

Vergaderjaar 2007–2008

25 928

Navo helikopterproject NH-90

Nr. 31

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 18 juli 2008

De vaste commissie voor Defensie¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de staatssecretaris van Defensie naar aanleiding van de brief van 24 juni 2008 inzake het project NH-90, resultaten voor de Full Mission Flight Trainer (Kamerstuk 25 928, nr. 29).

De staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 17 juli 2008. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Van Baalen

De griffier van de commissie,
De Lange

¹ Samenstelling:

Leden: Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Poppe (SP), Van Baalen (VVD), voorzitter, Ferrier (CDA), Kortenhorst (CDA), Van Velzen (SP), Haverkamp (CDA), Blom (PvdA), ondervoorzitter, Eijssink (PvdA), Van Dam (PvdA), Kraneveldt-van der Veen (PvdA), Griffith (VVD), Irrgang (SP), Knops (CDA), Willemse-van der Ploeg (CDA), Jacobi (PvdA), Boekestijn (VVD), Brinkman (PVV), Voorde-wind (CU), Pechtold (D66), Van Gennip (CDA), Ten Broeke (VVD), Peters (GL) en Thieme (PvdD).

Plv. leden: Lempens (SP), Van der Vlies (SGP), Polderman (SP), Van Beek (VVD), Ormel (CDA), Jonker (CDA), De Wit (SP), De Vries (CDA), Roefs (PvdA), Wolbert (PvdA), Smeets (PvdA), Arib (PvdA), Blok (VVD), Roemer (SP), Vacature (CDA), De Nerée tot Babberich (CDA), Samsom (PvdA), Van der Burg (VVD), Wilders (PVV), Wiegman-van Meppelen Scheppink (CU), Van der Ham (D66), Omtzigt (CDA), Teeven (VVD), Vendrik (GL) en Ouwehand (PvdD).

1

De leden van de SP-fractie hebben met stijgende verbazing kennis genomen van de inhoud van de brief van de staatssecretaris van Defensie van 24 juni 2008 over de resultaten van de verwervingsvoorbereidingsfase voor de Full Mission Flight Trainer (FMFT) voor de NH-90. In de laatste stand van zaken brief van 9 juni jongstleden die de Kamer over dit dramatisch slecht lopende project heeft ontvangen, werd gesproken over de mogelijkheid van vertraging in de leveringen van investeringen van «Life Cycle Cost» besparende maatregelen zoals de FMFT. In de brief van 24 juni waarover we nu schriftelijk overleggen komt deze aangekondigde mogelijke vertraging als zodanig niet meer terug, maar is wel sprake van een nieuwe kostenoverschrijding van 13,3 miljoen euro. Moeten we hieruit concluderen dat de kostenoverschrijding het slechte nieuws is en het niet meer noemen van een vertraging het goede nieuws? Verwacht de staatssecretaris een verdere vertraging of bestaat die nu al en hoe lang is die dan?

De meerkosten van € 13,3 miljoen ten opzichte van het in 1999 geraamde budget voor de FMFT zijn verwerkt in het huidige NH-90 projectbudget van € 1 027,50 miljoen (prijspeil 2007) en maken geen deel uit van verhoging met € 58 miljoen van het projectbudget waarover ik u in mijn brief van 10 juni jl. (Kamerstuk 25 928, nr. 28) heb geïnformeerd. In deze brief informeerde ik de Kamer over het aanvullende budget dat nodig is om de twintig NH-90 helikopters op verantwoorde wijze te laten instromen en (initieel) in stand te houden. Een van de knelpunten hierbij is het ontbreken van een risicoreserve. De aanvulling op het projectbudget is noodzakelijk om de risicoreserve op een aanvaardbaar niveau te brengen. De FMFT is een *Life Cycle Cost* besparende maatregel die vanaf de opleveringsdatum effect heeft gedurende de hele exploitatiefase van de helikopters. Met de ondertekening van het FMFT contract vóór 31 juli 2008 zal het risico van vertraging in de levering van de simulator verminderen, omdat de leverancier dan de contractuele verplichting heeft de ontwikkeling van de software, de bouw van de FMFT en de integratie hiervan, in 36 maanden te voltooien en de FMFT gebruiksgereed op te leveren.

2 en 6

Hoewel dit in de lijn van het project tot nu toe valt, kostenoverschrijding op kostenoverschrijding en vertraging op vertraging, zijn de leden van de SP-fractie wel verbaasd dat er in een eerder stadium wel een vertraging maar niet een kostenoverschrijding werd gemeld. Had de staatssecretaris redenen om deze kostenoverschrijding niet aan te kondigen of was dit ook voor hem op 24 juni een nieuw feit?

