

Vergaderjaar 2004–2005

25 928

Navo helikopterproject NH-90

Nr. 16

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN DEFENSIE

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 30 september 2004

Hierbij bied ik U de vierde jaarrapportage aan van het helikopterproject NH-90¹. Het helikopterproject NH-90 is een Europees samenwerkingsproject dat de ontwikkeling en productie behelst van een middelzware helikopter in een maritieme variant (de «NATO Frigate Helicopter», NFH) en in een tactische transportvariant (de «Tactical Transport Helicopter», TTH).

Nederland neemt sinds 7 januari 1991 samen met Frankrijk, Duitsland en Italië deel aan dit Europese samenwerkingsproject en in 2001 is Portugal toegetreden. Ook wordt nauw samengewerkt met Noorwegen, Zweden en Finland. Deze landen hebben eveneens NH-90 helikopters besteld, maar zij zullen voornamelijk niet tot het NH-90 consortium toetreden.

Het door Nederland in 2000 afgesloten contract gaat nog uit van twintig NFH's in de periode van 2007 tot en met 2012. Dit contract omvat veertien helikopters die worden uitgerust met een volledig missiesysteem voor de bestrijding van oppervlakteschepen en onderzeeboten en zes helikopters met voorzieningen voor de inbouw van een dergelijk systeem. Naar aanleiding van de studie «integrale helikoptercapaciteit», die op 21 september jl. aan de Tweede Kamer is aangeboden, is de behoefte gewijzigd in 12 NFH's en 8 maritieme TTH's. Voor de gewijzigde behoefte zal het bestaande contract moeten worden aangepast. Met de industrie zijn reeds besprekingen gestart over de mogelijkheden het contract te wijzigen. Het oude afleverschema dat voorzag in aflevering van NFH's in de volgorde van een NFH met een volledig missiesysteem en vervolgens een NFH met alleen voorzieningen voor de inbouw is al wel aangepast. In het nieuwe afleverschema worden nu eerst de NFH's met een volledig missiesysteem geleverd.

¹ De separaat commercieel-vertrouwelijk toegezonden financiële informatie is ter vertrouwelijke inzage gelegd, alleen voor de leden, bij het Centraal Informatiepunt van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

De huidige rapportage beslaat de periode van 1 juli 2003 tot 1 juli 2004. De indeling van deze vierde jaarrapportage komt overeen met die van de vorige jaarrapportages. Evenals vorige jaren wordt de informatie over het projectbudget in een afzonderlijke brief aangeboden. Deze rapportage

gaat achtereenvolgens in op de voortgang van het «design and development», de productievoorbereiding en productie, de exploitatievoorbereiding, de financiën, de risico's en overige ontwikkelingen.

Voortgang «design and development»

De «design and development»-activiteiten bevinden zich, met uitzondering van de ontwikkeling van de software, in de laatste fase. Deze fase behelst hoofdzakelijk activiteiten op het gebied van het beproeven en kwalificeren van deelsystemen.

Begin 2004 heeft de industrie een gedetailleerd kwalificatieprogramma voor de TTH gepresenteerd. Door de hoeveelheid kwalificatieactiviteiten en de beperkte beschikbaarheid van testfaciliteiten en personele capaciteit vergt het programma aanzienlijk meer tijd dan was voorzien. Om het tijdverlies zoveel mogelijk te beperken, worden de kwalificatietesten niet alleen met de prototypes uitgevoerd maar ook met de eerste seriehelikopters. Op 4 mei 2004 is de eerste seriehelikopter begonnen met de vliegende beproevingen. Doordat de het kwalificatieprogramma langer duurt dan voorzien, zal de eerste TTH voor Duitsland volgens de huidige planning midden 2005 worden opgeleverd, een jaar later dan voorzien. Dit toestel kent dan nog enkele operationele beperkingen, vooral onder extreme omstandigheden. Volgens het huidige afleveringsschema worden de TTH-helikopters vanaf 2007 weer overeenkomstig het oorspronkelijke, in het productiecontract opgenomen schema geleverd. Vanaf midden 2007 zullen de TTH's tevens zonder operationele beperkingen worden geleverd.

