

Vergaderjaar 2013–2014

25 928

Navo helikopterproject NH-90

Nr. 66

BRIEF VAN DE MINISTER VAN DEFENSIE

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 27 juni 2014

Inleiding

Nederland heeft als eerste land operationele ervaringen opgedaan met de NH-90 helikopter aan boord van schepen. Zowel de inzet tijdens de antipiraterijmissie voor de kust van Somalië als die in het Caribisch gebied was succesvol. Bij terugkeer na inzet is aan één helikopter echter bovenmatige corrosie en slijtage geconstateerd. Bij het tweede toestel bleek dat ook het geval, zij het in mindere mate. De corrosie en slijtage waren groter dan zou mogen worden verwacht op grond van de ouderdom van de helikopter en het aantal vliegreuren. Ik heb u hierover geïnformeerd (Kamerstuk 25 928, nr. 58 van 11 maart 2014). Uit nader onderzoek blijkt dat de problemen aanzienlijk zijn. In afwachting van sluitende afspraken met de fabrikant over oplossingen, heb ik daarom besloten NAHEMA te vragen de verdere afname van Nederlandse NH-90 helikopters op te schorten. In deze brief zal ik mijn overwegingen daartoe uiteenzetten. Ik ga achtereenvolgens in op de onderzoeksresultaten, het overleg met de NH-90 partnerlanden en de fabrikant, het vervolgtraject en de consequenties voor Defensie.

Onderzoeksresultaten

De corrosie- en slijtageverschijnselen zijn voor mij aanleiding geweest het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) onderzoek te laten doen. Het rapport van de NLR is gevoegd als bijlage¹. Het NLR heeft ongeveer 100 tekortkomingen vastgesteld, een combinatie van ontwerpfouten, assemblagefouten en verkeerde materiaalkeuzes. In een aantal gevallen kon de corrosie ontstaan omdat in het ontwerp onvoldoende rekening is gehouden met de effecten van het combineren van verschil-

¹ Bij brief van 13 augustus 2014 (Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl) heeft de Minister van Defensie verzocht de bijlage als vertrouwelijk te behandelen. De bijlage is ter vertrouwelijke inzage gelegd, alleen voor de leden, bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

lende materialen, zonder deze van elkaar te isoleren. De corrosie veroorzaakt bij de draaiende delen extra slijtage.

Overleg met partnerlanden en fabrikant

Na het bekend worden van de corrosieproblemen in maart heeft Defensie de fabrikant *NHIndustries* (NHI) ingelicht. Juridisch gezien lopen de contacten met NHI via het *NATO Helicopter Management Agency* (NAHEMA), dat namens de NH-90 partnerlanden het contract, naar Frans recht, met NHI heeft afgesloten. De NH-90 partnerlanden zijn geen partij bij het contract en oefenen geen contractuele rechten uit. Met het oog op de juridische complexiteit laat ik mij in dezen adviseren door de landsadvocaat.

NAHEMA heeft het probleem onmiddellijk opgepakt. Ook fabrikant *NHIndustries* heeft de problemen erkend en heeft direct een *task force* ingesteld om de problemen te onderzoeken en oplossingen uit te werken. *NHIndustries* heeft inmiddels een corrosiepreventieprogramma opgesteld, dat zal worden verwerkt in de volgende versie van de onderhoudsdocumentatie. Defensie voert dit programma, in samenwerking met de fabrikant, uit tijdens het onderhoud van de helikopters.

In april is op verzoek van Nederland ook het *Steering Committee* van de NH-90 partnerlanden ad hoc bijeengekomen. Naast Nederland heeft ook Frankrijk daar te kennen gegeven problemen te hebben, zij het in mindere mate. Met NAHEMA en de partnerlanden is overleg gevoerd over een gezamenlijke benadering van de fabrikant. Tijdens de bijeenkomst van het *Steering Committee* in juni is hierover opnieuw gesproken. Voor Nederland is er sprake van een groot aantal corrosie- en slijtageproblemen, waarvoor oplossingen moeten worden gevonden. De andere NH-partnerlanden kennen deze problemen (nog) niet of niet in dezelfde mate, omdat zij nog niet, of nog niet zo intensief, met een NH-90 helikopter in een zoute omgeving hebben geopereerd. Nederland loopt hierin voorop. Het besef dat het hier om problemen gaat waarmee alle partnerlanden vroeg of laat zullen worden geconfronteerd, is echter alom aanwezig. De partnerlanden steunen Nederland dan ook ten volle in het overleg met, en de druk op, de fabrikant om oplossingen voor de geconstateerde problemen uit te werken.

