

Vergaderjaar 2013–2014

**25 928**

## **Navo helikopterproject NH-90**

**Nr. 55**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN DEFENSIE**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 1 november 2013

Hierbij bied ik u de dertiende jaarrapportage aan van 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 beslaat ten aanzien van de financiële aspecten de periode van 1 juli 2012 tot 1 juli 2013. Belangrijke ontwikkelingen na 1 juli 2013 zijn zoveel mogelijk verwerkt.

De indeling van deze rapportage is gelijk aan die van de twaalfde rapportage (Kamerstuk 25 928, nr. 51). 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, commercieel vertrouwelijke, brief<sup>1</sup>.

### **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*.

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

In juli 2012 heeft Portugal aan de NAHEMO-landen te kennen gegeven zich te zullen terugtrekken uit het NH-90 project en de bestelling van alle tien TTH's te zullen annuleren. De (financiële) gevolgen van het besluit van Portugal worden sindsdien onder leiding van NAHEMA en in samenwerking met de industrie nader onderzocht. De onderhandeling tussen Portugal, NAHEMA en *NHIndustries* over de Portugese uittreding duren langer dan verwacht en zijn nog niet voltooid. Daardoor zijn de gevolgen van de Portugese uittreding voor Nederland nog niet bekend.

Duitsland heeft dit voorjaar besloten zijn NH-90-programma aan te passen. Het aantal TTH's wordt verlaagd van 122 naar 82. Daarnaast bestelt Duitsland achttien NFH's. Deze wijziging is nog niet verwerkt in het *Production Investment and Production (PI/P)* contract.

Frankrijk heeft besloten zijn optie op de bestelling van TTH's uit te oefenen en 34 toestellen bij te bestellen. Dit heeft geen consequenties voor het PI/P-contract, omdat deze optie daarin al was verwerkt.

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. De uiteindelijke offerte hiervoor van *NHIndustries* was echter aanzienlijk hoger dan het beschikbare budget. Defensie maakt daarom geen gebruik van deze offerte en zal de oorspronkelijk gecontracteerde twintig NFH's afnemen.

In 2009 zijn met de fabrikant afspraken gemaakt over de levering van de eerste helikopters in een tijdelijke uitvoering, de *Meaningful Operational Capable* (MOC) configuratie. De MOC-helikopters worden vanaf het vierde kwartaal 2013 gewijzigd in de uiteindelijke uitvoering, de *Full Operational Capable* (FOC) configuratie. Deze modificatie is naar verwachting eind 2017 voltooid.

De 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 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 hierbij worden gebruikgemaakt van modificaties die al voor andere landen zijn ontworpen. De modificaties zullen hun beslag krijgen in aparte contracten met *NHIndustries* of andere fabrikanten. Met mijn 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.

## **VOORTGANG**

### **Ontwikkeling**

Het kwalificatieprogramma is grotendeels voltooid. De integratie van het *Electronic Warfare* (EW) systeem en de modificatie van de radar zijn nog niet gereed. Deze kwalificaties maken deel uit van de ontwikkelingsfase (*Design and Development*, D&D) die daardoor als geheel nog niet is voltooid. De kwalificaties van de radar en het EW-systeem worden naar verwachting in 2014 voltooid. Hierdoor wordt ook de ontwikkelingsfase

naar verwachting in 2014 beëindigd. Dit heeft geen gevolgen voor het budget.

Zoals gemeld in de twaalfde jaarrapportage, en bij de beantwoording van schriftelijke vragen hierover, is er naast een knelpunt met de radar een knelpunt met betrekking tot de vloer. Met NHIndustries is overeengekomen dat, op kosten van NHIndustries in de FOC-helikopters een sterkere vloer wordt geplaatst. Ook met deze vloeren blijven de helikopters onder het afgesproken gewicht. Dit geldt voor alle aan Nederland geleverde FOC-helikopters. Het risico ligt volledig bij de industrie. In de MOC-helikopters wordt de nieuwe vloer niet geplaatst. De vloer van deze helikopters wordt te zijner tijd plaatselijk aangepast om aan de sterkte-eisen te voldoen. Ook hierbij blijven de helikopters onder het afgesproken gewicht en ligt het risico bij de industrie. Een en ander is vastgelegd in een *contract amendment* op het PI/P-contract. Dit *contract amendment* behelst niet alleen de vloer, maar beschrijft ook andere afspraken. In 2015 vindt het garantieonderhoud aan de helikopterssoftware plaats (*Maintenance Release 1*).

