

Vergaderjaar 2011–2012

25 928

Navo helikopterproject NH-90

Nr. 49

BRIEF VAN DE MINISTER VAN DEFENSIE

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 oktober 2011

INLEIDING

Hierbij bied ik u de elfde jaarrapportage aan van het helikopterproject NH-90. Het betreft een Europees samenwerkingsproject voor 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 7 januari 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 Organization* (NAHEMO). Namens de NAHEMO-landen voert het uitvoerende agentschap *NATO Helicopter Management Agency* (NAHEMA) de onderhandelingen met de industrie. De NAHEMO-landen werken samen met Australië, Finland, Noorwegen en Zweden die eveneens NH-90-helikopters hebben besteld. Deze landen behoren met de NAHEMO-landen tot de *NH-90 Community*.

De huidige rapportage beslaat ten aanzien van de financiële aspecten de periode van 1 juli 2010 tot 1 juli 2011. Belangrijke ontwikkelingen na 1 juli 2011 zijn zoveel mogelijk verwerkt. De indeling van deze rapportage is gelijk aan die van de tiende jaarrapportage (24 november 2010, Kamerstuk 25 928, nr. 46). De rapportage gaat achtereenvolgens in op de omvang van het project, de voortgang van de ontwikkeling en productie, de exploitatievoorbereiding, de financiën en de risico's rondom de Nederlandse NH-90 helikopters. Evenals voorgaande jaren wordt gedetailleerde informatie over het projectbudget en de projectrisico's aangeboden in een afzonderlijke commercieel vertrouwelijke brief.

Zoals toegezegd in de beantwoording op 22 februari jl. (Kamerstuk 25 928, nr. 47) van vragen over de tiende jaarrapportage bevatten de jaarrapportages van dit project voortaan actuele overzichten van gerealiseerde en geplande leveringen alsmede de internationale verdeling van het werkaandeel.

OMVANG VAN HET PROJECT

In 2000 is het contract getekend voor de ontwikkeling en verwerving van twintig middelzware helikopters voor maritieme operaties, de *NATO Frigate Helicopter* (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 diverse maritieme taken en acht transportversies die geschikt zijn voor tactische transporttaken vanaf het land en vanaf schepen. Ten behoeve van deze gewijzigde behoefte is Defensie lang in overleg geweest met de fabrikant *NHIndustries* over een wijziging van het contract. Dit overleg verliep moeizaam. De uiteindelijke offerte van *NHIndustries* was aanzienlijk hoger dan het beschikbare budget. Defensie zal daarom geen gebruik maken van deze offerte waardoor *NHIndustries* alle twintig NH-90's zal leveren volgens de specificaties van het contract uit 2000.

Nu het contract niet wordt gewijzigd, heeft Defensie de behoefte herijkt. De herijking heeft betrekking op de kwalitatieve en kwantitatieve behoefte aan apparatuur voor de NH-90, maar niet op het totale aantal helikopters. Defensie zal twintig NH-90 helikopters verwerven die door de inbouw van apparatuur geschikt zijn te maken voor maritieme taken, transporttaken of een combinatie daarvan. Er zal geen apart type helikopter voor transporttaken worden aangeschaft terwijl de transportcapaciteit wel wordt vergroot en de NH-90 flexibeler kan worden ingezet. Verder worden enkele aanvullende behoeften vervuld voor de gehele NH-90 vloot en moet Defensie een extra BTW-afdracht doen als gevolg van gewijzigde Europese wet- en regelgeving. De herijking zal haar beslag krijgen in aparte contracten met *NHIndustries* of andere fabrikanten. Een deel van de modificaties zal door defensiebedrijven worden uitgevoerd. Een en ander is mogelijk zonder het projectbudget te verhogen. Met mijn brief van 20 mei 2011 (Kamerstuk 25 928, nr. 48) bent u reeds geïnformeerd over deze wijzigingen in het project.

Zoals gemeld in de negende jaarrapportage (5 januari 2010, Kamerstuk 25 928, nr. 38) zijn met de fabrikant afspraken gemaakt over de levering van NFH's in een tijdelijke uitvoering, de *Meaningful Operational Capable* (MOC-)configuratie. Inmiddels hebben de NAHEMO-landen en de leverancier ook een gezamenlijke configuratie van de *Full Operational Capable* (FOC-)helikopters vastgesteld. Over de levering van de FOC-helikopters zijn de onderhandelingen nog gaande.

