

Vergaderjaar 1998–1999

**25 928**

**Navo helikopterproject NH-90**

**Nr. 2**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 27 oktober 1998

### **Inleiding**

Het project NH-90 behelst de ontwikkeling van een middelzware helikopter (ongeveer 9 ton) in een maritieme (NFH) en in een tactische-transportvariant (TTH). Nederland neemt sinds 1990 samen met Frankrijk, Duitsland en Italië deel aan dit belangrijke Europese samenwerkingsproject. Voor Nederland gaat het hierbij om de vervanging van de 22 Lynx-helikopters van de Koninklijke marine door twintig van het type NH-90 in de maritieme variant. De Tweede Kamer wordt jaarlijks over dit project geïnformeerd. Op 10 maart 1998 heeft mijn voorganger u de laatste jaarrapportage over de voortgang van het NH-90 project doen toekomen (Kamerstuk 25 928 X nr. 1). Naar aanleiding hiervan is op 15 april een algemeen overleg gevoerd waarvan het verslag is vastgesteld op 28 mei 1998 (Kamerstuk 25 928 X nr. 4). Thans breng ik u op de hoogte van de recente ontwikkelingen van het NH-90 project en ga ik in op alternatieven waarmee de Koninklijke marine in haar behoefte aan helikopters zou kunnen voorzien.

### **Stand van zaken NH-90**

Internationaal overleg. Het «NH-90 Steering Committee» (SC) heeft in de afgelopen maanden intensief overleg gevoerd over een «Memorandum of Understanding» (MOU) voor de productie van de NH-90 helikopter. Daarnaast moest een aantal problemen, waarover u eerder bent ingelicht, worden opgelost. Over de werkverdeling in de productiefase zijn inmiddels naar ieders tevredenheid afspraken gemaakt. Het werktaandeel van Nederland is in de MOU-onderhandelingen over de pre-productie en productie onveranderd 5,5 procent gebleven en er zijn goede perspectieven voor aanzienlijke orders voor met name Fokker Aerostructures B.V. en S.P. De speciale werkgroep, waarvan in de vorige jaarrapportage melding werd gemaakt, heeft haar onderzoek naar mogelijke kostenreducties inmiddels voltooid. De aanbevelingen van deze werkgroep worden thans in het reguliere onderhandelingstraject uitgewerkt.

Voortgang onderhandelingen over MOU en contract. «NATO Helikopter Industries» (NHI) heeft op 15 juli jl. volgens afspraak een nieuwe offerte uitgebracht voor de productie-investeringen en de productie van de eerste serie helikopters. De NHI heeft bovendien de voorstellen van het «Nato Helicopter Management Agency» (NAHEMA) geaccepteerd om door middel van audits en een marktprijsonderzoek de mogelijkheden van een verlaging van de stuksprijs van de helikopters te onderzoeken. Deze onderzoeken zijn in volle gang. De contractonderhandelingen tussen NAHEMA en NHI zijn begin oktober van dit jaar begonnen.

De deelnemende landen hebben inmiddels opgegeven hoeveel helikopters zij in de eerste productieserie willen afnemen en met welke missiepakketten deze toestellen zullen worden uitgerust. Ook zijn de voornemens voor het totale aantal af te nemen helikopters aan de industrie meegedeeld. Dit totale aantal NH-90 helikopters zal (onveranderd) 642 bedragen. In de huidige situatie zal de eerste productieserie bestaan uit 151 helikopters, te weten 85 transporthelikopters en 66 maritieme helikopters. Hiervan zijn twintig maritieme helikopters beoogd voor Nederland.

Risicobeheersing. Aan een complex ontwikkelingsproject als dat van de NH-90 kleven altijd risico's. De nu bekende risico's zijn in kaart gebracht en tot een beheersbaar niveau teruggebracht. De technische risico's die samenhangen met de ontwikkeling van het missiesysteem van de maritieme NH90-versie zijn nog niet helemaal weggenomen. In verband hiermee heb ik opdracht gegeven de nodige zekerstellingen in het productiecontract vast te leggen.

Volgens het huidige afleverschema neemt Nederland in 2003 als eerste de NH-90 af in de maritieme variant. Ons land zou dan «lead customer» van dit type zijn, wat extra risico's met zich meebrengt. Door de toestellen later af te nemen, wordt voorkomen dat Nederland direct met die risico's wordt geconfronteerd, ervan uitgaande dat de andere deelnemende landen hun huidige aflever-schema handhaven. De duur van het uitstel van aflevering is afhankelijk van de uiterste levensduur van de Lynx-toestellen die de Koninklijke marine thans in gebruik heeft. Eerste ervaringen met Britse Lynxen wijzen in de richting dat het met een extra inspanning technisch mogelijk is om met de Nederlandse toestellen nog ongeveer 1000 uur, vier jaar, langer te vliegen dan tot dusver was voorzien. Wel zullen de kosten van de materiële exploitatie sterker stijgen naarmate de ouderdom van de Lynx verder voortschrijdt.