Komend najaar zal de industrie een gedetailleerd kwalificatieprogramma voor de NFH's presenteren. De fasering van het kwalificatieprogramma heeft mogelijk gevolgen voor het afleveringsschema. Zolang dit kwalificatieprogramma niet is voltooid, is er sprake van een tijdrisico. Volgens de huidige planning wordt de eerste NH-90 eind 2005 zonder operationele beperkingen aan Italië geleverd. Naar verwachting zijn er geen gevolgen voor de oplevering van de eerste Nederlandse NH-90 in de tweede helft van 2007.

De «anti-icing» beproevingen voor de rotorbladen zullen in de tweede helft van 2004 worden uitgevoerd, ongeveer een half jaar later dan voorzien. Dit is voornamelijk het gevolg van de beperkte testcapaciteit. De kwalificatie van het gehele «de-icing» systeem kan nog steeds conform planning in de winter 2004–2005 worden voltooid. Tot die tijd mag de helikopter niet vliegen onder omstandigheden waarin ijsafzetting op de rotorbladen kan ontstaan. Ook dit aspect heeft naar verwachting geen gevolgen voor de oplevering van de eerste Nederlandse NH-90 in 2007.

De vijf prototypes hebben inmiddels ongeveer 2 300 uur gevlogen, waarvan 1 100 uur met het innovatieve «Fly by Wire» systeem. De laatste drie prototypes waren initieel uitgerust met een «Fly by wire» configuratie met een mechanische «back up». Tijdens beproevingen is bij geen van deze toestellen deze «back up» nodig gebleken. Daarop zijn in het najaar van 2003 twee van deze prototypes omgebouwd tot een «Fly by Wire»-configuratie zonder mechanische «back up». De eerste testvlucht van deze «Fly by Wire»-configuratie, een unicum in de luchtvaartgeschiedenis, is op 12 december 2003 succesvol uitgevoerd. Met deze beide prototypes wordt onder meer de kwalificatie van de «autopilot» en het bedieningssysteem uitgevoerd.

In het vierde kwartaal van 2003 is in een gesimuleerde omgeving de validatie van het concept van een driekoppige bemanning (een vlieger, een

«tactical coordinator» en een «sensoroperator») met succes voltooid. De kwalificatiebeproevingen van het driekoppige bemanningsconcept zullen dit najaar worden gehouden met prototype nummer 5, dat representatief is voor de NFH.

Er is sinds de vorige jaarrapportage goede vooruitgang geboekt met de ontwikkeling van de software voor zowel het systeem dat de basisfuncties van de vliegsystemen uitvoert en bewaakt als voor het NFH- en TTH-missiesysteem. Naar verwachting wordt de software ondanks de krappe marges in het tijdschema tijdig voor de kwalificatie opgeleverd. De tijdige kwalificatie van de complexe software voor het NFH-missiesysteem is vooral afhankelijk van de tijdige beschikbaarheid van het NFH-prototype. Zolang de ontwikkeling van de software niet is voltooid is er sprake van een tijdrisico.

Na de aanvankelijke tekortkomingen van het staartstuk, waarover u in de vorige rapportage bent geïnformeerd, heeft het gewijzigde ontwerp van het staartstuk begin 2004 een reeks beproevingen met statische belastingen goed doorstaan. Hoewel het staartstuk nog aan dynamische belastingen moet worden onderworpen, wordt het binnen het NH-90 consortium niet langer als een technisch risico aangemerkt. Ook is het afgelopen jaar aangetoond dat het in Nederland ontworpen landingsgestel volledig aan de zeer zware eisen voor crashbestendigheid voldoet.

Productievoorbereiding en productie

De productielijnen zijn inmiddels geheel ingericht. De productie zelf is vertraagd en aangepast aan het gewijzigde afleveringsschema van de TTH-helikopter. Op 4 mei 2004 is de eerste vliegende beproeving met een TTH uit de productieserie succesvol verlopen. Tijdens de internationale luchtvaarttentoonstelling te Berlijn op 11 mei jl. was vervolgens de «roll out» ceremonie van deze helikopter. SP Aerospace and Vehicle Systems B.V. voerde als onderaannemer van Stork werkzaamheden uit aan de landingsgestellen voor alle (Nederlandse en buitenlandse) NH-90's. Door het faillissement van SP in augustus waren deze werkzaamheden gestaakt. Door Stork zijn medio september de NH-90 activiteiten van het failliete SP overgenomen en de werkzaamheden zijn inmiddels hervat. Hierdoor is de opgelopen vertraging gering omdat de productie kort onderbroken is geweest. Daarnaast is de verwachting dat de opgelopen vertraging kan worden ingelopen.

