

Vergaderjaar 1999–2000

**25 928**

## **Navo helikopterproject NH-90**

**Nr. 6**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 22 mei 2000

#### **Inleiding**

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 transport-variant (de «Tactical Transport Helicopter», TTH). Met de brief van 1 oktober 1990 (Kamerstuk 19 282, nr. 7) is de Tweede Kamer geïnformeerd over de resultaten van de studiefase van dit project.

Nederland neemt sinds 7 januari 1991, na het sluiten van het «General Memorandum of Understanding» (General MOU) en het «Design and Development MOU» (D&D MOU), samen met Frankrijk, Duitsland en Italië deel aan dit Europese samenwerkingsproject. Voor Nederland gaat het hierbij om de vervanging van de Lynx-helikopters door twintig NFH's. De Tweede Kamer wordt jaarlijks over dit project geïnformeerd. Daarnaast bent u tussentijds bij diverse gelegenheden zowel schriftelijk als mondeling geïnformeerd over relevante ontwikkelingen binnen het project. Op 21 april 2000 heb ik u voor de laatste maal een tussenrapportage aangeboden, waarin ik u onder meer heb geïnformeerd over de stand van zaken van het productie-MOU, de contractonderhandelingen, het alternatievenonderzoek en de tijdsdruk op de besluitvorming. Inmiddels zijn de onderhandelingen tussen het «Nato Helicopter Management Agency» (Nahema) en de «Nato Helicopter Industries» (NHI) over het contract betreffende de productie-investering en de productie, kortweg het productiecontract, afgerond. Met deze brief informeer ik u over de resultaten van de verwervingsvoorbereidingsfase (D-fase) van het NH-90 project. Tevens ga ik in op de resultaten van het alternatievenonderzoek.

#### **Behoeftestelling**

Maritieme helikopters kunnen op vele manieren binnen een maritiem verband worden ingezet. Daarbij gaat het om de uitvoering van taken op het gebied van onderzeebootbestrijding, oppervlakte-oorlogvoering,

«surveillance», transport en «search and rescue» (SAR). Voorts moeten maritieme helikopters meer dan in het verleden in staat zijn operaties te land te ondersteunen, bijvoorbeeld door personeel vanaf een amfibisch transportschip aan land te brengen. De maritieme helikopter vormt een integraal onderdeel van het wapensysteem van zowel een fregat als van een amfibisch transportschip. Daarnaast kan een maritieme helikopter vanaf ieder geschikt vliegdek opereren.

De huidige Lynx-helikopters zijn vanaf 1975 in gebruik bij de Koninklijke marine. Nu al voldoet de Lynx niet meer aan de inzeteisen op het gebied van vliegbereik, transportvermogen en sensoren en wapens. In de huidige planperiode, tot 2010, komt het eind van de technische levensduur van deze helikopters in zicht. Voor de vervanging van de Lynx bestaat behoefte aan een flexibele, middelzware maritieme helikopter. In de Defensienota 2000 is voorzien dat vanaf 2007 de huidige Lynx-helikopters worden vervangen door twintig NH-90 helikopters in de maritieme variant. Naast de uitvoering van de hoofdtaken in een maritiem verband, te weten «surveillance» en bestrijding van oppervlakteschepen en onderzeeboten, zullen uit het totale bestand van twintig NH-90's helikopters worden gebruikt voor amfibische operaties vanaf de amfibische transportschepen, voor SAR-taken en voor opleidingen. Daarnaast zullen steeds enkele helikopters in onderhoud zijn. Van de twintig helikopters worden veertien uitgerust met een volledig missiesysteem voor de hoofdtaken. In de resterende zes helikopters worden de voorzieningen aangebracht voor de inbouw van een dergelijk systeem. Deze toestellen kunnen, naargelang van de operationele omstandigheden, alsnog van missieapparatuur worden voorzien. Op deze wijze kan optimaal en flexibel invulling worden gegeven aan de uitvoering van alle operationele taken.

### **Invulling van de behoefte**

Op 1 september 1992 hebben Nahema en NHI het contract voor de «Design & Development» (D&D)-fase van het NH-90 project gesloten. Tijdens deze fase ontwerpt en ontwikkelt de industrie een helikopter die voldoet aan de geharmoniseerde eisen van de aan het project deelnemende landen. Het gaat daarbij om een tweemotorige helikopter van maximaal tien ton, een maximale vluchtduur van ongeveer vier uur en een kruissnelheid van 120 knopen.

