

Vergaderjaar 2007–2008

25 928

Navo helikopterproject NH-90

Nr. 28

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN DEFENSIE

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 9 juni 2008

Inleiding

Het helikopterproject NH-90 is een Europees samenwerkingsproject voor de ontwikkeling en productie van een middelzware helikopter in een variant voor maritieme operaties (*NATO Frigate Helicopter*, NFH) en een variant voor transporttaken (*Tactical Transport Helicopter*, TTH). Nederland neemt sinds 7 januari 1991 deel aan dit Europese samenwerkingsproject, samen met België, Duitsland, Frankrijk, Italië en Portugal. Deze landen vormen samen de *NATO Helicopter Management Organization* (NAHEMO). Ook wordt samengewerkt met Australië, Finland, Noorwegen en Zweden, die eveneens NH-90 helikopters hebben besteld.

De Tweede Kamer wordt jaarlijks geïnformeerd over de omvang van het project, de voortgang van het *design and development*, de productie, de exploitatievoorbereiding, de financiën, de risico's en overige ontwikkelingen rondom de Nederlandse toestellen. Ook wordt tussentijds gerapporteerd als zich in het project relevante ontwikkelingen voordoen. Op 4 december heb ik u voor de laatste maal een rapportage doen toekomen (Kamerstuk 25 928 nr. 26). De daaropvolgende vragen heb ik 7 maart jl. beantwoord (Kamerstuk 25 928 nr. 27) en wij zullen een algemeen overleg hebben op 12 juni a.s..

In de rapportage van 4 december 2007 heb ik u meegedeeld dat de projectreserve tot nihil is gereduceerd, terwijl er voor delen van het project nog contracten moeten worden gesloten. Te denken is aan de verwerving van initiële reservedelen en gronduitrusting en de *Full Mission Flight Trainer* (FMFT) en de wijziging van het productiecontract. Ik heb ook toegezegd u (commercieel vertrouwelijk) te zullen informeren wanneer de contractonderhandelingen voor de FMFT en de onderhandelingen over de contractwijziging zijn voltooid of wanneer er zicht is op de hoogte van een aanvullend projectbudget. Tevens zou ik u inlichten als er sprake zou zijn van aanzienlijke financiële gevolgen bij de verwerving van initiële reservedelen en gronduitrusting.

De onderhandelingen voor de contractswijziging en de FMFT zijn nog niet voltooid, maar ik verwacht u zeer binnenkort over de resultaten van de verwervingsvoorbereiding te kunnen informeren. Wel is het mogelijk u te informeren over het aanvullende projectbudget. Door nieuwe informatie is meer inzicht in de gewenste hoeveelheid initiële reservedelen en gronduitrusting (gereedschapsuitrusting en testapparatuur), waardoor nu een raming kan worden gemaakt van het aanvullende budget, inclusief de projectreserve. In deze brief informeer ik u dan ook over het aanvullende projectbudget van € 58 miljoen dat nodig is om de twintig NH-90 helikopters op verantwoorde wijze te laten instromen en (initieel) in stand te houden. Ik zal de financiële knelpunten toelichten die nopen tot deze aanvulling.

Studie Integrale Helikoptercapaciteit

Het contract dat Nederland in 2000 heeft gesloten gaat uit van de levering van twintig NFH's in de periode van 2007 tot 2012. Dit contract moet echter nog worden aangepast aan de gewijzigde behoefte, die na de studie Integrale Helikoptercapaciteit (Kamerstuk 29 800 X, nr. 3) twaalf NFH's en acht helikopters geschikt voor transporttaken vanaf zee en op het land behelst. Nadat eerder een zeer hoge offerte was ontvangen voor de wijziging van het productiecontract voor een transportversie op basis van een TTH, zijn in januari 2007 de onderhandelingen begonnen over de aanpassing van het productiecontract op basis van een NFH. De onderhandelingen zijn tot dusverre nog niet voltooid.