De leden van de SP-fractie zijn verbijsterd dat de staatssecretaris maanden na het vorige overleg met de Kamer, waar hij de uitspraak deed geen verdere kostenoverschrijding te zien aankomen maar de Kamer wel de toezegging deed elke overschrijding meteen te melden, nu een kostenoverschrijding meldt aan de Kamer. Hoe lang wist de staatssecretaris al dat de simulatoren stevig duurder uit zouden pakken? Hoeveel is er in totaal tot en met de brief van 4 december 2007 in de FMFT gestoken (als een van de deelprojecten die de eerdere risicoreservering lieten verdampen)? Hoeveel is er daarna nog geïnvesteerd? Wat is nu de verwachting voor het totaal budget vergeleken met de eerdere planning van 1,7 miljard gulden om 20 NH-90's aan te kunnen schaffen?

In mijn brief van 10 juni jl. (Kamerstuk 25 928, nr. 28) heb ik de Kamer geïnformeerd over de benodigde aanvulling van het projectbudget van € 58 miljoen. Sinds de vaststelling van het projectbudget NH-90 in 2000 is een deel van die aanvulling de eerste verhoging van het projectbudget zonder dat daar een wijziging van de behoefte tegenover staat of dat sprake is van reguliere prijscompensatie. Eerdere wijzigingen in de

behoefte betroffen aanpassingen naar aanleiding van de Studie Integrale Helikoptercapaciteit (Kamerstuk 29 800 X, nr. 3) en de invoering van DR-bekabeling waarover u in de vijfde Jaarrapportage Helikopterproject NH-90 bent geïnformeerd (Kamerstuk 25 928, nr. 18).

Zoals in mijn brief van 24 juni jl. (Kamerstuk 25 928, nr. 29) aangegeven oversteeg de offerte van *Rotorsim* het in 1999 geraamde bedrag, maar bood deze voldoende basis om de prijsonderhandelingen te starten. In de zevende Jaarrapportage Helikopterproject NH-90 en in de lijst van vragen en antwoorden naar aanleiding daarvan (Kamerstukken 25 928, nrs. 26 en 27) heb ik gemeld dat de risicoreservering van het toenmalige NH-90 projectbudget zou worden benut om het geraamde deelbudget ten behoeve van de FMFT te verhogen. Destijds waren de onderhandelingen met *Rotorsim* nog gaande en kon nog niet precies worden voorzien hoe de meerkosten ten opzichte van dat geraamde deelbudget zouden uitvallen.

De afname van de risicoreservering werd niet veroorzaakt door betalingen aan een leverancier, maar door de gewijzigde toedeling van planbedragen aan deelprojecten waaronder die voor de FMFT. Tot op heden zijn alleen betalingen verricht ten behoeve van de verwervingsvoorbereiding van de FMFT, zoals de inschakeling van fiscaaltechnische deskundigheid in verband met de plaatsing van de FMFT in Italië. Daarnaast is opdracht gegeven een studie (*System Requirements Analysis*) met een contractwaarde van € 2,5 miljoen (exclusief BTW) uit te voeren om de technische eisen voor de simulator te specificeren. De resultaten daarvan maken het begin van de ontwikkeling en bouw mogelijk. Deze uitgaven zijn onderdeel van het totale budget dat gemeld is in de commercieel vertrouwelijke brief «Financiële informatie *Full Mission Flight Trainer*» van 24 juni jl. (met kenmerk DMO/DB/2008016518).

3

De leden van de SP fractie willen graag weten wanneer er getraind zou kunnen gaan worden op de simulatoren? Is de staatssecretaris zeker genoeg van het project dat hij een harde datum durft te noemen? Kan hij ook aangeven wanneer de trainingspakketten klaar zijn?

Wanneer de ondertekening vóór 31 juli 2008 een feit is, zal de FMFT midden 2011 gebruiksgereed in Italië worden opgeleverd. De ontwikkeling van de software, de bouw van de FMFT en de integratie hiervan nemen 36 maanden in beslag. Indien de offertedatum verstrijkt, is het mogelijk dat de aanvang van de ontwikkeling van de FMFT meer dan evenredig verschuift en kan ook de huidige doorlooptijd langer worden als de industrie beschikbare capaciteiten voor andere opdrachten inzet. In mijn commercieel vertrouwelijke brief «Financiële informatie *Full Mission Flight Trainer*» van 24 juni jl. (met kenmerk DMO/DB/2008016518) heb ik de Kamer in detail over de gevolgen van het overschrijden van de offertedatum geïnformeerd.

4

Onder staatssecretaris Gmelich Meijling werd nog gewerkt met een leverdatum in 2003. Wanneer denkt de huidige staatssecretaris dat de door de Nederlandse regering gewenste NH-90's geleverd zullen worden?

