

Vergaderjaar 2015–2016

25 928

Navo helikopterproject NH-90

Nr. 72

BRIEF VAN DE MINISTER VAN DEFENSIE

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 12 oktober 2015

INLEIDING

Hierbij bied ik u de vijftiende jaarrapportage aan over het helikopterproject NH-90. Het betreft een Europees samenwerkingsproject voor de ontwikkeling en productie van een middelzware helikopter, waaraan Nederland sinds 1991 deelneemt. De rapportage gaat over de periode van 1 juli 2014 tot 1 juli 2015. Belangrijke ontwikkelingen na 1 juli 2015 zijn zo veel mogelijk verwerkt.

De indeling van deze rapportage is grotendeels gelijk aan die van de veertiende rapportage (Kamerstuk 25 928, nr. 68 van 27 oktober 2014). De rapportage gaat in op de omvang en de voortgang van het project. Vervolgens worden de ontwikkelingen rond de exploitatievoorbereiding, de *Full Mission Flight Trainer* (FMFT), de financiën, het Nederlandse werkaandeel en de risico's rondom het Nederlandse deel van het NH-90 helikopterprogramma uiteengezet. Zoals eerder toegezegd, bevat de rapportage ook informatie over de Cougar helikopter. Tevens gaat de rapportage in op de corrosie-problematiek, en de stand van zaken daarvan. Evenals voorgaande jaren wordt gedetailleerde informatie over het projectbudget en de projectrisico's aangeboden in een afzonderlijke brief die commercieel vertrouwelijk is (kenmerk BS201508358)¹.

Op 22 september jl. heeft u verzocht om een integrale rapportage over helikopterprojecten. Vanaf volgend jaar ontvangt u in het najaar dan ook een rapportage over de investeringsprojecten NH-90 en Chinook. Zoals ook nu het geval is, zal daarin tevens aandacht zijn voor de Cougar helikopter.

¹ Ter vertrouwelijke inzage gelegd, alleen voor de leden, bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

OMVANG PROJECT

Het project richt zich op de ontwikkeling en productie van een middel-zware helikopter in een variant voor maritieme operaties (de *NATO Frigate Helicopter*, NFH) en een variant voor transporttaken (de *Tactical Transport Helicopter*, TTH). Nederland neemt sinds 1991 met Duitsland, Frankrijk en Italië deel aan het project. Portugal is in 2001 tot het project toegetreden en België volgde in 2007. Deze landen vormen samen de *NATO Helicopter Management Organisation* (NAHEMO). Namens de NAHEMO-landen voert het *NATO Helicopter Management Agency* (NAHEMA) de onderhandelingen met de industrie. De NAHEMO-landen werken samen met Australië, Finland, Nieuw Zeeland, Noorwegen, Spanje en Zweden, die eveneens NH-90-helikopters hebben besteld. Gezamenlijk vormen al deze landen de *NH-90 Community*. Onder het kopje «productie» staan de aantallen te produceren toestellen per land weergegeven.

In juli 2012 heeft Portugal aan de NAHEMO-landen laten weten zich terug te willen trekken uit het NH-90 project en de bestelling van de tien TTH's te annuleren. De Portugese uittreding is per 31 december 2014 geëffectueerd. De Portugese stap heeft geen (financiële) consequentie voor het Nederlandse deel van het productiecontract.

Duitsland heeft besloten 82 in plaats van 122 TTH's aan te schaffen. Daarnaast bestelt Duitsland achttien NFH's. Deze wijziging is nu verwerkt in het productiecontract. De kosten van deze programmawijziging zijn voor rekening van Duitsland. De aanschaf van de NFH door Duitsland heeft tot gevolg dat Duitsland een gedeelte van de kosten van de ontwikkeling van reeds gecontracteerde NFH-modificaties aan de andere landen compenseert. Dit leidt tot een kostenreductie voor Nederland.

Frankrijk heeft aangekondigd zes extra TTH helikopters te willen bestellen. De contractaanpassing hiervoor zal naar verwachting voor eind 2015 gereed zijn.

VOORTGANG

Ontwikkeling

Het Nederlandse deel van het kwalificatieprogramma is voltooid. De kwalificaties maken deel uit van de ontwikkelingsfase (*Design and Development*, D&D). De ontwikkelingsfase voor de Nederlandse variant is eind 2014 beëindigd.