De fabrikant heeft inmiddels technische oplossingen uitgewerkt voor ongeveer 60 procent van de geconstateerde corrosie- en slijtagegevallen en werkt nu verder aan oplossingen voor de overige gevallen. Waar nu al maatregelen zijn uitgewerkt, worden deze direct in de fabricage van nieuwe toestellen toegepast. Maatregelen waarvoor een aanpassing van het ontwerp nodig is, vergen meer tijd. Dit betekent dat alle gefabriceerde toestellen in de toekomst in meer of mindere mate moeten worden gemodificeerd om de aanpassingen door te voeren. Alle maatregelen worden samengevat in een *roadmap*, waarin per geval wordt beschreven welke oplossing wordt voorzien en op welke termijn de maatregel kan worden geïmplementeerd. De fabrikant heeft naar verwachting tot en met september 2014 nodig om de *roadmap* te voltooien in overleg met NAHEMA.

Vervolgtraject met fabrikant

Ik waardeer de inspanningen van NAHEMA en de fabrikant. Ik ben van mening dat zij zeer serieus werken aan het oplossen van de problemen. Op dit moment is er echter nog geen volledig beeld. De fabrikant lijkt de kosten voor de aanpassingen te willen accepteren. Dat is positief. Tegelijkertijd zijn er nog geen sluitende afspraken over de wijze waarop de

problemen worden opgelost en wie de kosten zal dragen. Nederland loopt hierdoor op de langere termijn een groot risico op niet-inzetbare helikopters en aanzienlijke kosten.

Dit afwegende heb ik besloten NAHEMA te vragen de afname van de laatste zeven Nederlandse NH-90 helikopters op te schorten. Dit geldt vanaf de veertiende helikopter die Defensie in september zou ontvangen. Ik acht het van belang om met de fabrikant allereerst tot sluitende afspraken te komen over de oplossing van de geconstateerde problemen (voor de geleverde en nog te leveren helikopters) onder verantwoordelijkheid en voor rekening van de fabrikant. Zodra die sluitende afspraken er zijn, kan de afname van de helikopters worden hervat. Voor de hervatting van de afname is het niet nodig dat alle aanpassingen al op de helikopters zijn uitgevoerd.

Consequenties voor Defensie

Verdere vertraging van de instroom en vergroting capaciteitstekort

In de NH-90 jaarrapportages heb ik u gemeld dat de introductie van de NH-90 vertraging heeft opgelopen. Naast de latere levering van helikopters ligt dat ook aan de geringe beschikbaarheid van reservedelen, de introductie van SAP en het ontbreken van voldoende gekwalificeerd personeel. Het eerder gemelde geluidsprobleem bij de NH-90 (Kamerstuk 25 928, nr. 58 van 11 maart jl.) is onderzocht en er zijn maatregelen genomen. Dit vormt geen probleem meer bij de introductie van de NH-90. De nu geconstateerde bovenmatige corrosie en slijtage vergroten de vertraging bij de introductie echter opnieuw. Ik houd er rekening mee dat Defensie te maken krijgt met een verdere vertraging van in ieder geval zes maanden in de instroom van de helikopters.

De eerdere vertragingen in het NH-90 programma hebben geleid tot een verminderde beschikbaarheid van helikopters. Om dit capaciteitstekort te beperken, is in 2011 besloten de voorgenomen afstoting van de Cougar-helikopters uit te stellen en acht toestellen aan te houden tot 2018, onder andere op grond van de motie-Knops (Kamerstuk 32 733, nr. 13 van 6 juni 2011). Door de nieuwe problemen wordt het capaciteitstekort groter (minder vliegreuren NH-90) en zal het ook langer duren. Door de toegenomen onderhoudsinspanningen zijn er immers minder inzetbare helikopters beschikbaar en wordt er minder gevlogen dan gepland. Daarvoor zijn opnieuw compenserende maatregelen nodig, waar ik verder op inga op de hierna volgende pagina's.

In de schriftelijke vragen over de Ontwerpbegroting 2014 (Kamerstuk 33 750 X, nr. 6 van 25 oktober 2013) heb ik u gemeld dat de verwachting bij de helikopters is dat het totale evenwicht in de vraag en het aanbod van helikoptercapaciteit wordt bereikt in 2018, na volledige instroom van de NH-90. Dit evenwicht wordt door de nieuwe problematiek later bereikt. Om alle NH-90 helikopters na de instroom volledig operationeel inzetbaar te krijgen, is tijd nodig. Het omscholen en operationeel gereedmaken van bemanningen loopt namelijk ook vertraging op. Er is dus sprake van een vertraagde ervaringsopbouw van het personeel. De genoemde problemen versterken elkaar.