De NFH beschikt over een «Avionica System» dat bestaat uit het «Core system» voor de uitvoering en bewaking van de basisfuncties van de vliegtuigsystemen, het «Flight Control System» dat tevens de vlieger ondersteunt bij de uitvoering van het tactische gedeelte van de missie en het missiesysteem voor het managen van de sensoren en wapens. Het gaat daarbij om de radar, het passief en actief akoestisch subsysteem, de tactische «Forward Looking Infra Red» en een systeem voor «Electronic Support Measures»/ «Electronic Counter Measures». De systeemintegratie van de NFH wordt zo uitgevoerd dat de werkbelasting van de bemanning minimaal is. De bemanning kan uit slechts drie personen bestaan: een vlieger, een «tactical coordinator» en een sensoroperator.

De helikopter wordt verder uitgerust met een geïntegreerd «stores management system» voor sonoboeien en wapens. Om de torpedo's die bij de Koninklijke marine in gebruik zijn te kunnen handhaven, wordt de MK46-torpedo geïntegreerd. Ook wordt de helikopter uitgerust met de voorzieningen voor een in het missiesysteem geïntegreerd «Helicopter Air to Surface Missile» systeem.

## **Alternatievenonderzoek**

Nederland heeft in 1990/1991 bewust gekozen voor een volwaardig partnerschap in het NH-90 project. Door vanaf het begin aan het project deel te nemen heeft Nederland goed invloed kunnen uitoefenen op het ontwerp van de NFH. Een belangrijk voorbeeld van de Nederlandse inbreng in het ontwerp is de keuze voor het hiervoor al omschreven «driemans bemanningsconcept». Bovendien zijn er mogelijkheden tot samenwerking op het gebied van opleidingen en logistieke ondersteuning en is de Nederlandse industrie vroegtijdig betrokken bij de ontwikkeling van deelsystemen.

Zowel nationaal als internationaal is, met behulp van expertise van Nahema, de controle-organen van de deelnemende landen en het Nederlands Instituut voor Vliegtuigontwikkeling en Ruimtevaart (NIVR), bij diverse gelegenheden nagegaan of er sprake was van een marktconform eindproduct. De resultaten van deze onderzoeken zijn ook gebruikt bij de onderhandelingen over het productiecontract.

Naar aanleiding van de wijziging van de Duitse positie in het NH-90 project vorig jaar is een onderzoek uitgevoerd naar mogelijke alternatieven voor de NH-90. Zoals ik meldde in mijn brief van 9 november 1999 (nr. M99 005 641) is daartoe een uitgebreide «Request for Information» (RFI) opgesteld voor een maritieme helikopter. De RFI is 26 oktober 1999 verstuurd aan de firma's Kaman Aerospace International Corporation, Sikorsky Aircraft Corporation en GKN Westland Helicopters. Eind januari 2000 hebben deze firma's informatie verstrekt. Vervolgens zijn de verstrekte gegevens geëvalueerd, waarbij voor de operationeel-technische en logistieke aspecten het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) is ingeschakeld.

In de evaluatie zijn de helikopters van deze firma's vergeleken met de minimale eisen die worden gesteld aan de NH-90, in het bijzonder de flexibiliteit van de inzet, de capaciteit van het missiesysteem, de beladingscapaciteit, de omvang van de bemanning, de maximale vliegtuigduur en de capaciteit voor personenvervoer. Op grond van een vergelijking van deze factoren en de geoffreerde prijzen blijkt de prijs-kwaliteitverhouding van geen van de alternatieven beter dan die van de NH-90. Vanwege het commercieel-vertrouwelijke karakter informeer ik u over deze evaluatie in de vertrouwelijke bijlage bij deze brief.<sup>1</sup>

## **Deelneming Nederlandse industrie**

Het NH-90 project is een groot Europees samenwerkingsprogramma waarin de Nederlandse industrie vanaf het begin participeert. Het project is belangrijk voor het luchtvaartcluster en het biedt de mogelijkheid op hoogwaardig niveau deel te nemen aan het ontwerp en de bouw van een nieuwe generatie helikopters. Voor zover nu kan worden voorzien, zal de productie doorlopen tot 2022. De logistieke ondersteuning van dit product en de export van de NH-90 varianten zullen naar verwachting tot na het jaar 2022 ook in Nederland industriële activiteiten met zich brengen.