Bovenmatige corrosie en slijtage

Nederland heeft als eerste land operationele ervaringen opgedaan met de NH-90 helikopter aan boord van schepen. Zowel de inzet tijdens de antipiraterijmissie voor de kust van Somalië als die in het Caribisch gebied was succesvol. Bij terugkeer na inzet is echter bovenmatige corrosie en slijtage geconstateerd. Ook bij andere toestellen bleek dat het geval, zij het in mindere mate. De corrosie en slijtage waren groter dan zou mogen worden verwacht op grond van de ouderdom van de helikopter en het aantal vliegreizen. Dit heeft in 2014 geleid tot het tijdelijk opschorten van de acceptatie van nieuwe helikopters. U bent daarover geïnformeerd op 11 maart 2014 (Kamerstuk 25 928, nr. 58). Eind 2014 heeft Defensie overeenstemming met de fabrikant bereikt over de oplossing van de problematiek waarna de afname is hervat. Met de fabrikant NHI is overeengekomen dat de problemen op zowel de geleverde als de nog te leveren helikopters worden opgelost onder

verantwoordelijkheid en voor rekening van de fabrikant. U bent daarover geïnformeerd met mijn brief van 16 december 2014 (Kamerstuk 25 928, nr. 69).

In de brief van 16 december is voorts gemeld dat er sprake was van 100 corrosiemeldingen op Nederlandse helikopters. Voor 75 van de 100 meldingen zijn oplossingen aangedragen door de fabrikant NHI. Het merendeel hiervan (56 stuks) wordt met modificaties opgelost en voor de overige meldingen (19 stuks) zijn preventieve maatregelen uitgewerkt. Intussen is het aantal corrosiemeldingen dat door Nederland en de andere landen is gerapporteerd tot 215 gegroeid, waarvan er 90 worden opgelost met een modificatie en de overige 125 met preventieve maatregelen. Nederland speelt een voortrekkersrol bij het in kaart brengen van de corrosieproblematiek en bij het aanspreken van de fabrikant. Nederland wordt hierbij gesteund door de andere NAHEMO-landen. De preventieve maatregelen zijn inmiddels in de onderhoudsdocumentatie verwerkt en blijken in de praktijk doeltreffend te zijn. Zowel de preventieve maatregelen als de modificaties zijn beschreven in een zogenoemd *Corrosion Corrective Action Plan* (CCAP). Dit vormt een nadere uitwerking van de *Roadmap*. Er zijn nu 14 van de 90 benodigde modificaties beschikbaar. De verwachting is dat de ontwikkeling van de overige modificaties en de goedkeuring daarvan medio 2017 zal zijn voltooid. De preventieve maatregelen en de modificaties die in ontwikkeling zijn en uitgevoerd worden, gaan de corrosie structureel tegen.

De achterstand die ontstond na de opschorting van de afname in de tweede helft van 2014 is ingelopen. De instroom van nieuwe helikopters ligt m.a.w. inmiddels weer op schema.

Stand van zaken modificatietrajecten

Zoals in eerdere rapportages gemeld, zijn bij de Nederlandse NH-90's ook een aantal modificatietrajecten aan de orde die niet gerelateerd zijn aan bovengenoemde problematiek. Deze zijn deels het gevolg van de levering van toestellen in een tijdelijke configuratie en deels door een eerdere herijking van de behoefte.

- Ten eerste worden de eerste zeven toestellen die Defensie in de tijdelijke *Meaningful Operational Capable* (MOC) configuratie heeft afgenomen omgebouwd tot de uiteindelijke configuratie (*Fully Operational Capable* (FOC), inclusief de *Final Radar Capability*, FRC). De FRC is het resultaat van de uitontwikkeling van de radar, die eerder in een tijdelijke configuratie is geleverd. Dit modificatieprogramma wordt ook wel het *retrofit* programma genoemd en is voor Nederland kosteloos. Het programma is in het vierde kwartaal van 2013 van start gegaan en duurt vijftien maanden per helikopter. Gedurende de *retrofit* worden ook gepland onderhoud en inspecties uitgevoerd. Tevens worden maatregelen getroffen om de helikopter corrosiebestendiger te maken. Van de zeven MOC-helikopters, zijn de eerste drie aangeboden. Deze ombouw wordt bij Agusta Westland uitgevoerd. De vierde *retrofit* staat gepland voor november 2015. De eerste helikopter is naar verwachting eind 2015 gereed. Naar verwachting zijn alle zeven MOC-helikopters medio 2018 omgebouwd.
- Ten tweede, en zoals gemeld in de herijkingsnota, worden alle twintig toestellen gemodificeerd om de helikopter geschikter te maken voor (maritieme) transporttaken en het ondersteunen van landoperaties. Deze modificaties worden tijdens regulier onderhoud uitgevoerd. De aanpassing van de Nederlandse NH-90 helikopters, en de productie van de apparatuur hiervoor, worden met deelprojecten gerealiseerd. Defensie streeft daarbij naar zoveel mogelijk internationale en/of nationale standaardisatie. In 2013 en 2014 is het grootste deel van de

