

Vergaderjaar 2007–2008

25 928

Navo helikopterproject NH-90

Nr. 26

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN DEFENSIE

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 3 december 2007

INLEIDING

Hierbij bied ik u de zevende jaarrapportage van het helikopterproject NH-90 aan. Deze rapportage beslaat de periode van 1 juli 2006 tot 1 juli 2007. Het helikopterproject NH-90 is een Europees samenwerkingsproject voor de ontwikkeling en productie van een middelzware helikopter in een variant voor maritieme operaties (aangeduid als de *NATO Frigate Helicopter*, NFH) en een variant voor transporttaken (aangeduid als de *Tactical Transport Helicopter*, TTH). Nederland neemt sinds 7 januari 1991 deel aan dit Europese samenwerkingsproject, waaraan ook België, Duitsland, Frankrijk, Italië en Portugal meedoen. Deze landen vormen samen de *NATO Helicopter Management Organization* (NAHEMO). België is in deze rapportageperiode toegetreten tot NAHEMO. Ook wordt samengewerkt met Noorwegen, Zweden, Finland en Australië die eveneens NH-90 helikopters hebben besteld.

Deze rapportage gaat achtereenvolgens in op de omvang van het project, de voortgang van het *design and development*, de productie, de exploitatievoorbereiding, de financiën, de risico's en overige ontwikkelingen betreffende de Nederlandse NH-90 helikopter. Evenals vorige jaren wordt de informatie over het projectbudget in een afzonderlijke commercieel vertrouwelijke brief aangeboden.¹

OMVANG VAN HET PROJECT

Het contract dat Nederland in 2000 heeft gesloten gaat uit van de levering van twintig NFH's in de periode van 2007 tot en met 2012. Dit contract omvat veertien helikopters met een volledig missiesysteem voor verkenning en de bestrijding van oppervlakteschepen en onderzeeboten en zes helikopters met voorzieningen voor de inbouw van een missiesysteem. Naar aanleiding van de studie «Integrale helikoptercapaciteit», die de Tweede Kamer in 2004 op Prinsjesdag is aangeboden (Kamerstuk 29 800 X, nr. 3), is de behoefte gewijzigd in twaalf NFH's en acht maritieme

¹ Ter **vertrouwelijke** inzage, **alleen voor de leden**, gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

transporthelikopters met een optie op twee extra maritieme transporthelikopters. Deze helikopters moeten geschikt zijn voor transporttaken ter ondersteuning van operaties boven land en vanaf zee.

Voor de benodigde contractwijziging is in eerste instantie een hoge offerteprijs ontvangen. De offerte voldeed echter niet aan de specificaties en zou niet tot het gewenste product leiden. Hierop is, mede ter voorkoming van extra kosten in investering en exploitatie, besloten acht NFH's geschikt te maken voor maritieme én landgerichte transporttaken, de Transport NFH (TNFH). Deze wijziging op het productiecontract moet nog door de *Nato Helicopter Management Agency* (NAHEMA) met de fabrikant *NATO Helicopter Industries* (NHIndustries) worden overeengekomen. Zoals gemeld in de beantwoording van vragen over de Hoofdlijnennotitie is de optie op twee extra maritieme transporthelikopters inmiddels komen te vervallen (Kamerstuk 30 800 X, nr. 119 d.d. 27 augustus 2007).

De wijziging van het productiecontract is nog niet voltooid. Lange doorlooptijden bij de contractenafdeling van NHIndustries en onverwacht hoge eenmalige kosten die door NHIndustries worden berekend, zijn hier debet aan. Zo heeft NHIndustries in januari 2007 een schatting van de kosten gemaakt waarin substantiële kosten voor kwalificatie, management en ontwikkeling waren opgenomen. Gesprekken tussen Defensie en NHIndustries hebben beide partijen meer inzicht gegeven in de complexiteit van de technische aanpassingen. NHIndustries heeft vervolgens gemeld een nieuwe offerte te kunnen uitbrengen na de voltooiing van een haalbaarheidsstudie. Deze haalbaarheidsstudie is naar verwachting begin 2008 gereed. De tijdsdruk om snel tot een contractaanpassing te komen is echter verminderd door de latere levering van de NH-90, zoals onder meer gemeld in antwoord op de vragen van het lid Eijssink over vertragingen bij leveranciers van defensiemateriaal (TK 2006–2007, aanhangsel 2476).

