

Vergaderjaar 2014–2015

25 928

Navo helikopterproject NH-90

Nr. 68

BRIEF VAN DE MINISTER VAN DEFENSIE

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 27 oktober 2014

INLEIDING

Hierbij bied ik u de veertiende 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 2013 tot 1 juli 2014. Belangrijke ontwikkelingen na 1 juli 2014 zijn zo veel mogelijk verwerkt.

De indeling van deze rapportage is grotendeels gelijk aan die van de dertiende rapportage (Kamerstuk 25 928, nr. 55). De rapportage gaat in op de omvang en de voortgang van het project. Vervolgens worden de exploitatievoorbereiding, de financiën, het Nederlandse werkaandeel en de risico's rondom de Nederlandse NH-90 helikopters uiteengezet. Evenals voorgaande jaren wordt gedetailleerde informatie over het projectbudget en de projectrisico's aangeboden in een afzonderlijke brief die commercieel vertrouwelijk is.

Naar aanleiding van mijn toezeggingen tijdens het algemeen overleg Materieel van 2 juli 2014 is in deze jaarrapportage extra informatie opgenomen. Het betreft informatie over de kosten die worden veroorzaakt door de corrosieproblematiek en de afhandeling daarvan. Over de corrosieproblematiek heb ik u eerder geïnformeerd met mijn brieven van 11 maart en 27 juni (Kamerstuk 25 928, nrs. 58 en 66). Daarnaast verstrek ik nadere informatie over de *Roadmap* van de fabrikant. Ook ga ik in op de motie-Knops c.s. en (in een bijlage) op de motie-Sjoerdsma/Knops (Kamerstuk 25 928, nrs. 63 en 64) van 3 juli jl.

OMVANG PROJECT

Het project richt zich op de ontwikkeling en productie van een middelzware 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 willen annuleren. Na bijna twee jaar onderhandelen is overeenstemming bereikt tussen NAHEMA, Portugal en *NHI Industries* (NHI) over de uittreding van Portugal. Naar verwachting zullen de resultaten voor eind 2014 in de bestaande contracten zijn verwerkt. De wijzigingen op deze contracten hebben geen financiële gevolgen voor de andere landen.

Duitsland heeft vorig jaar besloten het NH-90-programma aan te passen en schaft nu 82 in plaats van 122 TTH's aan. Daarnaast bestelt Duitsland achttien NFH's. Deze wijziging is nog niet verwerkt in het *Production Investment and Production* (PI/P) contract. Dit kan pas nadat de programmawijziging is goedgekeurd door het Duitse parlement. De kosten van deze programmawijziging zijn voor rekening van Duitsland. De aanschaf van de NFH door Duitsland leidt er toe dat Duitsland een gedeelte van de kosten van de ontwikkeling van reeds gecontracteerde modificaties compenseert door een extra bijdrage aan toekomstige modificaties. Nederland zal door de Duitse NFH-aankoop aan de ontwikkeling van toekomstige NFH-modificaties relatief minder bijdragen, omdat het Nederlandse aandeel afneemt. Hoeveel minder is nog onbekend.

Frankrijk heeft besloten zijn programma te vertragen. Dit is verwerkt in een contractaanpassing op het PI/P-contract. Frankrijk draagt de extra kosten daarvoor volledig.

In 2000 heeft Nederland het contract getekend voor de ontwikkeling en verwerving van twintig middelzware helikopters voor maritieme operaties, de NFH. Als gevolg van de Studie Integrale Helikoptercapaciteit (21 september 2004, Kamerstuk 29 800-X, nr. 3) is de kwalitatieve behoefte in 2004 gewijzigd in twaalf NFH's voor maritieme taken en acht transportversies die geschikt zijn voor tactische transporttaken vanaf het land en vanaf schepen. Een herijking van het project in 2011 heeft ertoe geleid dat geen apart type helikopter voor transporttaken wordt aangeschaft. De NH-90 helikopters die Defensie verwerft, zijn door de inbouw van apparatuur (*Role Equipment*) geschikt te maken voor maritieme operaties, transporttaken of een combinatie daarvan. Hierdoor wordt de transportcapaciteit vergroot en kan de NH-90 flexibeler worden ingezet. Zoals gemeld in de elfde jaarrapportage zijn hiervoor modificaties nodig. Indien mogelijk zal worden gebruikgemaakt van modificaties die al voor andere landen zijn ontworpen. De modificaties zullen worden vastgelegd in aparte contracten met NHI of andere fabrikanten. Met de brief van 20 mei 2011 (Herijkingsnota 2011, Kamerstuk 25 928, nr. 48) bent u geïnformeerd over deze wijzigingen in het project en de financiële consequenties daarvan.

In 2009 zijn met de fabrikant afspraken gemaakt over de levering van de eerste zeven helikopters in een tijdelijke uitvoering, de *Meaningful Operational Capable* (MOC) configuratie. De MOC-helikopters worden vanaf het vierde kwartaal 2013 gemodificeerd tot de uiteindelijke

uitvoering, de *Full Operational Capable* (FOC) configuratie (inclusief de *Final Radar Capability*, FRC). Deze modificatie is naar verwachting medio 2018 voltooid. In 2014 heeft Nederland de afname van helikopters opgeschort vanwege corrosieproblematiek en overmatige slijtage.