contracten hiervoor gesloten. De uitvoering van de gecontracteerde modificaties is inmiddels gestart en duurt tot het einde van de eerder genoemde *retrofit*. Een aantal herijkingsmodificaties is vertraagd:

- Tactical Radio: Dit deelproject is niet gestart, aangezien de behoefte nader gespecificeerd zal moeten worden. De huidige radio die gebruikt wordt bij de landmacht is aan vervanging toe en het is daarmee niet opportuun om de NH90 daarvoor te modificeren. Tevens kan het optreden met mariniers tot de keuze van een andere tactische radio leiden.
- Cowling Sandfilters: Dit deelproject is door NAHEMA uitgezet bij NHI als *Customer Change Request*. Dit systeem is echter nog niet geheel uitontwikkeld en implementatie is afhankelijk van ervaringen en inputs van andere deelnemende landen in dit deelproject. Vooralnog is dit deelproject bevroren.
- Integrated Self Protection System (ISPS): Voor de invulling van deze behoefte is gekozen voor MASE, een product van de firma TERMA (Denemarken). Het contract voor dit programma is getekend in december 2014 en zal in 2016 worden gecertificeerd. Oplevering van de laatste MASE-kits zal in 2018 plaatsvinden.
- Infrared Suppressor System: De oplossing, speciale uitlaten op de helikoptermotoren, levert een operationele beperking op, namelijk dat de helikopterbladen niet meer gevouwen kunnen worden. Deze beperking wordt vooralnog niet acceptabel geacht.
- Cabin Ballistic Protection (inclusief armoured seats): Een interim-oplossing is aangeschaft en reeds in gebruik. De order voor definitieve oplossing wordt naar verwachting begin 2016 afgesloten.
- IFR Compliance: Deze behoefte wordt momenteel aangehouden, aangezien de invulling van deze behoefte afhankelijk is van een grotere behoefte om te voldoen aan civiele regelgeving ten aanzien van navigatie- en luchtruimeisen. Hieraan doen ook andere NH-90 partnerlanden aan mee. Deze grotere behoefte zou voor een directe oplossing van deze behoefte kunnen zorgen.
- Ten derde moeten de eerste zes FOC-helikopters een *upgrade* naar de FRC ondergaan. De *upgrade* is nodig om de radar van de FOC helikopters de FRC-configuratie te laten bereiken. De *upgrade* naar FRC maakt deel uit van het productiecontract. Hieraan zijn voor Nederland geen extra kosten verbonden. De verwachting is dat de doorlooptijd van deze *upgrade* ongeveer twaalf maanden per helikopter bedraagt. Tijdens deze *upgrade* worden ook modificaties aangebracht om de helikopter corrosiebestendiger te maken. Deze *upgrade* staat gepland tussen 2017 en 2019.
- Het vierde modificatietraject betreft een kosteloze *update* van de *software* van de helikopter. Deze komt in 2016 beschikbaar en zal naar verwachting in 2017 op de Nederlandse vloot worden uitgevoerd. Het is mogelijk dat bij de invoering van deze *software update* nog enkele *hardware* (kosteloze) modificaties nodig zijn. De doorlooptijd per helikopter en de planning is nog niet bekend. Een deel van de Nederlandse helikopters krijgt de nieuwe *software* tijdens bovengenoemde modificatietrajecten en daarmee heeft dit geen gevolgen voor de beschikbaarheid van de helikopters.

Productie

Tabel 1 is een overzicht van de internationale stand van zaken ten aanzien van de orders en productie. Waar veranderingen zijn opgetreden in de geleverde aantallen, zijn tussen de haakjes de aantallen uit de vorige jaarrapportage opgenomen.