VOORTGANG «DESIGN AND DEVELOPMENT»

De *design and development* (D&D) fase is nog niet gereed. Dit komt onder andere doordat het kwalificatieprogramma en de integratie van enkele NFH-missiesystemen nog niet zijn voltooid. De kwalificatie moet duidelijkheid opleveren over de leveringsdata van de eerste Franse, Italiaanse, Nederlandse en Noorse NFH's. Om een betrouwbare planning voor de kwalificatie te krijgen hebben de NAHEMO-landen de afgelopen periode in toenemende mate druk op NHIndustries uitgeoefend. NHIndustries is aangespoord verbeteringen te bewerkstelligen op onder andere de gebieden van algemeen management, onderlinge samenwerking en risicomanagement. Mijn gesprek in februari 2007 met NHIndustries en partnerindustrieën (Kamerstuk 25 928 nr. 21), de vergadering van de *National Armaments Directors* (NAD's) van de zes NAHEMO-landen met de *Chief Executive Officers* (CEO's) van de partnerindustrieën in juni dit jaar en het toepassen van contractuele maatregelen (Kamerstuk 25 928, nr. 25) maken daar deel van uit.

Planning NFH

Als gevolg van de achterblijvende D&D-activiteiten heeft NHIndustries steeds opnieuw vertragingen in de aflevering van de eerste NFH gemeld. Om dit proces te doorbreken is NHIndustries de gelegenheid geboden een aangepaste planning op te stellen voor de NFH. Deze in maart opgestelde planning laat zien dat bij alle NFH-leveringen sprake is van aanzienlijke vertragingen. De eerste Nederlandse NH-90 zal pas juli 2009 gereed zijn voor aflevering. Dit is een aanvullende vertraging van vijftien maanden ten opzichte van de datum van april 2008 waar eind vorig jaar nog van werd uitgegaan. In het voorstel zullen aan Nederland in de komende jaren

achtereenvolgens twee (2009), vier (2010), vijf (2011), vijf (2012) en vier (2013) helikopters worden geleverd. Sinds maart 2007 is overigens geen nieuwe vertraging gemeld.

Zoals gemeld in mijn brief van 30 maart 2007 (Kamerstuk 25 928 nr. 22) is aan NAHEMA gevraagd een analyse te laten uitvoeren van de door NHIndustries voorgestelde nieuwe planning. Hiervoor zijn drie verschillende audits uitgevoerd bij NHIndustries en de partnerindustrieën. Ten eerste heeft NAHEMA een audit uitgevoerd naar de planning. Hoewel NHIndustries meer openheid heeft gegeven dan voorheen, zijn de door NHIndustries aangekondigde verbetermaatregelen nog steeds onvoldoende concreet en wordt er nog onvoldoende ruimte ingebouwd voor tegenvallers. Ten tweede heeft NAHEMA een audit uitgevoerd naar de stand van zaken op het gebied van *Integrated Logistic Support* (ILS). Hieruit is gebleken dat NHIndustries de ILS-activiteiten niet onder controle heeft. Tenslotte is een managementaudit begonnen. NAHEMA heeft bijna alle leden van de *Board of Representatives* van NHIndustries geïnterviewd. De managementaudit wordt in oktober 2007 voltooid met een gesprek met Stork/Fokker.

Inmiddels meldt NHIndustries maandelijks de stand van zaken met betrekking tot de geconstateerde tekortkomingen. Op onderdelen, zoals een stroomlijning van het kwalificatieproces, zijn aanzetten voor verbetering voorgesteld dan wel ingevoerd. De voortgang hiervan wordt aandachtig gevolgd door NAHEMA en Defensie.

