



> Retouradres Postbus 20701 2500 ES Den Haag

de Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Plein 2
2511 CR Den Haag

Ministerie van Defensie

Plein 4
MPC 58 B
Postbus 20701
2500 ES Den Haag
www.defensie.nl

Datum 16 januari 2017
Betreft Beantwoording feitelijke vragen voortgangsrapportage
transporthelikopters

Onze referentie

BS2016035309

*Bij beantwoording datum,
onze referentie en betreft
vermelden.*

De vaste commissie voor Defensie heeft op 2 december jl. (kenmerk 27830-193/2016D46905) vragen gesteld over de voortgangsrapportage transporthelikopters (Kamerstuk 27 830, nr. 193). Hierbij zend ik u de antwoorden.

DE MINISTER VAN DEFENSIE

J.A. Hennis-Plasschaert

Beantwoording vragen over de voortgangsrapportage transporthelikopters (ingezonden 2 december 2016 met kenmerk 27830-193/2016D46905).

1

Kunt u aangeven of de Nederlandse NH-90's net als de Noorse NH-90's voorzien kunnen worden van Naval Strike Missiles (NSM)? Zo ja, welke operationele voordelen bieden deze of vergelijkbare kruisvluchtwapens?

Net als de Noorse NH-90 kan de Nederlandse NH-90 worden voorzien van een *Helicopter Air-to-Surface Missile* (HASM). Hiervoor zouden wel eerst aanpassingen nodig zijn. Een dergelijke raket maakt het mogelijk om oppervlaktedoelen te bestrijden met een capaciteit die de Nederlandse NH-90 nu niet heeft.

2

Kan in het kader van de onderzeebootbestrijding de Mark 46 Torpedo al operationeel ingezet worden vanaf de NH-90? Zo nee, wanneer dan wel?

De operationele beproevingen met de Mark-46 torpedo zijn eind 2016 voltooid. Naar verwachting kan de torpedo vanaf het derde kwartaal 2017 operationeel worden ingezet.

3

Kunt u de integrale tabellen met de stand van zaken van internationale orders en productie, de planning van de verschillende modificaties van de NH-90, en tabellen met de werkaandelen van de Nato Helicopter Management Organisation (NAHEMO)-landen in de productiefase en de In-Service Support (ISS-fase), zoals deze wel waren opgenomen in de vijftiende jaarrapportage over het NH-90 project en die in deze rapportage ontbreken aan de Kamer sturen? Zo nee, waarom niet?

Zie de bijlage bij deze brief.

4

Welk deel van de in het plan van aanpak materiële gereedheid (Kamerstuk 33763, nr. 109) genoemde bedragen voor uitbreiding van instandhoudingspersoneel (€ 11 miljoen) en reservedelen (€ 60 miljoen) komt ten goede aan de (transport)helikopters?

Het onderhoudspersoneel van de NH-90 wordt uitgebreid met 35 voltijdsfuncties. De kosten hiervan bedragen € 1,7 miljoen en worden gefinancierd uit de € 11 miljoen voor instandhoudingspersoneel. Van de € 60 miljoen voor reservedelen zal € 3 miljoen worden gebruikt voor reservedelen van de Chinook.

5

In de begroting voor 2016 was genoemd dat Nederland naast twee Cougars ook een NH-90 beschikbaar zou stellen voor de NATO Response Force (Kamerstuk 34 300 X, nr. 2, p. 15). Is dat in 2016 ook daadwerkelijk het geval?

Ja.

6

In de begroting voor 2016 was genoemd dat Nederland naast twee Cougars ook een NH-90 beschikbaar zou stellen voor de NATO Response Force (TK 34 300 X, nr. 2, pag. 15). Is dat in 2016 ook daadwerkelijk het geval?

Ja.

7

Is het gebruikelijk om vliegend materieel zoals de NH-90 in te zetten voor missies en operaties terwijl de Full Operational Capable (FOC) status nog niet is bereikt?

Ja. Afhankelijk van het takenpakket en het dreigingsniveau van de missie maakt Defensie een afweging over de inzet van personeel en materieel. Ondanks dat de NH-90 nog niet de status van *Full Operational Capable* heeft bereikt, kon het toestel succesvol worden ingezet in antipiraterij- en counterdrugsmisaties. Door de NH-90 in te zetten, is er kennis en ervaring opgedaan die kan worden gebruikt bij de opleiding en de training van personeel.

