



Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Plein 2
2511 CR 's Gravenhage

Afschrift aan de Voorzitter van de Eerste Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 22
2513 AA 's Gravenhage

Datum 28 november 2006

Ons kenmerk DMO/DB2006036007

Onderwerp Zesde jaarrapportage over het helikopterproject NH-90

Hierbij bied ik u de zesde jaarrapportage van het helikopterproject NH-90 aan. Het helikopterproject NH-90 is een Europees samenwerkingsproject dat de ontwikkeling en productie behelst van een middelzware helikopter in een maritieme variant (ook wel de 'NATO Frigate Helicopter', NFH) en een variant voor transporttaken (zoals de 'Tactical Transport Helicopter', TTH). Daarnaast wordt er een transporthelikopter ontwikkeld die geschikt is voor inzet vanaf zee, de maritieme TTH (MTTH).

Nederland neemt sinds 7 januari 1991 samen met Frankrijk, Duitsland en Italië deel aan dit Europese samenwerkingsproject. In 2001 is Portugal toegetreden. Deze landen vormen samen de Nato Helicopter Management Organization (NAHEMO). België is voornemens NH-90 helikopters te verwerven en toe te treden tot NAHEMO.

Het contract dat Nederland in 2000 heeft gesloten gaat nog uit van de levering van twintig NFH's in de periode van 2007 tot en met 2012. Dit contract behelst veertien helikopters met een volledig missiesysteem voor verkenning en de bestrijding van oppervlakteschepen en onderzeeboten, en zes helikopters met voorzieningen voor de inbouw van een missiesysteem. Naar aanleiding van de studie "Integrale



Defensie

helikoptercapaciteit”, die de Tweede Kamer op 21 september 2004 is aangeboden (Kamerstuk 29 800 X nr. 3), is de behoefte gewijzigd in twaalf NFH’s en acht MTTH’s met een optie op twee extra MTTH’s.

De eisen waaraan de Nederlandse MTTH moet voldoen, zijn nader uitgewerkt. De MTTH moet geschikt zijn voor transporttaken ter ondersteuning van operaties boven land en vanaf zee. Bij de eerste soort taken gaat het vooral om de 11 *Air Manoeuvre Brigade* en bij de tweede om het Korps Mariniers vanaf de *Landing Platform Docks* (LPD’s) en het Joint Support Schip. De wijziging van het productiecontract is nog niet voltooid. Het streven is de Kamer hierover nog dit jaar te informeren.

De huidige rapportage beslaat de periode van 1 juli 2005 tot 1 juli 2006. De indeling van deze zesde jaarrapportage komt overeen met die van de voorgaande. 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 betreffende de Nederlandse NH-90 helikopter (NFH en MTTH). Evenals vorige jaren wordt de informatie over het projectbudget in een afzonderlijke commercieel vertrouwelijke brief aangeboden.

Voortgang ‘design and development’

De ‘design and development’-fase is in een vergevorderd stadium, maar nog niet beëindigd. Dit komt onder andere doordat het kwalificatieprogramma en de integratie van enkele NFH-missiesystemen nog niet zijn voltooid. Voorts is gebleken dat het gewicht van de NH-90 groter is dan contractueel overeengekomen.

Tijdens de kwalificatie moet de industrie bewijzen dat wordt voldaan aan de eisen die de NAHEMO-landen aan de NH-90 helikopters hebben gesteld. Begin 2004 heeft de industrie daartoe een gedetailleerd kwalificatieprogramma voor de TTH opgesteld. Dit programma omvat een uitgebreid testprogramma voor alle NH-90 componenten en is daarom ook voor de Nederlandse NFH en MTTH van belang. De opgestelde plannen en resultaten voor elke test, die op een daarvoor gekwalificeerde testfaciliteit moet worden



Defensie

uitgevoerd, worden beoordeeld door de deelnemende landen en voor zover het de luchtwaardigheid betreft, door de nationale luchtvaartautoriteiten.

Fabrikant 'NATO Helicopter Industries' (NHIndustries) heeft de voor dit kwalificatieprogramma benodigde personeelscapaciteit onderschat, waardoor de voortgang gedurende de rapportageperiode verder is uitgelopen. De 'Qualification Task Force' die eind 2004 door de industrie is opgericht, heeft weliswaar diverse maatregelen getroffen en knelpunten opgelost, maar heeft toch nog onvoldoende resultaat bereikt. Daarom is bij NHIndustries een planningscel ingericht die voor de vier betrokken partnerindustrieën een betere overkoepelende planning moet bijhouden. Voor de NFH wordt een sneller te doorlopen kwalificatieproces geformuleerd. Hierbij krijgt één van de partnerindustrieën (Agusta) de leiding en worden de kwalificatietesten niet alleen met de prototypes uitgevoerd, maar ook met de eerste seriehelikopters. Daarnaast leveren ook de luchtvaartautoriteiten en de bij de kwalificatie betrokken overheden een extra inspanning om de industrie in staat te stellen het kwalificatieproces sneller te doorlopen.