Het contract dat Nederland in 2000 heeft gesloten gaat uit van de levering van twintig NFH's in de periode van 2007 tot 2012. In 2007 heeft *NHIndustries* een vertraging gemeld. De eerste Nederlandse NH-90 zou pas in juli 2009 gereed zijn voor acceptatie. Aan Nederland zouden dan achtereenvolgens in 2009 (twee), in 2010 (vier), in 2011 (vijf), in 2012 (vijf) en in 2013 (vier) helikopters worden geleverd (Kamerstuk 25 928, nr. 22).

Zoals in mijn brief van 10 juni jl. is gemeld en met de Kamer in het algemeen overleg van 12 juni jl. is besproken, heeft *NHIndustries* eind mei jl. een nieuwe vertraging aangekondigd die ook de Nederlandse leveringen beïnvloedt. De levering van de eerste Nederlandse NFH in de eindconfiguratie verschuift van juli 2009 naar april 2011. *NHIndustries* heeft gemeld vanaf midden 2009 tijdelijk NFH's te kunnen aanbieden die weliswaar nog niet volledig aan de oorspronkelijke eisen voldoen, maar die al wel kunnen worden gebruikt voor bijvoorbeeld opleiding en training.

Nader overleg tussen de NAHEMO-landen en *NHIndustries* heeft onlangs uitgewezen dat een voor de landen aanvaardbare tijdelijke configuratie vanaf eind 2009/begin 2010 zou kunnen worden geleverd. Met deze helikopter kan Nederland naast opleiding en training ook de waltaken van de Lynxhelikopter uitvoeren. *NHIndustries* heeft gemeld de eerste Nederlandse NFH in de eindconfiguratie vervolgens pas in november 2011 te kunnen leveren. De verschuiving van april naar november 2011 wordt veroorzaakt door de extra administratieve activiteiten die *NHIndustries* voor de tijdelijke configuratie moet uitvoeren. Momenteel onderzoeken de landen of de introductie van de NH-90 met een tijdelijke configuratie mogelijk of gewenst is. Wanneer wordt besloten een tijdelijke configuratie te accepteren, wordt het effect van de nieuwe vertraging verminderd omdat met die helikopters eerder dan 2011 ten minste de waltaken van de Lynxhelikopter kunnen worden uitgevoerd. De vertraging in de levering van de Nederlandse NFH staat los van de behoefte aan een FMFT. Deze is in alle gevallen zo snel als mogelijk nodig.

5

Kan de staatssecretaris inzicht geven in de extra kosten die deze vertraging oplevert voor het in de lucht houden van de Lynx? Is hij bereid dit uit te splitsen naar materiële kosten en personele kosten?

De vertraging in het afleveringsschema heeft tot gevolg dat langer met de Lynxhelikopter moet worden doorgevlogen. Dit is alleen mogelijk als de levensduur van de Nederlandse Lynxhelikopter wordt verlengd. Inmiddels hebben zeven van de thans tien geplande Lynxhelikopters levensduurverlengend onderhoud gehad. Dit geeft geen aanleiding de eerder geraamde additionele kosten voor een levensduurverlengend onderhoud van € 5,2 miljoen te veranderen. In dit bedrag zijn de uitgebreide inspecties door de fabrikant en de daaruit volgende extra vervanging van enkele onderdelen, de benodigde extra onderhoudsinspanning en extra reserveonderdelen opgenomen. Bezien wordt of de onlangs door de industrie aangekondigde vertraging aanleiding is tot levensduurverlengend onderhoud aan meer Lynxhelikopters. Er wordt alleen personeel uit de staande organisatie ingezet en dit leidt niet tot extra uitgaven.

7

Nu van de eind 2007 extra uitgetrokken 58 miljoen euro al het eerste kwart wordt opgesoupeerd door deze simulatoren, heeft de staatssecretaris nog steeds de verwachting verdere overschrijdingen te kunnen coveren met dit budget? Wanneer was het de staatssecretaris bekend dat het budget voor de simulatoren niet toereikend is? Zijn er momenteel andere overschrijdingen te verwachten? Zal de huidige overschrijding ten koste gaan van de projectreservering? Zal aanpassing van het productiecontract ook nog tot extra vertraging/kosten leiden?

De meerkosten van € 13,3 miljoen ten opzichte van het in 1999 geraamd budget voor de FMFT zijn verwerkt in het huidige NH-90 projectbudget van € 1 027,50 miljoen (prijspeil 2007) en komen niet ten laste van de verhoging van de risicoreservering. In mijn brief van 10 juni jl. (Kamerstuk 25 928, nr. 28) en in de zevende Jaarrapportage (Kamerstuk 25 928, nr. 26)

ben ik nader ingegaan op de risico's in het project, waaronder de wijziging van het productiecontract. Eventuele financiële gevolgen zullen evenals de overige risico's in eerste instantie worden opgevangen met de verhoogde risicoreservering. De aanpassing van het productiecontract zal waarschijnlijk niet tot extra vertraging leiden.