8

Was de in de begroting voor 2016 genoemde beschikbaarstelling van de twee Cougars en een NH-90 voor de NATO Response Force (Kamerstuk 34 300 X, nr. 2, pag. 15) in 2016 ook daadwerkelijk het geval? Zo nee, waarom niet?

Ja.

9

Zijn de in de begroting voor 2016 vermelde Nederlandse eenheden die in 2015 deel uitmaakten van de interim-VJTF van de NRF ook in 2016 beschikbaar gesteld? En zijn net als in 2015, in 2016 opnieuw Chinooks beschikbaar gesteld? Zo nee, waarom niet?

Nee. Vanwege de inzet van Chinooks voor MINUSMA was er geen capaciteit beschikbaar voor de VJTF.

10

Wanneer verwacht u uitsluitsel te kunnen geven over wanneer de 'Full Operational Capable' status kan worden bereikt?

Defensie onderzoekt nog op welk moment de NH-90 de status van *Full Operational Capable* kan bereiken. Naar verwachting zal dit na de begrotingsperiode zijn.

11

Kunt u een inschatting geven hoeveel de onderhoudskosten stijgen als gevolg van de gestegen werklast als gevolg van de corrosieproblematiek? Uit welk budget worden de hogere onderhoudskosten voor de NH-90 betaald? Leidt dit tot verdringingseffecten? Zo ja, welke?

19

Met welk bedrag is het instandhoudingsbudget gestegen als gevolg van de corrosieproblematiek en de toenemende werklast?

De fabrikant betaalt voor het technische ontwerp dat nodig is om corrosieproblemen aan te pakken en op te lossen. Ook de kosten van aanpassingen en modificaties zijn voor rekening van de fabrikant. Een deel van de preventieve maatregelen kan tijdens de retrofitwerkzaamheden worden uitgevoerd, ook dan zijn de kosten voor rekening van de fabrikant.

Defensie heeft te maken met extra werklast als gevolg van de corrosieproblematiek omdat extra preventieve maatregelen moeten worden getroffen. Dit werk wordt uitgevoerd tijdens het reguliere onderhoud aan de helikopter. Het is niet mogelijk de kosten daarvan te onderscheiden van het reguliere onderhoud. De onderhoudskosten worden betaald uit het reguliere instandhoudingsbudget van de NH-90.

12

Ligt het in de lijn der verwachting dat het aantal corrosiemeldingen de komende jaren met tientallen nieuwe meldingen per jaar blijft stijgen?

Nee, het is de verwachting dat het aantal meldingen van nieuwe (unieke) gevallen van corrosie zal afnemen. In de voortgangsrapportage is het totale aantal meldingen weergegeven, dus nieuwe en bekende gevallen van corrosie.

13

Speelt de corrosieproblematiek alleen bij de NFH-variant, of zijn er ook NAHEMO-landen waarvan de TTH-variant kampt met corrosie?

De corrosieproblematiek speelt vooral de maritieme *NATO Frigate Helicopter* (NFH) variant parten. De *Tactical Transport Helicopter* (TTH) variant heeft tot nu toe nauwelijks last van corrosie. Het *Corrosion Corrective Action Plan* dat de fabrikant voor de aanpak van de corrosieproblematiek heeft opgezet, is gericht op corrosiemeldingen over beide varianten.

14

Kunt u de daling ten opzichte van de in de 15e jaarrapportage over het helikopterproject NH-90 van 12 oktober 2015 (Kamerstuk 25 928, nr. 72) genoemde 125 corrosiemeldingen die met preventieve maatregelen zou worden opgelost van de in deze rapportage genoemde 104 meldingen toelichten? Kan dit aantal nog verder dalen?

Het streven is zoveel mogelijk structurele oplossingen voor de corrosieproblemen te vinden. De landen en de industrie zijn in overleg om te bepalen welke problemen worden aangepakt met een preventieve maatregel en welke met een structurele modificatie. Daarbij wordt gezocht naar een balans tussen de kosten, de onderhoudswerklast en het beschermingsniveau van een oplossing. Het aantal preventieve maatregelen is gedaald en kan in de toekomst verder dalen. Het aantal structurele oplossingen (modificaties) vanwege corrosie is juist gestegen.

15

Is de eerder genoemde planning (Kamerstuk 25 928 nr. 72) van projectafsluiting begin 2016 en naar verwachting voltooiing eind 2017 nog actueel? Zo nee, wat is de huidige planning?

