

Vergaderjaar 2002–2003

25 928

Navo helikopterproject NH-90

Nr. 11

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN DEFENSIE

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 22 oktober 2002

Het Europese samenwerkingsproject NH-90 behelst de ontwikkeling en productie van een middelzware helikopter in een maritieme variant (de «NATO Frigate Helicopter», NFH) en in een tactische transportvariant (de «Tactical Transport Helicopter», TTH).¹

Nederland neemt sinds 7 januari 1991 samen met Frankrijk, Duitsland en Italië deel aan dit Europese samenwerkingsproject. In 2001 is ook Portugal toegetreden tot het NH-90 project. Inmiddels zijn ook de eerste orders voor de NH-90 geplaatst door landen die geen partner zijn in het NH-90 project: Noorwegen Zweden en Finland hebben samen 52 toestellen besteld, met nog een optie op 17.

Voor Nederland gaat het om de vervanging van de Lynx-helikopters van de Koninklijke marine door twintig NFH's in de periode tussen 2007 en 2012. Veertien helikopters worden uitgerust met een volledig missie-systeem voor de bestrijding van onderzeeboten en oppervlakteschepen. In de zes overige toestellen worden voorzieningen aangebracht voor de inbouw van een dergelijk systeem. Naar gelang de opdracht kan de beschikbare missie-apparatuur dan worden overgezet naar deze toestellen.

De Tweede Kamer wordt jaarlijks over dit project geïnformeerd. De vorige rapportage is aangeboden op 10 september 2001 (DEF01-133), op 11 december 2001 gevolgd door de antwoorden op schriftelijke vragen (Kamerstuk 25 928 nr. 10). De huidige rapportage beslaat het tijdvak van 1 juli 2001 tot 1 juli 2002.

Voortgang «design and development»

Sinds de vorige jaarrapportage is goede vooruitgang geboekt met de «design and development»-activiteiten. Naar het zich laat aanzien wordt de eerste TTH zoals gepland in april 2004 aan Duitsland worden geleverd. Het aantal technische risico's is in het afgelopen jaar verder verminderd.

¹ De separaat commercieel-vertrouwelijk toegezonden financiële informatie is ter vertrouwelijke inzage gelegd, alleen voor de leden, bij het Centraal Informatiepunt

De vijf prototypes hebben inmiddels 1250 uur gevlogen. Hierbij bleek het voor helikopters unieke «fly by wire»-systeem uit oogpunt van bediening, wendbaarheid en betrouwbaarheid een aanzienlijke verbetering te zijn. Met het prototype nummer 5, representatief voor de NFH, zijn in de afgelopen periode voor het merendeel van de missie-gerelateerde sensoren de eerste beproevingen gedaan.

De ontwikkeling van de mens-machine interface is na nauw overleg met de toekomstige operationele gebruikers vrijwel voltooid. In het najaar van 2002 beginnen proefnemingen ter validatie van het concept van een driekoppige bemanning. De ontwikkeling van de software van de helikopter loopt achter op de planning. Naar verwachting heeft dit geen invloed op de levering van de eerste helikopter in 2004 aan Duitsland.

De vorige jaarrapportage maakte melding van problemen met betrekking tot de belasting van het staartstuk, dat onderhevig bleek aan grotere belasting dan initieel berekend. Inmiddels heeft de industrie het ontwerp van het staartstuk van de helikopter ingrijpend gewijzigd. Dit nieuwe ontwerp kan echter niet meer in de prototypes worden verwerkt. In plaats daarvan wordt het ontwerp met behulp van beproevingen en simulaties zo goed mogelijk gevalideerd. De definitieve validatie gebeurt bij de eerste helikopter van de seriebouw. Totdat ook die validatie met succes is voltooid, vormt de belasting op het staartstuk het belangrijkste nog resterende ontwikkelingsrisico en blijft de toegestane verticale landingsnelheid voor de prototypes beperkt. De specialisten van de deelnemende landen volgen de planning, uitvoering en analyse van de beproevingen nauwgezet.

De voltooiing van de overige onderdelen van het ontwerp verloopt volgens plan.

Productievoorbereiding

De inrichting van de productielijnen verloopt volgens plan en inmiddels is begonnen met de productie van de eerste serie helikopters. Ook is het contract voor de motoren getekend. De voortgang bij de «anti-icing» beproevingen voor de motoren, inlaat en rotorbladen is minder voorspoedig, maar het «Nato Helicopter Management Agency» (Nahema) en de industrie hebben een plan opgesteld om de «anti-icing» beproevingen op tijd te voltooien. Deze beproevingen hebben tot doel het gebruik van de NH-90 in arctische omstandigheden te verzekeren. De in de vorige jaarrapportage genoemde bestelorders van de sonars en de systemen voor infra rood-waarneming worden binnenkort geplaatst, wanneer de laatste onderhandelingen zijn beëindigd.

