

Vergaderjaar 2013–2014

25 928

Navo helikopterproject NH-90

Nr. 56

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 18 december 2013

De vaste commissie voor Defensie heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Defensie over de brief van 1 november 2013 over de dertiende jaarrapportage van het helikopterproject NH-90 (Kamerstuk 25 928, nr. 55).

De Minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 12 december 2013. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Ten Broeke

De griffier van de commissie,
Van Leiden

1

Zijn er signalen dat andere landen uit het ontwikkelingsproject stappen of uit de ondersteunende landen (community), nu Portugal heeft besloten uit het project te stappen?

Nee. Er zijn geen signalen dat andere landen uit het ontwikkelingsproject willen stappen, noch dat ondersteunende landen helikopters niet zullen afnemen. Wel heeft Duitsland besloten tot een programmawijziging, waardoor het totale aantal gecontracteerde helikopters afneemt. De programmawijziging van Duitsland heeft geen gevolgen voor het *Product Investment/Production Contract* en dus ook geen gevolgen voor bijvoorbeeld de vastgelegde stuksprijs. Ook het leveringsschema wijzigt door deze programmawijziging niet. In de toekomst zal Duitsland, doordat het nu ook de NFH-variant af gaat nemen, wel bijdragen aan gezamenlijke modificaties voor de NFH.

2

Neemt Portugal nog wel helikopters af?

Nee. Portugal heeft gemeld het contract te willen ontbinden en geen toestellen te willen afnemen.

3

Wanneer verwacht u dat alle helikopters door Defensie in Nederland in gebruik genomen kunnen worden?

De laatste *Full Operational Capable* (FOC) NH-90 wordt naar verwachting begin 2016 aan Nederland overgedragen. De ombouw van de zeven helikopters van *Meaningful Operational Capable* (MOC) configuratie naar *Full Operational Capable* is gestart en is naar verwachting eind 2017 voltooid. De aanpassingen als gevolg van de herijkingsnota moeten deels nog contractueel worden vastgelegd. Naar het zich laat aanzien kunnen deze aanpassingen eveneens eind 2017 gerealiseerd zijn. De aanpassing naar de *Final Radar Configuration*, die van toepassing is op zes helikopters, zal naar verwachting in 2015 starten.

4

Welke gevolgen heeft de extra vertraging van drie maanden voor de geplande uitstroom van de Cougar helikopter in 2017?

De extra vertraging heeft geen gevolgen voor de uitstroom van de Cougar-helikopter. Dat blijft 2017.

5

Welke afspraken zijn er gemaakt met de bovenwindse eilanden wat betreft beschikbare vliegreuren met een helikopter?

Op dit moment worden de mogelijkheden onderzocht om in 2014 buitenlandse boordhelikopters aan boord van het stationsschip te detacheren. Indien dit kan, zullen de toestellen daar opereren gedurende de perioden dat de stationsschepen actief zijn. De twee helikopters van de Kustwacht in het Caribisch gebied zullen in 2014 minstens twee maal drie weken op Sint Maarten worden gedetacheerd. Voor de Kustwacht CARIB is vastgelegd dat Nederland op jaarbasis 290 helikopteruren levert. Er is niet vastgelegd welk deel daarvan voor de Bovenwindse eilanden beschikbaar is.

6

Kunt u een overzicht geven van de taken van het stationsschip in de West en daarbij aangeven welke gevolgen het ontbreken van een boordhelikopter heeft voor het uitvoeren van deze taken?

In het Caribisch gebied heeft het stationsschip verschillende verplichtingen. De belangrijkste zijn de taken op het gebied van *Search and Rescue* (SAR) en *Disaster Relief* en voor *Counter Drugs Taskgroup 4.4*. Deze taken kunnen ook zonder boordhelikopter worden uitgevoerd, maar minder effectief.

7

Aan welke partnerlanden heeft Nederland een verzoek gedaan om een boordhelikopter beschikbaar te stellen?

Canada, Portugal, Spanje, Turkije, het Verenigd Koninkrijk en de Verenigde Staten (*US Navy* en *US Coastguard*) zijn per brief verzocht om ondersteuning in 2014. Defensie is nog in gesprek met Spanje en de *US Coastguard*. De overige landen hebben laten weten geen capaciteit beschikbaar te kunnen stellen.

8

Wanneer zal de upgrade naar de Final Radar Configuration voltooid worden voor de zes FOC-helikopters, die het eerst geleverd zijn?

De aanpassing naar de *Final Radar Configuration*, die van toepassing is op zes helikopters, zal naar verwachting in 2015 beginnen. Het streven is de modificatie in Nederland tijdens regulier hoger onderhoud uit te voeren. Eind 2017 moeten de aanpassingen klaar zijn. Zie ook het antwoord op vraag 3.

9

Hoeveel wordt de inzetbaarheid verhoogd doordat Nederland gaat samenwerken met België op het gebied van onderhoud, om zo met dezelfde kosten een hogere inzetbaarheid te bereiken?