24

In de 15e jaarrapportage NH-90 (Kamerstuk 25 928 nr. 72) werd gemeld dat de projectafsluiting begin 2016 zou gaan beginnen en naar verwachting eind 2017 zou zijn voltooid. Is deze planning nog actueel? Zo nee, wat is de huidige planning?

In juni 2016 is de laatste NH-90 aan Defensie geleverd. Nu de aandacht verschuift van de verwerving van de NH-90 naar de instandhouding en inzet is begonnen met de overdracht van een deel van de werkzaamheden van de Defensie Materieel Organisatie aan het Commando Luchtstrijdkrachten. De projectorganisatie blijft echter in stand omdat de retrofit van de NH-90 onderdeel is van het verwervingscontract. Als de retrofit is uitgevoerd, kan ook het verwervingsproject worden voltooid. Naar verwachting is dat begin 2020.

16

Wanneer wordt naar verwachting een keuze gemaakt voor de vervanger van de radio's van de landmacht, zodat kan worden begonnen met het deelproject Tactical Radio?

Het deelproject '*Tactical Radio*' is een herijkingsmodificatie voor de NH-90 helikopter, die samenhangt met het onderzoek dat Defensie op dit moment uitvoert naar de manier waarop in mobiele omstandigheden de commandovoering moet worden ondersteund. Het onderzoek laat zien dat er een verscheidenheid aan middelen nodig is die veilig, betaalbaar, interoperabel en eenvoudig te beheren zijn. De keuze voor de NH-90 radio, die kan communiceren met de nog te kiezen radio voor mobiel optreden op de grond, zal niet voor 2020 duidelijk zijn.

17

Wat zijn de gevolgen van het nog niet uitvoeren van het deelproject Infrared Suppressor System?

Met dit systeem kan de NH-90 militair landoptreden ondersteunen. Op dit moment ligt de aandacht van de inzet van de NH-90 op de maritieme taken. Het ontbreken van het IRSS heeft op dit moment geen operationele gevolgen.

18

Biedt de tijdelijke oplossing voor het deelproject Cabin Ballistic Protection precies dezelfde bescherming als de gewenste eindsituatie? Zo nee, wat zijn de verschillen en welke extra risico's loopt de bemanning daardoor?

De beschermende werking van de tijdelijke oplossing is, voor zover nu bekend, gelijk aan de beoogde eindsituatie. Defensie gebruikt nu aangepaste ballistische bescherming van de TTH-variant van de NH-90. De eindsituatie voorziet in specifieke bescherming voor de NFH-configuratie.

19

Met welk bedrag is het instandhoudingsbudget gestegen als gevolg van de corrosieproblematiek en de toenemende werklast?

Zie het antwoord op vraag 11.

20

Leidt de uitbesteding van het hoger onderhoud tot hogere instandhoudingskosten? Zo ja, kunt u een inschatting geven van de extra kosten?

De uitbesteding van het onderhoud leidt tot hogere instandhoudingskosten. De extra kosten voor 2016 zijn geraamd op ongeveer € 6 miljoen.

21

Welke gevolgen heeft de vertraging van de verhuizing van de Full Mission Flight Trainer van Italië naar Nederland tot juni 2018 voor het opleidingsprogramma en de geoefendheid?

Alle training kan tot het moment van de verhuizing op de *Full Mission Flight Trainer* in Italië worden uitgevoerd. De verhuizing zelf en de installatie op de nieuwe locatie zal binnen drie maanden na het begin van de verhuizing worden voltooid. In het opleidingsprogramma wordt er rekening mee gehouden dat de simulator in die periode niet beschikbaar is. Daarom zijn er geen gevolgen voorzien voor het opleidingsprogramma en de geoefendheid.

22

Wanneer is de verwachting dat de bestellingen van initiële reservedelen voor de NH-90 geleverd worden en op welk moment is de initiële bevoorrading daarmee daadwerkelijk voltooid?

In 2017 bestelt Defensie nog initiële reservedelen. De levertijd van sommige (radar)onderdelen kan oplopen tot twee jaar. Omdat Defensie de helikopter inmiddels ook gebruikt, worden ook bestellingen geplaatst voor de reguliere herbevoorrading.

23

Kunt u toelichten waarom het bereiken van consensus over de overeenkomsten en verdeling van de kosten zo moeizaam verloopt? Wat zijn de grootste obstakels?