VOORTGANG ONTWIKKELING EN PRODUCTIE

Het kwalificatieprogramma en de integratie van een aantal NFH-missiesystemen, waaronder de radar, zijn nog niet voltooid. Daardoor is ook de ontwikkelingsfase (*Design and Development*, D&D) als geheel nog niet afgelopen. Naar verwachting zal de ontwikkelingsfase in 2013 kunnen worden beëindigd.

Zoals gemeld in de tiende jaarrapportage en de beantwoording van schriftelijke vragen daarover zijn er naast de radar ook knelpunten met betrekking tot de vloer en het gewicht van de helikopter. Voor de oplossing van deze knelpunten zijn contractueel vastgelegde afspraken gemaakt.

Als gevolg van de herijking zullen de Nederlandse NH-90 helikopters met extra apparatuur worden uitgerust. De ontwikkeling en productie van deze aanpassingen verkeren nog in de beginfase. Het streven is de aanpassingen zoveel mogelijk samen met andere landen uit te voeren.

Eind 2009 is de eerste MOC-helikopter voor acceptatie aangeboden aan Nederland en dit toestel is op 17 mei 2010 overgedragen aan Defensie. Hierover is de Kamer geïnformeerd met de brief van 17 mei 2010 (Kamerstuk 25 928, nr. 43). In respectievelijk juli 2010, december 2010 en april 2011 zijn de tweede, derde en vierde NH-90 in de MOC-configuratie overgedragen.

De onderstaande tabel geeft de internationale stand van zaken per 1 juli 2011 weer.

	Gecontracteerd			Geleverd		
	TTH	NFH	Totaal	TTH	NFH	Totaal
Frankrijk	34	27	61		4	4
Duitsland	122	–	122	19	–	19
Italië	70	46	116	15	1	16
Nederland	–	20	20	–	4	4
Portugal	10	–	10		–	
België	4	4	8			
Subtotaal NAHEMO	240	97	(337)			(43)
Noorwegen	–	14	14	–		
Finland	20	–	20	11	–	11
Zweden	18	–	18	6	–	6
Spanje ¹	45	–	45		–	
Griekenland ¹	20	–	20		–	
Oman ¹	20	–	20	4	–	4
Australië	46	–	46	13	–	13
Nieuw Zeeland ¹	9		9			
Totaal NH-90	418	111	529	68	9	77

¹ Deze landen zijn momenteel nog geen lid van de NH-90 Community. Spanje en Nieuw Zeeland hebben een verzoek gedaan zich hierbij te kunnen aansluiten.

Defensie gebruikt de inmiddels geleverde helikopters voor de operationele test en evaluatie, voor de ontwikkeling van opleidingen en procedures en voor de training van het personeel.

In de periode van mei 2010 tot 1 september 2011 is het gebruik van de MOC-helikopter geëvalueerd. De ervaringen met de helikopter zijn overwegend positief en de vooruitzichten voor de inzet in een maritieme omgeving zijn gunstig. Het toestel vliegt gemakkelijk en de ergonomische aspecten voor de vlieger zijn goed. In overeenstemming met de gestelde eisen verschilt de NH-90 van de voorganger, de Lynx. De NH-90 is bijvoorbeeld groter en zwaarder zodat het toestel een grotere vervoerscapaciteit en actieradius heeft. Tijdens het gebruik is bevestigd dat de radar van de MOC-toestellen beperkingen heeft. Zoals eerder uiteengezet zal de radar van de FOC-versie worden verbeterd.

Ten slotte zijn bij de acceptatie van de MOC-helikopters enkele onvolkomenheden geconstateerd. Dit is bij de overdracht van een complex wapensysteem niet ongebruikelijk. Voor zover deze punten inmiddels nog niet zijn opgelost, zal dat naar verwachting alsnog tijdig gebeuren. De tekortkomingen die tijdens het gebruik van de MOC-configuratie naar voren komen, worden hersteld in overeenstemming met het contract, op grond van een plan van aanpak.