VOORTGANG

Ontwikkeling

Het kwalificatieprogramma is inmiddels voltooid. De kwalificaties maken deel uit van de ontwikkelingsfase (*Design and Development*, D&D). De ontwikkelingsfase voor Nederland wordt naar verwachting 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 aan één helikopter echter bovenmatige corrosie en slijtage geconstateerd. Bij het tweede toestel bleek dat ook 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. Uit nader onderzoek is gebleken dat de problemen aanzienlijk zijn. Ik heb u dan ook gemeld dat ik, in afwachting van sluitende afspraken met de fabrikant over oplossingen, heb besloten de verdere afname van Nederlandse helikopters op te schorten (Kamerstuk 25 928, nrs. 58 en 66).

De corrosie- en slijtageproblematiek is voor mij aanleiding geweest het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) onderzoek te laten doen. Het NLR heeft geconstateerd dat het ontbreken van corrosiebescherming en een combinatie van ontwerpfouten, assemblagefouten en verkeerde materiaalkeuzes ten grondslag ligt aan het merendeel van de geconstateerde corrosiegevallen. In een aantal gevallen kon de corrosie ontstaan omdat in het ontwerp onvoldoende rekening is gehouden met de effecten van het combineren van verschillende materialen, zonder deze van elkaar te isoleren. De corrosie veroorzaakt bij de draaiende delen extra slijtage. Defensie stelt in samenwerking met het NLR een corrosie-monitoringprogramma op. Afhankelijk van de omstandigheden waarin de helikopter opereert wordt het onderhoudsprogramma geïntensiveerd als dat met het oog op mogelijke corrosie nodig is.

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. Dit wordt beschreven in een *Roadmap*, die NHI daarvoor opstelt. Over de *Roadmap* en de extra kosten voor Nederland, bijvoorbeeld de financiering van de Cougar-helikopter, later meer. Omdat ik de afname van nieuwe helikopters heb opgeschort totdat er sluitende afspraken met de fabrikant zijn gemaakt, wordt rekening gehouden met een vertraging van ten minste zes maanden bij de instroom van de laatste helikopters.

Een programma voor de preventie van corrosie wordt uitgevoerd op alle helikopters die in een maritieme omgeving vliegen. De helikopters die al zijn afgenomen, worden in een later stadium gemodificeerd om beter bestand te zijn tegen corrosie. Dat zal zoveel mogelijk worden gedaan tijdens regulier onderhoud en geplande modificatieprogramma's. Zoals eerder gemeld duurt dat onderhoud daardoor langer dan verwacht. Door

de grotere slijtage vanwege corrosie zijn ook meer reservedelen nodig, die mogelijk niet in voldoende mate en/of op korte termijn voorhanden zijn.

Sluitende afspraken

Voordat Defensie de afname van NH-90 helikopters hervat, moeten er sluitende afspraken zijn voor het oplossen van de corrosieproblematiek. Daarin moet zijn vastgelegd hoe de problemen technisch worden opgelost, wanneer die oplossing wordt uitgevoerd (de *Roadmap*) en wie dat betaalt. Ook wordt daarin vastgelegd hoe met mogelijk nieuwe tekortkomingen wordt omgegaan. Uitgangspunt daarbij is dat de industrie verantwoordelijk is voor de oplossing en de kosten daarvan. Defensie heeft eind september een eerste concept van de *Roadmap* ontvangen. Deze bevat de opsomming van de verschillende problemen, een voorgestelde oplossing en het moment waarop de aanpassing kan worden uitgevoerd. De eerste indruk daarvan is positief, maar Defensie voert op korte termijn samen met het NLR nog een gedetailleerde technische evaluatie uit om de voorstellen inhoudelijk te beoordelen. Ook NAHEMA voert een evaluatie uit. Zodra de sluitende afspraken zijn gemaakt, zal ik u daarover informeren.

Stand van zaken modificatietrajecten

Zoals ik u in eerdere rapportages heb gemeld, zijn bij de Nederlandse NH-90's drie verschillende modificatietrajecten aan de orde. Deze zijn deels het gevolg van de levering van toestellen in een tijdelijke configuratie en deels door een herijking van de behoefte.

