijk project waarmee voor 2012 en 2013 een budget is gemoeid van € 8,9 miljoen. De exploitatiekosten van de stationering van de Chinook-helikopters op Fort Hood bedragen in totaal € 13,6 miljoen voor de periode van 2012 tot en met 2019. Het betreft onder meer de kosten van het onderhoud aan de toestellen en brandstof. Door de stationering in de Verenigde Staten hoeft Defensie de helikopters niet in te voeren in Nederland. In afwachting van het onderzoek naar de plaatsing van de toestellen op Fort Hood is het hiermee gemoeide BTW-voordeel al in 2010 in mindering gebracht op het projectbudget. Het in mindering gebrachte BTW-bedrag bedraagt uiteindelijk € 20 miljoen.

16

Wat zijn de oorzaken en gevolgen van de vertraging van de F-16 M5 modificatie?

De vertraging bij het project F-16 M5 modificatie is het gevolg van een tekort bij Defensie aan voldoende specialistisch personeel dat de modernisering kan uitvoeren. Daarnaast heeft Defensie bezuinigd op de inhuur van specialistisch personeel. Hierdoor laten de operationele verbeteringen die het project beoogt nog enige tijd op zich wachten.

17

Kunt u nader ingaan op de aanvullende eisen van de Amerikaanse luchtvaartautoriteit die hebben geleid tot een vertraging van de invoering van de F-16 mode 5 IFF? Zijn deze systemen ook geschikt voor eventuele opvolgers van de F-16?

Om interferentie met het overige vliegverkeer te voorkomen heeft de Amerikaanse luchtvaartautoriteit strenge eisen gesteld aan het testprogramma waardoor dit nog niet kon worden voltooid. Naar verwachting wordt de opvolger van de F-16 ook uitgerust met een *mode 5 IFF* systeem. Het gaat hier om een Navo-standaard.

18

Hoe oordeelt u over het feit dat de productie van de JSF toestellen nog altijd niet op gang is gekomen als gevolg van de enorme vertragingen en kostenoverschrijdingen? Wat voor gevolgen heeft dit voor de Nederlandse spelers in dit dossier?

De productie van F-35 toestellen is al enkele jaren geleden begonnen in de vorm van de *Low Rate Initial Production* (LRIP). De productieserie LRIP 1 (twee toestellen) is gereed, de productieserie LRIP 2 (twaalf toestellen) is grotendeels voltooid en de toestellen van de productieseries LRIP 3 en 4 (respectievelijk zeventien en 32 toestellen, waaronder de twee Nederlandse) bevinden zich op dit moment in verschillende stadia van het productieproces. Wel heeft de F-35 productie in de afgelopen tijd te maken gehad met vertragingen en is het aantal te produceren toestellen in de eerstkomende jaren verlaagd. Hierover is de Kamer geïnformeerd met onder andere de jaarrapportage van het project Vervanging F-16 over 2010 (Kamerstuk 26 488, nr. 258 van 17 maart jl.). Voor de Nederlandse industrie heeft een vertraging tot gevolg dat productieomzet later zal worden behaald.

19

Wanneer bent u geïnformeerd over de nieuwe reducties die mogelijk in de lucht hangen? Kunt u uiteenzetten welke gevolgen dit kan hebben voor de (te verwachten) werkgelegenheid in de Nederlandse vliegtuigindustrie? Kunt u aangeven welke gevolgen dit kan hebben voor de Nederlandse businesscase?

Het Amerikaanse ministerie van Defensie zal naar verwachting moeten bezuinigen op de begroting voor 2013. Op dit moment is het nog onbekend of, en zo ja, in hoeverre het Amerikaanse F-35 project door deze bezuinigingen zal worden getroffen. Het is daarom niet mogelijk uitspraken te doen over eventuele effecten voor de Nederlandse werkgelegenheid in de vliegtuigindustrie.