Exploitatievoorbereiding

In de vorige jaarrapportages is gemeld dat er een achterstand was ontstaan bij de internationale exploitatievoorbereiding en dat er een herstelplan was opgesteld. De industrie heeft hiervoor inmiddels meer personele capaciteit beschikbaar gesteld en de achterstand is sinds de vorige jaarrapportage niet verder gegroeid. De industrie zal naar verwachting de exploitatievoorbereidingen eind 2005 vrijwel geheel voltooien. Dit betekent dat de exploitatievoorbereiding nu synchroon loopt met het gewijzigde opleveringsschema. De «Initial In Service Support» is daarmee tijdig beschikbaar voor de Koninklijke marine. In de komende tijd moet blijken of deze positieve ontwikkeling structureel is. Voorlopig blijft er sprake van een tijdrisico bij de exploitatievoorbereiding. De nationale aspecten van de exploitatievoorbereiding, waaronder de gehele introductie van de NH-90, verlopen volgens planning.

De verwervingsvoorbereiding van trainingsmiddelen, waaronder een vluchtsimulator, had in deze rapportageperiode niet de gewenste voortgang. Het selectieproces vergde meer tijd dan was gepland. In december

2003 is de keuze gevallen op CEA/Thales als leverancier van de trainingsmiddelen. In januari 2004 is begonnen met de opstelling van de technische specificaties en met de contractonderhandelingen. Naar verwachting worden de onderhandelingen in de tweede helft van 2004 voltooid. Volgens de huidige inzichten zou de NFH-simulator in de tweede helft van 2008 aan Nederland kunnen worden geleverd. Dit betekent dat de NH-90 ongeveer een half jaar later dan voorzien de taken van de Lynx helikopter kan overnemen. Omdat de tijdige oplevering van de vluchtsimulator tevens van groot belang is voor de overname van de maritieme taken van de Lynx helikopter door de NH-90 is het ontwikkelingstraject voor deze vluchtsimulator voor Nederland een kritieke succesfactor. De oplevering van de vluchtsimulator is dan ook een belangrijk nieuw tijdrisico. In dit verband wordt onderzocht of er tijdelijke, alternatieve oplossingen zijn. Doordat Italië niet meer volledig aan de verwerving van de trainingsmiddelen deelneemt, valt deze duurder waarschijnlijk uit dan was voorzien. De meerkosten die hiervan het gevolg zijn, komen ten laste van de risicoreservering. Naar de huidige inzichten is de resterende risicoreservering voldoende om eventuele hiermee samenhangende tegenvallers af te dekken.

In december 2003 is het «Logistic Items Contract» tussen NAMSA (Nato Maintenance and Supply Agency) en NHI ondertekend. In dit contract zijn de voorwaarden opgenomen voor de verwerving van reservedelen met geautomatiseerde systemen via NAMSA bij NHI. Nederland zal hiervan vanaf 2006 gebruikmaken.

Begin 2004 is een structurele oplossing gevonden voor het verschil van inzicht tussen Frankrijk enerzijds en Duitsland en Nederland anderzijds over de toepassing van Europese regelgeving bij de heffing van omzetbelasting. Voor de productievoorbereidingsfase betekent dit dat alleen omzetbelasting wordt afgedragen over de productiemiddelen die bij de Nederlandse industrie zijn geplaatst. Deze heffing is inmiddels nagenoeg geheel afgedragen ten laste van de risicoreservering van het projectbudget. De hoogte van deze heffing staat vermeld in de financiële bijlage. Het in de vorige jaarrapportage genoemde risico ten aanzien van de omzetbelasting is hiermee opgeheven.

Nadat internationaal overeenstemming was bereikt over de omzetbelasting konden in februari 2004 de onderhandelingen met de internationale partners in het NH-90-project over een «In Service Support Memorandum of Understanding (ISS MoU)» worden voltooid. Dit ISS MoU zal naar verwachting op korte termijn worden getekend en voorziet in verregaande samenwerking tijdens de exploitatiefase. Ook de onderhandelingen met de Noordse landen over een «NH-90 Community MoU» konden worden voltooid en dat MoU is na de rapportageperiode op 15 juli 2004 getekend. Het voorziet in de benodigde exploitatieregelingen voor de ondersteuning van NH-90-landen die geen lid zijn van het NH-90-consortium.