Zoals gemeld in de laatste jaarrapportage NH-90 is met NHIndustries overeengekomen dat er een nieuwe offerte volgt als is onderzocht of de transportversie kan worden uitgerust met een *Piloting* FLIR in plaats van de *Naval* FLIR die voor de NFH is voorzien. Ik verwacht u hierover bij de eerstvolgende jaarrapportage nader te kunnen informeren.

Missie planning- en analysesysteem

In 2005 is de behoefte gesteld aan een Missie Planning en Analyse systeem (MPAS). Destijds is besloten deze behoefte gedeeltelijk ten laste van de projectreserve te brengen en de resterende € 6,5 miljoen ten laste van het deelbudget Transport NFH, TNFH (Kamerstuk 25 928 nr. 20). Waarschijnlijk is het goedkoper acht NFH's voor maritieme en landgerichte transporttaken geschikt te maken dan TTH's te verwerven en aan te passen voor maritieme operaties, zoals aanvankelijk de bedoeling was. Of deze veronderstelling juist is, zal blijken als NHIndustries een nieuwe offerte heeft aangeboden en de onderhandelingen daarover zijn gevoerd. Vooralsnog gaat Defensie uit van € 6,5 miljoen extra voor MPAS.

Doorontwikkelingen

In langdurige programma's zoals NH-90 moet rekening worden gehouden met wijzigingen aan het ontwerp en de configuratie van de helikopter tijdens de ontwikkeling en productie. De (militaire) luchtvaartseisen zijn daarbij steeds een belangrijk beoordelingscriterium. Voor noodzakelijke en operationeel wenselijke wijzigingen wordt gebruikgemaakt van wijzigingsvoorstellen door de leverancier (*Engineering Change Proposals*, ECP's) en wijzigingsvoorstellen door de klant (*Customer Change Requests* CCR's). Dergelijke ECP's en CCR's kunnen leiden tot extra kosten. Het projectbudget NH-90 schiet op dit moment tekort om de haalbaarheidsstudies voor dergelijke doorontwikkelingen uit te voeren, aangezien de projectreserve tot nihil is gereduceerd. Voor voorziene doorontwikkelingen waaraan Nederland in de nabije toekomst zou moeten deelnemen, zoals aanpassingen als gevolg van gewijzigde internationale luchtvaart-

eisen, het automatische identificatiesysteem en voor de crypto-apparatuur, zijn de kosten geraamd op € 5,5 miljoen.

Initiële reservedelen

De verwerving van initiële reservedelen is onder meer afhankelijk van gegevens van NHIndustries. Doordat die gegevens lang op zich hebben laten wachten, konden de berekeningen voor de samenstelling van het pakket reservedelen niet eerder met voldoende zekerheid worden uitgevoerd. Met de logistieke gegevens en de prijsinformatie vanaf november 2007 en aanvullingen daarop zijn nu enigszins betrouwbare ramingen opgesteld voor de gewenste hoeveelheid initiële reservedelen en het daarvoor benodigde budget.

De door NHIndustries geleverde data zijn echter nog steeds niet volledig en definitief, onder andere omdat de NH-90 varianten, waaronder de Nederlandse (T)NFH, nog niet zijn uitontwikkeld en gekwalificeerd en omdat de beschrijving van de logistieke gegevens daarbij achterblijft. Uit de prijsinformatie van NHIndustries is bovendien gebleken dat de prijzen van de reservedelen aanzienlijk hoger zijn dan aangenomen.

De NAHEMO-landen hebben daarom audits laten uitvoeren naar prijsinformatie die NHIndustries hanteert. De resultaten moeten nog met NHIndustries worden besproken.

