

Vergaderjaar 2010–2011

25 928

Navo helikopterproject NH-90

Nr. 46

BRIEF VAN DE MINISTER VAN DEFENSIE

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 24 november 2010

INLEIDING

Hierbij bied ik u de tiende jaarrapportage aan van het helikopterproject NH-90. Het betreft 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 Duitsland, Frankrijk, Italië, Portugal en vanaf 2007 ook met België deel aan het NFH-deel van het project. Deze landen vormen samen de *NATO Helicopter Management Organization* (NAHEMO). Namens de NAHEMO-landen voert het uitvoerende agentschap *NATO Helicopter Management Agency* (NAHEMA) de onderhandelingen met de industrie. De NAHEMO-landen werken samen met Australië, Finland, Noorwegen en Zweden die eveneens NH-90-helikopters hebben besteld. Deze landen behoren met de NAHEMO-landen tot de *NH-90 Community*.

De huidige rapportage beslaat formeel de periode van 1 juli 2009 tot 1 juli 2010. Wat de financiële informatie betreft wordt deze indeling strikt gevolgd, terwijl overige ontwikkelingen na 1 juli 2010 zoveel mogelijk zijn verwerkt. Hierover is de Kamer geïnformeerd met de antwoorden op de vragen over de negende jaarrapportage (18 maart 2010, Kamerstuk 25 928, nr. 41). De indeling van deze rapportage is gelijk aan die van de voorgaande. De rapportage gaat achtereenvolgens in op de omvang van het project, de voortgang van de ontwikkeling en productie, de exploitatievoorbereiding, de financiën en de risico's rondom de Nederlandse NH-90 helikopters. Evenals voorgaande jaren wordt gedetailleerde informatie over het projectbudget en de projectrisico's aangeboden in een afzonderlijke commercieel vertrouwelijke brief.¹

¹ Ter vertrouwelijke inzage gelegd, alleen voor de leden, bij het Centraal Informatiepunt van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

Tijdens het algemeen overleg van 18 mei 2010 (Kamerstuk 25 928, nr. 44) heb ik toegezegd de Kamer in deze jaarrapportage te informeren over de oplossing van de problematiek van de puntbelasting van het vloerop-

pervlak en de mogelijkheden van *abseilen* vanuit de NH-90, voor zover van toepassing op de Nederlandse variant van de helikopter. Verder heb ik tijdens dit algemeen overleg toegezegd, zodra de informatie beschikbaar is, de Kamer nader te informeren over de extra kosten van het helikopterproject NH-90, ten gevolge van de wijziging van de Europese BTW-regelgeving per 1 januari 2010. Deze aspecten komen in deze jaarrapportage aan de orde.

OMVANG VAN HET PROJECT

Het contract dat Nederland in 2000 heeft gesloten gaat uit van de levering van twintig NFH's. Als gevolg van de studie Integrale Helikoptercapaciteit van 2004 (Kamerstuk 29 800 X, nr. 3) is die behoefte gewijzigd. De huidige behoefte bestaat uit twaalf NFH's en acht transportversies van de NFH. Deze TNFH's zijn geschikt voor tactische transporttaken vanaf het land en vanaf een schip.

Naar aanleiding van de gewijzigde behoefte wordt al enkele jaren met de fabrikant *NHIndustries* onderhandeld over een aanpassing van het contract uit 2000. Deze onderhandelingen verlopen moeizaam. Eind mei 2009 zou *NHIndustries* een offerte overleggen. Defensie heeft de offerte uiteindelijk begin 2010 ontvangen en deze bleek hoog te zijn. Daarnaast is het nog niet duidelijk of het aanbod voldoet aan alle eisen zoals gesteld door Defensie. Momenteel onderzoekt Defensie de alternatieven om in de behoefte te kunnen voorzien. Hierover zal de Kamer in het voorjaar van 2011 met de beleidsbrief worden geïnformeerd.