In het multinationale NH-90 programma worden de behoeftes en belangen van de deelnemende landen zoveel mogelijk op elkaar afgestemd om gezamenlijk de schaalgroottevoordelen te verhogen. Inmiddels zijn elf landen betrokken bij de instandhouding van de NH-90, elk land met eigen budgettaire voorwaarden en in sommige gevallen met bestaande servicecontracten. Het bereiken van overeenstemming tussen de landen en met de industrie over de te leveren diensten en de kosten daarvan kost tijd.

24

In de 15e jaarrapportage NH-90 (Kamerstuk 25 928 nr. 72) werd gemeld dat de projectafsluiting begin 2016 zou gaan beginnen en naar

**verwachting eind 2017 zou zijn voltooid. Is deze planning nog actueel?
Zo nee, wat is de huidige planning?**

Zie het antwoord op vraag 15.

25

Moet ook Nederland een individueel contract voor instandhouding van de NH-90 verlengen als gevolg van de vertraging van de totstandkoming van gezamenlijke instandhoudingsovereenkomsten met andere landen? Zo ja, welke consequenties heeft dit voor de geraamde kosten?

Nederland onderzoekt de mogelijkheid om aan te sluiten bij het bestaande servicecontract van België, zodat in voorkomend geval een alternatief beschikbaar is. De ervaringen van andere landen laten zien dat een afzonderlijk servicecontract duurder kan uitvallen dan een gezamenlijk servicecontract.

26

Is het in de brief van 7 september 2015 (Kamerstuk 27 830, nr. 157) vermelde projectbudget van € 915,3 miljoen nog altijd actueel? Is dit nog het projectbudget (prijspeil 2016)?

27

Welk budget resteert voor de modernisering en standaardisering van zes Chinooks, als de raming voor de verwerving van veertien nieuwe Chinooks € 805,8 miljoen bedraagt?

Gelijktijdig met de voortgangsrapportage heeft u een commercieel-vertrouwelijke brief ontvangen met het totaalbudget en een overzicht van de deelbudgetten.

28

De Nederlandse aanpassingen zullen – om het productieproces niet te verstoren – later worden aangebracht, staat te lezen in de rapportage; kunt u toelichten wat met 'later' wordt bedoeld?

Inmiddels is duidelijk geworden dat deze aanpassingen al tijdens het productieproces van de Chinook kunnen worden aangebracht.

29

Kunt u bij benadering aangeven wat een Chinook vluchtsimulator kost bij aanschaf?

30

Is het mogelijk om een Chinook vluchtsimulator te huren bij de Amerikanen? Is deze optie reeds onderzocht?

De functionele eisen voor het project 'Chinook vliegsimulator' staan nog niet vast en er is nog geen marktonderzoek uitgevoerd. De kosten van een Chinook vluchtsimulator zijn daardoor nog niet te schatten. De mogelijkheid om simulatorcapaciteit te huren bij de Amerikanen zal bij uitvoering van dit project worden onderzocht.

31

Voor Nederland gelden kennelijk 'over het algemeen' dezelfde (gunstige) voorwaarden als voor de Amerikaanse landmacht? Uit 'over het

algemeen' valt op te maken dat hier toch ruimte in zit en dat er sprake is van verschillen; kunt u dit toelichten?

Zolang Nederland de contractbesprekingen nog niet heeft voltooid, kan niet worden uitgesloten dat er afwijkingen ontstaan ten opzichte van de voorwaarden die de Amerikaanse landmacht heeft bedongen. Op dit moment zijn er echter geen aanwijzingen dat voor Nederland niet dezelfde voorwaarden zouden gelden.

32

Kunt u de resultaten van het Amerikaanse overheidsprogramma voor het uitbannen van chromaathoudende verf nader toelichten?

36

Kunt u de hoopgevendende resultaten van het Amerikaanse overheidsprogramma voor het uitbannen van chromaathoudende verf nader toelichten?

Het *Non-chromate coatings and toxic metals reduction* programma van de Amerikaanse overheid betreft niet alleen chromaathoudende verf, maar alle giftige metalen die in vliegtuigen zijn verwerkt. Op dit moment zijn wel chromaatvrije verfsystemen beschikbaar, maar is de onderliggende grondverf (primer) nog steeds chromaathoudend. De beproevingen die nu met verbeterde, niet-chromaathoudende primers worden uitgevoerd, zijn positief wat de samenstelling en beschermende werking van de verf betreft. Het in de buitenlucht testen van de corrosiebeschermende werking neemt meer tijd in beslag. Op grond van positieve testresultaten wordt het product verder ontwikkeld om tot een bruikbaar alternatief te komen. De eindevaluatie en de keuze voor een alternatief door de Amerikaanse overheid zullen niet voor 2020 zijn voltooid.