- Ten eerste worden de eerste zeven toestellen die Defensie in de tijdelijke MOC-configuratie heeft afgenomen omgebouwd tot FOC met FRC-toestellen. Deze modificatie is alleen nodig voor de eerste zeven toestellen. De FRC is het resultaat van de uitontwikkeling van de radar, die eerder in een tijdelijke configuratie is geleverd. Deze *retrofit* is in het vierde kwartaal van 2013 begonnen en duurt vijftien maanden per helikopter. Om niet gedurende langere tijd met verschillende configuraties te hoeven opereren, zal Nederland meer dan twee helikopters (zoals voorzien in de vorige jaarrapportage) tegelijk in dit *retrofit-programma* hebben. Gedurende de *retrofit* worden direct maatregelen getroffen om de helikopter corrosiebestendiger te maken en wordt ander gepland onderhoud en inspecties uitgevoerd. Hierdoor duurt deze *retrofit* naar verwachting een half jaar langer dan eerder voorzien. Van de zeven MOC-helikopters, zijn de eerste drie al aangeboden voor de ombouw naar FOC met FRC. Deze ombouw wordt bij Agusta Westland uitgevoerd. De vierde MOC-helikopter staat gepland voor januari 2015. De eerste twee gemodificeerde helikopters zijn naar verwachting in de tweede helft van 2015 gereed. Naar verwachting zijn alle zeven MOC-helikopters medio 2018 gemodificeerd.
- Ten tweede worden alle twintig toestellen gemodificeerd om de helikopter geschikter te maken voor (maritieme) transporttaken en het ondersteunen van landoperaties, zoals gemeld in de herijkingsnota. Deze modificatie wordt tijdens regulier onderhoud uitgevoerd. De aanpassing van de Nederlandse NH-90 helikopters en de productie van de apparatuur hiervoor worden met deelprojecten gerealiseerd. Defensie zal de aanpassingen zoveel mogelijk laten aansluiten bij (sub-)systemen van andere helikoptertypes die bij de krijgsmacht in gebruik zijn. Ook wordt zoveel mogelijk samengewerkt met andere landen. In 2013 en 2014 is het grootste deel van de contracten hiervoor gesloten. Het contract voor de zelfbeschermingsuitrusting (de zogenaamde *Modular Aircraft Survivability Equipment, MASE*) wordt naar verwachting nog dit jaar gesloten. Voor andere modificaties (zoals

de tactische radio, het *Infrared Suppression System* (IRS) en de *sand filters*) is nog studie nodig om het programma van eisen vast te stellen. De uitvoering van de gecontracteerde modificaties is begonnen en duurt tot het einde van de *retrofit*, die naar verwachting medio 2018 gereed is.

- Ten derde moeten de eerste zes FOC-helikopters een upgrade naar de FRC ondergaan. In het afgelopen jaar is duidelijk geworden dat nog een upgrade nodig is voor de radar van de FOC om de FRC-configuratie te bereiken. Het gevolg hiervan is dat de tot nu toe geleverde FOC-helikopters nóg een keer een modificatieprogramma moeten ondergaan. Tot nu toe werd er vanuit gegaan dat het om een software upgrade ging, met enkele hardware aspecten, maar inmiddels is gebleken dat ook aan de hardware van de helikopter belangrijke aanpassingen moeten worden gedaan. Vanwege deze aanpassingen is de exacte planning nog niet bekend. De upgrade naar FRC maakt deel uit van het contract. 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.

Productie

Tabel 1 geeft 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 (1 augustus 2014)

Per 1-8-2014	Gecontracteerd			Geleverd		
	TTH	NFH	Totaal	TTH	NFH	Totaal
Frankrijk	68	27	95	10 (7)	11 (8)	21 (15)
Duitsland ¹	82	18	100	33 (28)	–	33 (28)
Italië	70	46	116	27 (23)	11 (5)	38 (28)
Nederland	–	20	20	–	13 (9)	13 (9)
Portugal	0 (10)	–	0 (10) ²	–	–	0 (0)
België	4	4	8	2 (1)	3 (0)	5 (1)
Subtotaal	224 (234)	115	339 (349)	72	38	110
NAHEMO				(59)	(22)	(81)
Noorwegen	–	14	14	–	5 (2)	5 (2)
Finland	20	–	20	18 (15)	–	18 (15)
Zweden	18	–	18	9 (7)	–	9 (7)
Spanje	45	–	45	1 (0)	–	1 (0)
Griekenland ³	20	–	20	6 (5)	–	6 (5)
Oman ³	20	–	20	16 (14)	–	16 (14)
Australië	46	–	46	29 (20)	–	29 (20)
Nieuw Zeeland	9	–	9	8 (5)	–	8 (5)
Subtotaal	178	14	192	84	5	89
overig				(66)	(2)	(68)
Totaal	402 (412)	129	531 (541)	158 (125)	43	201 (149)
					(24)	

¹ De Duitse programmawijziging is nog niet verwerkt in het Production Investment and Production-contract. Dit kan pas na goedkeuring van het Duitse parlement. De aangepaste aantallen zijn verwerkt in de tabel.

² De uittreding van Portugal uit het NH-90 programma is in de tabel verwerkt.

³ Deze landen zijn momenteel nog 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 2016.

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

Jaar		2013			2014			2015			2016		
Kwartaal		3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2
A	Beschikbare MOC	7	6	6	5	5	4	3	3	2	1	1	0
B	Beschikbare FOC	2	3	4	6	6	6	6	6	6	6	6	6
C	Beschikbare FOC met FRC	0	0	0	0	0	1	2	3	5	7	8	10
D	MOC in <i>retrofit</i>	0	1	1	2	2	3	4	4	4	4	4	4
E	FOC in <i>upgrade</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
F	Beschikbare vloot	9	9	10	11	11	11	11	12	13	14	15	16
G	Totale vloot	9	10	11	13	13	14	15	16	17	18	19	20

De voor Defensie beschikbare vloot (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 modificatieprogramma's. In deze tabel is er vanuit gegaan dat Defensie nog in 2014 de afname van de NH-90 kan hervatten.