Tabel 1: Stand van zaken internationale orders en productie NH-90

Per 1-7-2015	Gecontracteerd			Geleverd		
	TTH	NFH	Totaal	TTH	NFH	Totaal
Frankrijk ¹	68	27	95	15 (10)	13 (11)	28 (21)
Duitsland	82	18	100	38 (33)	–	38 (33)
Italië	70	46	116	29 (27)	15 (11)	44 (38)
Nederland	–	20	20	–	17 (13)	17 (13)
België	4	4	8	4 (2)	3 (3)	7 (5)
Subtotaal NAHEMO	224	115	339	86 (72)	48 (38)	134 (110)
Noorwegen	–	14	14	–	5 (5)	5 (5)
Finland	20	–	20	20 (18)	–	20 (18)
Zweden	18	–	18	12 (9)	–	12 (9)
Spanje	45	–	45	1 (1)	–	1 (1)
Griekenland ²	20	–	20	6 (6)	–	6 (6)
Oman ²	20	–	20	18 (16)	–	18 (16)
Australië	46	–	46	36 (28)	–	36 (29)
Nieuw Zeeland	9	–	9	9 (8)	–	9 (8)
Subtotaal overig	178	14	192	102 (86)	5 (5)	107 (91)
Totaal	402	129	531	188 (158)	53 (43)	241 (201)

¹ De voorgenomen uitbreiding van Frankrijk met 6 TTH is nog niet in de tabel opgenomen.

² Deze landen zijn geen lid van de NH-90 Community.

Levering, inzet en transitie

In tabel 2 is het aantal NH-90 helikopters van Defensie weergegeven in de verschillende configuraties die volgens planning beschikbaar zijn tot en met het tweede kwartaal van 2017.

Tabel 2. Prognose helikopters van type NH-90 beschikbaar voor Defensie

Jaar	Kwartaal	2014		2015				2016				2017	
		3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2
A	MOC	5	4	4	4	3	2	1	0	0	0	0	0
B	FOC	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	5
C	FOC met FRC	0	1	2	4	5	7	8	10	10	11	11	12
D	MOC in <i>retrofit</i>	2	3	3	3	4	4	4	4	4	3	3	2
E	FOC in <i>upgrade</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
F	In beheer bij CLSK	11	11	12	14	14	15	15	16	16	17	17	17
G	Totale vloot	13	14	15	17	18	19	19	20	20	20	20	20

De beschikbare vloot voor het CLSK (regel F), bestaat uit alle afgenomen helikopters, exclusief de helikopters die niet beschikbaar zijn als gevolg van de modificatieprogramma's *retrofit* (regel D) en *upgrade* (regel E). De totale vloot (regel G) bestaat uit alle afgenomen helikopters, inclusief de helikopters die niet beschikbaar zijn als gevolg van de genoemde modificatieprogramma's.

De afname van het aantal beschikbare MOC-helikopters (regel A) wordt veroorzaakt door de *retrofit* van MOC-helikopters naar de uiteindelijke configuratie. Dit programma is, zoals eerder aangegeven, naar verwachting medio 2018 gereed. Vanaf het tweede kwartaal van 2014 is het aantal beschikbare FOC-helikopters (regel B) zes. Dit blijft zo tot de aanvang van het *upgrade* programma (regel E), medio 2017. De reeks FOC met FRC (regel C) is opgebouwd uit de aantallen helikopters die in de

uiteindelijke configuratie geleverd zijn en de helikopters die via een modificatieprogramma (*retrofit* of *upgrade*) deze configuratie bereiken.

NHI heeft in de rapportageperiode volgens het overeengekomen schema voor Nederland één helikopter per kwartaal geassembleerd. De productie van de Nederlandse toestellen is hiermee gereed: de één na laatste helikopter bevindt zich in het formele acceptatietraject en doorloopt de daarbij behorende testvluchten. De vanwege de afnamestop in 2014 opgelopen achterstand is daarmee volledig ingelopen. Begin 2016 levert NHI volgens planning het twintigste en laatste toestel aan Nederland.

Inzet

Als gevolg van de vertraagde invoer van de NH-90, is de mogelijke inzet tot 2017 verlaagd. Defensie is in staat om jaarlijks drie perioden van vier maanden een NH-90 beschikbaar te stellen als boordhelikopter voor operationele inzet of gereedstelling. Defensie heeft over deze rapportageperiode voldaan aan deze (bijgestelde) ambitie.