8

De leden van de SP-fractie tonen zich verbaasd over de timing van deze onderhandelingen. Waarom stuurt de staatssecretaris pas op 24 juni een brief om te melden dat de Kamer maar beter snel instemt omdat er in het zomerreces een handtekening onder het contract gezet moet worden? Was 24 juni de dag dat de deadline van het aanbod bekend werd? Zo nee, waarom legde de staatssecretaris dit niet eerder aan de Kamer voor?

De Kamer kon niet eerder worden geïnformeerd omdat de onderhandelingen over de FMFT pas kort geleden zijn voltooid (zie mijn brief DMO/DB/2008018655, d.d. 16 juli 2008).

9

Is de staatssecretaris bereid Rotorsim (producent van de simulator) uit te leggen dat de Kamer na alle overschrijdingen meer dan bijzondere aandacht voor het NH-90 project heeft en daarom graag deze nieuwe kostenoverschrijding met de staatssecretaris in real time zou willen bespreken? Is de staatssecretaris bereid hard in te zetten op een deadline voor deze offerte die in het nieuwe parlementaire seizoen ligt, te weten in september? En zo nee, waarom wil hij dit niet? Wat geeft hem reden te denken dat dit een finale deadline is?

Defensie is zich ervan bewust dat de Kamer bijzondere aandacht heeft voor het NH-90 project. De onderhandelingen met *Rotorsim* over onder andere de kosten zijn zorgvuldig gevoerd. Het verschuiven van de *deadline* zal financiële gevolgen hebben en bovendien gevolgen voor de bedrijfsvoering van de toekomstige NH-90 organisatie. Het heeft dan ook niet mijn voorkeur deze *deadline* te verschuiven. In mijn commercieel vertrouwelijke brief «Financiële informatie *Full Mission Flight Trainer*» d.d. 24 juni jl. (met kenmerk DMO/DB/2008016 518) heb ik de Kamer meer in detail over de risico's hiervan geïnformeerd.

10

De leden van de SP-fractie vragen zich af welke militairen in de vier jaar dat de simulator in Italië zal staan, daar getraind gaan worden? Is dit nog te werven personeel? Wordt er gebruikt gemaakt van bestaand personeel en zo ja welke dan? Deze leden willen graag geïnformeerd worden over de extra kosten die het trainen in Italië de eerste vier jaren op zal leveren op het vlak van verblijf en transport van de vliegers.

In de vier jaar dat de simulator in Italië staat, zal zowel aanwezig personeel als nog te werven personeel worden getraind. Het aanwezige personeel betreft huidig personeel voor de Lynxhelikopter dat met een conversieopleiding wordt voorbereid op de nieuwe taak. De reiskosten van het personeel worden geraamd op respectievelijk € 105 000 (2011), € 126 000 (2012), € 147 000 (2013) en € 168 000 (2014). Deze kosten zijn onderdeel van de exploitatiebudgetten.

11

Afrondend willen de leden van de SP-fractie graag (openbaar) inzicht krijgen in wat het nu zou kosten om uit het NH-90 project te stappen en van de plank een vervanging van de Lynx te kopen.

Voor de NH-90 is in deze fase van het project geen alternatief beschikbaar. Het zoeken en invoeren van een alternatief voor de Lynx zal veel tijd kosten, veel meer dan de huidige vertraging in de levering van de NH-90. Indien Nederland zich uit programma zou terugtrekken, komen de extra kosten voor industrie en partnerlanden ten laste van Nederland. Uit het contract vloeit voort dat de industrie, inclusief de onderaannemers op alle niveaus, gerechtigd is alle reeds gemaakte kosten en de ontbindingskosten voor de verplichtingen die de industrie is aangegaan te verhalen op Nederland. Bovendien volgt uit het MoU dat het Nederlandse werkpakket kan worden herverdeeld over de industrieën van de andere landen. In dat geval zal Nederland alle kosten moeten betalen die voortvloeien uit deze overdracht. De exacte omvang van de uittredingskosten kan uitsluitend worden vastgesteld na contractoverleg tussen Nederland, NAHEMA en *NHIndustries*, maar kan niet hoger zijn dan de eerder overeengekomen maximale Nederlandse bijdrage van € 454 miljoen (prijspeil 1999) aan de gecombineerde productievoorbereidings- en productiefase. Daarnaast ontstaan ook aanzienlijke kosten voor de verwerving van een andere vervanger van de Lynxhelikopter.