Toenemend onderhoud

De reguliere onderhoudsperiodes van de helikopters zullen langer duren dan gepland. De helikopters moeten namelijk aanvullende modificaties en herstelwerkzaamheden voor corrosie ondergaan. Er zijn ook meer reservedelen nodig, die niet in voldoende mate en op korte termijn

voorhanden zijn. Door de hogere onderhoudslast is ook meer onderhoudspersoneel nodig dan aanvankelijk was voorzien, terwijl daar tekorten bestaan. Deze problemen zijn niet zomaar opgelost. Defensie blijft met de fabrikant in overleg over een verbeterde beschikbaarheid van reservedelen. Ik acht het van belang om met de fabrikant allereerst tot sluitende afspraken te komen over de oplossing van de geconstateerde problemen (voor de geleverde en nog te leveren helikopters) onder verantwoordelijkheid en voor rekening van de fabrikant.

Personele consequenties

De vertraagde introductie van de NH-90 helikopter heeft ertoe geleid dat er minder is gevlogen dan gepland, waardoor het aantal volledig opgeleide bemanningen en technici beperkt is gebleven. Door de nieuwe problemen kan deze achterstand minder snel worden ingelopen. Naar verwachting zal pas na 2019 voldoende personeel beschikbaar zijn om maritieme operaties volledig te ondersteunen. Let wel, een relatief kleine groep mensen is al een paar jaar hard aan het werk om de NH-90 tot een succes te maken. Deze mensen hebben met opeenvolgende tegenslagen te kampen gehad. Ik besef dit terdege en hecht veel waarde aan een zorgvuldige communicatie met het personeel over de gevolgen van deze ontwikkelingen.

Gevolgen voor gereedstelling en inzet

Het grotere capaciteitstekort heeft gevolgen voor de gereedstelling en inzet. De uitvoering van taken, zoals de ondersteuning van maritieme, amfibische en landoperaties, wordt hierdoor beperkt. De komende jaren zal de geplande inzet als volgt worden ondersteund:

- *2014*
De bovenmatige corrosie en slijtage hebben geen gevolgen voor de voorgenomen inzet in 2014. Gedurende heel 2014 wordt de NH-90 ingezet voor antipiraterijmissies. Voor de inzet in het Caribisch gebied was reeds voorzien in aanvullende helikoptercapaciteit. Eén Cougar wordt vanaf Curaçao ingezet ter ondersteuning van de Kustwacht. Daarnaast zal gedurende twee perioden een helikopter van de *United States Coast Guard* (USCG) vanaf het Nederlandse stationschip opereren ter ondersteuning van antidrugsoperaties.
- *2015 en 2016*
De voorgenomen inzet van de NH-90 ten behoeve van de antipiraterijmissie kan ongestoord doorgang vinden. De inzet in het Caribisch gebied daarentegen is niet mogelijk. Hiervoor in de plaats wordt de inzet van één Cougar vanaf Curaçao voortgezet. Ook wordt de voortzetting van de ondersteuning door een helikopter van de *United States Coast Guard* onderzocht. Deze helikopter zal dan vanaf het Nederlandse stationschip opereren ter ondersteuning van antidrugsoperaties.
- *2017 en verder*
Zowel de inzet voor antipiraterijmissies als de inzet in het Caribisch gebied wordt met de NH-90 uitgevoerd. Om de gevolgen vanaf 2018 inzichtelijk te maken, is meer onderzoek nodig.
- *Patiëntenvervoer*
Op 4 juni jl. heb ik u geïnformeerd over mijn besluit om de patiëntenvervoertaak van de Waddeneilanden in de toekomst niet langer door Defensie te laten uitvoeren (Kamerstuk 33 750 X, nr. 62). Dit besluit staat los van de in deze brief beschreven problematiek. Wel zorgen de

nieuwe problemen ervoor dat de helikoptercapaciteit de komende tijd nog schaarser wordt. Dit vergroot dus de noodzaak om voor deze taak een andere oplossing te vinden. Onder leiding van het beleidsverantwoordelijke Ministerie van VWS worden de mogelijkheden daarvoor nu onderzocht.