De NH-90 is in de tweede helft van 2014 en de eerste helft van 2015 ingezet voor de antipiraterijmissie Atalanta. De overige capaciteit als boordhelikopter is gebruikt voor gereedstellingsactiviteiten. Inzet van de NH-90 in het Caribisch gebied was, zoals eerder gemeld, nu niet mogelijk. Er is voorzien in alternatieve helikoptercapaciteit door de inzet van een Cougar helikopter vanaf Curaçao ter ondersteuning van de Commandant Zeemacht Caribisch Gebied.

Verder heeft gedurende drie perioden van een maand in 2014 en 2015 een helikopter van de *United States Coast Guard* (USCG) geopereerd vanaf het Nederlandse stationsschip in de West ter ondersteuning van counter-drugs operaties. Defensie onderzoekt de mogelijkheden voor continuering van de samenwerking in 2016 met de USCG. Voor twee van de drie perioden in 2016 zijn inmiddels afspraken gemaakt. De besprekingen over de derde periode worden op korte termijn afgerond. Defensie continueert de alternatieve inzet met de Cougar helikopter totdat de NH-90 helikoptercapaciteit volledig in 2023 beschikbaar is. Wel zal de NH-90 in 2017 aanvangen met het verrichten van (nationale) taken in het Caribisch gebied.

Over de *Search and Rescue* (SAR) taken en het patiëntenvervoer bent u geïnformeerd op respectievelijk 11 december 2014 en 24 augustus 2015 (Kamerstuk 30 490, nr. 24 en Kamerstuk 34 000 X, nr. 110).

EXPLOITATIEVOORBEREIDING

Algemeen

De invoering van de NH-90 bij Defensie is in volle gang. De helikopters vallen onder het Defensie Helikopter Commando (DHC). Bij de invoering zijn meer defensieonderdelen betrokken. Naast de DHC-onderdelen vliegbasis Gilze-Rijen en maritiem vliegveld De Kooy zijn dat het Logistiek Centrum Woensdrecht (LCW), de staf van het Commando Luchtstrijdkrachten (CLSK), de staf van het Commando Zeestrijdkrachten (CZSK) en de Defensie Materieel Organisatie (DMO).

DMO verwerft de initiële reservedelen, technische publicaties, specifieke gronduitrusting en trainingsmiddelen die voor de introductie en het gebruik van de helikopters nodig zijn. De exploitatie en instandhouding van de helikopters is de verantwoordelijkheid van CLSK.

Initiële bevoorrading van reservedelen

De initiële reservedelen van de eerste, tweede en derde tranche zijn grotendeels aangekocht. Bij een deel van de bestellingen is gebruikge- maakt van voorlopige prijzen, de Kamer is daarover geïnformeerd met de brief van 25 juni 2010 (Kamerstuk 25 928, nr. 45). In 2015 en 2016 volgen nog enkele bestellingen van onderdelen die niet eerder beschikbaar waren of die nodig blijken als gevolg van de evaluatie van de eerste drie tranches reservedelen.

Internationale samenwerking in de instandhoudingsfase

De NAHEMO en de overige landen die de NH-90 hebben besteld, willen samenwerken bij de instandhouding van de NH-90. Alle instandhoudings- overeenkomsten komen onder een «*In Service Support Services Frame Contract*» (ISFC) te vallen. Dit contract is onlangs gesloten en de bijbeho- rende instandhoudingsovereenkomsten volgen in de komende twee jaar. Door de betrokkenheid van het grote aantal landen dat de NH-90 in gebruik zal nemen, kost de totstandkoming van deze instandhoudings- overeenkomsten meer tijd dan oorspronkelijk was geschat.

EXPLOITATIE

De vertraagde invoer van de NH-90 zorgt ook voor vertraging in de uitvoering van opleidingen en de ervaringsopbouw bij het personeel. Dit heeft onder meer consequenties voor de instandhouding van de helikopters. Door de hogere onderhoudsinspanning, onder andere door de corrosieproblematiek, is meer onderhoudspersoneel nodig dan aanvankelijk was voorzien. Deze combinatie zorgt voor knelpunten bij de instandhouding. Daarom besteedt Defensie de komende twee jaar het hoger onderhoud voor twee toestellen (met een optie voor een derde) uit. Afhankelijk van de ervaringen hiermee zal Defensie bezien of blijvend een deel van de inspecties wordt uitbesteed. Het betreft de 600-uurinspecties, drie-jaarlijkse inspecties en ander hoger onderhoud. Defensie blijft met de fabrikant in overleg over het verlagen van de onderhoudsinspanning.