De conclusie van de gebruiksevaluatie is dat de MOC-toestellen in 2012 goed bruikbaar zullen zijn voor *Search and Rescue*-taken, kustwachttaken en patiëntenvervoer. In het vervolgtraject zal ook het gebruik van de NH-90 voor boordtaken aan de orde komen.

PLANNING NFH

De planning die NAHEMA en *NHIndustries* zijn overeengekomen betreft de levering aan Nederland van zeven NFH's in de tijdelijke MOC-configuratie. Hieronder is een tabel weergegeven met daarin het aantal helikopters van de typen NH-90, AB-412 en Lynx waarover Defensie volgens planning beschikt tot en met het tweede kwartaal van 2013. Naar verwachting zullen het vijfde en zesde NH-90 toestel in respectievelijk het derde en vierde kwartaal van dit jaar voor acceptatie worden aangeboden. Het laatste MOC-toestel wordt vervolgens begin 2012 verwacht.

Type	2010		2011 (kwartaal)				2012 (kwartaal)				2013 (kwartaal)	
	Eind	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	
Lynx	12		9		6			1 ¹				
AB-412	3									3	0	
NFH MOC	3		4	5	6	7						
NFH FOC ²							1	2	3	4	5	

¹ De laatste Lynx helikopter zal in het derde kwartaal van 2012 uitfaseren.

² Momenteel wordt nog onderhandeld over de levering van de FOC-toestellen. Deze gegevens moeten nog bevestigd worden.

Ten opzichte van vorige jaarrapportage is bij de levering van de NH-90's een vertraging ontstaan van ongeveer een kwartaal. De vertraging bij de levering van MOC-toestellen wordt vooral veroorzaakt door de beperkte capaciteit van de industrie vooral voor de productie. Ook de uitfasering van de laatste Lynx verschuift met een kwartaal. Hierop wordt later in deze rapportage ingegaan. *NHIndustries* verwacht de eerste helikopter in de uiteindelijke FOC-configuratie in het tweede kwartaal van 2012 aan Nederland te kunnen aanbieden. Dit betreft dan de achtste NH-90 helikopter in totaal. In de tiende jaarrapportage is gemeld dat de aanbidding van de FOC-helikopter was voorzien voor het eerste kwartaal van 2012. Door onder meer een gebrek aan voldoende capaciteit bij de fabrikant, vooral voor ontwikkeling en kwalificatie, zijn het kwalificatieprogramma en de integratie van een aantal NFH-missiesystemen echter nog niet voltooid. Hierdoor is de planning aangepast. Het schema zoals weergegeven in de tabel zal naar verwachting worden voortgezet met de levering van één helikopter per kwartaal totdat in 2015 het twintigste en laatste toestel wordt aangeboden.

De vertragingen bij de leveringen hebben kosten veroorzaakt die zullen worden verrekend via het boetebeding. Deze vertragingkosten worden momenteel geraamd op € 11,5 miljoen. Over de samenstelling van dit bedrag bent u geïnformeerd met de brief van 22 februari 2011. Vanwege de extra vertraging van een kwartaal is weliswaar de huur van *Search and Rescue* (SAR-)capaciteit langer nodig, tot midden 2012, maar het geraamde budget is hiervoor voldoende.

Bij de Nederlandse NH-90's zijn twee verschillende modificatietrajecten aan de orde. De zeven toestellen in de tijdelijke MOC-configuratie zullen worden omgebouwd tot FOC-toestellen. Daarnaast zullen alle twintig toestellen in het kader van de herijking van de behoefte worden gemodificeerd, zoals beschreven in de brief van 20 mei jl. Momenteel wordt geïnventariseerd welke werkzaamheden met de beide modificatietrajecten gemoeid zijn. Omdat tijdens de uitvoering daarvan voldoende helikopters beschikbaar moeten blijven voor de reguliere taken, wordt het gedetailleerde plan hiervoor opgesteld in overleg met de fabrikant en de operationele gebruikers. De modificatietrajecten zullen vanaf 2013 worden uitgevoerd in combinatie met het leverings- en onderhoudsschema en zij zullen duren tot het einde van het project.