Als gevolg van de herijkingsnota 2011 zullen de Nederlandse NH-90 helikopters met extra apparatuur worden uitgerust. De aanpassing aan de Nederlandse NH-90 configuratie en de productie van deze apparatuur verkeren nog in de beginfase. Defensie is van plan de aanpassingen zoveel mogelijk samen met andere landen uit te voeren en te laten aansluiten bij (sub)systemen van andere helikoptertypes die Defensie in gebruik heeft. Het streven is in 2013 en 2014 de benodigde contracten te sluiten (voor de resterende modificaties). De uitvoering strekt zich uit tot en met het einde van de *MOC-FOC-modificatie*, die naar verwachting eind 2017 gereed is.

## Productie

De onderstaande tabel geeft de internationale stand van zaken ten aanzien van de productie per juli 2013 weer. Tussen de haakjes zijn de aantallen uit de vorige jaarrapportage overgenomen.

**Tabel 1: Stand van zaken internationale productie NH-90 (juli 2013)**

	Gecontracteerd			Geleverd		
	TTH	NFH	Totaal	TTH	NFH	Totaal
Frankrijk	68 (34)	27	95 (61)	7 (2)	8 (7)	15 (9)
Duitsland <sup>1</sup>	82 (122)	18 (0)	100 (122)	28 (24)	–	28 (24)
Italië	70	46	116	23 (20)	5 (3)	28 (23)
Nederland	–	20	20	–	9 (7)	9 (7)
Portugal	10	–	10 <sup>2</sup>	–	–	0 (0)
België	4	4	8	1 (0)	0 (0)	1 (0)
<b>Subtotaal NAHEMO</b>	<b>234 (240)</b>	<b>115 (97)</b>	<b>349 (337)</b>	<b>59 (46)</b>	<b>22 (17)</b>	<b>81 (63)</b>
Noorwegen	–	14	14	–	2 (1)	2 (1)
Finland	20	–	20	15 (15)	–	15 (15)
Zweden	18	–	18	7 (6)	–	7 (6)
Spanje	45	–	45	0 (0)	–	0 (0)
Griekenland <sup>3</sup>	20	–	20	5 (4)	–	5 (4)
Oman <sup>3</sup>	20	–	20	14 (10)	–	14 (10)
Australië	46	–	46	20 (16)	–	20 (16)
Nieuw Zeeland	9	–	9	5 (3)	–	5 (3)
<b>Subtotaal overig</b>	<b>178</b>	<b>14</b>	<b>192</b>	<b>66 (54)</b>	<b>2 (1)</b>	<b>68 (55)</b>

	Gecontracteerd			Geleverd		
	TTH	NFH	Totaal	TTH	NFH	Totaal
<b>Totaal</b>	<b>412 (418)</b>	<b>129 (111)</b>	<b>541 (529)</b>	<b>125 (100)</b>	<b>24 (18)</b>	<b>149 (118)</b>

<sup>1</sup> De Duitse programmabijsturing is nog niet verwerkt in het Production Investment and Production-contract. Onderhandelingen hierover zijn onlangs gestart. De nieuwe aantallen zijn wel verwerkt in de tabel.

<sup>2</sup> Portugal heeft gemeld het contract te willen ontbinden. Aangezien de onderhandelingen hierover nog plaatsvinden, is het aantal in de tabel nog niet aangepast.

<sup>3</sup> Deze landen zijn momenteel nog geen lid van de NH-90 Community.

De planning die NAHEMA en *NHIndustries* zijn overeengekomen betreft de levering aan Nederland van zeven NFH's in de tijdelijke MOC-configuratie en de levering van de FOC-helikopters. In de tabel hieronder is het aantal helikopters van de typen NH-90, AB-412 en Lynx dat Defensie volgens planning bezit, tot en met het tweede kwartaal van 2015 weergegeven.