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 eerder genoemde *upgrade* programma (regel E), medio 2017. De eerste helikopter FOC met FRC zal instromen in de tweede helft van 2014, afhankelijk van de duur van de tijdelijke afnamestop. 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 assembleert volgens het overeengekomen schema voor Nederland één helikopter per kwartaal. Vanwege het opschorten van de afname vertraagt de invoering met ten minste zes maanden. Begin 2016 assembleert NHI volgens deze planning het twintigste en laatste toestel voor Nederland.

Inzet

Als gevolg van de vertraging bij de invoer van de NH-90 is in deze rapportage-periode de verwachte inzet gedeeltelijk niet gerealiseerd. Voor 2015 en verder zijn aanvullende maatregelen genomen.

De NH-90 heeft gedurende de rapportageperiode voldaan aan de inzet ten behoeve van de antipiraterijmissie *Ocean Shield* en *Atalanta* en zal dit ook voor 2015 kunnen invullen. In het Caribisch gebied is van medio augustus tot en met medio december 2013, zoals gepland, een NH90 ingezet. Omdat niet het gehele jaar een NH-90 helikopter beschikbaar was, is voorzien in alternatieve helikoptercapaciteit door de inzet van één Cougar-helikopter vanaf Curaçao ter ondersteuning van de Commandant Zeemacht Caribisch Gebied. Deze inzet zal in 2015 en 2016 worden voortgezet. Daarnaast heeft gedurende twee perioden een helikopter van de *United States Coast Guard* (USCG) geopereerd vanaf het Nederlandse stationsschip in de West ter ondersteuning van antidrugsoperaties. Er wordt momenteel onderzocht of deze USCG-inzet kan worden verlengd.

Het was reeds bekend dat tijdens de introductie van de NH-90 de *Search and Rescue* (SAR) taak van Defensie onder druk zou komen te staan. In de dertiende jaarrapportage is gemeld dat vanaf 1 januari 2015 zowel

overdag als 's nachts de SAR-taak met de NH-90 uitgevoerd zou worden. Door de vertraging van de introductie is dit niet mogelijk en is in overleg met het beleidsverantwoordelijk Ministerie van Infrastructuur en Milieu overeengekomen dat de SAR-taak vanaf 1 januari 2015 tot vooralsnog 1 januari 2019 zal worden uitbesteed. Ik heb u hierover geïnformeerd in antwoord op schriftelijke vragen (Aanhangsel Handelingen II 2013/14, nr. 2393). Over de financiering van de SAR-taken in relatie tot de helikoptercapaciteit ontvangt u afzonderlijk een brief.

Het opschorten van de afname van de NH-90 helikopters, de verminderde inzetgereedheid als gevolg van ongeplande onderhouds- en reparatiewerkzaamheden en problemen op het gebied van de beschikbaarheid van reservedelen hebben er toe geleid dat het capaciteitstekort (operationele niet-beschikbaarheid) van de NH-90 verder toeneemt. Dit kan ten dele worden opgevangen door extra inzet van de Cougar-helikopter. Ik heb daarom besloten de afstoting van alle Cougar-helikopters op te schorten, zoals ook in de ontwerpbegroting 2015 is gemeld.

Het gebruik van de Cougar-helikopter betreft een tijdelijke situatie tot de NH-90 helikopter volledig in gebruik is genomen. Zoals bekend, heeft de Cougar-helikopter beperkingen op het gebied van de maritieme taakuitoefening. Zo kan deze helikopter niet de maritieme gevechtstaak van de NH-90 invullen, niet op elk type schip landen en niet automatisch boven een plaats stil hangen (automatische *hover*). Defensie blijft zoeken naar wegen om dit tekort, in ieder geval deels, te kunnen ondervangen.

EXPLOITATIEVOORBEREIDING EN EXPLOITATIE

Algemeen

De invoering van de NH-90 bij Defensie is, ondanks de problemen met de corrosie, in volle gang. De helikopters vallen onder het Defensie Helikopter Commando (DHC). Bij de invoering zijn echter meer Defensie-onderdelen betrokken. Naast de DHC-onderdelen vliegbasis Gilze-Rijen en het maritiem vliegveld De Kooy, zijn ook het Logistiek Centrum Woensdrecht, de staf van het Commando Luchtstrijdkrachten (CLSK) te Breda, de staf van het Commando Zeestrijdkrachten (CZSK) te Den Helder en de Defensie Materieel Organisatie (DMO) in Den Haag bij de invoering betrokken.

Voor de introductie en het gebruik van de helikopters is de initiële verwerving van reservedelen, technische publicaties, specifieke gronduitrusting en trainingsmiddelen noodzakelijk. DMO zal deze verwerven. De exploitatie en instandhouding van de helikopters is de verantwoordelijkheid van CLSK.

Initiële bevoorrading van reservedelen

De initiële reservedelen van de eerste en tweede tranche zijn aangekocht. De initiële reservedelen van de derde tranche zijn in deze rapportageperiode besteld. Bij een deel van de bestellingen is gebruikgemaakt van voorlopige prijzen, de Kamer is daarover geïnformeerd met de brief van 25 juni 2010 (Kamerstuk 25 928, nr. 45).

