

Vergaderjaar 2007–2008

**25 928**

**Navo helikopterproject NH-90**

**Nr. 29**

## **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN DEFENSIE**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 24 juni 2008

### **INLEIDING**

In de zevende Jaarrapportage Helikopterproject NH-90 van 4 december 2007 (Kamerstuk 25 928, nr. 26) heb ik meegedeeld u te informeren wanneer de contractonderhandelingen voor de *Full Mission Flight Trainer* (FMFT) zijn voltooid. In mijn brief van 10 juni jl. (Kamerstuk 25 928, nr. 28) en tijdens het recente overleg van 12 juni jl. heb ik u gemeld dat de onderhandelingen voor de FMFT nagenoeg zijn voltooid. Thans kan ik u informeren over de resultaten van de verwervingsvoorbereiding.

Deze brief gaat eerst in op de achtergrond van het deelproject FMFT. Vervolgens wordt nader ingegaan op de behoefte aan simulatorcapaciteit en worden de resultaten van de verwervingsvoorbereiding geschetst. Hierbij wordt ingegaan op de voorgestane wijze van verwerving, het uitgevoerde alternatievenonderzoek en de financiële en andere aspecten.

### **ACHTERGROND**

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 Organisation* (NAHEMO). Ook wordt samengewerkt met Noorwegen, Zweden, Finland en Australië die eveneens NH-90 helikopters hebben besteld. In 2000 is het besluit over de aanschaf van de NH-90 genomen na overleg met de Tweede Kamer (Kamerstuk 25 928, nr. 6). Als onderdeel van het project worden ook opleidings- en trainingsmiddelen aangeschaft. Eén van deze middelen betreft een vluchtsimulator, de FMFT. Zoals in de jaarrapportages zichtbaar is, heeft de gezamenlijke verwervingsvoorbereiding van een simu-

lator door de NAHEMO-landen verschillende jaren in beslag genomen. Dat heeft helaas uiteindelijk niet tot een positief resultaat geleid.

In de vierde Jaarrapportage (Kamerstuk 25 928, nr. 16) bent u geïnformeerd over de voortgang van de aanbesteding van de FMFT in internationaal verband. De tijdige beschikbaarheid van de vluchtsimulator is inder tijd mede naar aanleiding van Kamervragen toegelicht en aangemerkt als een «kritische succesfactor». Daarbij werd tevens gemeld dat Italië niet langer volledig zou deelnemen. Dit had een kostenverhogend effect waardoor rekening werd gehouden met een aanspraak op de risicoreservering. Ook Duitsland heeft zich in die tijd teruggetrokken en voor de TTH-training gekozen voor nationale aanbesteding.

In de vijfde Jaarrapportage (Kamerstuk 25 928, nr. 18) is gemeld dat de NAHEMO-landen onderling niet tot overeenstemming konden komen. Het gezamenlijk aanbestedingstraject via NHIndustries werd bovendien verlaten omdat de prijsstelling in de offerte hoog was. In plaats daarvan werd een rechtstreekse aanbesteding bij de trainingindustrie voorbereid. Uitgangspunt hierbij was nog steeds dat met een aantal landen gezamenlijk te doen. Met name met Noorwegen, Zweden en Finland is intensief onderhandeld. Er zijn destijds ook diverse alternatieven onderzocht als oplossing voor de vertraging, zoals het gebruik van trainingfaciliteiten van de industrie. De conclusie was echter dat de mogelijkheden van deze trainingsmiddelen te beperkt zijn voor het invullen van de behoefte.

In de zesde Jaarrapportage (Kamerstuk 25 928, nr. 20) is gemeld dat ook de aanbestedingsstrategie om met andere landen rechtstreeks bij de trainingindustrieën een offerte aan te vragen, was vastgelopen. De reden hiervoor was dat steeds meer landen de aanschaf van een simulator uitstelden en zich terugtrokken (Frankrijk, Finland en Zweden). De kosten werden hierdoor voor de overgebleven landen (Nederland en Noorwegen) te hoog. Het mislukken van dit tweede internationale initiatief tot samenwerking veroorzaakte wederom extra vertraging. Om nog verdere vertraging te voorkomen, heeft Nederland op basis van een aanbod van het Italiaanse consortium *Rotorsim* besloten de mogelijkheid te onderzoeken tot een nationale aanbesteding. De firma's *CAE Inc.* en *Agusta SpA.* participeren ieder voor 50 procent in dit consortium. Begin 2006 zijn de gesprekken met *Rotorsim* begonnen. Mijn voorganger heeft toen toegezegd u over de resultaten van de onderhandelingen te informeren wanneer met *Rotorsim* tot overeenstemming zou worden gekomen. De verwachting was toen nog dat dit begin 2007 kon geschieden.