- *Search and Rescue*
Tijdens de introductieperiode van de NH-90 staat ook de uitvoering van de *Search and Rescue* (SAR) taken door Defensie onder druk. Om die reden is al eerder besloten tot de tijdelijke uitbesteding van de SAR-taken gedurende de nachtelijke uren. Overleg met het beleidsverantwoordelijke Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft eerder dit jaar tot de conclusie geleid dat algehele uitbesteding van de taken, waarbij sprake is van inzet van defensiehelikoptercapaciteit, voor de komende jaren noodzakelijk is.

Compenserende maatregelen

De volgende maatregelen worden uitgewerkt om het capaciteitstekort op korte tot middellange termijn te verminderen:

- *Meer inzet van Cougar-helikopters*
Bovenop de acht helikopters die in 2011 zijn aangehouden, kunnen extra Cougar-helikopters worden ingezet. Deze zouden moeten worden onttrokken aan de pool van te verkopen toestellen. De Cougar-helikopter kan echter niet alle taken van de NH-90 uitvoeren, en dan met name de maritieme taken. De uiteindelijke uitfasering van de Cougars zal gelijke tred moeten houden met de introductie van de NH-90 helikopters.
- *Internationale samenwerking*
Helikopters van andere landen kunnen worden ingezet als boordhelikopter vanaf Nederlandse schepen. In 2014 werkt Defensie in het Caribisch gebied bijvoorbeeld samen de *United States Coast Guard*. Ook voor latere jaren worden de mogelijkheden van internationale samenwerking onderzocht. Helikoptercapaciteit is echter ook bij andere landen schaars, zoals al is gebleken uit eerdere verzoeken van Nederland. Ook biedt internationale samenwerking vooralsnog geen meerjarige zekerheid. Het betreft voorts vaak beperkte ondersteuning tegen hoge kosten.

Financiën

De financiële gevolgen van de corrosie- en slijtageproblematiek worden momenteel samen met NAHEMA en de fabrikant besproken. Zoals gezegd, claimt Defensie de extra kosten van onderhoud en aanpassingen aan de NH-90 bij de industrie. Het is op dit moment nog niet mogelijk om een realistische inschatting van deze kosten te maken. De ervaring met het extra onderhoud is nog te beperkt. Ook is nog niet inzichtelijk welke aanpassingen van de NH-90 nodig zijn om het corrosieprobleem in de toekomst te voorkomen.

Tot 2018 zijn de kosten voor acht Cougar-helikopters in de defensiebegroting gedekt. Het betreft kosten voor instandhouding, € 8,1 miljoen per jaar, en personele kosten, op jaarbasis € 8,9 miljoen. Het aanhouden van extra Cougar-helikopters, bovenop bovengenoemde acht, en het langer doorvliegen voorbij 2018, vergen jaarlijks extra middelen. Daarnaast moeten eenmalige kosten worden gemaakt voor het opnieuw inzetgereed maken van deze extra helikopters, het noodzakelijk onderhoud ervan en de inbouw van speciale missieapparatuur. Ook moet rekening worden

gehouden met inkomstenderving van de verkoop. De financiële gevolgen hiervan worden geacommodeerd binnen de defensiebegroting. Het financiële beslag zal afnemen als de inzet van de Cougar-helikopter weer wordt gereduceerd. Defensie beziet nog of de kosten van het langer doorvliegen met de Cougar op de fabrikant van de NH-90 kunnen worden verhaald.

Conclusie

Voor Defensie en het personeel zijn de nieuwe problemen met de NH-90 wrang. De vertraging als gevolg van de corrosie- en slijtageproblematiek komt bovenop eerdere vertragingen, terwijl de helikopters hard nodig zijn voor de operationele inzet. Ik waardeer de inspanningen van NAHEMA en de fabrikant tot nu toe. Er zijn op korte termijn goede stappen voorwaarts gezegd en ik heb er vertrouwen in dat de fabrikant de problemen kan oplossen en de helikopters kan verbeteren. Wel acht ik het van belang NAHEMA te vragen de afname van nieuwe helikopters op te schorten, om allereerst overeenstemming te bereiken over de wijze waarop de problemen worden opgelost en de kosten worden betaald. Ik zal u over de voortgang informeren in de volgende NH-90 jaarrapportage dit najaar, of tussentijds als de ontwikkelingen daartoe aanleiding geven.

De Minister van Defensie,
J.A. Hennis-Plasschaert