Op basis van de resultaten van de audits constateren de NAHEMO-landen dat op dit moment nog niet alle voorwaarden zijn vervuld voor een aanpassing van het contract met NHIndustries volgens de voorgestelde planning voor de NFH. Allereerst zal NHIndustries zich duidelijker moeten verplichten de voorgestelde verbeteringen uit te voeren. Daarnaast dient NHIndustries ook zekerheden te geven, bijvoorbeeld door wijzigingen in de eigen organisatie, dat men het NH-90 programma voldoende gaat beheersen. In augustus 2007 is een voorstel van NHIndustries ontvangen voor interne aanpassingen van de organisatiestructuur. Dit voorstel is momenteel nog onderwerp van discussie in het internationale overleg.

Gevolgen vertragingen NFH

Zoals bekend heeft de vertraging in het leveringsschema van de NH-90 tot gevolg dat langer met de Lynx-helikopter moet worden gevlogen (Kamerstuk 28 928 nr. 25). De additionele kosten voor de instandhouding van de Lynx zullen worden verhaald op NHIndustries. De gevolgen van de vertragingen kunnen wellicht gedeeltelijk teniet worden gedaan door tijdelijk gebruik te maken van een NFH-helikopter. Er wordt onderzocht of dit mogelijk is.

De vertraging van de NH-90 heeft ook gevolgen voor het AB-412 squadron op Vliegbasis Leeuwarden, omdat de *Search and Rescue* taken van de AB-412 in de toekomst zullen worden overgenomen door de NH-90. Zoals bevestigd in mijn brief van 10 oktober jl. (Kamerstuk 31 200 X nr. 119) laat ik onderzoeken hoe het patiëntenvervoer vanaf de Waddeneilanden in de toekomst het beste kan worden uitgevoerd.

Gewichtsproblematiek

Zoals in de vorige jaarrapportage (Kamerstuk 25 928 nr. 20) gemeld, wordt het gewicht van de NH-90 hoger dan voorzien. Voor de NFH is de toename van het gewicht nog niet definitief vastgesteld. Naar verwachting betreft de toename tussen de driehonderd en vierhonderd kilo, ongeveer vier

procent. NHIndustries heeft de afgelopen periode gezocht naar een oplossing, maar er zijn nog geen resultaten. De gevolgen voor de operationele prestaties, alsmede eventuele additionele kosten van helikoptergebonden materieel, levensduurkosten en onderhoud, kunnen pas worden vastgesteld nadat NHIndustries een definitieve oplossing van het gewichtsprobleem voorlegt.

PRODUCTIE

De voortgang van de productie verloopt ondanks de gemelde vertraging van de kwalificatieactiviteiten goed. Zoals gepland is in mei 2006 begonnen met de assemblage van de eerste Nederlandse NFH. De assemblage van de tweede helikopter ligt op schema en die van de derde helikopter is begonnen. Op 10 augustus 2007 heeft de eerste Nederlandse NH-90 zijn eerste testvlucht gemaakt. De vlucht verliep succesvol. Wel moet nog een aantal missiesystemen worden geplaatst en moet tevens nog een kwalificatie- en certificeringsprogramma worden voltooid alvorens deze helikopter volledig operationeel kan worden. De eerste NFH zal daarom pas in juli 2009 worden afgeleverd.

In april 2006 is de eerste (Duitse) TTH gekwalificeerd voor de initiële operationele status (*Initial Operational Capable*, IOC). Duitsland heeft de helikopter pas in december 2006 kunnen overnemen, onder andere wegens tekortkomingen in de documentatie die NHIndustries eerst diende te herstellen. Na de overname door Duitsland zijn er problemen ontstaan bij het configuratiebeheer en met de kwaliteit van de documentatie. De knelpunten hadden hun weerslag op de inzetbaarheid van de Duitse TTH's. Een probleem is vooral dat de databases bij de partnerindustrieën en NHIndustries niet overeenkomen. Deze tekortkoming heeft tot gevolg dat NHIndustries niet kan voldoen aan de internationaal vastgelegde luchtvaartseisen. De problematiek beperkt zich niet tot de TTH, maar raakt ook de productie en instandhoudingsvoorbereiding van de NFH. Dit heeft mede geleid tot de eerder gemelde vertragingen.