Mijn voorganger heeft u vervolgens in de zevende Jaarrapportage (Kamerstuk 25 928, nr. 26) laten weten dat de contractbesprekingen met het Italiaanse consortium met enige maanden zijn vertraagd vooral omdat de afstemming tussen de participerende industriële partners over hun aandeel in de investeringen veel tijd had gekost. Daardoor heeft Nederland pas eind 2006, negen maanden later dan verwacht, een offerte ontvangen. Deze offerte bleek het in 1999 geraamd budgetbedrag te overstijgen, maar bood voldoende basis om de prijsonderhandelingen te starten.

## **BEHOEFTE**

In het project NH-90 is een FMFT vanaf de start in de behoeftestelling opgenomen. Voor de toekomstige bedrijfsvoering van de NH-90-organisatie zijn synthetische trainingsmiddelen (simulatoren) van cruciaal belang. Ruim 25 jaar ervaring met de *Lynx* heeft aangetoond dat het kunnen beschikken over deze trainingsmiddelen een randvoorwaarde is voor het veilig kunnen opereren binnen een *three crew concept* in een

maritieme omgeving. Ook de ervaringen met de *P3C Orion* en andere simulatoren voor (militaire) vliegtuigen tonen de het belang van dergelijke trainingsmiddelen aan. Daarnaast vervangen simulatoren een groot deel van de vliegers<sup>1</sup> van de helikopter en vormen hierdoor een uitgangspunt in de integrale bedrijfsvoering van het *Defensie Helikopter Commando* (DHC) die bovendien een besparing oplevert in de exploitatiekosten. Tenslotte biedt het gebruik van simulatoren nog een aantal belangrijke voordelen omdat ze een trainingsomgeving bieden die onafhankelijk is van weersinvloeden en andere verstoringen, en het regelmatig trainen van volledige en complexe missies (met schepen, onderzeeboten, vliegtuigen en andere helikopters) alleen nog op deze manier uitvoerbaar is. Tenslotte vermindert het gebruik van simulatoren de milieuen geluidsbelasting voor de omgeving.

### **Kwalitatieve behoefte**

De verwerving van een vluchtsimulator voor de NH-90 komt tegemoet aan de trainingsbehoeften van helikopterbemanningen. De FMFT kan tijdens verschillende fasen van de opleiding en training van helikopterbemanningen en bij diverse soorten trainingen worden ingezet, zoals bij:

- de opleiding, zowel bij de conversie van andere helikoptertypen als na de basisvliegopleiding;
- het opwerken voor missies zoals *search and rescue* en oppervlakte- en onderzeebootbestrijding;
- de instandhouding van kwalificaties om de vereiste bevoegdheden te behouden;
- de voorbereiding en de evaluatie van specifieke missies.

Op de FMFT kunnen bemanningsleden (vliegers, tactische coördinatoren en *sensor operators*) zowel individueel als in teamverband worden getraind, waarbij complexe scenario's worden gesimuleerd.

Op grond van de vastgestelde behoefte zijn de functionele eisen vastgesteld. De FMFT zal bestaan uit een cockpit, een virtuele sensortrainer en een *roll-on/roll-off* simulatorplatform met randapparatuur en systemen. De FMFT wordt geaccepteerd en gecertificeerd op *JAR-STD-1H Level D* door de Militaire Luchtvaart Autoriteit (MLA). Na oplevering van de simulator worden de trainingspakketten, bestaande uit scenario's en diverse databases, ontwikkeld naar de eisen van de opleiding van vliegers, tactische coördinatoren en *sensor operators*, zowel individueel en als gezamenlijk. Ook de trainingspakketten worden opgezet volgens de regelgeving van de MLA. Ter ondersteuning van het opereren met de FMFT wordt een onderhoudscontract getekend.

### **Kwantitatieve behoefte**

De kwantitatieve onderbouwing van de behoefte aan een FMFT is gebaseerd op een door TNO in samenwerking met de operationele gebruiker gemaakte *Training Needs Analysis* (TNA) inclusief tactische training. Aangevuld met een *benchmark* uitgevoerd met de *Merlin*- (Verenigd Koninkrijk, Royal Navy), de *Cougar*- (Nederland) en de Duitse NH-90-opleiding, is de behoefte aan trainingsuren vastgesteld op ongeveer 2300 uren per jaar wanneer alle NH-90-helikopters operationeel zijn. Door de geleidelijke introductie van de NH-90 ligt de behoefte in de eerste jaren overigens lager.

---

<sup>1</sup> Voor de Lynx bedraagt dit ca. 1500 vlieguurvervangende uren per jaar. Voor de NH-90 wordt verwacht dat dit oploopt naar ca. 2300 uur wat overeenkomt met een «vlieguurproductie» van tenminste zes NH-90 helikopters.