Instandhouding

De vertraagde invoer zorgt ook voor vertraging in de uitvoering van opleidingen en de ervaringsopbouw bij het personeel. Door de eerder genoemde hogere onderhoudslast is ook meer onderhoudspersoneel nodig dan aanvankelijk was voorzien. Deze problemen zullen niet op korte

termijn zijn opgelost. Defensie blijft met de fabrikant in overleg over een verbeterde beschikbaarheid van reservedelen. Een deel van de reservedelen is nog niet verkrijgbaar en dit leidt mede tot het capaciteitstekort van de NH-90.

Uitbesteding hoger onderhoud

Omdat nog onvoldoende geschoold en ervaren personeel beschikbaar is en omdat een hogere onderhoudsinspanning nodig is dan eerder verwacht, wil Defensie voor twee toestellen het hoger onderhoud tijdelijk uitbesteden. Voor een derde toestel wil Defensie een optie nemen. Het betreft de 600 vlieguurinspecties, drie-jaarlijkse inspecties en hoger. Naar verwachting zal hiervoor nog dit jaar een contract worden gesloten.

Internationale samenwerking in de instandhoudingsfase

De NAHEMO- en de *community*-landen willen samenwerken bij de instandhouding van de NH-90. Alle instandhoudingsovereenkomsten komen onder een «*In Service Support Services Frame Contract*» (ISS SFC) te vallen. Naar verwachting worden dit *Frame Contract* en één of meer instandhoudingsovereenkomsten tijdens de volgende rapportageperiode gesloten. Door de betrokkenheid van een groot aantal landen (NAHEMO en *Community*) kost de totstandkoming van dit *Frame Contract* meer tijd dan oorspronkelijk was ingeschat.

BENESAM

Op 3 februari 2014 is op Woensdrecht de Binationale Logistieke Cel NH-90 (BNLC) opgericht, waarmee Nederland en België streven naar zo laag mogelijke kosten van de instandhouding van de NH-90. Het doel van dit «*Common Spares Management*» project is om bij gelijkblijvende kosten een hogere inzetbaarheid van de NH-90 te bereiken door de *pooling* van onderdelen. Eerst nog op beperkte schaal, omdat België een *support contract* met NHI heeft gesloten, maar na afloop daarvan in januari 2015, volledig. Daarnaast onderzoeken Nederland en België de mogelijkheid om het hoger onderhoud aan de helikopter gezamenlijk uit te voeren op het Logistiek Centrum Woensdrecht.

FULL MISSION FLIGHT TRAINER (FMFT)

Met de brief van 24 juni 2008 (Kamerstuk 25 928, nr. 29) is de Kamer geïnformeerd over de verwerving van de *Full Mission Flight Trainer* (FMFT). In 2011 zijn de basisfunctionaliteiten geleverd, die begin 2012 zijn geaccepteerd. Defensie gebruikt de simulator en alle basis- en tactische trainingen met de simulator zijn uitgevoerd. DMO heeft de FMFT echter nog niet, zoals gepland begin 2014, formeel overgenomen van de fabrikant. De belangrijkste reden om de overname uit te stellen is het gebrek aan stabiliteit van de *hard-* en *software*. De industrie heeft het afgelopen jaar diverse *hard-* en *software updates* uitgevoerd, maar dit blijkt nog onvoldoende. De geplande acceptatie van de FMFT is daarom verschoven naar medio 2015, een vertraging van anderhalf jaar. Defensie is ontevreden over de voortgang en heeft dit besproken met de leverancier, CAE. Deze heeft daarop actie ondernomen en onder andere de projectleider vervangen. De acceptatie van delen van de FMFT verloopt hierdoor beter, maar bij iedere verbetering worden er ook nog nieuwe fouten ontdekt. Hoewel Defensie de simulator dus formeel nog niet heeft overgenomen, werd die al wel volop gebruikt en daardoor had de vertraagde overname geen gevolgen voor het NH-90 opleidingsprogramma.

Ook moet de FMFT nog een *upgrade* van MOC naar de uiteindelijke configuratie ondergaan. De kosten daarvan lijken hoger dan gepland en daarom is dit als risico beschreven in de risicomatrix.

De FMFT zal medio 2016 naar Nederland (Maritiem Vliegkamp De Kooy) verhuizen. De exacte verhuisdatum is afhankelijk van de snelheid waarmee de benodigde infrastructuur kan worden gerealiseerd.

FINANCIËN

Per 1 juli 2014 – de einddatum van de rapportageperiode – bedraagt het projectbudget € 1.197,4 miljoen (prijsspeil 2014), waarvan € 927,5 miljoen is betaald. Vanwege prijspeilaanpassing is het projectbudget verhoogd met € 4,0 miljoen ten opzichte van de dertiende 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.

Nederland zal worden gecompenseerd voor vertraagde levering van toestellen via het boetebeding dat deel uitmaakt van het contract. De totale boetegelden bedragen momenteel € 26 miljoen. Dit bedrag wordt verrekend met diensten die door NHI worden geleverd. Het betreft bijvoorbeeld de modificaties die aan de toestellen worden uitgevoerd vanwege de herijkingsnota 2011.