Door de levensduur van de Lynx maximaal op te rekken, kan de aflevering van de eerste NH-90 dus tot 2007 worden uitgesteld. Dit is dan ook thans het Nederlandse uitgangspunt in de onderhandelingen over het contract die onlangs zijn begonnen.

### **Alternatieven**

Het overzicht van eventuele alternatieven voor de NH-90 berust op de eisen in de «stafdoelstelling» van de Koninklijke marine en het «NATO Staff Requirement for the NATO Frigate Helicopter» die beide aan het NH-90 project ten grondslag liggen.

Een van deze eisen is dat de nieuwe helikopter, zelfstandig en in samenwerking met andere nationale en internationale eenheden, vanaf schepen van de Koninklijke marine en schepen van bondgenoten moet kunnen worden ingezet voor zowel onderzeebootbestrijding als oppervlakteoorlogvoering, in open zee en in kustwateren. De helikopter moet in verband daarmee beschikken over de nodige wapensystemen en over

actieve en passieve sensoren voor de detectie, de lokalisering en de vernietiging van onderzeeboten en oppervlakte-eenheden. Daarnaast heeft de helikopter een belangrijke transporttaak. Uit personeels- en opleidingsoogpunt moet de helikopter bij voorkeur, net als de huidige Lynx, kunnen opereren in een driemans concept met één vlieger, één tactische coördinator en één sensorbedienaar. Een ander bemanningsconcept noopt tot uitbreiding van de bemanning en leidt tot hogere kosten van de opleiding, in het bijzonder die van vliegers. Ten slotte is een vliegduur van ongeveer vier uur vereist om op voldoende afstand van de taakgroep tijdig te kunnen waarschuwen voor de aanwezigheid van onderzeeboten en oppervlakte-eenheden, hun positie te bepalen en ze eventueel uit te schakelen.

Omdat de helikopters onder meer opereren vanaf fregatten van de Koninklijke marine zijn er grenzen gesteld aan het gewicht en de afmetingen van de toestellen. Onder meer het afvlieggewicht (maximaal tien ton) en de hoogte van de hangaar zijn van belang.

In het overzicht zijn alle relevante bestaande of in ontwikkeling zijnde middelzware helikopters in beschouwing genomen. Na een eerste selectie op grond van afmetingen en gewicht zijn drie mogelijke alternatieven overgebleven: de Sikorsky SH60R/S70B Seahawk, de Kaman SH2G Super-Seasprite en de Super Lynx 300. Deze typen worden hierna nader beschouwd. Helikopters die in de eerste selectieronde zijn afgefallen, zijn onder meer de Eurocopter AS532SC Cougar (te hoog voor de hangaar) en de EH-101 Merlin (te zwaar voor het vliegdek).

Sikorsky SH60R Seahawk. De Sikorsky SH60R is de modernste versie van de Seahawk-familie in de rol van een multi-mission helikopter. Dit type wordt de standaard voor de helikoptervloot van de Amerikaanse marine. De helikopter wordt daartoe uitgerust met een maritiem missiepakket dat bestaat uit moderne sensoren zoals multi-mode radar, ESM en passieve en actieve sonarcapaciteit. De passagierscapaciteit bedraagt zes personen. De SH60R zal naar verwachting vanaf 2001 door de Amerikaanse marine in gebruik worden genomen. Thans voert de Amerikaanse marine een operationele evaluatie van de helikopter uit, waaruit is gebleken dat het afvlieggewicht (groter dan tien ton) nog iets omlaag zou moeten om aan de eisen te voldoen.

Sikorsky S70B. De S70B is een oudere versie van de Seahawk-familie, bestemd voor de export. Dit type is onder meer geleverd aan Australië, Taiwan, Thailand, Spanje, Griekenland, Turkije en Japan. De verschillende missiepakketten voldoen slechts ten dele aan de Nederlandse eisen. De gewenste aanpassing van het missie-pakket zou de S70B in dezelfde configuratie brengen als de SH60R.