BENESAM

Op 3 februari 2014 is de Binationale Logistieke Cel NH-90 (BNLC) opgericht, waarmee Nederland en België tegen zo laag mogelijke kosten gezamenlijk de instandhouding van de NH-90 ondersteunen. Het doel van dit «*Common Spares Management*» project is om bij gelijkblijvende kosten een hogere inzetbaarheid van de NH-90 te bereiken door *pooling* van onderdelen. Nu nog op beperkte schaal, omdat België een *support contract* met NHI heeft, maar na afloop daarvan (eind 2016) volledig. Daarnaast onderzoeken Nederland en België de mogelijkheid om het hoger onderhoud aan de helikopter gezamenlijk uit te voeren op het Logistiek Centrum Woensdrecht, al dan niet in samenwerking met de industrie.

FULL MISSION FLIGHT TRAINER (FMFT)

Met de brief van 24 juni 2008 (Kamerstuk 25 928, nr. 29) bent u geïnfor- meerd over de verwerving van de NH-90 *Full Mission Flight Trainer* (FMFT). In 2011 zijn de basisfunctionaliteiten geleverd, die begin 2012 zijn geaccepteerd. Defensie gebruikt de simulator voor basis- en tactische trainingen. De DMO heeft de FMFT nog niet formeel overgenomen van de fabrikant. De belangrijkste reden om de overname uit te stellen was het feit dat de stabiliteit van de *hard-* en *software* nog niet voldoende is. De industrie heeft het afgelopen jaar diverse *hard-* en *software updates*

uitgevoerd. Dit heeft geleid tot een trainer waarbij nog enkele verbeteringen in de software moeten worden aangebracht en enkele functionaliteiten moeten worden opgeleverd. Hoewel Defensie de simulator formeel nog niet heeft overgenomen, wordt deze al wel volop gebruikt. De vertraagde overname heeft derhalve geen gevolgen voor het NH-90 opleidingsprogramma. De geplande acceptatie van de FMFT is verschoven naar de tweede helft van 2015, een vertraging van een half jaar ten opzichte van de vorige rapportage. Defensie zal de FMFT pas overnemen als de eerder genoemde software verbeteringen zijn uitgevoerd en de ontbrekende functionaliteiten zijn opgeleverd.

Ook moet de FMFT nog een *upgrade* van MOC naar de uiteindelijke configuratie ondergaan. Zoals ook vorig jaar gemeld, lijken de kosten voor Defensie hoger te gaan uitvallen dan gepland. Dit risico is nader beschreven in de risicomatrix en deze extra kosten zijn binnen de risico voorziening op te vangen.

De FMFT zal volgens de bijgestelde planning medio 2017 naar Nederland (maritiem vliegveld De Kooy) verhuizen. Ten opzichte van de vorige rapportageperiode is hier een jaar vertraging ontstaan omdat het gebouw op De Kooy waarin de simulator geplaatst moet worden niet eerder beschikbaar zal zijn.

FINANCIËN

Per 1 juli 2015 – de einddatum van de rapportageperiode – bedraagt het projectbudget € 1.198,3 miljoen (prijsspeil 2015), waarvan € 977,6 miljoen is betaald. Vanwege prijspeilaanpassing is het projectbudget verhoogd met € 0,9 miljoen ten opzichte van de veertiende jaarrapportage. De betalingen aan NHI zijn gedaan in overeenstemming met de contracten voor *Design and Development* (D&D) en *Production Investment/Production* (PI/P). Daarbij is rekening gehouden met de nog niet behaalde mijlpalen. Zodra deze mijlpalen zijn behaald, kunnen hiervoor de betalingen worden gedaan.