## **VERWERVINGSVOORBEREIDING**

### **Resultaat verwervingsvoorbereiding**

Met de beoogde leverancier van de FMFT, het consortium *Rotorsim*, bestaat inmiddels overeenstemming over de prijs van de FMFT en de voorwaarden van de koop. De Staat zal ook het onderhoud van de FMFT bij *Rotorsim* afnemen. Een voorwaarde is dat de restreencapaciteit van de FMFT aan *Rotorsim* beschikbaar wordt gesteld voor medegebruik. De voorwaarden die zijn verbonden aan het medegebruik zijn vastgelegd in een aparte participatieovereenkomst. Defensie verwacht de simulator niet onafgebroken en met een volledige bezettingsgraad nodig te hebben en bovendien betaalt *Rotorsim* voor het medegebruik, waarmee de netto investeringskosten en de exploitatiekosten voor Defensie verminderen. Het ondernemersrisico voor de daadwerkelijke verkoop van uren aan derden ligt exclusief bij *Rotorsim*. De Staat heeft geen verplichtingen ten aanzien van de marketing van deze uren.

De FMFT zal de eerste vier jaren onder verantwoordelijkheid van *Rotorsim* worden geplaatst bij het *Agusta Trainingcenter* in Italië om het aantrekken van derde partijen te bevorderen. De FMFT wordt gedurende deze vier jaren geïnstalleerd op een bewegend platform met een bijbehorend visueel systeem van *Agusta*. Het *Agusta Trainingcenter* verkoopt aan zijn NH-90-klienten initiële opleidingen en trainingen (zowel theorie als praktijk). De simulatortraining die deel uitmaakt van deze trainingsprogramma's, heeft *Agusta* uitbesteed aan *Rotorsim*. Na vier jaar verhuist de Nederlandse FMFT naar Nederland en moet ook een eigen bewegend platform met bijbehorend visueel systeem aanwezig zijn. Ook daarover bestaat overeenstemming.

### **Alternatievenonderzoek**

Om in de behoefte aan synthetische training te voorzien is een alternatievenonderzoek gehouden. Voor de invulling van de behoefte zijn de volgende alternatieven beschouwd:

- Opleiding en training op basis van werkelijke vliegreuen NH-90, indien noodzakelijk aangevuld met inhuur van simulatorcapaciteit in het buitenland;
- Opleiding en training door maximale inhuur van simulatorcapaciteit in het buitenland, indien noodzakelijk aangevuld met werkelijke vliegreuen NH-90;
- Opleiding en training in Nederland door het in eigendom verwerven van een FMFT zonder medegebruik door *Rotorsim*;
- Opleiding en training door het in eigendom verwerven van een FMFT met medegebruik door *Rotorsim* (huidige voorstel).

Van de vier beschouwde alternatieven is het totaal aan investeringen en exploitatie voor een periode van 30 jaar berekend. Op basis van de kasstroom is de netto contante waarde (NCW) van de levensduurkosten berekend. Op basis van de NCW is vervolgens een prijs per FMFT trainingsuur berekend als primaire maatstaf van vergelijking. De gehanteerde calculatiemethodiek is door de Auditdienst Defensie (ADD) geverifieerd en in orde bevonden. Op grond van de vergelijking van de alternatieven, is de voorgestane wijze van verwerving van de FMFT bij *Rotorsim* een doelmatige manier om in de voor de NH-90 benodigde simulatorcapaciteit te voorzien. Hoewel de tijdelijke plaatsing van de FMFT in Italië uiteraard nadelen heeft voor Defensie vanwege de extra reis- en verblijfskosten gemoeid met het vier jaar trainen, is hierdoor de nationale verwerving van een FMFT binnen handbereik gekomen.

## FINANCIËN

### Budget

Ondanks dat het aanbod van *Rotorsim* qua levensduurkosten een doelmatige manier is om in de gewenste simulatorcapaciteit te voorzien, is de uiteindelijke prijs € 13,3 miljoen hoger dan het oorspronkelijk geraamd budget.

De raming van dat budget dateert uit 1999 waardoor een bijstelling te verwachten viel. Daarnaast is er sprake van een aanvullende BTW-betaling. Aanvankelijk zou de FMFT door de NAHEMO-landen gezamenlijk worden aanbesteed bij *NHIndustries* waardoor de ontwikkelingskosten zouden zijn vrijgesteld van BTW. Maar nadat NAHEMO definitief van een gezamenlijke verwerving afzag en de FMFT nationaal moet worden verworven, vervalt dit BTW-voordeel. Tevens moet er in een eigen platform met bijbehorend visueel systeem worden voorzien vóór de verhuizing van de FMFT naar Nederland.

