

Vergaderjaar 2008–2009

25 928

Navo helikopterproject NH-90

Nr. 33 HERDRUK¹

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN DEFENSIE

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 26 november 2008

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

Deze rapportage gaat achtereenvolgens in op de omvang van het project, de voortgang van de ontwikkeling en de productie, de exploitatievoorbereiding, de financiën, de risico's en overige ontwikkelingen rondom de Nederlandse NH-90-helikopters. Zoals toegezegd bij het algemeen overleg over materieel van 1 oktober jl. gaat deze rapportage eveneens in op de levensduur van de Lynx-helikopter in verband met de verdere vertraging van de levering van de NH-90 en de mogelijke acceptatie van een NH-90 in een tijdelijke configuratie, de *Meaningful Operational Configuration* (MOC), die vooraf gaat aan de *Full Operational Configuration* (FOC). Daartoe is de laatste informatie uit het *Steering Committee* van 21–22 oktober jl. verwerkt. Evenals vorige jaren wordt de informatie over het projectbudget in een afzonderlijke commercieel vertrouwelijke brief aangeboden². Deze rapportage beslaat de periode 1 juli 2007 tot 1 juli 2008.

OMVANG VAN HET PROJECT

Het contract dat Nederland in 2000 heeft gesloten gaat uit van de levering van twintig NFH's in de periode 2007 tot 2012. Dit contract moet echter nog worden aangepast aan de gewijzigde behoefte, die als gevolg van de studie Integrale Helikoptercapaciteit (Kamerstuk 29 800 X, nr. 3) bestaat uit

¹ I.v.m. een correctie in de voetnoot.

² Ter vertrouwelijke inzage, alleen voor de leden, gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

twaalf NFH's en acht transportversies van de NFH. Deze TNFH's zijn geschikt voor transporttaken vanaf zee en op het land. In de zevende jaarrapportage NH-90 (Kamerstuk 25 928, nr. 26) is gemeld dat met *NHIndustries* is overeengekomen dat een nieuwe offerte voor de aanpassing van het contract volgt wanneer is onderzocht of de Nederlandse TNFH kan worden uitgerust met een *Piloting Forward Looking Infra Red* (FLIR) in plaats van de *Naval FLIR* die voor de NFH is voorzien. Deze haalbaarheidstudie is in juli 2008 voltooid en geëvalueerd. Hieruit blijkt dat een *Piloting FLIR* voor de TNFH in technisch opzicht minder ingewikkeld is dan de industrie aanvankelijk veronderstelde. In juli 2008 is de NAHEMA verzocht een nieuwe offerte aan te vragen bij *NHIndustries* om de eerste TNFH aansluitend op de twaalf NFH's geleverd te krijgen. De ervaring leert dat het moment van ondertekening van een contract-aanpassing in deze fase moeilijk te voorspellen is.

VOORTGANG ONTWIKKELING EN PRODUCTIE

De ontwikkelingsfase is nog niet voltooid. Dit komt onder meer omdat het kwalificatieprogramma en de integratie van enkele NFH-missiesystemen nog niet klaar zijn. Nadrukkelijke interventies van de NAHEMO-landen hebben ertoe geleid dat de partnerindustrieën maatregelen hebben voorgesteld in de managementstructuur en de organisatie van *NHIndustries* en van de partnerindustrieën zelf, ter verbetering van het besluitvormingsproces, de *engineering*, de kwalificatie en integratie, het risicomanagement en de transparantie van het managementproces. Zo worden onder meer de bevoegdheden bij de verdere ontwikkeling van de TTH-varianten en de NFH-varianten expliciet bij *Eurocopter* respectievelijk *AgustaWestland* belegd. Deze maatregelen zijn per september 2008 van kracht geworden en zullen de komende periode effect moeten hebben.