De verplaatsing van productieaantallen naar latere jaren heeft voor de industrie, en dus ook voor de Nederlandse industrie, tot gevolg dat productieomzet later wordt behaald. Er is geen rechtstreeks verband tussen bestelreeksen van partnerlanden en de *business case*. De afdracht van de Nederlandse industrie aan de Staat betreft de omzet niet alleen voor toestellen van partnerlanden maar ook voor die van derde landen. Verder is begin 2010 met de industrie overeengekomen dat de *business case* niet meer zal worden herijkt. Zie ook het antwoord op de vragen 20, 21 en 22.

20, 21 en 22

Welke gevolgen heeft het mogelijk schrappen van de B-versie van de JSF voor de werkgelegenheid in de Nederlandse vliegtuigindustrie? Welke gevolgen heeft het mogelijke schrappen van de B-versie van de JSF voor de Nederlandse businesscase?

Welke gevolgen heeft besluit van de Britse regering om de bestelling van 138 F-35 B's om te zetten in goedkopere F-35 C's voor de huidige en de te verwachten werkgelegenheid in de Nederlandse luchtvaartindustrie?

Welke financiële gevolgen heeft dit voor de Nederlandse businesscase?

Kunt u aangeven hoeveel banen er in het jaar 2011 in het jaar 2012, in het jaar 2013, in het jaar 2014, in het jaar 2015, in het jaar 2016, in het jaar 2017, in het jaar 2018, in het jaar 2019 en in het jaar 2020 – waarin herijking van de Nederlandse businesscase zal plaatsvinden- voor de Nederlandse industrie bijkomen, nu bekend is dat er bij BAE-systems nauwelijks of geen werk zal binnenkomen?

Zoals uiteengezet in de brieven van 24 maart 2010 (Kamerstuk 26 488, nr. 223) en van 17 januari jl. is in 2020 geen herijking van de *business case* aan de orde zoals dit begrip wordt gehanteerd in de Medefinancierings-overeenkomst. In 2020, en ook in 2030, zal sprake zijn van een boekhoudkundig meetmoment waarbij de stand wordt opgemaakt van de gerealiseerde afdrachten door de industrie en van de verkregen *royalty's* over de verkoop van de F-35 aan derde landen.

Zoals gemeld in de jaarrapportage Vervanging F-16 over 2010 (Kamerstuk 26 448, nr. 258) zijn in 2006 afspraken gemaakt met Lockheed Martin over de potentiële productieomzet. Met de motorenproducenten zijn vergelijkbare afspraken gemaakt. In de afspraken is vastgelegd hoe de Nederlandse industrie op basis van *best value* kan worden ingeschakeld bij de productie voor het programma. De bijbehorende *Industrial Participation Plans* (IP-plannen) worden halfjaarlijks door Lockheed Martin in overleg met het ministerie van EL&I geactualiseerd. Daarbij worden onder andere veranderingen in de IP-plannen verwerkt die het gevolg zijn van een andere verdeling tussen de verschillende varianten van de F-35. Met een andere verdeling tussen de F-35 varianten zal het aantal en de soort componenten waarvoor de Nederlandse industrie een offerte kan uitbrengen mogelijk in zeer beperkte mate wijzigen. Het besluit van de Britse regering wordt in de eerstvolgende cyclus verwerkt waarna eventuele effecten in kaart kunnen worden gebracht. De Britse aanschaf van de F-35 C variant in plaats van de F-35 B heeft geen significante gevolgen voor de ramingen van de Nederlandse productieomzet omdat een en ander binnen de gehanteerde marges zal blijven.