In 2010 heeft Defensie het «transitieplan NH-90» uitgewerkt. Hierbij zijn de plannen voor de introductie van de NH-90 afgestemd op de planning van de MOC-aanpak. Vanaf 2012 zal de NH-90 worden ingezet voor SAR-taken en kustwachttaken. Aanvankelijk was voorzien dat deze inzet voor waltaken kon beginnen in het eerste kwartaal van 2012. Als gevolg van het nog beperkte aantal beschikbare NH-90 toestellen, het nog geringe aantal opgeleide personeelsleden en de omvang van alle introductie-inspanningen, waaronder de implementatie van het bedrijfsvoeringssysteem SAP, is een vertraging in de transitieplanning ontstaan van ongeveer een kwartaal. Naar verwachting kan midden 2012 met de uitvoering van de eerste waltaken worden begonnen en ten aanzien van de boordtaken is dat vanaf januari 2013. De laatste Lynx zal naar verwachting blijven vliegen tot in het derde kwartaal van 2012. De Lynx beschikt hiervoor over voldoende vlieguuren en extra levensverlengend onderhoud is niet nodig. Gedurende de transitieperiode zal voor de uitvoering van taken tevens gebruik worden gemaakt van onder meer de Cougar, de AB-412 en ingehuurde SAR-capaciteit.

EXPLOITATIEVOORBEREIDING

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

De initiële reservedelen van de eerste en tweede tranche worden naar behoefte gedurende het project afgenomen. Bij de aankoop van deze reservedelen 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). Hoewel het onderwerp hoog op de agenda staat van de internationale overlegfora van NAHEMO, is er op dit gebied verder geen vooruitgang geboekt.

De logistieke ondersteuning en instandhouding worden voorbereid in internationale overlegorganen en de gebruikersgroep waarin alle NH-90 gebruikers zitting hebben. De samenwerking heeft tot doel de kosten te verlagen met handhaving van de beschikbaarheid, risico's te delen en ervaringsgegevens uit te wisselen. Ook kunnen de deelnemende landen problemen bij het gebruik van de helikopter snel en doeltreffend oplossen. Zo is door de NH-90 landen in overleg met de industrie een gezamenlijke procedure ontwikkeld voor het onderhoud en de reparatie van onderdelen. Deze procedure wordt binnenkort als *pilot* door onder meer Nederland geëvalueerd.

Nederland en België hebben besloten verdere stappen te zetten op het gebied van onderhoud. Samen met België wordt 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 de *pooling* van onderdelen. Daarnaast worden de mogelijkheden onderzocht voor het onderhoud van de Belgische NH-90's en onderdelen daarvan op het Logistiek Centrum Woensdrecht.

De invoering van de NH-90 bij Defensie is in volle gang. De helikopters komen te vallen onder het Defensie Helikopter Commando (DHC) maar ook andere defensieonderdelen zijn bij de NH-90 betrokken. Op meer plaatsen – de vliegbasis Gilze-Rijen, het maritiem vliegveld De Kooy, de onderhoudslocatie te Woensdrecht, de staven binnen het Commando luchtstrijdkrachten (CLSK) te Breda en Gilze-Rijen, de staf van het Commando zeestrijdkrachten (CZSK) te Den Helder en de Defensie Materieel Organisatie in Den Haag – wordt de bedrijfsvoering aangepast

aan de nieuwe helikopter. Zoals gesteld in de beleidsbrief *Defensie na de kredietcrisis* van 8 april jl. (Kamerstuk 32 733, nr. 1) zal het hoger onderhoud van helikopters worden geconcentreerd in Woensdrecht. Dit plan wordt momenteel uitgewerkt in het kader van de reorganisatie van het CLSK.

Daarnaast worden bij het DHC de bedrijfsprocessen gestandaardiseerd zodat deze kunnen worden ondersteund met het nieuwe bedrijfsvoeringssysteem SAP. Het project «SAP Migratie Luchtketen Eerste Fase» (SMILE) als onderdeel van het programma SPEER omvat de invoering van SAP voor alle luchtwapensystemen. De NH-90 en de Alouette zijn de eerste luchtwapensystemen die door SAP worden ondersteund. De basisfunctionaliteiten van SAP voor de bedrijfsvoering van de NH-90 zijn ingevoerd, maar het is nog niet mogelijk alle logistieke processen voor de NH-90 met behulp van SAP uit te voeren omdat SAP nog niet in de gehele defensieorganisatie is ingevoerd en omdat nog niet alle functionaliteiten voor het materieellogistieke gebied beschikbaar zijn. Hierdoor zijn tijdelijke aanpassingen van de bedrijfsvoering noodzakelijk.