In april 2006 is een belangrijke mijlpaal bereikt. De eerste (Duitse) TTH is succesvol gekwalificeerd, zij het dat dit toestel nog enkele operationele beperkingen heeft voor het opereren onder bijzondere omstandigheden, zoals bij nucleaire, biologische en chemische dreiging. Deze kwalificatie is echter twee jaar later dan gepland, en werkt door in de voortgang van de levering van TTH's voor Italië en de kwalificatie van de NFH voor landen als Frankrijk en Nederland. De genoemde beperkingen zullen niet zoals eerder verwacht vanaf de zomer 2007 zijn opgeheven, maar vanaf midden 2008. Daarna start voor de reeds geleverde TTH's een ombouwperiode. De introductie van TTH's met operationele beperkingen leidt voor de betreffende landen (Duitsland en Italië) tot een contractaanpassing waarover momenteel nog wordt onderhandeld.

Sinds oktober 2005 wordt ook met het prototype van de NFH gevlogen, vooral met het oog op beproevingen van de missiesystemen. Inmiddels zijn er ook twee beproevingsperiodes aan boord van schepen geweest. De vijf prototypes hebben nu in totaal circa 3.200 uur gevlogen. Sinds december 2005 is voor het kwalificatieprogramma ook ruim 1.000 uur met seriehelikopters gevlogen. Naast eerdergenoemde vertraging in



Defensie

het kwalificatieproces, is uit beproevingen gebleken dat de integratie van de radar met het navigatiesysteem extra aandacht verdient. Deze constatering heeft negatieve gevolgen voor de planning van het NFH-missiesysteem. Volgens opgaven van de industrie zijn de eerste NFH's gereed voor levering aan Italië en Frankrijk aan het einde van het eerste kwartaal van 2008. Dit is ten opzichte van de vorige rapportage ongeveer één jaar later en ongeveer tweeëneenhalf jaar later dan voorzien in het productiecontract. Hiermee is eveneens de oplevering van de eerste Nederlandse NFH verschoven van najaar 2007 naar mogelijk het tweede kwartaal van 2008. Deze vertraging zal worden betrokken in de wijziging van het bestaande contract.

Uitstel van de invoering van de NH-90 heeft tot direct gevolg dat meer en langer met de Lynx-helikopters moet worden doorgevlogen. Zoals in de antwoorden op Kamervragen inzake de vijfde jaarrapportage NH-90 project reeds is vermeld (Kamerstuk 25 928 nr. 19), kan dit worden opgevangen door de technische levensduur van een deel van de Lynx-helikopters te verlengen. Deze levensduur kan worden verlengd met ongeveer 1.000 uur per helikopter. Naar verwachting worden de NH-90 helikopters voor Nederland dan vanaf 2008 weer geleverd overeenkomstig het oorspronkelijke schema. Momenteel wordt gezien of de huidige Nederlandse capaciteit om de helikopters conform het voorgestelde nieuwe leverschema te kunnen accepteren, in voldoende mate aanwezig is. Indien dit niet het geval zal zijn, zal een ander leverschema moeten worden overeengekomen. Zolang het kwalificatieprogramma niet is voltooid, is er sprake van een tijdrisico.

Het gewicht van de NH-90 is hoger geworden dan voorzien. Voor de TTH is dit een gewichtstoename van enkele tientallen kilo's, die op acceptabele wijze kan worden gecompenseerd. Voor de NFH is de toename van het gewicht nog niet definitief vastgesteld maar betreft het tussen de driehonderd en vierhonderd kilo, ongeveer vier procent. Op dit moment zoekt de industrie naar een acceptabele oplossing, waarbij de industrie heeft gemeld het ontwerp niet zoveel lichter te kunnen maken. Indien de overschrijding niet kan worden gecompenseerd, kan dit gevolgen hebben voor de operationele prestaties.