In de reorganisatie van *NHIndustries* hebben *Eurocopter Group* en *AgustaWestland* aan Stork een aangepast partnerschap voorgesteld, waarin Stork geen deel uitmaakt van de directie van *NHIndustries*. Stork kan dit accepteren nu *Eurocopter* en *AgustaWestland* de *business case* van Stork garanderen. De positie van Stork in de *Supervisory Board* blijft ongewijzigd. Deze raad bestaat uit Stork en de andere partnerindustrieën en houdt toezicht op de directie van *NHIndustries*.

De productie van de helikopters gaat voort. Wel heeft *NHIndustries* het tempo van de productie aangepast aan de vertraging in de ontwikkeling en kwalificatie om onnodige doublures in de werkzaamheden te voorkomen. Op 10 augustus 2007 heeft de eerste Nederlandse NH-90 zijn eerste testvlucht gemaakt. Sindsdien zijn diverse testvluchten en beproevingen gedaan, onder meer in samenwerking met het Luchtverdedigings- en Commandofregat (LCF). Hoewel de Nederlandse NH-90 heeft aangetoond te kunnen vliegen, moet het kwalificatie- en certificeringsprogramma nog worden voltooid voordat de helikopter in de eindconfiguratie kan worden gekwalificeerd.

Intussen heeft *NHIndustries* TTH's in een *Interim Operational Configuration* geleverd aan onder meer Duitsland, Italië, Zweden, Finland en Australië. De inzetbaarheid van deze helikopters viel aanvankelijk tegen door problemen bij het configuratiebeheer, de kwaliteit van de documentatie en de beschikbaarheid van reservedelen. Hoewel enige verbetering zichtbaar is, voldoet met name de Duitse TTH nog niet aan de verwachting. De eerste TTH in de eindconfiguratie wordt begin 2010 verwacht.

Planning NFH

Met de brief «Financiële stand van zaken helikopterproject NH-90» van 9 juni jl. (Kamerstuk 25 928, nr. 28) heb ik de nieuwe complicaties in de kwalificatie gemeld, die leiden tot een vertraging in de oplevering van de eindconfiguratie van de TTH en daarmee ook de NFH.

NHIndustries heeft gemeld pas in 2011 de eerste Nederlandse NFH in de eindconfiguratie (conform de contractuele eisen) te kunnen leveren. Tegelijkertijd heeft *NHIndustries* gemeld in staat te zijn vanaf eind 2009 NFH's te kunnen aanbieden die weliswaar nog niet volledig aan de oorspronkelijke contractuele eisen voldoen, maar die wel bruikbaar zijn voor opleiding en training en die de waltaken van de Lynx-helikopter kunnen overnemen. Het voorstel betreft de levering van zeven NFH's in een tijdelijke configuratie, de MOC, aan zowel Nederland als Frankrijk. *NHIndustries* verwacht in het derde kwartaal van 2011 de achtste helikopter direct in een eindconfiguratie, de FOC, kunnen leveren. *NHIndustries* heeft nog geen opleveringsschema voor de resterende helikopters verstrekt, maar verwacht wordt dat er per jaar vier toestellen kunnen worden geleverd. Eind 2014 zouden dan alle twintig helikopters zijn geleverd.

Het definitieve besluit van de NAHEMA om de industrie toe te staan de MOC-aanpak te volgen, vergt internationale afstemming. Het besluit zal pas worden genomen als met *NHIndustries* overeenstemming kan worden bereikt over de contractuele randvoorwaarden ten aanzien van onder meer de meerkosten van de MOC-aanpak (geen), de garantie-termijnen, de vereiste beschikbaarheid van de MOC-helikopters (logistieke ondersteuning) en het behoud van de opgebouwde boeterechten en mogelijke claims. De daadwerkelijke aanpassing van dit contract wordt dan midden 2009 voorzien. Wanneer wordt besloten een tijdelijke configuratie te accepteren, worden de gevolgen van de nieuwste vertraging verminderd omdat met de MOC eerder dan 2011 tenminste de opleiding en training van het personeel op de NH-90 kan worden gestart en de waltaken van de Lynx-helikopter kunnen worden uitgevoerd. Hiermee draagt de MOC-aanpak in positieve zin bij aan de motivatie – en daarmee aan het behoud – van het betrokken personeel.