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 verhoogd als gevolg van prijspeilaanpassingen.
- 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 «risicoreservering».
- Risicovoorziening. 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 € 0,6 miljoen is een beroep gedaan op dit budget om het corrosie-monitoringsprogramma van het NLR te financieren.

Extra kosten door vertraagde invoer

Tijdens het algemeen overleg Materieel van 2 juli 2014 (Kamerstuk 25 928, nr. 67) heb ik u toegezegd nader in te gaan op de financiële consequenties van de corrosieproblematiek. Onder meer door de problematiek bij de invoering van de NH-90 helikopter, neemt het capaciteitstekort op het gebied van helikopters tot 2018 toe. Voorzien is dat dit na 2018 zal afnemen. De verwachting is nu dat het evenwicht in 2023 kan zijn bereikt. Om het capaciteitstekort op te vangen heb ik besloten Cougar-helikopters in te zetten, ook na 2018. Dit leidt tot hogere exploitatiekosten voor de Cougar-helikopters. Op dit moment kan ik alleen de cijfers voor de komende planperiode, tot en met 2020, presenteren. De cijfers voor de periode 2021–2023 zijn nog onderwerp van studie.

In de huidige plannen worden tot 2018 acht Cougar-helikopters aangehouden. Ik heb besloten de uitfasering van deze Cougars in 2018 uit te

stellen. Dit is echter nog niet voldoende om de complete problematiek op te lossen, hiervoor zijn extra helikopters benodigd. Ik heb daarom besloten de negen Cougar-helikopters, die bestemd waren voor de verkoop, beschikbaar te stellen voor operationeel gebruik. Hoeveel helikopters daadwerkelijk nodig zijn, wordt op dit moment nog onderzocht. Om de derving van geplande verkoopopbrengsten op te vangen, is in de ontwerpbegroting 2015, als onderdeel van de maatregel «Helikopters», een bedrag van € 27,2 miljoen gereserveerd.

De extra kosten om de Cougar-helikopter in gebruik te houden en om de benodigde vliegreuren te produceren zijn vooral opgebouwd uit personele- en materiële exploitatiekosten en voor een klein deel uit investeringen. Deze kosten zijn gebaseerd op de extra vliegreuren die nodig zijn om het capaciteitstekort van helikopters over de periode 2015 tot en met 2020 af te dekken. Hieronder ga ik op deze kosten in. In totaal zullen met de Cougar-helikopters ongeveer 11.000 extra vliegreuren gemaakt worden. Dat is bovenop de uren waartoe eerder al was besloten.

Personele uitgaven: Tot 2018 waren de personele kosten voor de instandhouding van de acht Cougar-helikopters in de begroting opgenomen. In de begroting van 2015 is nu ook rekening gehouden voor de periode na 1 januari 2018. In totaal is hiermee tot en met 2020 € 26,7 miljoen gemeoid.

Voor de extra Cougar-vliegreuren waartoe met de ontwerpbegroting 2015 is besloten, maakt Defensie zoveel mogelijk gebruik van het bestaande personeel van de Cougar en de NH-90.

Materiële uitgaven: In de huidige planning is rekening gehouden met de uitfasering van de Cougar per 1 januari 2018. Omdat met extra Cougar-helikopters meer uren worden gevlogen, nemen de kosten voor de materiële exploitatie toe. Omdat er langer dan gepland met de Cougar zal worden doorgevlogen, moeten (missie) essentiële systemen worden vervangen of gemoderniseerd. Om de extra Cougar-helikopters beter geschikt te maken voor maritiem- en amfibisch optreden, is het inbouwen van een systeem om automatisch boven een plaats stil te kunnen hangen (automatische *hover*) noodzakelijk. Hiervan zijn twee stuks nodig. Of aanvullende modificaties nodig zijn is nog onderwerp van studie. Ook moet het contract voor de Cougar-simulator verlengd worden om te voldoen aan wettelijke eisen en om operationele vaardigheden te ontwikkelen en te behouden. In totaal gaat het om € 51,9 miljoen tot en met 2020.

De totale kosten voor de extra Cougar inzet, inclusief gedeelde verkoopopbrengsten, in de periode 2015 tot en met 2020 zijn € 105,8 miljoen, zoals in de onderstaande tabel wordt gepresenteerd.

Tabel 3. Totale kosten voor extra Cougar inzet (in miljoen Euro)

Totaal financieel overzicht	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Totaal
Gederfde verkoopopbrengsten				8,9	8,9	8,9	27,2
Personele uitgaven Cougar				13,1	11,1	8,3	26,7
Materiële uitgaven Cougar	5,8	5,9	7,7	13,1	11,1	8,3	51,9
Totaal	5,8	5,9	7,7	22,0	20,0	17,2	105,8

De motie-Knops c.s. (Kamerstuk 25 928, nr. 63) verzoekt mij om alle kosten van onderhoud en aanpassingen van de NH-90, verband houdend met de bovenmatige corrosie en slijtage, te verhalen op de fabrikant. In mijn brief van 27 juni jl. heb ik al aangekondigd dat ik de kosten van de corrosie- en slijtageproblematiek wil verhalen op de fabrikant, NHI. Tijdens het algemeen overleg heb ik dat herhaald. Uitgangspunt blijft dat sluitende

afspraken worden gemaakt, zodat de oplossingen onder verantwoording en ten laste van NHI worden uitgevoerd. NHI heeft dit toegezegd en de afspraken zullen schriftelijk worden vastgelegd. Elders in deze jaarrapportage informeerde ik u over de sluitende afspraken, de *Roadmap* en over de voortgang van de onderhandelingen over de afspraken met NHI.