In toenemende mate krijgt de NH-90 te maken met veranderende militaire luchtvaartseisen bij de NAHMO-landen. Op initiatief van de Nederlandse en Zweedse luchtvaartautoriteiten is een document opgesteld over de NH-90 helikopter. NHIndustries en de partnerindustrieën zullen op basis van dit document maatregelen moeten nemen om de gebruikers in staat te stellen de luchtwaardigheid van de NH-90 in de toekomst te verzekeren. NHIndustries zet zich in om hieraan te voldoen.

EXPLOITATIEVOORBEREIDING

De achterstand in de internationale exploitatievoorbereiding is nog niet ingelopen. In de afgelopen rapportageperiode werd in eerste instantie nog weinig voortgang geboekt. De koppeling tussen de luchtwaardigheid, de luchtvaartseisen en de activiteiten voor ILS heeft echter voor een verbetering gezorgd. De reden hiervoor is dat een organisatie van ILS die aan de luchtvaartseisen voldoet, een voorwaarde is geworden voor de kwalificatie en overdracht aan de gebruiker van de NH-90. Door de vertraging van de NH-90 kan de exploitatievoorbereiding, hoewel de tijdsdruk groot is, nog steeds tijdig worden voltooid.

Samen met de industrie wordt nu geprobeerd nadelige gevolgen voor de introductie van de NH-90 in Nederland te voorkomen. Daarmee zal het industriële deel van de exploitatievoorbereiding in het najaar van 2007 zijn voltooid, waarna de eerste verwerving van reservedelen en grondapparatuur kan aanvangen.

Op verzoek van de NAHEMO-landen wordt onder voorzitterschap van Duitsland een *Joint In Service Support Task Force* opgericht die de samenwerking tussen de landen bij de voorbereiding en uitvoering van de exploitatie verder wil versterken.

Zoals in de zesde jaarrapportage gemeld, bemoeilijkt de te late oplevering van computerondersteund instructiemateriaal (CAI) de ontwikkeling van opleidingen in eigen beheer. De nadelige gevolgen van de te late levering van het cursusmateriaal worden beperkt door het cursusmateriaal in eerste instantie zonder gebruik van CAI in eigen beheer te ontwikkelen. Hiervoor levert NHIndustries zoals afgesproken conventioneel cursusmateriaal.

In de vorige rapportage is uiteengezet dat voor de nationale exploitatievoorbereiding een tijdige invoering van de instandhoudingsorganisatie van groot belang is. Daarbij zorgen lopende ontwikkelingen in de defensieorganisatie zoals de invoering van het Defensie Helikopter Commando (DHC) en het project Speer voor extra complicaties. Om het tijdschema en de risico's te beheersen is de aansturing van het project NH-90 uitgebreid met een Coördinatie Overleg (CO) van de DMO, het DHC en de operationele commando's.

Intussen wordt het steeds duidelijker hoe de instandhoudingsorganisatie voor de NH-90 er uit gaat zien. Daarbij kan het in het verleden beschreven concept, waarbij alleen van de locatie De Kooy werd uitgegaan, worden aangepast aan de ontwikkelingen in de afgelopen jaren waarbij wordt uitgegaan van operationele plaatsing op zowel Gilze-Rijen als De Kooy. Vervolgens kan ook de financiële raming van de exploitatievoorbereiding worden aangepast. Een financieel risico betreft in het bijzonder de prijsontwikkeling van logistieke onderdelen zoals reservedelen en gronduitrusting. De prijzen van deze artikelen worden momenteel aan een onderzoek onderworpen door de auditdiensten van de NAHEMO-landen.