In de afgelopen periode heeft *NHIndustries* voor diverse problemen een oplossing gevonden. Zo is eind 2007 met *NHIndustries* een oplossing gevonden voor het herstel van de operationele capaciteit als gevolg van de gewichtsoverschrijding. Die oplossing moet nog contractueel worden vastgelegd. Het streven daarbij is eind 2008. Over de gevolgen van de oplossing voor het helikoptergebonden materieel, de levensduurkosten en het onderhoud moet *NHIndustries* nog nadere informatie verstrekken. *NHIndustries* stelt ook de problemen te kunnen oplossen voor het navigatiesysteem (TACNAV) en de integratie van de vliegfuncties via het *CORE system*, dat voorziet in alle basisvliegfuncties zoals de cockpitbediening en presentaties, de interne en externe communicatie, de navigatie en de bewaking van de avionica. Oplossingsrichtingen hiervoor zijn inmiddels overeengekomen. Een resterend probleem betreft de radar die nog niet aan alle contractspecificaties voldoet. Hiervoor is een technische oplossing voorhanden. Met de industrie zijn gesprekken gaande over de contractuele uitwerking.

Gevolgen vertragingen NFH

Door de vertragingen ontstaan voor Defensie extra kosten die in eerste instantie via het boetebeding worden geclaimd. Deze betreffen onder meer de projectkosten, een verlengde deelneming aan NAHEMA, de levensduurverlenging van de Lynx-helikopters en de instandhouding van

de AB-412 SAR-functionaliteit. De totale kosten kunnen worden bepaald zodra de leverdata en configuraties van de NH-90 definitief zijn en de NH-90's in de eindconfiguratie zijn geaccepteerd.

De in 2007 gemelde vertraging heeft geleid tot levensduurverlengende maatregelen voor tien Lynx-helikopters waarmee de periode tot ongeveer midden 2011 (bij ongewijzigd inzetprofiel) kan worden overbrugd. Indien noodzakelijk kunnen nog eens zeven Lynx-helikopters een levensduurverlengend onderhoud (LVO) ondergaan. Inmiddels hebben acht Lynx-helikopters na het LVO een uitgebreide inspectie succesvol doorstaan en kon bij elke helikopter het aantal vlieguren van 7000 naar 8000 uur worden verhoogd. Er is nog geen aanleiding de eerder gemelde € 5,2 miljoen die voor de levensduurverlenging van de Lynx-helikopters is begroot te verhogen. Het nieuw gemelde uitstel tot 2011 van de levering van een helikopter in de eindconfiguratie zal leiden tot een noodzaak voor een LVO voor alle resterende Lynx-helikopters. Wanneer de MOC-aanpak met *NHIndustries* kan worden overeengekomen en het daarbij behorende leverschema van de NH-90 wordt gevolgd, zullen waarschijnlijk niet zeven maar slechts drie extra Lynx-helikopters een LVO moeten ondergaan. Het is mijn voornemen ook deze extra kosten voor Defensie via het boetebeding bij *NHIndustries* te claimen.

EXPLOITATIEVOORBEREIDING

Ook in deze rapportageperiode is de ontstane achterstand in de internationale exploitatievoorbereiding niet ingelopen. Wel zijn met het oog op de mogelijke levering van een NFH MOC alternatieven gevonden die de instandhouding van deze helikopters verzekeren. Het te nemen besluit om industrie toe te staan de MOC-aanpak voor de eerste zeven helikopters te volgen, is mede afhankelijk van de uitwerking van die alternatieven. De voorziene initiële fabrieksopleiding zal ook voor de tijdelijke configuratie moeten voldoen. Verder zal *NHIndustries* aanvullende diensten moeten verlenen om te voorzien in de nog niet geleverde contractuele *Integrated Logistic Support* (ILS)-producten, zoals documentatie, reservedelen en gereedschappen.