Hoewel Defensie ook heeft geprobeerd de extra kosten voor de vervangende capaciteit te claimen bij de industrie, is dit niet mogelijk gebleken. De Landsadvocaat heeft dit onderzocht en stelt dat er geen juridische grondslag is om deze kosten op NHI te verhalen. Deze kosten zijn daarom opgenomen in de ontwerpbegroting 2015, als onderdeel van de maatregel «Helikopters».

Naast de kosten voor het inzetten van de Cougar-helikopter voor het invullen van het capaciteitstekort, zijn ook additionele kosten voor de exploitatie van de NH-90 voorzien. Deze kosten, die ik schat op € 3,2 miljoen in de periode van 2015 tot en met 2020, maken deel uit van de kosten die ik zal claimen bij NHI.

WERKAANDEEL

De ministeries van Defensie en van Economische Zaken vragen bij de fabrikant voortdurend aandacht voor de positie van het Nederlandse bedrijfsleven. De werkverdeling komt voort uit de in 2000 gesloten productieovereenkomst. Vermindering van het aantal toestellen door 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 2013) tussen de NAHEMO-landen opgenomen, gebaseerd op de totale eerder voorgenomen productie voor NAHEMO-landen van 605 toestellen.

Tabel 4. Werkaandeel NAHEMO-landen (stand 2013)

Land	Voorgenomen afname aantal toestellen	Voorgenomen afname (in % van totaal aantal toestellen)	Aanvankelijk afgesproken werkaandeel (in %)	Huidig werk-aandeel (in %)	Huidig werk-aandeel in € miljoen
Frankrijk	160	26,45	30,85	37,10	3.821,7
Duitsland	219	36,20	30,85	28,13	2.898,2
Italië	196	32,40	31,60	29,15	3.003,4
Nederland	20	3,31	5,50	4,41	454,5
Portugal	10	1,65	1,20	1,21	124,1
Totaal	605	100,00	100,00	100,00	10.301,9

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 – zoals in eerdere jaarrapportages vermeld – overeen met een bedrag van € 113 miljoen. Een herverdeling van het werk is in deze fase van het project niet voorzien omdat dit zou leiden tot hogere kosten en meer vertragen.

Het Nederlandse bedrijfsleven krijgt, vanwege grotere naamsbekendheid, naast het werkaandeel uit de productieovereenkomst ook andere opdrachten. Ook produceert het bedrijfsleven voor landen buiten NAHEMO. Over de berekenings-methodiek en de nieuwe opdrachten heb ik u eerder geïnformeerd met de brief van 22 februari 2011 (Kamerstuk 25 928, nr. 47). Deze nieuwe opdrachten vallen buiten de afspraken over

de werkverdeling in het productiecontract en komen daardoor niet tot uitdrukking in de cijfers over de verdeling van het werkaandeel.

Op de verwerving van de FMFT en het Missie Planning en Analyse Systeem (MPAS), die buiten het productiecontract met NHI valt, is het voormalige Nederlandse compensatiebeleid van toepassing.

Op aandringen van Nederland heeft NAHEMA aan NHI opdracht gegeven om voorstellen te maken om het Nederlandse werkaandeel te verbeteren. NHI is met dit verzoek aan de slag gegaan en heeft in juni laten weten dat het openbreken van bestaande contracten tot extra kosten en vertragen zou leiden. Binnen het productiecontract is het daarom helaas niet haalbaar om extra opdrachten voor Nederland te realiseren. Wel spant NHI zich in om voor de ondersteuning van de NH-90 in de *In Service Support* fase Nederlandse bedrijven een prominentere rol te geven. In samenwerking met de stichting Nederlandse Industrie voor Defensie en Veiligheid (NIDV) onderzoekt ook Defensie of en zo ja hoe de Nederlandse industriële participatie tijdens de instandhoudingsfase kan worden vergroot. De inspanningen lijken vruchten af te werpen omdat NHI bezig is een Nederlands bedrijf de mogelijkheid te geven het onderhoud aan de rotorbladen te laten uitvoeren. Fokker zal een deel van de logistieke en technische ondersteuning van de NH-90 leveren. Vanaf april 2013 is Fokker aangewezen om namens NHI alle *Standard Parts* aan alle NH-90-gebruikers te leveren. Het bedrijf levert ondersteuning aan zowel de NAHEMO-landen als de overige landen die de NH-90 hebben besteld. Bovenstaande is echter geen garantie voor de toekomst omdat geen afspraken over werkverdeling zijn gemaakt voor de *In Service Support*-fase.