Kaman SH2G. De Kaman Super-Seasprite is nog slechts op beperkte schaal in dienst bij de Amerikaanse marine. Deze helikopter wordt in de komende jaren uit dienst genomen en vervangen door de SH60R. De SH2G is een boordhelikopter met een gewicht van zes ton, die onlangs nog is aangeschaft door onder meer Egypte, Taiwan, Australië en Nieuw-Zeeland. Het ging hierbij echter om tweedehands toestellen die in de Verenigde Staten in opslag stonden en door de fabrikant zijn aangepast aan de eisen van de verschillende klanten. Het is een helikopter die sterk afhankelijk is van ondersteuning van de schepen in een taakgroep.

Super Lynx 300. De Super Lynx is een boordhelikopter met een gewicht van vijf ton die thans wordt gebruikt door het Verenigd Koninkrijk, Zuid-Korea, Maleisië, Duitsland en Portugal. Het is een moderne variant van de Lynx SH14D die de Koninklijke marine in gebruik heeft. De Super Lynx 300 die in beschouwing is genomen, is de modernste versie die

vanaf het jaar 2000 leverbaar is. De helikopter is echter alleen bruikbaar voor oppervlakte-oorlogvoering. De fabrikant, de firma GKN Westland Helicopters, denkt op basis van de Super Lynx 300 ook een helikopter te kunnen ontwikkelen die tevens ten dele geschikt is voor onderzeebootbestrijding. Hiervoor is echter een aanvullende ontwikkeling nodig waarvan het resultaat nog onzeker is en die ten minste een jaar in beslag zal nemen. Deze ontwikkeling brengt aanzienlijke extra kosten met zich mee.

Technisch/operationele beoordeling. Bij een technisch/operationele vergelijking op hoofdlijnen kan alleen de Sikorsky SH60R als alternatief voor de NH-90 helikopter worden aangemerkt. Het sensor- en wapensysteem en het bemanningsconcept voldoen aan de Nederlandse eisen. Het afvlieggewicht is nog te hoog, overigens ook voor de Amerikaanse marine, maar aan de vermindering naar tien ton wordt gewerkt. De passagierscapaciteit van de SH60R is met zes personen aanzienlijk kleiner dan die van de NH-90, die veertien personen kan vervoeren. Omdat de ontwikkeling van de SH60R berust op een bestaand ontwerp, is de kans op kinderziekten kleiner dan bij de NH-90. Een productiecontract voor de SH60R zou in 2001 kunnen worden gesloten, na voltooiing van de operationele evaluatie. De eerste helikopters zouden dan waarschijnlijk in 2004 kunnen worden afgeleverd. De exacte stuksprijs van de SH60R is niet bekend maar zal naar verwachting niet significant afwijken van de stuksprijs van de NH-90.

### **Voortzetting project**

De ontwikkeling van de NH-90 zal naar verwachting met succes worden voltooid. De resterende risico's die nog aan de ontwikkeling kleven, worden tot een beheersbaar niveau teruggebracht en de resultaten van de ontwikkeling tot dusver rechtvaardigen de verwachting dat het eindproduct zal voldoen aan de Nederlandse eisen. Een vergelijking van mogelijke alternatieven heeft weliswaar uitgewezen dat er naar verwachting vanaf 2001 nog een helikopter op de markt komt, die aan de Nederlandse eisen kan voldoen, maar dit toestel, de SH60R, is niet beter dan de NH-90. Heroverweging van de Nederlandse deelneming aan het Europese samenwerkingsproject is op technisch/operationele gronden dan ook niet aan de orde. Zolang de financiële randvoorwaarden van het project niet worden overschreden, is een heroverweging op grond hiervan evenmin nodig. Dit alles overwegende ligt voortzetting van de Nederlandse deelneming aan de ontwikkeling van de NH-90 in de rede.

In de contractonderhandelingen die thans gaande zijn, stuurt Nederland erop aan de aflevering van de eerste van twintig NH-90 toestellen aan ons land uit te stellen tot 2007. Nederland wordt dan niet de «lead customer» voor de maritieme variant van de NH-90, waarmee wordt voorkomen dat Nederland direct met de risico's van kinderziekten te maken krijgt. Hierbij wordt er wel van uitgegaan dat de andere landen vasthouden aan hun huidige afleverschema's. In de tussenliggende periode zal de Lynx moeten blijven voorzien in de helikopterbehoefte van de Koninklijke marine.

### **Slot**

Als de onderhandelingen zijn voltooid, zal ik u in het voorjaar de brief over de verwervingsvoorbereiding aanbieden. Hierin zal worden beoordeeld of er sprake is van een aanvaardbare stuksprijs van de NH-90. Tevens zal ik ingaan op de stand van zaken van het project, de Europees-politieke dimensie ervan en het financiële kader voor Defensie op korte en langere termijn.

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