In de D&D-fase van het NH-90 project participeren Fokker Aerostructures als hoofdaannemer, Special Products, NLR en enige toeleveranciers voor ongeveer 6,5 procent van de totale D&D-kosten. Deze fase zal doorlopen tot en met 2003. Het D&D-percentages en het aandeel in de waarde van de door Nederland af te nemen helikopters (4,5 procent van het totaal) leidt overeenkomstig het General MOU tot een Nederlands werkaandeel van 5,5 procent in de voorgenomen productie van de 595 helikopters. Daardoor is er sprake van een zeer gunstige industriële positie voor de Neder-

---

<sup>1</sup> Ter vertrouwelijke inzage, alleen voor de leden, gelegd bij de afdeling Parlementaire Documentatie.

landse bedrijven in verhouding tot de waarde van de door Nederland af te nemen helikopters. Daarnaast hebben de Noordse landen (Noorwegen, Zweden, Finland en Denemarken) en Portugal serieuze belangstelling getoond voor de NH-90 helikopter.

### **Exploitatievoorbereiding**

Om de exploitatiekosten van de NH-90 zo laag mogelijk te houden zijn zware eisen gesteld aan de onderhoudbaarheid, betrouwbaarheid en beschikbaarheid van het materieel. Op deze manier wordt al tijdens de ontwerpfase alles in het werk gesteld voor een goede beheersing tijdens de exploitatie. Daarnaast zal ook tijdens de exploitatiefase een optimale beheersing van de personele en materiële exploitatiekosten worden nagestreefd. Door gebruik te maken van een «Monitoring and Diagnostic System» (MDS) kan het onderhoud zo goed mogelijk worden afgestemd op de toestand van de verschillende onderdelen van de helikopter.

Met behulp van het door Nahema en de partnerlanden bewaakte proces van «Integrated Logistic Support» (ILS) worden de nationale instandhoudings- en opleidingsplannen gedefinieerd. Hieruit wordt vervolgens – rekening houdend met het voorziene gebruik van de helikopter en de reeds bestaande voorzieningen – mede de behoefte afgeleid aan de middelen voor de eerste drie jaar van opereren, de «Initial In-Service Support» (IISS). Het productiecontract biedt mogelijkheden om ten behoeve van dit IISS deelcontracten af te sluiten. In het productie-MOU zijn hiervoor plafondbedragen vastgelegd. Gezien de levering van de helikopters vanaf 2007 kan Nederland wachten tot eind 2004 met het verwerven van het benodigde ondersteuningspakket, bestaande uit reservedelen, testapparatuur en trainingshulpmiddelen.

Een speciale internationale werkgroep onder leiding van Nahema inventariseert de behoefte aan trainingshulpmiddelen, waaronder een «Full Mission Flight Trainer» (FMFT), alsmede de mogelijkheden van internationale samenwerking bij de definitie, verwerving en exploitatie van deze hulpmiddelen. Nederland onderzoekt thans de mogelijkheden om samen met de partners deel te nemen aan een geplande operationele evaluatie van de NFH in 2005.

Het proces van de exploitatievoorbereiding is nog niet voltooid. Daarom zal ik u in de jaarrapportages over de NH-90 nader informeren over de personele en materiële exploitatie van de helikopter en over de wijze waarop de daarmee verbonden uitgaven zo goed mogelijk worden beheerst.

### **Projectplanning**

Op dit moment is de ontwerpfase voltooid, met uitzondering van het missiesysteem. De D&D-fase zal uiteindelijk in 2003 worden voltooid. De projectplanning voorziet in ondertekening van het productie-MOU en het productiecontract op 8 juni 2000. Deze datum is van belang vanwege de gewenste levering van de eerste TTH in 2004 aan Duitsland en de gewenste levering van de eerste NFH's in 2005 aan Italië en Frankrijk. Om die reden is ook de offerte van de industrie geldig tot 8 juni 2000. Daarnaast is ondertekening van het contract een belangrijk signaal aan de Noordse landen en Portugal die, zoals eerder aangegeven, belangstelling hebben voor de NH-90.