De ramingen van de werkgelegenheid die samenhangt met het JSF-programma zoals uiteengezet in de brief van 2 april 2009 (Kamerstuk 26 488, nr. 163) berusten op de gehele periode van de productie- en instandhoudingsfase tot en met 2052. De verwachting ten aanzien van de totale werkgelegenheid in die periode berust op een schatting van 4 500 te produceren toestellen voor partnerlanden en derde landen samen. Deze schatting is tot op heden niet gewijzigd. Ramingen voor afzonderlijke jaren zijn daarbij niet zinvol omdat er altijd sprake kan en zal zijn van verschuivingen tussen de jaren binnen die periode. In de komende jaarrapportages zal aandacht worden besteed aan de verwachtingen voor de betrokkenheid van de Nederlandse industrie als die in belangrijke mate wijzigen.

23

Wat zijn de gevolgen van de aanhoudende problemen bij de ontwikkeling en productie van de JSF voor de Nederlandse testtoestellen?

De productie van de twee Nederlandse toestellen verloopt nog steeds volgens het schema dat is vermeld in de jaarrapportage over 2010. De aflevering van het eerste toestel is voorzien voor augustus 2012 en die van het tweede toestel voor maart 2013.

24

Welke gevolgen heeft de vertraging bij de productie van de JSF testtoestellen voor het langer doorvliegen met de F-16's?

Zoals vermeld in de beleidsbrief *Defensie na de kredietcrisis* (Kamerstuk 32 733, nr. 1) zal het kabinet geen verplichtingen aangaan voor andere toestellen dan de testtoestellen. Dit heeft tot gevolg dat de beoogde opvolger niet eerder dan 2019 bij de luchtstrijdkrachten zal instromen. De maatregelen die Defensie neemt in verband met het langer doorvliegen met de F-16 zijn dan ook ingegeven door dit besluit, en houden geen verband met de vertragingen bij de productie van de F-35.

25

Wat kost het langer doorvliegen met de F-16 in totaal en op jaarbasis in zowel structurele kosten als eenmalige kosten?

Ten behoeve van de vliegveiligheid en luchtwaardigheid, de instandhouding en de operationele zelfbescherming zal Defensie vanaf omstreeks 2015 in totaal ongeveer € 300 miljoen investeren. Langer doorvliegen met de F-16 zal voorts gepaard gaan met een stijgende onderhoudswerklast en een toename van onvoorziene reparaties. De exploitatielasten per toestel zullen als gevolg hiervan op den duur toenemen, terwijl de beschikbaarheid voor oefeningen en operaties afneemt. Een gedetailleerde meerjarige raming hiervan is echter vanwege de grote onzekerheden op dit moment nog niet te maken.

26

In hoeverre zouden de drie projecten die gekoppeld zijn aan het langer doorvliegen van de F-16 (instandhouding, operationele zelfverdediging, vliegveiligheid en luchtwaardigheid) ook doorgang hebben moeten vinden indien was vastgehouden aan de oorspronkelijke planning voor de vervanging van de F-16 drie jaar eerder? In dat scenario zou toch ook nog geruime tijd doorgevlogen worden met F-16's?

In het vervangingsscenario zoals dat tot vorig jaar werd gehanteerd, zou de eerste F-35 (afgezien van de testtoestellen) in 2016 bij Defensie instromen zou de laatste F-16 in 2021 buiten dienst worden gesteld. In dit scenario waren de genoemde maatregelen in verband met het langer doorvliegen weliswaar wenselijk maar niet strikt noodzakelijk. Nu duidelijk is dat de opvolger van de F-16 niet voor 2019 zal instromen en Defensie de F-16 tot na 2021 zal gebruiken, zijn deze maatregelen onontkoombaar geworden.

27

Welke specifieke rol speelt Groot-Brittannië samen met Nederland in het realiseren van het project MILSATCOM?

Het Verenigd Koninkrijk neemt samen met Nederland en Canada deel aan het Amerikaanse *Advanced Extreme High Frequency* (AEHF-)programma. De lancering van de tweede satelliet in het kader van dit programma is voorzien voor april 2012. De satelliet bestrijkt het Nederlandse en het Britse grondgebied waardoor beide landen het satellietstelsel vanaf het eigen grondgebied kunnen gebruiken.