De materieellogistieke ondersteuning kent momenteel knelpunten. In de eerste fase van het gebruik van een nieuw toestel treden vaker storingen op dan bij een toestel dat al enige tijd wordt gebruikt. Daarnaast houdt de leverancier momenteel een beperkte voorraad onderdelen aan. Als het toestel eenmaal in gebruik is, zullen de knelpunten verdwijnen.

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). De ontwikkeling van de software en de bouw van de FMFT zijn in volle gang. In 2011 worden de basisfunctionaliteiten geleverd en in 2012 zijn *update's* voorzien waardoor de FMFT aan de contracteisen zal voldoen.

FINANCIËEL

Het projectbudget bedraagt momenteel € 1 174,9 miljoen (prijspeil 2011), waarvan tot 1 juli 2011 € 694,1 miljoen is betaald. Ten opzichte van de tiende jaarrapportage is het projectbudget verhoogd met € 5,4 miljoen als gevolg van de jaarlijkse prijspeilaanpassing. Daarnaast is de fasering van de projectreeks aangepast aan het leveringsschema waardoor het betalingsschema nu doorloopt tot en met 2016. De betalingen aan *NHIndustries* zijn gedaan in overeenstemming met de contracten voor *Design and Development* en *Production Investment/Production*, waarbij rekening is gehouden met de nog niet behaalde mijlpalen.

De boetegelden als gevolg van de vertraagde levering van helikopters zijn bij de uitgevoerde herijking betrokken. Deze boetegelden bedragen op grond van het contract met de leverancier naar de huidige stand € 26 miljoen. Zij zullen worden verrekend met diensten die door *NHIndustries* worden geleverd in de vorm van modificaties. et totale

In het commercieel vertrouwelijke deel van de rapportage is een overzicht opgenomen van de verschillende deelbudgetten.¹ Ten aanzien van de deelbudgetten groter dan € 10 miljoen worden de belangrijkste wijzigingen sinds de vorige rapportage hieronder toegelicht.

Risicovoorziening. Dit deelbudget is verlaagd doordat in de rapportageperiode voor de volgende zaken een beroep is gedaan op de risicovoorziening:

- additionele kosten voor de softwareontwikkeling van de *Full Mission Flight Trainer* (FMFT) zoals beschreven in de tiende jaarrapportage;

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

- extra BTW-afracht als gevolg van gewijzigde Europese wet- en regelgeving zoals uiteengezet in de brief van 20 mei jl.;
- de verwerving van nieuwe NH-90 helmen. Dit bleek voordeliger te zijn dan de aanpassing van de bestaande helmen.

Verwerving 20 NFH-helikopters. Dit deelbudget is per saldo verlaagd. Tegenover een verhoging als gevolg van prijspeilaanpassingen staat een grotere verlaging door een overheveling naar een ander deelbudget. Het betreft een deel van het budget dat bestemd was voor tussentijdse wijzigingen in de helikopterconfiguratie (*Engineering Change Proposals*). Als gevolg van de herijking is dit toegewezen aan het deelbudget «Aanpassing NH-90 contract».

Aanpassing NH-90 contract. Dit deelbudget is per saldo verhoogd. Als gevolg van de herijking is budget overgeheveld vanuit de deelbudgetten «Verwerving 20 NFH-helikopters» en «*government furnished equipment*». Een verlaging van het deelbudget heeft betrekking op de gebudgetteerde BTW-afracht voor reserveonderdelen. Deze BTW-afracht wordt overgeheveld naar het deelbudget «*Initial In Service Support*».