Op verzoek van de NAHEMO-landen is 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 verstevigt. Dit wordt onder meer bereikt door verschillen tussen de landen in hun aanpak en werkwijzen te identificeren en hiervoor oplossingsrichtingen te ontwikkelen. Verder wordt de samenwerking in de instandhoudingsfase verbreed door de toetreding van Noorwegen, Zweden, Finland en Australië. Bovendien wordt samenwerking nagestreefd op deelterreinen waar (nog) niet alle landen daarvoor gereed zijn. Verwacht wordt dat deze *task force* eind 2008 kan worden opgeheven.

De nationale exploitatievoorbereiding, die in belangrijke mate bepalend is voor een tijdige invoering van de instandhoudingorganisatie, is meer beheersbaar geworden omdat de sturing van het Project NH-90 in 2007 is uitgebreid met een Coördinatie Overleg (CO) waarin de Defensie Materieel Organisatie (DMO), het Defensie Helikopter Commando (DHC) en de operationele commando's zijn vertegenwoordigd. De oprichting van het DHC heeft het mogelijk gemaakt de basisvoorwaarden voor de logistieke organisatie ten behoeve van de NH-90 eenduidig vast te stellen, zij het dat over de optimale belegging van het faseonderhoud nog een beslissing moet worden genomen.

Het contract voor de *Full Mission Flight Trainer* (FMFT) is eind juli 2008 getekend. Zoals in de Kamerbrief «Resultaten verwervingsvoorbereiding

Full Mission Flight Trainer» (Kamerstuk 25 928, nr. 29) van 24 juni jl. is gemeld, neemt de ontwikkeling van de software, de bouw van de FMFT en de integratie hiervan 36 maanden in beslag. De FMFT voor Nederland zal midden 2011 gebruiksgereed in Italië worden opgeleverd. Tot die tijd zal Defensie gebruik maken van de trainingsfaciliteiten van *AgustaWestland* (fabrieksopleidingen) en van bestaande TTH-trainingsfaciliteiten in het buitenland. Deze faciliteiten maken weliswaar alleen gesimuleerde vliegtrainingen mogelijk, maar gelet op de verschoven planning van de levering van de NFH is dit acceptabel omdat nog niet individueel of in teamverband voor missies hoeft te worden getraind. Daarnaast zal voor opleiding en training gebruik worden gemaakt van de NH-90's zodra die zijn geleverd.

FINANCIËEL

In de zevende jaarrapportage NH-90 (Kamerstuk 25 928, nr. 26) heb ik gemeld dat de projectreserve tot nihil is gereduceerd terwijl er voor delen van het project nog contracten moeten worden gesloten. Nadat door nieuwe informatie van de industrie meer inzicht kwam in de gewenste hoeveelheid initiële reservedelen en gronduitrusting (gereedschapsuitrusting en testapparatuur), is een aanvullend budget, inclusief een nieuwe projectreserve geraamd. Met de Kamerbrief «Financiële stand van zaken helikopterproject NH-90» van 9 juni jl. heb ik u geïnformeerd over een aanvullend budget van € 58 miljoen dat nodig is om de twintig NH-90 helikopters op verantwoorde wijze te laten instromen en (initieel) in stand te houden. Het projectbudget is daardoor en door de prijspeilaanpassingen over 2007 en 2008 met € 87 miljoen verhoogd naar € 1 098,6 miljoen (prijspeil 2008). Betalingen aan *NHIndustries* zijn gedaan in overeenstemming met de contracten voor *Design and Development* en *Production Investment/Production*, rekening houdend met de nog niet bereikte mijlpalen.

Werkaandeel

Het tekort in het Nederlandse werkaandeel dat gemeld werd in de zevende jaarrapportage NH-90 is licht ingelopen omdat de Nederlandse industrie betrokken is bij de order voor automatische testapparatuur en bij het bepalen van de generieke vlieglimieten aan boord van schepen. Er zijn echter nog geen oplossingen beschikbaar om de achterstand geheel in te lopen. Ondanks dat daarop wordt aangedrongen, reageerde *NHIndustries* aanvankelijk afhoudend.