Defensie

Vooral de vertraging van de kwalificatie en de daarmee samenhangende latere levertijd, en de kwestie van het gewicht zijn aanleiding geweest om de vorig jaar gehouden voortgangsbijeenkomst van de 'National Armaments Directors' van de NAHEMO-landen en vertegenwoordigers van de industrie op het niveau van 'Chief Executive Officers' in mei van dit jaar te herhalen. De industrie heeft naar aanleiding van die bijeenkomst een verbeterplan geformuleerd en de planning verder bijgesteld. Om verdere vertragingen of andere tegenvallers zoveel mogelijk te voorkomen, zal Nederland bij de andere NAHEMO-landen aandringen op vervolgbijeenkomsten. Hierdoor kan de uitvoering van gemaakte afspraken nauwlettend worden gevolgd en kan de industrie hieraan worden gehouden. Vertragingen vanaf oktober 2007 zijn contractueel overigens nog niet aanvaard.

De ontwikkeling van de software voor het systeem dat de basisfuncties van de vliegsystemen uitvoert en bewaakt, is nu geheel voltooid. Hiermee zijn de in de vorige jaarrapportage gemelde problemen opgelost en is een risicofactor voor het NFH-missiesysteem vervallen. Bij de integratie van systemen en op grond van de resultaten van de kwalificatiebeproevingen worden nog wel verbeteringen in de complexe software voor het NFH-missiesysteem doorgevoerd.

Productievoorbereiding en productie

De voortgang van de productie verloopt ondanks de gemelde vertraging van de kwalificatieactiviteiten goed. In mei 2006 is volgens planning de assemblage van de eerste Nederlandse NFH gestart. In september 2006 heeft Stork Fokker Aerospace B.V. de eerste delen voor de eerste Nederlandse helikopter geleverd.

Exploitatievoorbereiding

De ontstane achterstand in de internationale exploitatievoorbereiding is nog niet ingelopen. Ondanks het feit dat de landen er de afgelopen jaren op diverse managementniveaus bij de industrie op hebben aangedrongen de overeengekomen tijdschema's voor de 'Initial In Service Support' na te leven, is ook hier interventie op het niveau van de 'National Armament Directors' noodzakelijk geweest.



Defensie

Door de te late oplevering van de complete database met materieelslogistieke gegevens heeft Nederland vertraging opgelopen bij het samenstellen van het benodigde pakket reservedelen en meet- en testapparatuur. Oorspronkelijk had dit eind 2005 voltooid moeten zijn. Samen met de industrie worden nu maatregelen genomen om nadelige consequenties voor de introductie van de NH-90 in Nederland te voorkomen. Daarmee zal het industriële deel van de exploitatievoorbereiding nog steeds midden 2007 zijn voltooid.

De te late oplevering van computer ondersteund instructiemateriaal (CAI) bemoeilijkt de ontwikkeling van opleidingen in eigen beheer. De levering is nu vertraagd tot 2013. Met andere landen wordt momenteel aan een oplossing gewerkt, waarbij de opleidingen op basis van alternatieve bronnen worden ontwikkeld. De gevolgen van de te late levering van het CAI-cursusmateriaal zullen worden beperkt door het cursusmateriaal in eerste instantie zonder gebruik van CAI in eigen beheer te ontwikkelen.

De nationale aspecten van de exploitatievoorbereiding, waaronder de introductie van de NH-90, zijn onder meer afhankelijk van de voortgang van de internationale exploitatievoorbereiding. De nationale voorbereiding was aanvankelijk geënt op marinemethodieken. De vorming van de Defensie Materieel Organisatie (DMO), de oprichting van de Operationele Commando's en de vorming van het Defensie Helikopter Commando (DHC) noodzakten in een aantal gevallen tot aanpassing van eerdere besluiten met betrekking tot onder meer het voorraadbeheer en de wijze van belegging van het onderhoud. Hierdoor zijn kort vóór de introductie tijdrisico's ontstaan. Voor de beheersing hiervan zijn de overlegstructuren aangepast. De beschikbare tijd voor de voorbereiding van de NH-90 exploitatie bij de DMO en het marinevliegkamp De Kooy is krap. Niettemin zijn deze voorbereidingen volgens de huidige planning nog steeds op tijd voltooid om het vliegen met de NH-90 helikopter te kunnen ondersteunen.