**Tabel 2: Prognose helikopters van type NH-90, AB-412 en Lynx in bezit Defensie**

Jaar	2012		2013			2014			2015		
	4	1	2	3	40	1	2	3	4	1	2
Lynx	0 <sup>1</sup>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AB-412	3	3	3	3	3	3	3	3	3	0 <sup>2</sup>	0
NFH MOC <sup>3</sup>	7	7	7	7	6	6	6	5	5	5	4
NFH MOC in retrofit					1	1	1	2	2	2	2
NFH FOC <sup>4</sup>	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	11

<sup>1</sup> De laatste Lynx helikopter is in het derde kwartaal van 2012 uitgefaseerd.

<sup>2</sup> De AB-412 is na het vierde kwartaal 2014 naar verwachting niet meer benodigd voor SAR-taken.

<sup>3</sup> De afname van het aantal MOC's wordt veroorzaakt door de ombouw van MOC naar FOC (retrofit).

<sup>4</sup> In het tweede kwartaal van 2015 wordt naar verwachting de eerste van MOC naar FOC gemodificeerde helikopter afgeleverd.

Zoals ik u gemeld heb met mijn brief van 7 maart 2013 (Kamerstuk 32 706/29 521, nr. 39) is de eerste FOC-helikopter in januari 2013 geleverd. Dit is plusminus drie maanden later dan voorzien in de twaalfde jaarrapportage. Deze vertraging is veroorzaakt doordat de fabrikant tijdens de productie van een helikopter met een technisch probleem werd geconfronteerd, waardoor de overdracht aan Defensie moest worden uitgesteld. Dit heeft vooralsnog geen consequenties voor het projectbudget en voor de introductie van de NH-90.

Naar verwachting zal het schema zoals weergegeven in de tabel worden voortgezet met de levering van één FOC-helikopter per kwartaal. Begin 2016 wordt volgens deze planning het twintigste en laatste toestel geleverd.

### Levering, inzet en transitie

De laatste *Meaningful Operational Capable* (MOC) helikopter is in juni 2012 in gebruik genomen door Defensie. De eerste *Full Operational Capable* (FOC) helikopter is eind januari 2013 overgedragen aan Nederland en dit toestel is eind januari 2013 overgedragen aan Defensie. Per 1 oktober 2013 zijn tien NH-90's beschikbaar (zeven MOC en drie FOC). De eerstvolgende FOC-helikopter wordt half december overgedragen aan Defensie.

Als gevolg van de vertraagde levering van helikopters kon in het tweede trimester van 2013 geen NH-90 worden aangeboden voor operationele inzet. Hierover heb ik u geïnformeerd met onder meer mijn brief van 10 april 2013 (Kamerstuk 32 706, nr.43). In 2014 zal drie maal een NH-90

beschikbaar zijn voor antipiraterijoperaties. Er is in die periode geen NH-90 beschikbaar voor het stationsschip in de West. Een Cougar-helikopter zal vanaf Curaçao inzetbaar zijn. Daarmee kan worden voldaan aan het aantal afgesproken vliegreuren. Vanwege het beperkte vliegbereik van de Cougar is het echter niet mogelijk in de omgeving van de bovenwindse eilanden te opereren. Defensie heeft partnerlanden verzocht een boordhelikopter voor het stationsschip in het Caribisch gebied beschikbaar te stellen. Zodra daarover meer duidelijk is, zal ik u informeren. Ook onderzoekt de Kustwacht Caribisch Gebied de mogelijkheden tot het (tijdelijk) plaatsen van capaciteit op de bovenwindse eilanden. Vanaf 2015 kan naar verwachting voor beide operaties een NH-90 worden ingezet.

Inmiddels is begin 2013 ook de eerste MOC-helikopter operationeel ingezet aan boord tijdens operatie Atalanta. Ook de inzet van de eerste FOC-helikopter, aan boord van het Stationsschip Caribisch gebied gedurende het laatste trimester van 2013, is intussen een feit. Daarnaast worden de MOC- en FOC-helikopters gebruikt voor de operationele test en evaluatie, voor de ontwikkeling van opleidingen en procedures en voor de training van het personeel.

De operationele inzet van een MOC-helikopter aan boord is succesvol verlopen, ondanks de tekortkomingen van deze versie. De NH-90 blijkt, met zijn sensoren en communicatiemiddelenpakket, een grote meerwaarde te hebben voor de vloot. Door de snelle beeldopbouw van een groot gebied wordt een goede «*situational awareness*» verkregen. Met ruim 200 vliegreuren tijdens de eerste boordmissie kan worden gesproken van een goede inzetgereedheid, hoewel daarvoor regelmatig reservedelen uit helikopters aan de wal moesten worden gebruikt.