28

Wanneer zal NHIndustries een gedetailleerde planning verstrekken voor de FOC NFH's?

NHIndustries verwacht de eerste helikopter in de uiteindelijke *Full Operational Capable* (FOC) configuratie in het tweede kwartaal van 2012 aan Nederland te kunnen aanbieden. Momenteel wordt met de leverancier onderhandeld over de planning van de levering van de FOC-toestellen. Na overeenstemming zal de planning worden vastgelegd in een wijziging in

het contract. Deze wijziging zal nog voor de levering van het eerste FOC-toestel door Defensie en de leverancier worden getekend.

29

Hoe functioneren de reeds geleverde NH-90 helikopters?

In de periode van mei 2010 tot september 2011 is het gebruik van de *Meaningful Operational Capable* (MOC-)helikopter geëvalueerd. De resultaten van deze evaluatie zijn beschreven in de elfde jaarrapportage van het helikopterproject NH-90 die op 13 oktober jl. naar de Kamer is gestuurd (Kenmerk BS2011029813). De conclusie van de gebruiksevaluatie is dat de MOC-toestellen in 2012 goed bruikbaar zullen zijn voor *Search and Rescue*-taken, kustwachttaken en patiëntenvervoer. In het vervolgtraject zal ook het gebruik van de NH-90 voor boordtaken aan de orde komen. Tijdens het gebruik is bevestigd dat de radar van de MOC-toestellen beperkingen heeft. De radar van de *Full Operational Capable*-versie zal worden verbeterd.

30 en 31

Welke mate van zekerheid is er dat België en Luxemburg hetzelfde (tijds)pad blijven volgen wat betreft het VOSS project (Verbeterd Operationeel Soldaat Systeem)?

Is er wat betreft de samenwerking tussen België, Luxemburg en Nederland op het gebied van het VOSS project sprake van één contract waarin de gezamenlijk behoefte is ondergebracht?

Door de samenwerking tussen België, Luxemburg en Nederland ontstaan schaalvoordelen in de aanschaf en exploitatie van het *smart vest*. Tevens zijn er voordelen te behalen door de standaardisatie van uitrusting en militair optreden. Het is de bedoeling dat Nederland namens de partners een contract zal sluiten voor de gezamenlijke behoefte. Het uitgangspunt hierbij is dat de besluitvorming in de drie landen min of meer gelijktijdig tot stand komt. In de verwervingsvoorbereidingsfase (D-fase) wordt dit aspect nauwgezet in de gaten gehouden. Indien de situatie verandert, zal de Kamer worden geïnformeerd.

32

Wordt in de periode van de D-fase van het VOSS gebruik gemaakt van de mogelijkheid subsystemen te testen (bijvoorbeeld in Kunduz)? Zo ja, welke subsystemen en op welke manier? Zo nee, waarom niet?

In de D-fase worden meer proefmodellen van het *smart vest* beproefd. Risico's voor de serieproductie zullen door middel van beheersmaatregelen worden beperkt. De proefmodellen zijn niet bedoeld voor gebruik door eenheden die bij operaties worden ingezet.

33

Waarom maken Special Forces geen deel uit van de doelgroep van het project VOSS? Hoe zullen zij indirect wel profiteren van de kwaliteitsverbetering van de uitrusting?

De doelgroep van het project VOSS is de in groepsverband te voet of uitgestegen optredende militair, met uitzondering van de *Special Forces*. Voor hen gelden aanvullende en specifieke eisen vanwege de bijzondere wijze van optreden. Het project Condor moet in die specifieke behoefte voorzien. Met dit project is een bedrag gemoeid van minder dan € 25 miljoen waarover de Kamer niet afzonderlijk is geïnformeerd. Het project Condor zal zoveel mogelijk gebruikmaken van de resultaten van het project VOSS.