In de vorige rapportage heb ik u geïnformeerd over de problemen die de NAHEMO-landen ondervonden bij de gezamenlijke aanbesteding van de ontwikkeling van trainingsmiddelen, waaronder de vluchtsimulator. De daaropvolgende aanbestedingsstrategie om met andere landen, niet via NHIndustries, maar rechtstreeks



Defensie

bij de trainingsindustrieën een offerte aan te vragen, is eveneens vastgelopen doordat steeds meer landen hebben besloten tot latere invoering van een simulator en zich hebben teruggetrokken. Dit heeft er toe geleid dat de verwachte datum waarop de simulator beschikbaar zou zijn, op zijn vroegst begin 2009, nu niet langer haalbaar is. Een alternatief aanbod is ontvangen van een Italiaans consortium over de levering van een 'full mission flight trainer' waarover nu contractbesprekingen worden gevoerd. Indien dit leidt tot een overeenkomst zal naar verwachting vanaf begin 2010 kunnen worden getraind op een vluchtsimulator. De bemanningen zullen tot dan op de eerste helikopters worden opgeleid. Indien met het Italiaanse consortium tot overeenstemming kan worden gekomen, zal de Kamer hierover naar verwachting begin 2007 worden geïnformeerd. De tijdige beschikbaarheid van een simulator blijft daarom onzeker.

Financieel

Het projectbudget is ten opzicht van de vorige rapportage als gevolg van een prijsspeilaanpassing met € 18,3 miljoen verhoogd naar € 1.010,5 miljoen (prijspeil 2006). Betalingen aan de industrie zijn gedaan in overeenstemming met de contracten voor 'design and development' en 'production investment / production', rekening houdend met de nog niet gehaalde contractueel overeengekomen doelstellingen. De risicoreservering voor het NH-90 budget is in de rapportageperiode aangesproken voor een hogere raming van testapparatuur (GPATE).

Risico's

De relevante projectrisico's zijn de tijdrisico's die voortvloeien uit een eventuele verdere vertraging van het kwalificatieprogramma voor de NFH en het kritieke tijdschema bij de exploitatievoorbereiding (bedrijfsvoering, reservedelen, meet- en testapparatuur, en opleidingen).

Voor de kwalificatie heeft NHIndustries nieuwe beheersmaatregelen genomen die een verdere vertraging moeten voorkomen. Het effect daarvan zal in de komende periode zichtbaar moeten worden. Ook de luchtvaartautoriteiten en de bij de kwalificatie betrokken overheden leveren een aanzienlijke extra inspanning om de industrie in staat te stellen het kwalificatieproces te doorlopen. Naar aanleiding van de opgelopen



vertraging bij de internationale exploitatievoorbereiding zijn samen met de industrie maatregelen genomen om nadelige consequenties voor de introductie van de NH-90 in Nederland te voorkomen. Behalve het risico van een te late oplevering van de vluchtsimulator is de verwachting dat de overige risico's allemaal vóór levering van de eerste NH-90 aan Nederland zijn weggenomen.

Overige ontwikkelingen

De internationale belangstelling voor de NH-90 helikopter neemt nog steeds toe. Sinds de vorige jaarrapportage heeft Australië besloten tot de aankoop van nog eens 34 TTH's naast de eerdere twaalf, en heeft Duitsland, onder voorbehoud van parlementaire goedkeuring, een contract van 30 Duitse NFH's in voorbereiding. Momenteel worden met diverse landen nog contractonderhandelingen gevoerd. In totaal zijn nu 357 NH-90 helikopters verkocht, waarvan 253 aan de NAHEMO-landen, en zijn er opties op ruim 120 helikopters.

Tenslotte

Het internationale NH-90 programma heeft op een aantal terreinen nog niet de gewenste voortgang. Dit heeft geleid tot een meer directe controle op het niveau van de 'National Armament Directors'. Vooral de vertraging in het kwalificatieproces bij de industrie - als gevolg van een onderschatting van de hiervoor benodigde personeelscapaciteit - werkt door in de levering van helikopters.

De belangrijkste risico's van het project bestaan uit de tijdrisico's die voortvloeien uit een eventuele verdere vertraging van het kwalificatieprogramma voor de NFH en het krappe tijdschema bij de exploitatievoorbereiding (bedrijfsvoering, reservedelen, meet- en testapparatuur, en opleidingen). Met uitzondering van het risico van een te late oplevering van de vluchtsimulator, is echter de verwachting dat de deze risico's allemaal zijn weggenomen vóór levering van de eerste NH-90 aan Nederland.

In financieel opzicht loopt het project in grote lijnen volgens planning. Vanwege het niet halen van enkele contractueel overeengekomen doelstellingen zijn enkele geplande

Defensie



betalingen nog niet verricht. Daarnaast is de risicoreservering in de huidige rapportageperiode verder aangesproken.

De onderhandelingen over de aanpassing van het NH-90 productiecontract naar twaalf NFH's en acht MTTH's, met een optie op twee extra MTTH's zijn nog niet voltooid. Het streven is de Kamer nog dit jaar te informeren over het resultaat.

DE STAATSSECRETARIS VAN DEFENSIE