Sinds begin 2013 zijn eveneens de eerste ervaringen opgedaan met de FOC-versie. Deze helikopter beschikt, vergeleken met de MOC-versie, over stabielere en betrouwbaardere software en een verbeterde radar. Verdere verbeteringen aan de radar worden vanaf 2014 verwacht. Wel is de beschikbaarheid van reservedelen, voor zowel de MOC-als de FOC-helikopter, nog onvoldoende verbeterd. Dit wordt voor een belangrijk deel veroorzaakt door de hogere prioriteit die de industrie heeft gegeven aan de productie van helikopters in plaats van aan de reparatie en voorraadvorming van reservedelen.

Bij de Nederlandse NH-90's zijn momenteel drie verschillende modificatietrajecten aan de orde. Ten eerste worden de zeven toestellen in de tijdelijke MOC-configuratie omgebouwd tot FOC-toestellen. Deze retrofit start in het vierde kwartaal van 2013 en heeft een doorlooptijd van twaalf tot zestien maanden per helikopter. Nederland zal maximaal twee helikopters tegelijk in dit *retrofit-programma* hebben. Naar verwachting zijn alle zeven MOC-helikopters eind 2017 gemodificeerd. Ten tweede worden alle twintig toestellen gemodificeerd, zoals gemeld in de herijkingsnota. Ten derde moeten de zes FOC-helikopters die het eerst zijn geleverd na de kwalificatie van de radar de upgrade naar de *Final Radar Configuration* (FRC) ondergaan. Dit is voorzien vanaf 2015.

Eind 2012 heeft Defensie het «transitieplan NH-90» aangepast naar aanleiding van eerdere vertragingen in de NH-90 aflevering, de geringe inzetgereedheid, de implementatie van SAP en de voorbereidingen op boordoperaties. Vooral nog is het transitieplan haalbaar gebleken. Tot 1 januari 2015 zullen de *Search and Rescue* (SAR) taken gedurende de dag door de NH-90, de AB-412 en de Cougar worden uitgevoerd. Met de inhuur van civiele capaciteit zal de nacht worden afgedekt. Vanaf 1 januari

2015 is het naar verwachting mogelijk om de SAR-taak zowel overdag als 's nachts uit te voeren met de NH-90.

## EXPLOITATIEVOORBEREIDING

De invoering van de NH-90 bij Defensie is in volle gang. De helikopters vallen onder het Defensie Helikopter Commando (DHC). Ook andere onderdelen van Defensie, zoals de vliegbasis Gilze-Rijen, het maritiem vliegveld De Kooy, het Logistiek Centrum Woensdrecht, de staf van het Commando Luchtmacht (CLSK) te Breda, de staf van het Commando Zeestrijdkrachten (CZSK) te Den Helder en de Defensie Materieel Organisatie in Den Haag zijn bij de invoering betrokken. Zoals gesteld in de beleidsbrief *Defensie na de kredietcrisis* van 8 april 2011 (Kamerstuk 32 733, nr. 1) zal het hoger onderhoud van helikopters worden geconcentreerd in Woensdrecht. Dit plan is verder uitgewerkt in de reorganisatie van het CLSK.

Voor de introductie en het gebruik van de helikopters is de initiële verwerving van reservedelen, technische publicaties, specifieke gronduitrusting en trainingsmiddelen noodzakelijk.

De initiële reservedelen van de eerste en tweede tranche zijn aangekocht. De initiële reservedelen van de derde tranche zullen naar verwachting in de volgende rapportageperiode worden besteld. Bij de bestellingen is gebruikgemaakt van voorlopige prijzen. De Kamer is geïnformeerd over de voortgang van de definitieve prijsstelling van reservedelen met de brief van 25 juni 2010 (Kamerstuk 25 928, nr. 45). Inmiddels heeft NAHEMA namens de landen een voorstel aan *NHIndustries* gedaan om de resultaten van de audits tot nu toe te vertalen in een generieke korting. Het antwoord van *NHIndustries* wordt op korte termijn verwacht.