Zoals gemeld in de negende jaarrapportage (5 januari 2010, Kamerstuk 25 928, nr. 38) zijn met de fabrikant afspraken gemaakt over de levering van NFH's in een tijdelijke uitvoering, de *Meaningful Operational Capable* (MOC-) configuratie. Deze afspraken, die zijn vastgelegd in de zogenoemde *Agreement Letter NFH* (ALN), betreffen onder meer het leveringsschema en de configuratie van de MOC-helikopter en de aan de MOC-configuratie verbonden operationele prestatie-eisen. Daarnaast bevat de ALN afspraken over de radarverbetering en de herstelmaatregelen voor de operationele prestaties als gevolg van het verhoogde gewicht. De radar zal met de gemaakte afspraken alsnog aan de contractuele eisen voldoen. Deze afspraken zijn inmiddels verwerkt in een aanpassing van het contract die op 21 april jl. is overeengekomen, voorafgaande aan de overdracht van de eerste MOC-helikopter aan Nederland.

VOORTGANG ONTWIKKELING EN PRODUCTIE

Het kwalificatieprogramma en de integratie van een aantal NFH-missiesystemen zijn nog niet beëindigd. Daardoor is de ontwikkelingsfase nog niet voltooid. Naar verwachting zal het kwalificatieprogramma in 2013 worden voltooid.

De productie verloopt goed. Vanaf midden 2009 is een fabriekshelikopter (in bruikleen) ingezet voor de praktijkopleiding van helikopterbemanningen en technici. Eind 2009 is de eerste MOC-helikopter voor acceptatie aangeboden aan Nederland en dit toestel is op 21 april 2010 overgedragen aan Defensie. In juli 2010 volgde de overdracht van de tweede NH-90. De helikopters worden gebruikt voor de ontwikkeling van opleidingen en voor de training van het personeel. Momenteel evalueert Defensie het gebruik van de NH-90 op grond van de eerste ervaringen. Naar verwachting zal het derde toestel in het vierde kwartaal van dit jaar worden overgedragen.

De NAHEMO-landen streven voortdurend naar de verbetering van de productie van de NH-90. Daarbij wordt ook aandacht besteed aan de problemen met de puntbelasting van het vloeroppervlak. De NAHEMO-landen en *NHIndustries* hebben besloten tot een versterking van de vloer van de NH-90. Hierdoor zal deze sterk genoeg zijn voor de uitvoering van alle voor de NH-90 voorziene taken, ook bij puntbelasting van de vloer.

Vanaf de Nederlandse variant van de NH-90 kan de bemanning vanuit de helikopter met een touw worden afgezet op een plaats waar het toestel niet kan landen, bijvoorbeeld door *abseilen* of *fast-roping*. Voor *fast-roping* worden in de FOC-versie voorzieningen aangebracht. Hierover is de Kamer eerder geïnformeerd met de antwoorden op de vragen over de achtste jaarrapportage (9 februari 2009, Kamerstuk 25 928, nr. 34).

PLANNING NFH

De planning die NAHEMA en *NHIndustries* zijn overeengekomen behelst de levering aan Nederland van zeven NFH's in de tijdelijke MOC-configuratie en zeven van dergelijke helikopters aan Frankrijk. Als de derde NFH MOC-helikopter in het vierde kwartaal van dit jaar is overgenomen volgen de overige MOC-helikopters – ongeveer één per kwartaal – voor eind 2011. *NHIndustries* verwacht vanaf begin 2012 de achtste helikopter in de uiteindelijke configuratie, de *Full Operational Capable* (FOC), aan Nederland te kunnen aanbieden. In de negende jaarrapportage is de Kamer gemeld dat de aanbieding van de FOC-helikopter aanvankelijk was voorzien voor het derde kwartaal van 2011. *NHIndustries* verwacht per jaar vier NH-90's aan Nederland voor acceptatie te kunnen aanbieden, maar deze planning is mede afhankelijk van de beschikbare productiecapaciteit. Door onvoldoende capaciteit bij de fabrikant zijn het kwalificatieprogramma en de integratie van een aantal NFH-missiesystemen nog niet voltooid. Hierdoor is de planning aangepast. Vanaf begin 2012 is het mogelijk de reeds geleverde NFH MOC-helikopters om te bouwen tot NFH FOC-helikopters. Tijdens het ombouwen moeten voldoende helikopters beschikbaar blijven om de reguliere taken uit te voeren.