In het commercieel-vertrouwelijke deel van de rapportage is een overzicht opgenomen van de verschillende deelbudgetten. Voor de deelbudgetten groter dan € 10 miljoen zijn de belangrijkste wijzigingen sinds de vorige rapportage als volgt:

- Verwerving 20 NFH-helikopters. Dit deelbudget is verlaagd als gevolg van een overheveling naar het deelbudget «*Initial In Service Support*».
- Modificaties tactische transporttaken. Dit deelbudget is verhoogd als gevolg van prijspeilaanpassingen.
- *Initial In Service Support*. Dit deelbudget is verhoogd als gevolg van prijspeilaanpassingen en een overheveling vanuit het deelbudget «Risico voorziening» en «Verwerving 20 NFH-helikopters».
- Risico voorziening. Dit deelbudget is per saldo verlaagd. Tegenover een verhoging als gevolg van prijspeilaanpassingen staat een grotere verlaging door een overheveling naar het deelbudget «*Initial In Service Support*». Voor € 4,5 miljoen is een beroep gedaan op dit budget om technische aanpassingen, ontstaan door technologische verouderingen, te financieren.

Kosten Cougar

In de vorige jaarrapportage heb ik toegelicht wat de gevolgen zijn van de vertraagde invoer van de NH-90 en dus de beperkingen aan de helikopter-capaciteit. Daarom is eerder besloten tot het langer operationeel houden van de Cougar helikopters. Vorig jaar konden de financiële consequenties tot en met 2020 worden gepresenteerd. De gevolgen voor de investeringen, personele en materiële exploitatie en opleidingen tot 2023 zijn nu

ook bekend. In aanvulling op de huidige acht operationele Cougar helikopters, zullen nog vier extra Cougars worden ingezet om de beperkingen aan de helikoptercapaciteit zoveel mogelijk te ondervangen. De vijf nog resterende Cougars zijn bestemd als logistieke reserve. Er is rekening gehouden met extra «inkomstenderving».

De totale kosten van de inzet van de Cougar tot 2023 bedragen € 130,3 miljoen (tot en met 2020 was dat € 105,8). In onderstaande tabel vindt u de totale reeks (incl. inkomstenderving) die ook in de begroting voor 2016 is verwerkt.

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	totaal
Kosten Cougar (€ miljoen)	0,7	13,2	17,7	32,9	32,1	14,7	11,3	7,7	130,3

Werkaandeel

De ministeries van Defensie en van Economische Zaken vragen bij de fabrikant voortdurend aandacht voor de positie van het Nederlandse bedrijfsleven. De werkverdeling heeft betrekking op de in 2000 gesloten productieovereenkomst. Verandering van het aantal gecontracteerde toestellen door de partnerlanden heeft daarop geen invloed. Het huidige werkaandeel voor Nederlandse bedrijven blijft daarom nagenoeg onveranderd. In onderstaande tabel is een overzicht van de huidige werkverdeling (stand 2015) tussen de NAHEMO-landen (exclusief Portugal) opgenomen, berustend op de totale voorgenomen productie voor NAHEMO-landen van 595 toestellen.

Tabel 4. Werkaandeel NAHEMO-landen productiefase (stand 2015)

Land	Voorgenomen afname aantal toestellen	Voorgenomen afname (% van totaal aantal toestellen)	Aanvankelijk afgesproken werkaandeel (%)	Aanvankelijk afgesproken werkaandeel (€ miljoen)	Huidig werkaandeel (%)	Huidig werk-aandeel (€ miljoen)	Tekort/ overschot (€ miljoen)
Italië	196	32,94	32,00	3.206,5	30,19	3.025,2	- 181,2
Duitsland	219	36,80	31,25	3.131,3	27,44	2.749,1	- 382,2
Frankrijk	160	26,90	31,25	3.131,3	37,95	3.802,5	+671,2
Nederland	20	3,36	5,50	551,1	4,42	443,3	- 107,8
Totaal	595	100,00	100,00	10.020,2	100,00	10.020,2	0,00

Uit de tabel blijkt dat het huidige werkaandeel van Nederland (4,4 procent) weliswaar hoger is dan het percentage af te nemen toestellen (3,3 procent), maar lager is dan het afgesproken aandeel (5,5 procent). Het tekort aan werkaandeel van 1,1 procentpunt komt overeen met een bedrag van € 108 miljoen. Zoals bekend, is een herverdeling van het werk in deze fase van het project niet voorzien omdat dit zou leiden tot hogere kosten en vertragingen.

Naast de productie voor de NAHEMO-landen, produceert het Nederlandse bedrijfsleven echter ook voor landen buiten NAHEMO en creëert daarmee extra omzet. Over de berekeningsmethodiek en de nieuwe opdrachten heb ik u eerder geïnformeerd met de brief van 22 februari 2011 (Kamerstuk 25 928, nr. 47).