De behoefte aan initiële reservedelen is berekend voor twaalf NFH's en acht TNFH's tot aan het moment dat alle NH-90 helikopters zijn ingestroomd en volledig operationeel gesteld zijn. Deze behoefte reikt verder dan de oorspronkelijke projectopdracht. Op basis van de vereiste beschikbaarheid voor de NH-90, komt de behoefte aan reservedelen voorshands neer op ongeveer € 78,0 miljoen. In het projectbudget is in lijn met de projectopdracht rekening gehouden met ongeveer € 33,0 miljoen voor de verwerving van initiële reservedelen voor de eerste drie jaar van opereren (2009–2011), maar Defensie hield al rekening met een tweede levering initiële reservedelen ter waarde van € 40,0 miljoen. Zodoende resteert een hogere behoefte aan initiële reservedelen ter waarde van € 5,0 miljoen.

Gronduitrusting

De keuzes die gemaakt zijn op basis van de studie IHC hebben ook gevolgen voor de te verwerven gronduitrusting (gereedschapsuitrustingen en testapparatuur). De behoefte daaraan hangt voorts samen met het nieuwe aantal locaties dat wordt ingericht voor onderhoud van de NH-90. Modificaties en grote reparaties aan alle toestellen zullen in plaats van op Marinevliegbasis De Kooy zonder meerkosten centraal bij het Logistiek Centrum Woensdrecht (LCW) worden uitgevoerd. De optimale belegging van het faseonderhoud is nog onderwerp van nader onderzoek.

Het besluit om naast De Kooy ook vanaf vliegbasis Gilze-Rijen te gaan opereren, leidt tot meerkosten voor gronduitrusting. Zowel op De Kooy als op Gilze-Rijen is namelijk een basisvoorziening voor de ondersteuning en het correctief onderhoud (de *line maintenance*) nodig, omdat deze elementen onlosmakelijk verbonden zijn met helikopteroperaties. De extra behoefte hiervoor is geraamd op € 7 miljoen.

Prijsescalatie

Bij het *production investment/production* (PI/P)-contract voor de NH-90 in 2000 hebben de landen algemene afspraken gemaakt over kosten(verdeling) en prijzen van de *In Service Support* (ISS) producten en -diensten. In het PI/P-contract zijn wel *ceiling prices* opgenomen voor de nog te contracteren ISS-producten en diensten. Ook heeft NHIndustries in de eerste jaren daarna *Rough Order Magnitude* (ROM) bedragen opge-

geven voor andere ISS-aspecten. Alle ISS-producten en diensten zijn als planreserveringen opgenomen in de projectbegroting. Op deze planreserveringen is volgens voorschrift het materiële overheidsconsumptiepercentage (MOC) toegepast, terwijl de industrie de *ceiling prices* en ROM-bedragen volgens een loon- en prijsherzieningsformule in het PI/P-contract jaarlijks heeft aangepast. Sinds 2000 verschilden deze percentages jaarlijks, maar tot 2005 was de prijsbijstelling per saldo gelijk. Daarna is het verschil echter opgelopen en is het MOC-percentage ontoereikend gebleken om de prijsverhoging door de industrie te dekken. Hierdoor is € 5,0 miljoen meer nodig, een bedrag dat aan het projectbudget zal worden toegevoegd.

NAHEMA en NAMSA

Vanwege de vertragingen in de levering van de NH-90 helikopter (Kamerstuk 25 928 nr. 26) moet het project NH-90 twee jaar langer van de diensten van het *NATO Helicopter Management Agency* (NAHEMA) en het *NATO Maintenance and Supply Agency* (NAMSA) gebruikmaken. De jaarlijkse Nederlandse bijdrage aan NAHEMA en NAMSA is een percentage van de jaarlijkse exploitatiekosten (ongeveer € 0,5 miljoen per jaar). Er zal daarom € 1,0 miljoen aan het projectbudget worden toegevoegd.