De meerkosten ad. € 13,3 miljoen zijn opgevangen in het huidige NH-90 projectbudget (conform zevende Jaarrapportage) en komen daardoor niet boven op de recent gemelde ophoging van het projectbudget (Kamerstuk 25 928, nr. 28). Met de aanvulling ad. € 13,3 miljoen kunnen de investeringsuitgaven en de exploitatie tot en met 2012 binnen het budget worden opgevangen. De overige jaren komen de exploitatiekosten ten laste van de materiële exploitatie. Nadere financiële informatie is u vanwege de commercieel vertrouwelijke aard afzonderlijk aangeboden<sup>1</sup>.

Er wordt een risico onderkend bij de verwerving van de FMFT. De geldigheid van de offerte van *Rotorsim* voor de FMFT verloopt op 31 juli 2008. Dit legt enige druk op de parlementaire behandeling, te meer omdat het zomerreces van de Kamer 4 juli 2008 begint. De huidige prijsaanbieding is al herhaaldelijk verlengd zonder prijsconsequenties.

### Materiële en personele exploitatie

De exploitatie van de FMFT wordt volledig uitbesteed aan *Rotorsim* en wordt in een aparte onderhoudsovereenkomst vastgelegd. Uitgangspunt van die overeenkomst is dat *Rotorsim* een beschikbaarheid van 96 procent voor de FMFT garandeert. Een hoge beschikbaarheid is overigens ook een commercieel belang voor *Rotorsim* als medegebruiker. De aangeboden prijzen voor het onderhoud gedurende de gebruiksfase van de FMFT stuiten bij de ADD niet op bezwaren. Dit geldt zowel voor de kosten voor de eerste vier jaren in Italië, als voor de kosten voor de aansluitende elf jaren in Nederland. De door de leverancier aangeboden prijssherzieningsformule, waarmee de jaarlijkse onderhoudskosten worden geïndexeerd, is eveneens door de ADD beoordeeld en als aanvaardbaar gekwalificeerd.

## OVERIGE ASPECTEN

### Inschakeling Nederlandse industrie

Het ministerie van Economische Zaken heeft met *Rotorsim* een compensatieovereenkomst gesloten voor de koop en het onderhoud voor de eerste vier jaren in Italië van de FMFT en voor het medegebruik. Daarnaast is Economische Zaken met *Rotorsim* overeengekomen dat zij op een later tijdstip, gelijktijdig met de verwerving van het onderhoud voor de overige elf jaren door Defensie, een aparte compensatieovereenkomst voor deze elf jaren onderhoud zullen sluiten.

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

## **Gerelateerde projecten**

Het deelproject FMFT maakt onderdeel uit van de *Initial In Service Support* (IISS) van het NH-90 project.

## **Tijdschema**

De contractsluiting voor de FMFT is uiterlijk 31 juli 2008 voorzien. De ontwikkeling van de software, de bouw van de FMFT en de integratie hiervan nemen 36 maanden in beslag. De FMFT voor Nederland zal dan medio 2011 gebruiksgereed in Italië worden opgeleverd. Defensie is voornemens voor de periode tot oplevering gebruik te maken van de aanwezige trainingsfaciliteiten van *AugustaWestland* (fabrieksopleidingen) en van de bestaande TTH-trainingsfaciliteiten in het buitenland. Deze faciliteiten, die aan de basis staan van de FMFT, maken echter alleen beperkte vliegtrainingen mogelijk. Deze vorm van simulatortraining is een noodzakelijke basis voor veilig vliegen en opleiden, maar voorziet niet in de NFH-missietraining. Gelet op de verschuivende planning van de NFH is dit acceptabel zolang 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 deze zijn geleverd.

## **TENSLOTTE**

In de luchtvaart – zowel militair als civiel – is een vluchtsimulator om operationele, veiligheids en economische redenen een onmisbaar trainingsmiddel. Na diverse niet succesvolle pogingen om in internationaal verband de simulatorcapaciteit gezamenlijk te realiseren, ligt deze noodzakelijke capaciteit met het voorliggende onderhandelingsresultaat met *Rotorsim* thans binnen handbereik.

In deze brief ben ik ingegaan op de resultaten van de verwervingsvoorbereiding van de FMFT. De totale financiële behoefte voor de FMFT is in het projectbudget afgedekt. Deze wijze van verwerving is echter alleen mogelijk als de FMFT de eerste vier jaren bij *Rotorsim* wordt geplaatst en de resturen capaciteit van de FMFT aan *Rotorsim* voor medegebruik ter beschikking wordt gesteld. De oplossing via *Rotorsim* is de snelste en meest doelmatige mogelijkheid om op korte termijn over een FMFT te beschikken. Bijzondere aandacht vraag ik u voor de geldigheid tot 31 juli 2008 van het onderhandelingsresultaat. Het contract dient dan te zijn getekend. Ik verzoek u nadrukkelijk hiermee rekening te houden bij de parlementaire behandeling van dit dossier.

De staatssecretaris van Defensie,  
J. G. de Vries