33

Wat is de aard van de afspraken die het Ministerie van Economische Zaken in maart 2016 heeft gemaakt met NHI en vastgelegd in een MoA? Wat is de juridische status van de afspraken in het MoA? En hoe groot is het totaalbedrag waarover in het MoA afspraken zijn gemaakt?

Het verschil tussen de afgesproken (€ 551,1 miljoen) en toegekende *workshare* (€ 443,3 miljoen) bedraagt op dit moment € 107,83 miljoen. Om dit te verbeteren zullen Nederlandse bedrijven worden ingeschakeld voor het onderhoud aan rotorbladen en de logistieke ondersteuning van de NH-90 vloot. De huidige afspraken zijn door NHI en het Ministerie van Economische Zaken vastgelegd in een *Memorandum of Agreement* (MoA) dat is ondertekend op 11 maart 2016. NHI zal Economische Zaken jaarlijks een voortgangsrapportage sturen over de activiteiten en de opbrengsten.

34

Is de IP-overeenkomst voor het Chinook-project inmiddels getekend? Zo ja, kunt u inzicht geven in de omvang van de (verwachte) Nederlandse industriële participatie?

35

Is het nog altijd zo dat Honeywell weinig bereidheid toont voor industriële participatie, zoals u tijdens het WGO materieel in november 2015 zei (TK 34 300 X, nr. 68), of is deze situatie gewijzigd? Zo ja, kunt u dit toelichten?

Voor het Chinook-project is er met Boeing overeenstemming over de industriële participatie (IP). De IP-overeenkomst zal naar verwachting in januari 2017 worden getekend. De totale waarde van de IP-verplichting wordt in eerste instantie geschat op ongeveer \$ 208 miljoen (gebaseerd op de eerste twaalf Chinooks) en is inclusief de door Boeing overgenomen IP-verplichting van Honeywell.

36

Kunt u de hoopgevende resultaten van het Amerikaanse overheidsprogramma voor het uitbannen van chromaathoudende verf nader toelichten?

Zie het antwoord op vraag 32.

37

Heeft het Amerikaanse overheidsprogramma om het gebruik van chromaathoudende verf uit te bannen ook consequenties voor het F-35 project?

De vergaande beperking van het gebruik van gevaarlijke stoffen (inclusief chromaathoudende verfsystemen) is een van de uitgangspunten geweest bij het ontwerp van de F-35. Tijdens de ontwikkeling van de F-35 bleek toch dat het noodzakelijk was om chromaathoudende verfsystemen toe te passen, bijvoorbeeld op plekken die lastig bereikbaar zijn (zoals brandstoftanks). Het volledig staken van het gebruik van chromaathoudende verf wordt op dit moment niet overwogen, omdat er nog geen technisch gelijkwaardige alternatieven voorhanden zijn.

38

Kunt u de wijziging van de gereedheidssnorm van de NH-90 -in vergelijking met de inzetbaarheidsrapportage van 2015- van 2->5 van 20 naar 2->8 van 20 toelichten?

40

Wat betekent '2 ->8' bij de gereedheidssnorm? Wat betekent het getal '2' in dit geval, waartoe dient '->' en wat betekent het getal '8'? Is de gereedheidssnorm dan 2 of 8? Of stijgt die norm volgend jaar van 2 naar 8? Kunt u toelichten hoe dit precies moet worden gelezen?

In de inzetbaarheidsrapportage van 2015 was het de verwachting dat het aantal operationeel inzetbare NH-90's zou toenemen van twee naar vijf (van de twintig beschikbare NH-90's). Nu is de verwachting dat de beschikbaarheid toeneemt van twee tot acht na de begrotingsperiode. Zie verder de toelichting bij de Inzetbaarheidsrapportage 2016 van 20 september jl. (Kamerstuk 33 763, nr. 110)

39

Is bij het bereiken van de nu gehanteerde gereedheidssnormen de schaarste aan (transport)helikoptercapaciteit voldoende opgelost?

Met het bereiken van de gereedheidssnorm (na de begrotingsperiode) kan Defensie voldoen aan de inzetbaarheidsdoelstellingen.

40

Wat betekent '2 ->8' bij de gereedheidsnorm? Wat betekent het getal '2' in dit geval, waartoe dient '->' en wat betekent het getal '8'? Is de gereedheidsnorm dan 2 of 8? Of stijgt die norm volgend jaar van 2 naar 8? Kunt u toelichten hoe dit precies moet worden gelezen?