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 budget¹. De significante risico's (gemiddeld en hoog) betreffen de tijdige levering van de *retrofit*-helikopter, de beschikbaarheid van bestelde reserveonderdelen, verminderde ondersteuning door invoering van SAP, de vertraagde oplevering van de FMFT, logistieke kosten als gevolg van aanpassingen van de configuratie en de gewijzigde behoefte, mogelijke prijsstijging van de reservedelen, vertraagde realisatie en kostenoverschrijding van de modificaties die voortkomen uit de herijkingsnota 2011 van de behoefte, overwegingen van andere NAHEMO-landen om het aantal bestelde helikopters te herzien of zelfs af te bestellen, kosten van technologische veroudering, verwerving extra reservedelen, het financiële risico bij de ombouw van de FMFT van de MOC-configuratie naar de uiteindelijke configuratie, het risico van het vertraagd contracteren van het «*In Service Support Services Frame Contract*» en het risico van mogelijk bijkomende onderhoudskosten tijdens de retrofit.

Tijdens deze rapportageperiode zijn ook nieuwe risico's geïdentificeerd. Het betreft extra onderhoud en meer onderdelen, vertraging in de uitvoering van modificaties vanwege de corrosieproblemen en de mogelijke juridificering van de relatie met NHI.

TEN SLOTTE

Bij operaties aan boord laat de NH-90 zien dat het een krachtig wapensysteem is dat de maritieme operaties goed ondersteunt. Daarom is het

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

oplossen van de corrosieproblematiek van groot belang. Naar verwachting zullen nog dit jaar sluitende financiële afspraken worden gemaakt over de *Roadmap*, die zowel technische oplossingen als het tijdschema voor de uitvoering daarvan zal bevatten. Als sluitende afspraken zijn gemaakt, kan de afname van helikopters worden hervat. Ik zal u daarover informeren.

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

Motie Sjoerdsma/Knops

De motie-Sjoerdsma/Knops (Kamerstuk 25 928, nr. 64) verzoekt inzichtelijk te maken wat de financiële, operationele en personele consequenties zijn indien de laatste zeven Nederlandse NH-90 helikopters niet worden afgenomen. Niet afnemen van de laatste zeven helikopters leidt ertoe dat Nederland niet beschikt over deze helikopters, maar naar verwachting wel zal worden gehouden aan contractuele verplichtingen. De kosten kunnen oplopen tot € 186 miljoen als de laatste zeven helikopters niet worden afgenomen. Dit bedrag is gebaseerd op de reeds gedane betalingen bij behaalde mijlpalen (€ 106 miljoen), de betalingen die gedaan moeten worden bij nog te behalen mijlpalen (€ 50 miljoen) en nog bijkomende kosten (€ 30 miljoen). Het voorbeeld van Portugal is in dit geval illustratief. Portugal heeft in 2012 aan de NAHEMA-landen te kennen gegeven zich te zullen terugtrekken uit het NH-90 project en annuleerde de bestelling van alle tien TTH's. De (financiële) gevolgen van het besluit van Portugal zijn sindsdien onder leiding van NAHEMA en in samenwerking met NHI nader onderzocht. Na meer dan een jaar onderhandelen is er overeenstemming tussen NAHEMA, Portugal en NHI over de uittreding van Portugal. De uiteindelijke afspraken zijn Defensie niet bekend, maar duidelijk is al wel dat Portugal aan haar betalingsverplichtingen moet voldoen, terwijl zij geen helikopters krijgt.

Als Nederland afziet van afname beschikt Nederland over dertien NH-90 helikopters, terwijl alle twintig NH-90 helikopters nodig zijn om invulling te kunnen geven aan de inzetbaarheidsdoelstellingen, zoals vastgelegd in de nota *In het belang van Nederland*. Het niet afnemen van de resterende zeven helikopters heeft daarmee grote gevolgen voor de manier waarop de krijgsmacht kan worden ingezet. Met dertien helikopters is het niet mogelijk alle taken die behoren bij de inzetbaarheidsdoelstellingen uit te voeren. Niet alleen heeft dit verregaande gevolgen voor het opleiding en trainingsprogramma van personeel, ook zullen er keuzes gemaakt moeten worden welke taken nog uitgevoerd kunnen worden met een kleinere vloot. Wordt de focus gelegd op de (maritieme) transporttaak van de NH-90, dan heeft dit operationele consequenties bij de bestrijding van onderzeeboten en oppervlakedoelen door de combinatie van helikopters en fregatten. De maritieme eenheden zullen daardoor maar beperkt, of in een aantal gevallen niet, inzetbaar zijn in scenario's met een hoog geweldsniveau. Wordt echter de focus gelegd op de specifieke maritieme (gevechts)taak, dan zal de (maritieme) transporttaak van de NH-90 hier onder lijden. Dit beïnvloedt vooral de inzetbaarheid van het Korps Mariniers en het Korps Commandotroepen omdat zij dan niet kunnen worden ingezet voor transporttaken en speciale opdrachten. Met de resterende helikoptercapaciteit bestaande uit Chinooks, Cougars en Apaches zijn genoemde gevolgen niet weg te nemen.

Zoals eerder gezegd functioneren de NH-90 helikopters als ze inzetbaar zijn naar wens. Zo was de inzet van de NH-90 helikopter tijdens de antipiraterijmissie voor de kust van Somalië en in het Caribisch gebied succesvol. Defensie streeft er dan ook naar dat de problemen zo spoedig mogelijk worden verholpen, zodat de afname van de NH-90 helikopters kan worden hervat.