Exploitatievoorbereiding

De vorige jaarrapportage meldde een achterstand in de exploitatievoorbereiding. Deze is in de rapportageperiode verder opgelopen. De belangrijkste oorzaak hiervoor is een capaciteitsprobleem bij de industrie. De «initial in service support» voor de eerste gebruikers in 2004 komt hierdoor niet op tijd gereed. Nahema heeft eind juni 2002 bij de industrie aangedrongen op een «recovery plan» om de exploitatievoorbereiding zo snel mogelijk op het juiste niveau te brengen. Zo'n plan is inmiddels overeengekomen. Volgens dit plan moeten de meest essentiële delen van de exploitatievoorbereiding in april 2004 gereed zijn, waarna de overige delen later dat jaar volgen. De vertragingen in de exploitatievoorbereiding hebben nog geen gevolgen voor beschikbaarheid van de «initial in service support» voor de eerste helikopters van de Koninklijke marine in 2007.

Ook de verwerving van trainingsmiddelen vordert traag. Inmiddels is overeenstemming bereikt over de technische specificaties van alle trainingsmiddelen, maar er is nog een verschil van inzicht met de industrie over de commerciële voorwaarden. Naar verwachting zal de industrie in december 2002 een concrete aanbieding presenteren.

Wel is begin 2002 goede vooruitgang geboekt met de harmonisatie van de exploitatie-eisen van de internationale partners en met de onderhandelingen over een «in service support memorandum of understanding» (MoU), dat voorziet in een verregaande samenwerking tijdens de exploitatiefase. Naar verwachting kan dit MoU in 2003 getekend worden.

Financieel

Het projectbudget bedraagt € 843,2 miljoen (prijsspeil 2002). Betalingen hebben plaatsgehad in overeenstemming met de contracten over «design and development» en «production investment/production». De aangegane financiële verplichtingen en de uitgaven zijn in overeenstemming met het geplande projectbudget en met de defensiebegroting.

De wijze waarop de partnerlanden samen met de industrie de productie van de NH-90 inrichten is vastgelegd in het «Production investment» (PI)-MoU, dat in 2000 is ondertekend. In dit MoU zijn onder meer de bijdragen aan de investeringen voor de productievoorbereiding van de deelnemende landen vastgelegd. Begin 2002 heeft zich een verschil van inzicht geopenbaard tussen Frankrijk enerzijds en Duitsland en Nederland anderzijds over de Europese regelgeving betreffende de heffing van omzetbelasting over deze bijdragen. In het najaar zullen de betrokken landen nader overleggen over deze kwestie. Indien dit overleg financiële gevolgen heeft voor Defensie, zoals een mogelijke naheffing van de omzetbelasting, zal ik u informeren.

Risico's

Totdat het verschil van inzicht over de heffing van omzetbelasting over «production investment» is opgelost, vormt deze kwestie een financieel risico. De belangrijkste risico's voor het project zijn voorts het technische risico ten aanzien van de belasting van het staartstuk en het bedrijfsvoeringsrisico dat voortvloeit uit de achterstand in de exploitatievoorbereiding. De industrie werkt met grote inspanning aan beide kwesties en de verwachting bestaat dat beide risico's voor Nederland tijdig geëlimineerd worden.

Overige ontwikkelingen

In het najaar van 2001 hebben Noorwegen, Zweden en Finland voor hun helikopterprogramma's voor de NH-90 gekozen en een bestelling geplaatst bij NHI. Noorwegen heeft 14 NFH's besteld (met een optie op 10 additionele NFH's), Finland heeft 20 TTH's besteld en Zweden 18 NFH's, met een optie op nog 7. De NFH's voor Zweden zullen gemodificeerd zijn met onder andere een Zweeds missiesysteem. Een toenemend aantal landen, zowel binnen als buiten Europa, toont serieuze belangstelling voor de NH-90. De productie van de helikopters voor Noorwegen, Zweden en Finland is niet van invloed op de geplande levering van de NH-90 aan Nederland.

In de eerste helft van 2002 zijn goede vorderingen gemaakt met de onderhandelingen voor een zogenaamde «NH-90 community» MoU. Dit MoU voorziet in regelingen voor samenwerking op het gebied van luchtwaardigheid en exploitatie tussen de landen die deelnemen aan het NH-90

consortium en landen die de NH-90 wel aanschaffen, maar geen deel uitmaken van het consortium. Naar verwachting kunnen in het najaar van 2002 met Noorwegen, Zweden en Finland de onderhandelingen over toetreding tot dit MoU beginnen. Vooruitlopend hierop wordt met deze landen op diverse niveaus overleg gevoerd over de mogelijkheden tot samenwerking.

Ten slotte

Samenvattend kan worden gesteld dat goede voortgang is geboekt met de ontwikkeling en productievoorbereiding en dat naar verwachting de eerste NH-90 helikopter op tijd aan Duitsland kan worden geleverd. Ook de levering van de NH-90 aan Nederland, voorzien vanaf 2007, ligt op schema. Er is voorts goede voortgang geboekt met de vermindering van de risico's die in de vorige jaarrapportage zijn genoemd. De belangrijkste risico's van het project hebben betrekking op het scharnierende deel van het staartstuk en de achterstand in de exploitatievoorbereiding. Naar verwachting worden beide risico's voor de geplande levering van de NH-90 aan Nederland in 2007 geëlimineerd. Daarnaast is er een financieel risico zolang de discussie over omzetbelasting over de «production investment» nog niet is beëindigd. De realisatie van het project voltrekt zich volgens de planning. Er is een toenemende internationale belangstelling voor de NH-90 helikopter, waarbij Noorwegen, Zweden en Finland als eerste een contract voor levering van NH-90 hebben afgesloten.

De Staatssecretaris van Defensie,
C. van der Knaap