In de afgelopen rapportageperiode is het transitieplan NH-90 uitgewerkt. Hierbij zijn de plannen voor de introductie van de NH-90 afgestemd op de planning van de MOC-aanpak. Momenteel worden de werkzaamheden op grond van deze transitieplanning uitgevoerd.

Zoals onder meer gemeld in de negende jaarrapportage is voorzien in de technische levensduurverlenging van tien Lynx-helikopters. Het aantal vliegen van de Lynx-helikopters zal geleidelijk afnemen. Begin 2012 zal de NH-90 een begin maken met de overname van de waltaken van de Lynx-helikopter. Dit betreft *Search and Rescue*-taken, kustwachttaken en taken in het kader van militaire bijstand. Daarna kan worden begonnen met de overname van de boordtaken van de Lynx-helikopter. Het is niet nodig levensverlengend onderhoud aan nog eens drie Lynx-helikopters uit te voeren. Daarmee blijft het vooralsnog bij tien Lynx-helikopters waaraan dergelijk onderhoud is uitgevoerd. De extra kosten die daarmee zijn gemoeid zullen via het boetebeding worden verrekend.

EXPLOITATIEVOORBEREIDING

Als onderdeel van de MOC-aanpak zijn met *NHIndustries* procedures overeengekomen voor de bestelling van reservedelen en gronduitrusting en bredere ondersteuning bij, bijvoorbeeld, de uitvoering van het onderhoud. Hiermee zijn voor Defensie geen extra kosten gemoeid.

Voor de introductie en het gebruik van de helikopters is de initiële verwerving van reservedelen, technische publicaties, specifieke gronduitrusting en trainingsmiddelen noodzakelijk. Voor zover deze aankopen betrekking hebben op de behoefte in de eerste drie jaar na ingebruikname van de eerste helikopter, is in de rapportageperiode het project «Verwerving tweede tranche *Initial In Service Support (IISS)* NH-90» samengevoegd met het helikopterproject NH-90.

Hierover is de Kamer geïnformeerd met de negende jaarrapportage en de brief over de behoeftestellingsfase (A-brief, 6 oktober 2009, Kamerstuk 25 928, nr. 37). In het kader van de verwerving van de tweede tranche IISS zijn inmiddels bestellingen geplaatst. De Kamer is geïnformeerd over de voortgang van de onderhandelingen over de prijsstelling van reservedelen van de NH-90 met de brief van 25 juni 2010 (Kamerstuk 25 928, nr. 45). Sindsdien hebben zich geen nieuwe ontwikkelingen voorgedaan op dit gebied.

De *In Service Support* wordt verder voorbereid in internationale overlegorganen en de gebruikersgroep waarin alle NH-90 gebruikers zitting hebben. De samenwerking heeft ten doel de kosten te verlagen met handhaving van de beschikbaarheid, risico's te delen en ervaringsgegevens uit te wisselen. Ook kunnen de deelnemende landen problemen bij het gebruik van de helikopter snel en effectief oplossen. Zo is er op internationaal niveau intensief overleg geweest over onderhoud en reparatie.