Tijdens de rapportageperiode hebben de NAHEMO en de *community*-landen gezamenlijk de eerste stappen gezet om te komen tot samenwerking op het gebied van instandhouding. Alle instandhoudingsovereenkomsten komen onder een «*In Service Support Services Frame Contract*» (ISS SFC) te vallen. Naar verwachting worden dit *Frame Contract* en een of meer instandhoudingsovereenkomsten tijdens de volgende rapportageperiode gesloten. Door de betrokkenheid van een groot aantal landen (NAHEMO en *Community*) bestaat de kans dat de totstandkoming van dit *Frame Contract* meer tijd vergt.

Samen met Frankrijk en België heeft Nederland in juli 2012 een langdurig contract voor het onderhoud aan de motoren gesloten. De NAHEMO-landen hebben met *NHIndustries* een contract gesloten voor het uitvoeren van het hoger onderhoud aan componenten (*Repair Frame Contract*). Hierbij wordt gebruikgemaakt van een gezamenlijk informatievoorzieningssysteem waarmee gestandaardiseerde onderhoudshandelingen, zoals de inspectie, reparatie en revisie van componenten, eenvoudig kunnen worden aanbesteed.

Nederland en België hebben besloten verdere stappen te zetten op het gebied van samenwerking bij het onderhoud. Gezamenlijk is het project «*Common Spares Management*» opgezet. Het doel van dit project is bij gelijkblijvende kosten een hogere inzetbaarheid van de NH-90 te bereiken door middel van *pooling* van onderdelen. Op enkele details na, die de verrekening betreffen, is het project opgezet en gaat het vanaf eind 2013 functioneren. Eerst nog op beperkte schaal, omdat België een *support contract* met *NHIndustries* heeft gesloten, maar na afloop daarvan in januari 2015, volledig. Daarnaast hebben Nederland en België afspraken

gemaakt over het gezamenlijke hoger onderhoud aan de helikopter 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. De FMFT is echter niet volgens planning eind 2012 door DMO overgenomen. De belangrijkste oorzaak voor de beslissing de overname uit te stellen is het gebrek aan stabiliteit van de hard- en software. De operationele beschikbaarheid voldeed daardoor niet aan de contractuele norm. De vertraagde overname heeft geen gevolgen gehad voor de transitie van de Lynx naar de NH-90. Alle noodzakelijke basis- en tactische training is uitgevoerd. Het afgelopen jaar heeft de industrie diverse hard- en software updates uitgevoerd die op dit moment geëvalueerd worden. Als uit de evaluatie blijkt dat de stabiliteit voldoende is verbeterd, wordt het acceptatieproces hervat en kan de overname begin 2014 worden voltooid.

In 2014 moet de *Full Mission Flight Trainer* nog een upgrade van MOC naar FOC ondergaan. Ook moet op korte termijn een keuze voor de locatie worden gemaakt, voor hij begin 2016 naar Nederland kan worden verplaatst.

### **FINANCIËN**

Per 1 juli 2013 – de einddatum van de rapportageperiode – bedraagt het projectbudget € 1.193,4 miljoen (prijspeil 2013), waarvan € 860,3 miljoen is betaald. Ten opzichte van de twaalfde jaarrapportage is het projectbudget verhoogd met € 18,5 miljoen als gevolg van compensatie voor de prijsspeilaanpassing en de BTW-verhoging. De betalingen aan *NHIndustries* zijn gedaan in overeenstemming met de contracten voor *Design and Development* (D&D) en *Production Investment/Production* (PI/P), waarbij rekening is gehouden met de nog niet behaalde mijlpalen. Zodra deze mijlpalen zijn behaald, kunnen hiervoor de betalingen worden gedaan.

U bent eerder geïnformeerd over de kosten van de vertraging bij het project NH-90 in de antwoorden op schriftelijke vragen over de tiende jaarrapportage (22 februari 2011 Kamerstuk 25 928, nr. 47) en de twaalfde jaarrapportage. Sindsdien is de raming van deze kosten van € 15,3 miljoen niet meer gestegen.

Nederland zal worden gecompenseerd via het boetebeding dat deel uitmaakt van het contract. De totale boetegelden bedragen momenteel € 26 miljoen. Dit bedrag wordt verrekend met diensten die door *NHIndustries* worden geleverd. Het betreft bijvoorbeeld de modificaties die aan de toestellen worden uitgevoerd als gevolg van de eerder genoemde 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 prijsspeilaanpassingen en toegekende BTW-compensatie.
- Modificatie tactische transporttaken. Dit deelbudget is verhoogd als gevolg van prijsspeilaanpassingen en toegekende BTW-compensatie.
- Initial In Service Support. Dit deelbudget is verhoogd als gevolg van prijsspeilaanpassingen en toegekende BTW-compensatie.