Zie het antwoord op vraag 38.

Bijlage: NH-90 tabellen

Productie

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

Per 13-12-2016	Gecontracteerd			Geleverd		
	TTH	NFH	Totaal	TTH	NFH	Totaal
Frankrijk	74	27	101	21	18	39
Duitsland	82	18	100	49	-	49
Italië	70	46	116	35	22	57
Nederland	-	20	20	-	20	20
België	4	4	8	4	4	8
Subtotaal NAHEMO	230	115	345	109	64	173
Noorwegen	-	14	14	-	6	6
Finland	20	-	20	20	-	20
Zweden	18	-	18	17	-	17
Spanje	22	-	22	5	-	3
Griekenland ¹	20	-	20	11	-	11
Oman ¹	20	-	20	18	-	18
Australië	47	-	47	41	-	41
Nieuw-Zeeland	9	-	9	9	-	9
Subtotaal Overig	156	14	170	121	6	127
Totaal	386	129	515	230	70	300

¹ 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 2018.

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

Jaar	Kwartaal	2015		2016				2017				2018				
		3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	
A	MOC	3	3	3	2	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
B	FOC	6	6	6	6	6	6	6	6	5	5	4	3	3	2	
C	FOC met FRC	5	5	6	7	7	8	8	9	10	11	12	13	13	15	
D	MOC in retrofit	4	4	4	5	5	5	5	5	4	3	2	1	1	0	
E	FOC in upgrade	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2	3	3	3	
F	In beheer bij CLSK	14	14	15	15	15	15	15	15	15	16	16	16	16	17	
G	Totale vloot	18	18	19	20	20	20	20	20	20	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 helikopters die door de fabrikant aan Nederland zijn geleverd, inclusief de helikopters die niet beschikbaar zijn als gevolg van de beide modificatieprogramma's.

De daling 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 gemeld, naar verwachting in de loop van 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), midden 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.

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 productieovereenkomst uit 2000. Verandering van het aantal gecontracteerde toestellen door de partnerlanden heeft daarop geen invloed. Het huidige werkaandeel voor Nederlandse bedrijven blijft daarom nagenoeg onveranderd. Onderstaande tabel biedt een overzicht van de huidige werkverdeling (stand 2016) tussen de NAHEMO-landen (exclusief Portugal). Deze verdeling berust op de totale voorgenomen productie van 595 toestellen.

Tabel 3. Werkaandeel NAHEMO-landen productiefase (stand 2016)

Land	Voorgenomen afname aantal toestellen	Voorgenomen afname (% van totaal aantal toestellen)	Aanvankelijk afgesproken werkaandeel (%)	Aanvankelijk afgesproken werkaandeel (€ miljoen)	Huidig werkaandeel (%)	Huidig werkaandeel (€ miljoen)	Tekort/overschot (€ miljoen)
Italië	196	32,94%	32,00	3.206,47	30,20%	3.026,14	-180,33
Duitsland	219	36,81%	31,25	3.131,32	27,44%	2.749,12	-382,20
Frankrijk	160	26,89%	31,25	3.131,32	37,94%	3.801,63	670,31
Nederland	20	3,36%	5,50	551,11	4,42%	443,33	-107,78
Totaal	595	100,00	100,00	10.020	100,00	10.020	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 procent 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.

Behalve voor de NAHEMO-landen produceert het Nederlandse bedrijfsleven echter ook voor landen buiten NAHEMO. Daarmee creëert het 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 Nederlandse 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 zullen worden gemonitord. Zoals tabel 4 weergeeft, wordt het tekort uit de productiefase in de ISS-fase volledig gecompenseerd. Volgend jaar zal over de voortgang van deze afspraken worden gerapporteerd.

Tabel 4. Werkaandeel NAHEMO-landen ISS-fase (stand 2016)

Land	Aanvankelijk afgesproken werkaandeel (%)	Aanvankelijk afgesproken werkaandeel (€ miljoen)	Huidig werkaandeel (%)	Huidig werkaandeel (€ miljoen)	Tekort/overschot (€ miljoen)
Italië	32,00	799,96	32,86%	821,44	21,48
Duitsland	31,25	781,22	24,35%	608,72	-172,50
Frankrijk	31,25	781,22	31,81%	795,26	14,04
Nederland	5,50	137,49	10,98%	274,47	136,98
Totaal	100,00	2.499,89	100,00%	2.499,89	0,00

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 bij het onderhoud.