Oorspronkelijk was niet voldoende budget beschikbaar voor de gewenste initiële voorraad. Door de samenwerking met België neemt de beschikbaarheid met ongeveer negen procent toe en wordt voldaan aan de beschikbaarheidseisen.

10

Wanneer zijn alle twintig toestellen gemodificeerd zoals gemeld in de herijkingsnota?

De aanpassingen als gevolg van de herijkingsnota moeten voor een belangrijk deel nog contractueel worden vastgelegd. Naar het zich laat aanzien kunnen deze aanpassingen eind 2017 klaar zijn. Zie ook het antwoord op de vragen 3 en 11.

11

Kunt u een overzicht geven over de jaren 2014, 2015, 2016, 2017 en 2018 van de aantallen NH-90 toestellen die in de drie verschillende modificatietrajecten zitten? Kunt u hierbij aangeven hoeveel NH-90 toestellen beschikbaar zijn voor inzet?

Het streven is de modificaties als gevolg van de herijking en de modificatie voor de *Final Radar Configuration* in Nederland tijdens regulier hoger onderhoud uit te voeren. Daardoor neemt de beschikbaarheid van

helikopters niet verder af. Ten gevolge van de MOC naar FOC *retrofit* zullen gemiddeld twee helikopters gelijktijdig niet beschikbaar zijn. Deze *retrofit* zal naar verwachting eind 2017 zijn voltooid.

De planning van het aantal helikopters dat voor Inzet, Opleiding, Training en Evaluatie, alsmede voor regulier onderhoud beschikbaar is, is opgenomen in onderstaande tabel. De operationele behoefte wordt met deze helikopters en met de inzet van Cougar-helikopter afgedekt, totdat alle NH-90 helikopters volledig operationeel inzetbaar zijn. Dit wordt naar verwachting eind 2017 bereikt.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Aan Nederland overgedragen	15	19	20	20	20	20
In Hoger Onderhoud	2	3	3	3	3	3
In Modificatie MOC/FOC	2	2	2	2	0	0
Beschikbaar voor OT&E en inzet en regulier onderhoud	11	14	15	15	17	17

12

Welke beperkingen hebben de NH-90, de AB-412 en de Cougar, waardoor in 2014 's nachts inhuur van civiele capaciteit noodzakelijk is?

13

Is de beperkte beschikbaarheid van de NH-90, de AB-412 en de Cougar een reden, waardoor in 2014 's nachts de Search and Rescue taken worden afgedekt met de inhuur van civiele capaciteit? Zo ja, kunt u per type helikopter aangeven wat de oorzaak van de beperkte beschikbaarheid is? Zo nee, wat is dan de reden van de civiele inhuur?

De AB-412 en de Cougar kunnen 's nachts niet hijsen en de NH-90 is nog niet in voldoende mate beschikbaar.

14

Kunt u een overzicht geven van de Search and Rescue taken die in 2014 's nachts overgenomen worden door de inhuur van civiele capaciteit?

Het gaat om het opsporen en redden van in nood verkerende bemanningen, passagiers van schepen, luchtvaartuigen en boorplatformen of om personeel dat is betrokken bij andere activiteiten op zee in het verantwoordelijkheidsgebied van de Nederlandse Kustwacht.

15

Wanneer wordt verwacht dat de beschikbaarheid van reserve-delen voldoende is?

17

Aan welke voorwaarden moet voldaan worden voordat de voorraad reservedelen als «voldoende» kan worden geclassificeerd?

De voorraad reservedelen kan als «voldoende» worden geclassificeerd als deze niet meer beperkend is voor de uitvoering van het beoogde aantal vliegtuigen. Dit zal het geval zijn na voltooiing van het *Maturity Plan* voor de NH-90. Dit plan maakt deel uit van het *Production Investment and Production* contract en eindigt eind 2018.

16

Welke gevolgen heeft de onvoldoende beschikbaarheid van de reservedelen voor de NH-90 voor de inzetbaarheid en beschikbaarheid van deze helikopter?

De onvoldoende beschikbaarheid van de reservedelen voor de NH-90 heeft een negatieve invloed op het aantal vliegreun. In 2013 was de orderrealisatie ongeveer tien procent van het beoogde aantal vliegreun van de NH-90. Desondanks zijn de doelen voor Inzet, Opleiding, Opleiding en Evaluatie, zoals die met de kamer zijn gecommuniceerd, nog haalbaar gebleken.

17

Aan welke voorwaarden moet voldaan worden voordat de voorraad reservedelen als «voldoende» kan worden geclassificeerd?

Zie het antwoord op vraag 15.

18

Welke gevolgen heeft een vertraging in de totstandkoming van het In Service Support Services Frame Contract voor de instandhouding van de Nederlandse NH-90?

19

Kunt u nader toelichten waar het In Service Support Services Frame Contract uit bestaat en hoe dit de samenwerking op het gebied van instandhouding verbeterd?