Defensie zet het overleg voort met het ministerie van Economische Zaken, de Stichting Nederlandse Industrie voor Defensie en Veiligheid (NIDV) en Stork (als Nederlandse *lead industry*) over de mogelijkheden voor *NHIndustries* het huidige tekort op te heffen. Hierbij is een blijvende actieve betrokkenheid van de Nederlandse industrie noodzakelijk. Het NIDV zet de gesprekken voort die de ambitie en de capaciteiten van het Nederlandse bedrijfsleven bij *NHIndustries* en de partnerindustrieën *Eurocopter* en *AgustaWestland* voor het voetlicht brengen. Bij *NHIndustries* is recent een procedure voorbereid om het werkaandeel voor Nederland te corrigeren. Het NIDV is hierbij direct betrokken. De procedure verkeert echter nog in een planningsfase en moet nog door het hogere management van *NHIndustries* en de partnerindustrieën worden gesteund.

Gerelateerde projecten

Aan het helikopterproject NH-90 zijn onder meer gerelateerd de projecten verwerving tweede batch *Initial In Service Support* (IISS) reservedelen NH-90, Patrouilleschepen, Instandhoudingsprogramma M-fregatten, *joint*

RISICO'S

Ook deze rapportageperiode heeft voor een belangrijk deel in het teken gestaan van de beheersing van de risicogebieden die ik de Kamer heb uiteengezet in mijn brief van 30 maart 2007 (Kamerstuk 25 928, nr. 22). Daarnaast heb ik u in mijn brief van 9 juni jl. de risicogebieden gemeld waarvoor de risicoreservering in het projectbudget NH-90 is verhoogd. De projectrisico's ontstonden door de eventuele verdere vertraging van het kwalificatieprogramma voor de NFH en het krappe tijdschema bij de exploitatievoorbereiding, in het bijzonder ten aanzien van de bedrijfsvoering, reservedelen, gronduitrusting en opleidingen zoals hiervoor beschreven. De risicogebieden hangen voor een groot deel samen met de internationale projectomgeving en met de samenwerking met de industrie.

De belangrijkste risicogebieden zijn:

- Programmabeheersing door de industrie.
Een van de verbetermaatregelen naar aanleiding van de managementaudit in 2007 is het aanstellen van zogenaamde *Lead Industries* die de ontwikkelingen en de oplossing van problemen bij de TTH-varianten (*Eurocopter*) en de NFH-varianten (*AgustaWestland*) moeten versnellen. Als deze maatregel onvoldoende effect heeft, zal zowel de leverplanning als de het kwalificatieproces hinder blijven ondervinden van de ontoereikende programmabeheersing door industrie.
- Kwalificatie van de radar.
Van de missiesystemen voldoet de radar nog niet aan de contractuele eisen voor detectie. De NAHEMO-landen overleggen gezamenlijk met *NHIndustries* om de radarprestaties te verbeteren. Naar verwachting zal hierover tegelijkertijd met de eventuele contractaanpassing voor de MOC overeenstemming zijn bereikt.
- Tijdige beschikbaarheid ILS-producten.
NHIndustries is nog niet gereed voor de contractueel overeengekomen ILS-aanpak. Het gebruik van een MOC NFH is echter alleen doelmatig als ook de instandhouding ervan is verzekerd. Defensie werkt in overleg met *NHIndustries* de verwerving van reservedelen en specifieke gereedschappen uit, zodat deze tijdig beschikbaar zijn voor de instandhouding van de MOC NFH. *NHIndustries* is daarbij verantwoordelijk voor de gevraagde beschikbaarheid per MOC-helikopter.
- Prijsontwikkeling logistieke artikelen.
De prijzen van de reservedelen en de gronduitrusting die worden betrokken van de vliegtuigindustrie zijn nog niet definitief vastgesteld. De commerciële onderhandelingen door NAHEMA met *NHIndustries* worden naar verwachting begin 2009 voltooid en zijn gebaseerd op uitgevoerde prijsonderzoeken door de auditdiensten van de NAHEMO-landen.
- Introductie NH-90.
Ontwikkelingen in de defensieorganisatie zoals de aanpassing van de bedrijfsvoering vanwege de oprichting van het DHC en het project SPEER hebben geleid tot tijdrisico's. Door vertragingen in de levering van de NH-90 en door de verhoging van de risicoreservering blijven de nadelige gevolgen hiervan beperkt. Deze tijdrisico's worden verder beperkt door de instandhoudingsprocessen en organisatie tijdig aan te passen aan de bedrijfsvoering van de NH-90.