De nationale exploitatievoorbereiding is in volle gang. Op de vliegbasis Gilze-Rijen, maritiem vliegveld De Kooy, de onderhoudslocatie te Woensdrecht en bij de DMO Den Haag wordt de bedrijfsvoering aangepast aan de nieuwe helikopter. Op vliegveld De Kooy zijn voorzieningen getroffen voor het eerstelijns onderhoud ten behoeve van de ondersteuning van helikopteroperaties. Ingrijpende modificaties en grote reparaties aan alle toestellen, het zogenoemde hoger onderhoud, zullen door het Logistiek Centrum Woensdrecht worden uitgevoerd. Het fase-onderhoud, een niveau tussen het eerstelijns onderhoud en het hoger onderhoud, wordt belegd op de vliegbasis Gilze-Rijen. Hiervoor worden momenteel de voorbereidingen getroffen. Het instandhoudingsconcept voor het onderhoud op de verschillende locaties en de capaciteitsverdeling van onderhoudspersoneel zal drie jaar na de introductie van de NH-90 worden geëvalueerd.

Met de komst van de NH-90 helikopter bij het DHC zijn er naast infrastructurele en personele veranderingen ook bedrijfsmatige veranderingen aan de orde. De processen worden defensiebreed gestandaardiseerd, zodat deze ondersteund worden met het nieuwe bedrijfsbesturingssysteem SAP. Het Project SAP Migratie Luchtketen Eerste Fase (SMILE) omvat de invoering van SAP voor de diverse luchtwapensystemen. De NH-90 is het eerste luchtwapensysteem dat op deze wijze door SAP wordt ondersteund. De invoering van debasisfunctionaliteiten van SAP voor de bedrijfsvoering van de NH-90 is inmiddels gereed.

Met de brief van 24 juni 2008 (Kamerstuk 25 928, nr. 29) is de Kamer geïnformeerd over het contract voor de *Full Mission Flight Trainer* (FMFT). De ontwikkeling van de software en de bouw van de FMFT zijn in volle gang. Zoals in de negende jaarrapportage aan de Kamer is gemeld loopt de ontwikkeling van de software achter op schema. In overleg met de fabrikant zal de FMFT in fasen worden geleverd, waarbij in 2011 de basisfunctionaliteiten moeten worden geleverd. In 2012 volgt een *update* waardoor de FMFT aan alle eisen zal voldoen. Nadat de ontwikkeling en de bouw van de FMFT waren aanbesteed zijn door een aanpassing in het toerental van de helikopter de vliegeigenschappen van de NH-90

gewijzigd. Hierdoor zijn meer kosten gemoeid met de aanpassing van de software voor vliegsimulatie dan aanvankelijk was voorzien.

FINANCIËEL

Het projectbudget bedraagt momenteel € 1 169,5 miljoen (prijspeil 2010), waarvan tot 1 juli 2010 € 606,5 miljoen is betaald. Ten opzichte van de negende jaarrapportage is het projectbudget verhoogd met € 52,3 miljoen. Het betreft een verhoging van € 44,6 miljoen als gevolg van de toevoeging van het budget van het project «Verwerving tweede tranche *Initial In Service Support*». Daarnaast is het projectbudget met € 7,7 miljoen verhoogd als gevolg van de jaarlijkse prijspeilaanpassing. De betalingen aan *NHIndustries* zijn verricht in overeenstemming met de contracten voor *Design and Development* en *Production Investment/Production*, rekening houdend met de nog niet behaalde mijlpalen.

In de afgelopen rapportageperiode is voor € 2,1 miljoen een beroep gedaan op de risicoreservering. Dit bedrag is gebruikt voor de verwerving van een extra functionaliteit voor de *Interactive Electronical Technical Publications* (IETP's). De nieuwe functionaliteit vergroot de interactiviteit van de IETP en de toegankelijkheid tot de onderhoudsdocumentatie en draagt zo bij tot een doelmatig en veiliger onderhoudsproces. Hierover is de Kamer geïnformeerd met de brief van 22 januari 2010 (Kamerstuk 25 928, nr. 40). Naar verwachting zal binnenkort opnieuw een beroep worden gedaan op de risicoreservering voor de financiering van de ontwikkeling van de software en de bouw van de FMFT.