De contractbesprekingen met het Italiaanse consortium dat de *Full Mission Flight Trainer* (FMFT) gaat leveren zijn enige maanden vertraagd omdat de afstemming tussen de participerende industriële partners over hun aandeel in de investeringen veel tijd heeft gekost, en de definitieve offerte hierop moest wachten. Inmiddels is het prijsonderzoek van de Auditdienst Defensie (ADD) bijna klaar en zullen de contractonderhandelingen naar verwachting spoedig worden voltooid. Mogelijk kan het contract begin 2008 worden getekend. Gelet op de vertraging bij de kwalificatie van de NFH leidt dit ten opzichte van de vorige rapportage niet tot een extra risico. Over deze overeenkomst zal de Kamer, zoals toegezegd, afzonderlijk worden geïnformeerd.

FINANCIËEL

Het projectbudget is ten opzichte van de vorige rapportage niet veranderd en blijft gehandhaafd op € 1 011,5 miljoen (prijnspeil 2006). De prijsbijstelling naar 2007 wordt later toegekend. Betalingen aan de NHIndustries zijn gedaan in overeenstemming met de contracten voor *Design and Development* en *Production Investment/Production*, rekening houdend met de nog niet behaalde mijlpalen. De risicoreservering van het NH-90 budget is in de rapportageperiode aangesproken om de reservering te verhogen voor de verwerving van de simulator, op basis van de in februari 2007 ontvangen offerte.

Werkaandeel

In de beantwoording van de vragen naar aanleiding van de zesde jaar-rapportage (Kamerstuk 25 928, nr. 23) is ingegaan op het tekort in het werkaandeel voor de Nederlandse industrie. Nederland heeft dit onderwerp onder de aandacht gebracht bij de NAHEMO-landen en NHIndustries. NHIndustries is gevraagd te voorzien in een oplossing en het onderzoekt momenteel de mogelijkheden.

Tegelijkertijd heeft Defensie contact gezocht met het ministerie van Economische Zaken, de Stichting Nederlandse Industriële Inschakeling Defensie-opdrachten (NIID) en Stork als Nederlandse *lead industry* om opnieuw mogelijkheden te onderzoeken voor NHIndustries om het huidige tekort op te heffen. In de afgelopen periode zijn onder voorzitterschap van de NIID diverse gesprekken gevoerd om de ambitie en de capaciteiten van het Nederlandse bedrijfsleven onder de aandacht te brengen bij NHIndustries en de partnerindustrieën Eurocopter en AgustaWestland. Zo heeft de NIID tijdens de luchtvaartshow van Le Bourget in juni 2007 hierover vele gesprekken gevoerd, niet alleen met NHIndustries en de partnerindustrieën, maar ook met NAHEMA en afnemers van de NH-90. Hoewel het nog te vroeg is om concrete resultaten te melden, lijken deze eerste stappen veelbelovend.

Daarnaast heeft de NIID samen met een aantal Nederlandse middelgrote en kleinere bedrijven (MKB) gesprekken gevoerd met de partnerindustrieën Eurocopter Frankrijk en AgustaWestland. In deze gesprekken is de brede aanpak uiteengezet waarmee Nederland het werkaandeel uiteindelijk in balans wil krijgen. Deze gesprekken hebben het inzicht vergroot in de mogelijkheden van het Nederlandse MKB in het NH-90 programma. Enerzijds meldden Eurocopter en AgustaWestland de NIID dat de achterstand van het Nederlandse MKB kan worden hersteld door de productieverhoudingen iets te wijzigen voor de nog te contracteren en te produceren helikopters. Anderzijds is tot op heden echter slechts één commerciële mogelijkheid aangeboden. Het opheffen van het tekort in het werkaandeel binnen de bestaande productieverhoudingen zal tijd vergen. Hiervoor zullen de betrokken publieke en private organisaties hun invloed moeten aanwenden. Vervolgens zullen de NIID en het Nederlandse bedrijfsleven later dit jaar verdere gesprekken voeren met Eurocopter Duitsland, NAHEMA en NHIndustries.