Risicoreservering

Zoals in de zevende Jaarrapportage NH-90 aan de Tweede Kamer is gemeld (Kamerstuk 25 928 nr. 26), is de risicoreservering gereduceerd tot nihil, terwijl er nog zaken zijn die nog niet onder contract zijn gebracht. De oorspronkelijk toegekende risicoreservering was € 18,7 miljoen (prijspeil 2007), wat ongeveer 2 procent is van het totale projectbudget. In de afgelopen jaren is de risicoreservering volledig aangewend voor zaken als de *Initial In service Support*, grondapparatuur, MPAS en voor de FMFT

Het thans ontbreken van een risicoreserve is een knelpunt gelet op de reële kans op overschrijdingen op de planreserveringen. De volgende risico's worden onderkend:

- de hardheid van het afleveringsschema is nog steeds een punt van discussie omdat de PI/P-fase nog niet is voltooid, wat nog tot extra vertragingen kan leiden;
- de logistieke gegevens en de prijsinformatie zijn nog niet definitief vastgesteld;
- er is nog onzekerheid over de kosten van het uit te besteden onderhoud;
- er kan vertraging optreden in de leveringen van investeringen van *Life Cycle Cost* (LCC) besparende investeringen (zoals de FMFT);
- de kostenverdeling (*costshare*) tussen de deelnemende landen voor de inrichting van de instandhoudingsvoorbereiding is nog onderwerp van discussie;
- de kosten voor de tot dusver bekende CCR's zijn nog niet uitonderhandeld. Meer CCR's zijn echter verwachtbaar. Als ze inderdaad nodig zijn, is het voor Defensie doelmatig bij de kostenverdeling van de PI/P-MoU aan te sluiten.

Rekeninghoudend met de nu bekende risico's en gebaseerd op 5 procent van de resterende bestedingsplannen en het totaal van de knelpunten, is een risicoreservering van € 28 miljoen noodzakelijk. De risicoreservering betreft dan ongeveer 3 procent van het huidige projectbudget.

Ten slotte

In deze brief ben ik ingegaan op de kostenverhogingen voor het project NH-90. Enerzijds zijn de uitkomsten van de studie IHC van invloed geweest op de uitgangspunten van de projectbegroting. Anderzijds hebben zich tijdens de uitvoering van het project andere ontwikkelingen voorgedaan die de factoren «product», «tijd» en «geld» hebben beïnvloed. Er is sprake van aanvullende behoeften, zoals MPAS en noodzakelijke of operationeel wenselijke doorontwikkelingen, en van aanvullende ramingen in verband met initiële reservedelen, de gronduitrusting, de prijsscalatie, de verlenging van de deelneming aan NAHEMA en NAMSA en de verhoging van de risicoreservering. Met het oog hierop zal het projectbudget NH-90 met € 58 miljoen worden verhoogd. Dit is in het defensiebudget verwerkt.

U kunt ervan overtuigd zijn dat dit project mijn volle aandacht zal behouden. Ik zou daarbij willen opmerken dat de samenwerking tussen Europese industrieën en de partnerlanden weerbarstiger is dan op het eerste oog lijkt. Zo heeft NHIndustries zeer onlangs nog in de *Steering Committee* vergadering en aansluitend de *National Armaments Directors* bijeenkomst te Berlijn de twijfel over de hardheid van het afleverings-schema bevestigd. Opnieuw zijn complicaties gemeld in de kwalificatie, die leiden tot een vertraging in de oplevering van de uiteindelijke configuratie van de TTH en de NFH. Dit raakt ook de Nederlandse NFH. NHIndustries heeft verklaard vanaf midden 2009 tijdelijk een NFH te kunnen leveren die nog niet aan de oorspronkelijke eisen voldoet. Nader overleg tussen de NAHEMO-landen en met NHIndustries zal op korte termijn moeten uitwijzen in welke mate deze tijdelijke configuratie voldoet aan onze eisen. Ik heb daarom opdracht gegeven te onderzoeken of de introductie van de NH-90 met een tijdelijke configuratie kan aanvangen. Ik stel hierbij als voorwaarde dat deze configuratie minimaal toereikend moet zijn om de waltaken van de Lynxhelikopter over te nemen.

De staatssecretaris van Defensie,
J. G. de Vries