Per 1 januari 2010 is de Europese regelgeving over omzetbelasting gewijzigd. De wijziging betreft een herziening van de plaats van dienst, de wijze waarop verzoeken om teruggaaf van BTW moet worden ingediend in een andere lidstaat van de Europese Unie en de wijze waarop een afnemer van diensten als belastingplichtige wordt aangewezen. Deze wijziging heeft tot gevolg dat Defensie geen gebruik meer kan maken van de BTW-vrijstelling in Frankrijk en BTW dient af te dragen over de ontwikkelingsuitgaven die vanaf 1 januari 2010 worden gemaakt. Hierover is de Kamer geïnformeerd met de brief van 18 maart jl., (Kamerstuk 25 928, nr. 41). De gevolgen voor het projectbudget NH-90 waren toen nog niet precies vastgesteld. Onlangs werd duidelijk dat hiermee een bedrag van € 7,5 miljoen is gemoeid. Deze extra BTW-afracht zal ten laste komen van het projectbudget.

WERKAANDEEL

De ministeries van Defensie en van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie vragen bij de fabrikant voortdurend aandacht voor de Nederlandse positie. Het werkaandeel voor Nederlandse bedrijven is echter nog steeds niet voldoende. Ten opzichte van de negende jaarrapportage hebben zich nog weinig verbeteringen voorgedaan. Het tekort bedraagt momenteel € 112,4 miljoen. In 2010 zijn de resultaten in samenwerking met het ministerie van Economische Zaken, de stichting Nederlandse Industrie voor Defensie en Veiligheid (NIDV) en *NHIndustries* geëvalueerd. Hieruit kwam naar voren dat een wijziging van de werkverdeling vooralsnog niet is voorzien. De grote bedrijven die samen *NHIndustries* vormen, zoals *Eurocopter* en *AgustaWestland*, hebben reeds in een vroeg stadium een werkverdeling vastgesteld. Een herverdeling van het werk in deze fase van het project zou tot hogere kosten en tot vertragingen leiden. Momenteel wordt onderzocht of Nederlandse industriële participatie tijdens de instandhoudingsfase mogelijk is. Met het oog hierop is besloten tot voortzetting van het overleg over de werkverdeling.

GERELATEERDE PROJECTEN

Aan het helikopterproject NH-90 zijn onder meer gerelateerd de projecten Patrouilleschepen, Instandhoudingsprogramma M-fregatten, Verwerving *joint* logistiek ondersteuningsschip (JSS) en Luchtverdedigings- en commandofregatten.

RISICO'S

De bijgaande commercieel vertrouwelijke brief bevat een overzicht van de nu voorziene risico's, de beheersmaatregelen en de gevolgen van de risico's voor het budget. De significante risico's betreffen momenteel de voortgang van het project, de kosten van de TNFH, de invoering van het bedrijfsbesturingssysteem SAP en de beschikbaarheid van reserveonderdelen en ondersteunende apparatuur. De beheersmaatregelen zijn vastgelegd in contractafspraken en gedetailleerde plannings. Gedurende de voortgang van het project verandert de aard van de risico's. Zo naderen de productontwikkeling en de onderhandelingen over de TNFH-variant de eindfase. Hierdoor nemen ook de daaraan gerelateerde risico's van het project af.

TEN SLOTTE

De rapportageperiode heeft vooral in het teken gestaan van de levering van de eerste toestellen in een tijdelijke configuratie, de MOC. Doordat de NFH MOC kan worden gebruikt voor initiële opleidingen en training worden de gevolgen van de eerder opgelopen vertragingen beperkt. Daarnaast is het door de operationele inzet van de NH-90 mogelijk het gebruik van de helikopter inclusief de logistieke ondersteuning te evalueren. Ten slotte bereidt het personeel van Defensie zich voor op de komst van de volgende NH-90 helikopter, die dit najaar aan het DHC wordt overgedragen.

De minister van Defensie,
J. S. J. Hillen