De onderhandelingen hebben geleid tot het voornemen van de deelnemende landen 595 helikopters af te nemen. Voor een totaal van 366 helikopters gaan deze landen een verplichting aan en voor 229 toestellen

hebben zij het vaste voornemen, een «firm intention», tot aanschaf. Van de helikopters waarvoor een verplichting wordt aangegaan, worden er 244 (151 TTH's en 93 NFH's) als eerste productieserie in het contract aanbesteed. Contractueel is vastgelegd dat er geen herberekening van de prijs van de eerste productieserie zal plaatsvinden indien onverhoopt minder helikopters dan voorzien worden afgenomen in latere productieseries. Nederland heeft voorgesteld een verklaring van dezelfde strekking bij het productie-MOU te voegen. Het overleg hierover is nog gaande. Hierdoor wordt Nederland gevrijwaard van een kostenverhoging achteraf. Volgens het met NHI overeengekomen afleverschema komen de twintig NFH's voor de Koninklijke marine in de periode 2007 tot en met 2012 beschikbaar.

### **Milieu**

In het ontwerp van de NH-90 is rekening gehouden met de meest recente eisen op milieugebied.

### **Financiële planning**

Voor het NH-90 project is in totaal een bedrag van f 1 736,6 miljoen gereserveerd (prijspeil 1999) overeenkomstig de uitgangspunten die ten grondslag hebben gelegen aan het opstellen van de Defensienota. Van dit bedrag is tot op heden f 324,3 miljoen verplicht ten behoeve van de pre-D&D-fase en de D&D-fase van het project. Hiervan is tot dusver f 302,1 miljoen betaald. Het projectbudget zal besteed worden aan de productie-investering, de verwerving van 20 NFH's en de hieraan gerelateerde initiële ondersteuning (IISS). In het IISS-budget is de ontwikkeling en verwerving in internationaal verband van een simulator, de FMFT, opgenomen. Ook is in het projectbudget een risicoreservering opgenomen. Het productiecontract is, op enkele uitzonderingen na, een «fixed price» contract met daarin een formule ter verrekening van de ontwikkeling van de lonen en materiaalprijzen in de deelnemende landen. De betalingen zullen worden verricht op basis van in het contract overeengekomen mijlpalen. Het project kan binnen het gestelde budget worden uitgevoerd.

Aan de M-fregatten zullen nog de nodige aanpassingen moeten worden verricht, ter waarde van naar schatting enkele tientallen miljoenen guldens. Deze aanpassingen, die buiten de planperiode van de Defensienota vallen, zullen deel uitmaken van het geplande moderniseringsprogramma van de M-fregatten. De LCF-fregatten worden al ingericht voor de NH-90. Het ATS en de AOR zullen slechts minimale aanpassingen moeten ondergaan.

### **Risicobeheersing**

In het productiecontract is een garantie opgenomen als overkoepelende zekerstelling dat de helikopter voldoet aan de in het contract opgenomen minimale prestaties, voor zover nog niet aan de D&D-eisen is voldaan. De belangrijkste minimale prestaties zijn inclusief extra boeteclausules ook apart vastgelegd. Enkele van deze «gegarandeerde waarden» worden door de landen zo belangrijk gevonden, dat niet-nakoming daarvan kan leiden tot ontbinding van het contract. Tot dan toe gedane uitgaven zullen dan echter niet worden terugbetaald. Het betreft hier vooral garanties ten aanzien van het maximale gewicht van de helikopter, het trillingsniveau en de mogelijkheid tot het opereren met een driekoppige bemanning. De eisen aan het missiesysteem en aan het MDS zijn afgedekt door de eerdergenoemde «gegarandeerde waarden». Voorts is bepaald dat de uiteindelijke resultaten van de D&D-fase, voor zover beter dan de eerder-

genoemde minimale prestaties, alsnog zullen worden opgenomen in het productiecontract.

**Tenslotte**

Het is mijn intentie, eventueel na overleg met u, op 8 juni aanstaande tijdens de Berlin Airshow, samen met de andere landen van het NH-90 project het productie-MOU te tekenen en vervolgens gezamenlijk de General Manager van Nahema te machtigen het productiecontract voor de NH-90 te tekenen.

De Staatssecretaris van Defensie,  
H. A. L. van Hoof