Het *In Service Support Services Frame Contract* is een paraplu-contract met uitsluitend *Articles of Agreement*. Hieronder komen alle instandhoudingsovereenkomsten te vallen. Werkpakketten worden vastgelegd in de onderliggende *Service Ordering Agreements*. Het gaat hierbij onder meer om *software* onderhoud, het bijhouden van vliegtuigtechnische documentatie en *obsolescence management* (omgang met onderdelen die niet meer onderhoudbaar of leverbaar zullen zijn). Het gezamenlijk aanbesteden van dergelijke diensten leidt tot kostenbesparing. Als het *In Service Support Services Frame Contract* later tot stand komt, kan de instandhouding nog niet volledig worden geregeld. Op de korte termijn heeft dit nog geen gevolgen.

20

Wordt beoogd om het project Common Spares Management van Nederland en België uit te breiden met andere landen? Zo ja, met welke landen? Zo nee, waarom niet?

Het project *Common Spares Management* is opgezet als onderdeel van de militaire samenwerking tussen België en Nederland (BENESAM). De NAHEMO-landen zijn al enkele jaren met elkaar in overleg over de wijze waarop zij een pool van reservedelen kunnen opzetten. Nederland en België vervullen hierbij een voortrekkersrol.

21

Hoe wordt, ondanks de verdragingen bij de Full Mission Flight Trainer, het NH-90 personeel geoefend en getraind?

22

Oefenen en trainen de (toekomstige) NH-90-piloten momenteel in simulatoren? Zo ja, waar staan deze simulatoren en wie zijn de eigenaren?

De NH-90 vliegers oefenen en trainen in een simulator. Defensie is eigenaar van de Nederlandse NH-90 *Full Mission Flight Trainer* (FMFT). Deze staat nu in Sesto Calende in Italië. In het contract is vastgelegd dat de FMFT 4 jaar na aanvang van de trainingen naar Nederland zal verhuizen. De trainingen zijn in februari 2012 aangevangen. De verhuizing naar Nederland staat daarom gepland voor begin 2016.

23

Welke financiële gevolgen hebben de vertragingen bij de Full Mission Flight Trainer voor het oefenen en trainen van de NH-90-piloten?

De vertragingen bij de *Full Mission Flight Trainer* leiden ertoe dat de trainer ongeveer een jaar later dan oorspronkelijk gepland. Omdat de FMFT een jaar later dan gepland is opgeleverd, zijn de trainingen een jaar later aangevangen. is opgeleverd. De later verhuizing naar Nederland leidt slechts tot uitstel van uitgaven, niet tot extra kosten.

24

Wanneer moet de inspanning van het kabinet om meer dan de huidige 4,4% aan orders te krijgen, namelijk 5,5%, resultaat opleveren?

26

Zijn er al voorstellen bekend waarmee NHIndustries het Nederlandse werkaandeel gaat vergroten? Zo ja, welke? Zo nee, wanneer zullen deze voorstellen gedaan worden?

In deze fase van het project zijn wijzigingen in de werkverdeling tussen de industriële partners vrijwel onmogelijk, zonder extra vertraging en kosten te veroorzaken. Toch heeft NAHEMA dit jaar *NHIndustries* opdracht gegeven met voorstellen te komen om het Nederlandse werkaandeel te verbeteren. Of en wanneer dit tot concrete resultaten leidt, is op dit moment nog niet te zeggen.

25

Hoeveel extra werkgelegenheid heeft Nederland dankzij het project?

De orderportefeuille voor Nederland, die voortvloeit uit de ontwikkeling en de productie van de NH-90 voor de NAHEMO-landen, bedraagt ongeveer € 450 miljoen. Daarnaast produceert *NHIndustries* helikopters voor derde landen, wat ook orders voor de Nederlandse industrie genereert. Ook zal de Nederlandse industrie een gedeelte van de logistieke en technische ondersteuning in de instandhoudingsfase van de NH-90 op zich nemen. De omvang hiervan is niet bekend bij Defensie. De extra werkgelegenheid die in Nederland wordt gecreëerd dankzij het project is daarom niet te kwantificeren.

26

Zijn er al voorstellen bekend waarmee NHIndustries het Nederlandse werkaandeel gaat vergroten? Zo ja, welke? Zo nee, wanneer zullen deze voorstellen gedaan worden?

Zie het antwoord op vraag 24.

27

Hoe worden de onderschreven risico's, die nieuw zijn geïdentificeerd, beheersbaar gehouden?

De nieuw geïdentificeerde risico's betreffen het financiële risico bij de ombouw van de NH-90 *Full Mission Flight Trainer* van de MOC naar de FOC-configuratie, inclusief de herijkingsbehoeften, het risico van het vertraagd contracteren van het *In Service Support Services Frame Contract* en het risico van mogelijk bijkomende onderhoudskosten tijdens de *retrofit*. Voor de beheersmaatregelen verwijs ik u naar bijlage 2 (commercieel vertrouwelijke informatie) bij de dertiende jaarrapportage over het helikopterproject NH-90 (Kamerstuk 25 928, nr. 55 van

1 november jl.). Om het risico van bijkomende onderhoudskosten tijdens de *retrofit* te verkleinen, wordt een Nederlandse *Liaison Officer* geplaatst.