- Risicovoorziening. Dit deelbudget is per saldo verlaagd. Tegenover een verhoging als gevolg van prijspeilaanpassingen staat een grotere verlaging door een overheveling naar het deelbudget «voorfinanciering Fokker». Voor € 1,46 miljoen is een beroep gedaan op dit budget om de totale geclaimde kosten (periode 2000 – 2013) te financieren.

In overeenstemming met de nota «In het belang van Nederland» (Kamerstuk 33 763, nr. 1 van 17 september 2013) zal Defensie maatregelen treffen om meer inzicht in de levensduurkosten van wapensystemen te verkrijgen. Met het plan van aanpak zal ook worden bezien hoe dit inzicht in de levensduurkosten in de jaarrapportages van grote materieelprojecten kan worden meegenomen.

## WERKAANDEEL

De Ministeries van Defensie en van Economische Zaken vragen bij de fabrikant voortdurend aandacht voor de positie van het Nederlandse bedrijfsleven. Aangezien de werkverdeling die voortkomt uit de in het jaar 2000 gesloten productieovereenkomst al grotendeels is vastgelegd, is het huidige werkaandeel voor Nederlandse bedrijven nagenoeg onveranderd. In onderstaande tabel is een overzicht van de huidige werkverdeling tussen de NAHEMO-landen opgenomen, gebaseerd op de totale voorgenomen productie voor NAHEMO-landen van 605 toestellen.

**Tabel 3: Werkaandeel NAHEMO-landen**

Land	Voorge-nomen afname aantal toestellen	Voorge-nomen 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 vertragingen. Op aandringen van Nederland heeft NAHEMA dit jaar aan *NHIndustries* de opdracht gegeven om met voorstellen en bijbehorende consequenties te komen om het Nederlandse werkaandeel te verbeteren.

Het beeld van de Nederlandse werkgelegenheid is echter gunstiger dan het hierboven genoemde verschil. Naast het werkaandeel in de productieovereenkomst krijgen Nederlandse bedrijven mede als gevolg van hun grotere naamsbekendheid ook andere opdrachten en nemen zij deel aan de productie van helikopters voor landen buiten NAHEMO. Over de berekeningsmethodiek 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 voor een groot deel buiten de afspraken over de werkverdeling in het productiecontract en komen daardoor niet tot uitdrukking in de genoemde cijfers over het werkaandeel.



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

Fokker zal een deel van de logistieke en technische ondersteuning van de NH-90 leveren. Vanaf april van dit jaar is Fokker aangewezen om namens *NHIndustries* 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 besteld hebben. In samenwerking met de stichting Nederlandse Industrie voor Defensie en Veiligheid (NIDV) onderzoekt Defensie of en hoe de Nederlandse industriële participatie tijdens de instandhoudingsfase verder kan worden vergroot.

## **RISICO'S**

De bijgaande commercieel-vertrouwelijke brief bevat een overzicht van de voorziene risico's, de beheersmaatregelen en de gevolgen van de risico's voor het budget. De significante risico's (gemiddeld en hoog) betreffen de tijdige levering van de *retrofit*-helikopter, de beschikbaarheid van bestelde reserveonderdelen, 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 en verwerving extra reservedelen.

Tijdens deze rapportageperiode zijn ook nieuwe risico's geïdentificeerd, te weten het financiële risico bij de ombouw van de FMFT van de MOC-configuratie naar de FOC-configuratie inclusief de herijkingsbehoeften, het risico van het vertraagd contracteren van het «*In Service Support Services Frame Contract*» en het risico van mogelijk bijkomende onderhoudskosten tijdens de retrofit.

## **TEN SLOTTE**

De rapportageperiode heeft in het teken gestaan van de levering van de eerste helikopters in de FOC-configuratie en van het eerste operationele gebruik van een NH-90 helikopter aan boord. De eerste ervaringen met de FOC-helikopter zijn positief; de helikopter is minder storingsgevoelig dan de MOC-variant. De NH-90 blijkt een krachtig wapensysteem dat maritieme operaties goed ondersteunt.

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