Financieel

Het projectbudget bedraagt € 882,9 miljoen (prijsspeil 2004).

Betalingen aan de industrie zijn gedaan in overeenstemming met de contracten voor «design and development» en «production investment/production». De risicoreservering voor het NH-90-budget is in de rapportageperiode vooral aangesproken voor de omzetbelasting over de in Nederland geplaatste productiemiddelen en zal verder worden aangesproken voor de verwerving van trainingsmiddelen. Voorts is de risicoreservering in beperkte mate aangesproken voor een prijsbijstelling. Deze prijsbijstelling is wel verwerkt in deelbudgetten, waardoor de deelbudgetten zijn verhoogd tot het juiste prijspeil, maar is niet toegekend aan

het projectbudget. De prijsbestelling is daarom gefinancierd uit de risico-reservering.

Risico's

De thans resterende relevante projectrisico's zijn de tijdrisico's die voortvloeien uit een eventuele verdere vertraging van het kwalificatieprogramma, het kritieke tijdschema bij de softwareontwikkeling en de exploitatievoorbereiding alsmede de tijdige oplevering van de vlucht-simulator. De betrokken landen en de industrie werken met grote inzet aan de vermindering van deze risico's. Behalve het risico van de tijdige oplevering van de vluchtsimulator is de verwachting dat de overige risico's allemaal vóór levering van de NH-90 aan Nederland eind 2007 zijn opgelost. Over de tijdige oplevering van de vluchtsimulator zal pas in 2008 zekerheid ontstaan.

Overige ontwikkelingen

De internationale belangstelling voor de NH-90-helikopter blijft toenemen. Sinds de vorige jaarrapportage heeft ook Griekenland een bestelling geplaatst voor 20 TTH's met een optie op 14 helikopters. Het is niet uitgesloten dat in de nabije toekomst nieuwe orders volgen.

Ten slotte

Ondanks de vertraging van de kwalificatieactiviteiten waardoor de eerste TTH NH-90 helikopters een jaar later worden opgeleverd dan contractueel was overeengekomen, is goede voortgang geboekt met de ontwikkeling, de productievoorbereiding, de productie en de exploitatievoorbereiding. De eerste seriehelikopters zijn inmiddels geproduceerd en worden ingezet voor kwalificatiebeproevingen. Naar verwachting kan de eerste TTH in mei 2005 aan Duitsland worden geleverd. Dit toestel heeft dan nog enkele operationele beperkingen, voornamelijk onder extreme omstandigheden. De levering van de eerste NFH aan Nederland, voorzien voor de tweede helft van 2007, ligt op schema.

De belangrijkste risico's van het project hangen samen met een eventuele verdere verlenging van het kwalificatieprogramma, het kritieke tijdschema bij de softwareontwikkeling, de voltooiing van de exploitatievoorbereiding en de oplevering van de vluchtsimulator. De exploitatievoorbereiding loopt nu synchroon met het gewijzigde opleveringsschema. Sinds de vorige jaarrapportage is het risico ten aanzien van de omzetbelasting verdwenen en wordt het nieuw ontworpen staartstuk niet meer als een technisch risico aangemerkt. De verwachting is dat de resterende risico's, met uitzondering van het risico betreffende de tijdige oplevering van de vluchtsimulator, zijn opgelost voordat in de tweede helft van 2007 de eerste NH-90 aan Nederland wordt geleverd. Dit hangt mede af van de voortgang van de contractonderhandelingen.

In financieel opzicht voltrekt het project zich volgens de planning, waarbij een deel van de risicoreservering is aangesproken voor de betaling van omzetbelasting. Daarnaast wordt de risicoreservering aangesproken voor de verwerving van de duurder uitgevallen trainingsmiddelen. Voor de NH-90 helikopter blijft de internationale belangstelling toenemen. Sinds de vorige jaarrapportage heeft ook Griekenland een bestelling voor 20 helikopters geplaatst.

De Staatssecretaris van Defensie,
C. van der Knaap