De gesprekken tussen het Nederlandse MKB en de partnerindustrieën verlopen soepeler als het gaat om de voorbereiding van de instandhoudingsfase. In de gesprekken met AgustaWestland kregen diverse Nederlandse bedrijven en kennisinstututen verschillende commerciële mogelijkheden aangeboden.

RISICO'S

De projectrisico's vloeien voort uit een eventuele verdere vertraging van het kwalificatieprogramma voor de NFH en het krappe tijdschema bij de exploitatievoorbereiding (bedrijfsvoering, reservedelen, gronduitrusting en opleidingen) zoals hiervoor beschreven. Daarnaast zijn financiële risico's gemoeid met de delen van het project die nog niet zijn gecontracteerd, zoals de verwerving van initiële reservedelen en gronduitrusting, de FMFT en de wijziging van het productiecontract. De belangrijkste risico's betreffen:

- de gewichtsproblematiek;
- de kwalificatie van in het bijzonder missiesystemen;
- een capaciteitstekort bij de industrie;
- de tijdige beschikbaarheid ILS-producten;

- de inrichting van instandhoudingsprocessen en -organisatie;
- de prijsontwikkeling reservedelen en gronduitrusting;
- veranderingen van management en organisatie bij de industrie.

De risico's hangen samen met de internationale projectomgeving en met de samenwerking met de industrie. De afgelopen rapportageperiode heeft voor een belangrijk deel in het teken gestaan van de beheersing van deze risico's, zoals uiteengezet in de brief van 30 maart 2007. De appreciatie van deze risico's geschiedt door Defensie op basis van risicobeoordelingen van zowel NAHEMA als van NHIndustries. Vermeldenswaard is dat de risicoanalyse van de industrie, die is opgesteld parallel aan de door NAHEMA uitgevoerde audit naar de planning van de NFH, vergelijkbare resultaten heeft opgeleverd.

De reservedelen en de gronduitrusting die worden betrokken van de vliegtuigindustrie worden duurder. Momenteel worden prijsonderzoeken uitgevoerd door de auditdiensten van de NAHEMO-landen.

OVERIGE ONTWIKKELINGEN

Er is grote internationale belangstelling voor de NH90-helikopter. Sinds de vorige jaarrapportage hebben België en Spanje besloten tot de aankoop van NH-90's en is Frankrijk in onderhandeling over nog eens 34 NH-90's. Duitsland echter houdt, in afwachting van een oplossing van de problemen met de NFH's, een contract van 30 NFH's voorlopig aan. In totaal zijn nu 453 NH-90 helikopters verkocht, waarvan 303 aan de NAHEMO-landen, en zijn er opties op 48 helikopters.

TENSLOTTE

Het internationale NH-90 programma, en in het bijzonder de NFH, heeft op een aantal terreinen nog niet de gewenste voortgang. Dit heeft geleid tot interventies van de *National Armament Directors* en mijn gesprek met de partnerindustrieën. De hieruit voortvloeiende contractuele maatregelen en de door de industrie voorgenomen verbeteringen hebben echter nog niet allemaal tot resultaat geleid. In het bijzonder de vertraging in het kwalificatieproces bij de industrie blijft doorwerken in de levering van helikopters.

De belangrijkste risico's van het project betreffen een eventuele verdere vertraging van het kwalificatieprogramma voor de NFH, het krappe tijdschema bij de exploitatievoorbereiding en de financiële risico's bij delen van het project die nog niet zijn gecontracteerd, zoals de verwerving van initiële reservedelen en gronduitrusting, en de FMFT (vluchtsimulator). Ook de wijziging van het productiecontract brengt enige financiële onzekerheden met zich mee. De verwachting is dat de overige risico's allemaal vóór de vertraagde levering van de eerste NH-90 aan Nederland zijn weggewerkt, met uitzondering van het risico voor de diepgang van de opleidingen vanwege de late oplevering van de vluchtsimulator. Als een risicobeperkende maatregel wordt de mogelijkheid van het gebruik van een interim NFH-helikopter onderzocht.

De staatssecretaris van Defensie,
C. van der Knaap