OVERIGE ONTWIKKELINGEN

Er is een constante internationale belangstelling voor de NH-90 helikopter. *NHIndustries* meldt hierover in haar persbericht van 11 maart 2008 dat sprake is van 507 concrete opdrachten voor negentien krijgsmacht delen in

Frankrijk, Duitsland, Italië, Nederland, Portugal, België, Finland, Noorwegen, Zweden, Griekenland, Oman, Australië, Nieuw-Zeeland en Spanje. Over het actuele aantal opties doet *NHIndustries* echter geen mededelingen. Duitsland houdt in afwachting van onder meer de oplossing voor de radar, een contract van dertig Duitse NFH's aan.

TEN SLOTTE

Het internationale NH-90 programma en in het bijzonder de NFH, heeft op een aantal terreinen nog niet de gewenste voortgang. Het TTH-deel van het programma heeft een verdere vertraging opgelopen waardoor ook de NFH opnieuw is vertraagd. Het grootste probleem blijft het kwalificatieproces bij *NHIndustries* en vooral het tijdig opstellen van de daarbij noodzakelijke documenten. Mede hierdoor zal de levering van de NFH in de eindconfiguratie vertragen van 2009 naar 2011. *NHIndustries* heeft daarop voorgesteld een NFH te leveren in een tijdelijke configuratie (MOC), waarmee tenminste de opleiding en training van het personeel op de NH-90 kan worden gestart en de waltaken van de Lynx-helikopter kunnen worden uitgevoerd. Deze MOC-aanpak draagt in positieve zin bij aan de motivatie – en daarmee het behoud – van het betrokken personeel. Indien de NFH-landen tot de MOC-aanpak besluiten, stelt *NHIndustries* de eerste Nederlandse MOC NFH vanaf eind 2009 te kunnen aanbieden.

Hoewel een aantal problemen nog moet worden opgelost, wordt momenteel goede voortgang geboekt op de softwareontwikkeling voor de tactische navigatie en het *COREsystem*, zijn kwalificatietesten van de sonar en voor het *electronic warfare* systeem zonder noemenswaardige problemen verlopen, en zijn de problemen met het hoofdlandingsgestel achter de rug. De overschrijding van het contractueel overeengekomen gewicht blijft beperkt indien *NHIndustries* alle voorziene gewichtsbesparende maatregelen kan uitvoeren. Alleen de radar voldoet nog niet volledig aan de contractuele eisen. Hiervoor is een technische oplossing voorhanden. Met de industrie zijn gesprekken gaande over de contractuele uitwerking.

NHIndustries levert bovendien aan verschillende landen reeds de eerste helikopters, waardoor de NH-90 meer tastbaar gaat worden. Vorig jaar augustus heeft ook de eerste Nederlandse helikopter op succesvolle wijze zijn eerste testvlucht gemaakt en werd deze tijdens een luchtvaartshow in Den Helder als één van de hoogtepunten aan het publiek getoond. Tevens zijn in deze rapportageperiode op succesvolle wijze de kwalificatietesten voltooid op het LCF.

De staatssecretaris van Defensie,
J. G. de Vries