Om het balanstekort van het productiecontract voor Nederland te compenseren, heeft de fabrikant NHI ten eerste voor de *In Service Support* (ISS) fase Fokker aangewezen om namens NHI alle *Standard Parts* aan alle NH-90 gebruikers te leveren. Ten tweede krijgt het Neder-

landse bedrijf Airborne de mogelijkheid om het onderhoud aan de rotorbladen van de NH-90 uit te voeren. Dit leidt tot een prognose voor de ISS-fase zoals weergegeven in onderstaande tabel. Met NHI is overeengekomen dat de afspraken over de twee genoemde bedrijven de komende jaren gemonitord zullen worden. Zoals tabel 5 weergeeft, wordt het tekort uit de productiefase in de ISS-fase volledig gecompenseerd. Volgend jaar zal de voortgang van deze afspraken worden gerapporteerd.

Tabel 5. Werkaandeel NAHEMO-landen ISS-fase (stand 2015)

Land	Aanvankelijk afgesproken werkaandeel (%)	Aanvankelijk afgesproken werkaandeel (€ miljoen)	Huidig werk-aandeel (%)	Huidig werk-aandeel (€ miljoen)	Tekort/ overschot (€ miljoen)
Italië	32,00	675,9	31,41	662,5	- 12,4
Duitsland	31,25	659,4	26,89	567,1	- 91,9
Frankrijk	31,25	659,4	30,40	641,2	- 17,8
Nederland	5,50	116,1	11,30	238,0	122,1
Totaal	100,00	2.110,8	100,00	2.108,8	0

In aanvulling op de compensatie voor het Nederlandse werkaandeel bestaan er tevens mogelijkheden om in de ISS-fase met het Nederlandse bedrijfsleven samen te werken op het gebied van onderhoud.

Op de verwerving van de FMFT en het Missie Planning en Analyse Systeem (MPAS), die buiten het productiecontract met NHI vallen, is het voormalige Nederlandse compensatiebeleid van toepassing. Hierover wordt u separaat door het Ministerie van Economische Zaken geïnformeerd.

RISICO'S

De bijgevoegde commercieel-vertrouwelijke brief bevat een overzicht van de risico's, de beheersmaatregelen en de gevolgen van de risico's voor het budget. De significante risico's (gemiddeld en hoog) zijn:

- de tijdige levering van de *retrofit*-helikopter,
- onvoldoende beschikbaarheid van reserveonderdelen,
- verminderde ondersteuning door invoering van SAP,
- vertraagde oplevering van de FMFT,
- logistieke kosten als gevolg van aanpassingen van de configuratie en de gewijzigde behoefte,
- vertraagde realisatie en kostenoverschrijding van de modificaties die voortkomen uit de herijkingsnota 2011,
- overwegingen van andere NAHEMO-landen om het aantal bestelde helikopters te herzien of zelfs af te bestellen,
- kosten van technologische veroudering,
- kosten voor verwerving extra reservedelen door configuratieverschillen,
- kosten van de ombouw van de FMFT van de MOC-configuratie naar de uiteindelijke configuratie,
- verdragd contracteren van nadere overeenkomsten onder het «*In Service Support Services Frame Contract*»,
- bijkomende onderhoudskosten tijdens de retrofit en extra onderhoud,
- meer onderhoud en verbruik van onderdelen dan gepland,
- late beschikbaarheid van modificaties die corrosie moeten voorkomen.

Enkele onderdelen in de helikopter zijn van Amerikaanse origine en vallen onder Amerikaanse exportregelgeving. Overdracht van (delen van) de helikopters aan de industrie voor bijvoorbeeld onderhoud is daardoor alleen toegestaan na toestemming van de Verenigde Staten. De fabrikant NHI dient de benodigde gegevens hiervoor aan te leveren, maar dit is nog

niet voor alle onderdelen gebeurd. Dit vormt een nieuw risico bij de instandhouding.

PROJECTAFSLUITING

Als begin 2016 het laatste toestel aan Nederland is geleverd, kan de projectafsluiting beginnen. Die bestaat uit een projectevaluatie en het overdragen van producten en restactiviteiten aan CLSK. De afsluitende fase zal naar verwachting eind 2017 zijn voltooid.

TEN SLOTTE

De NH-90 is een helikopter die in de operationele praktijk uitstekende prestaties levert. Bij operaties is duidelijk dat het een zeer krachtig wapensysteem is.

De Minister van Defensie,
J.A. Hennis-Plasschaert