Zoals vermeld in de paragraaf «omvang van het project» is het project herijkt door een wijziging van de behoefte en daarnaast een aanvullende behoefte voor de hele NH-90 vloot. Met de wijziging van de behoefte is een bedrag gemoeid van € 50 miljoen tot € 100 miljoen (prijspeil 2011, inclusief BTW). Met de aanvullende behoefte is een bedrag gemoeid van minder dan € 25 miljoen (prijspeil 2011, inclusief BTW). Deze behoeften worden gefinancierd uit het deelbudget «Aanpassing NH-90 contract».

Initial In Service Support. Dit deelbudget is verhoogd vanwege de extra BTW-afracht als gevolg van Europese regelgeving en de prijspeilaanpassing. Ook worden de additionele kosten voor de *Full Mission Flight Trainer* (FMFT) en de verwerving van de helmen ten laste van dit deelbudget gebracht. Tenslotte is het budget voor de BTW-afracht voor reserveonderdelen overgeheveld vanuit het deelbudget «aanpassing NH90 contract».

Werkaandeel

De ministeries van Defensie en van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie 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. Dit aandeel is € 113 miljoen lager dan was afgesproken met de andere NAHEMO-landen en *NHIndustries*. Een grote herverdeling van dit werk wordt in deze fase van het project niet voorzien omdat dit zou leiden tot hogere kosten en meer vertragingen.

De onderstaande tabel geeft de huidige verdeling weer van het werkaandeel tussen de industrieën van de verschillende NAHEMO-landen. Het uitgangspunt daarbij is de totale voorgenomen productie voor NAHEMO-landen van 605 toestellen. Ondanks voortdurende druk van de Nederlandse overheid en industrie is deze verdeling nagenoeg niet veranderd ten opzichte van de vorige rapportage. Uit deze tabel blijkt dat het huidige werkaandeel (4,4 procent) weliswaar hoger is dan het percentage voorgenomen af te nemen toestellen (3,3 procent) maar lager is dan het afgesproken aandeel (5,5 procent). Dit verschil tussen het afgesproken werkaandeel en het huidige werkaandeel komt zoals vermeld overeen met een bedrag van € 113 miljoen.

Land	Voorgenomen afname aantal toestellen	Voorgenomen afname (in % van totaal aantal toestellen)	Aanvankelijk afgesproken werkaandeel (in %)	Huidig werkaandeel (in %)	Huidig werkaandeel in € miljoen
Frankrijk	160	26,45	30,85	37,05	3 822
Duitsland	219	36,20	30,85	28,12	2 900
Italië	196	32,40	31,60	29,22	3 014
Nederland	20	3,31	5,50	4,40	454
Portugal	10	1,65	1,20	1,20	124
Totaal	605	100	100	100	10 314

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 naambekendheid 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 jl. Deze nieuwe opdrachten vallen voor een groot deel buiten de afspraken over de werkverdeling in het productiecontract en komen daardoor niet naar voren in de genoemde cijfers over het werkaandeel.

Het reguliere Nederlandse compensatiebeleid is van toepassing op de verwervingen buiten het productiecontract met *NHIndustries*, zoals de *Full Mission Flight Trainer* (FMFT) en het Missie Planning en Analyse Systeem (MPAS). Tijdens het algemeen overleg van 23 april jl. heb ik toegezegd de vraag over de stand van zaken van de compensatie van alle defensiematerieelprojecten door te geleiden naar de minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie. De Kamer is hierover inmiddels geïnformeerd met de brief «Compensatiebeleid aanschaf defensiematerieel in het buitenland» van 1 juli 2011 (Kamerstuk 26 231, nr. 20 en 21).

Fokker zal een deel van de logistieke technische ondersteuning van de NH-90 leveren. In samenwerking met de stichting Nederlandse Industrie voor Defensie en Veiligheid (NIDV) onderzoekt Defensie of de Nederlandse industriële participatie tijdens de instandhoudingsfase verder kan worden vergroot. Verschillende vormen van samenwerking worden hierbij bekeken.

GERELATEERDE PROJECTEN

Aan het helikopterproject NH-90 zijn onder meer gerelateerd de projecten Patrouilleschepen, Instandhoudingsprogramma M-fregatten, Verwerving *Joint* logistiek ondersteuningsschip (JSS), Luchtverdedigings- en Commandofregatten en Modernisering van navigatiesystemen.

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 FOC-helikopter, de beschikbaarheid van reserveonderdelen, de gevolgen van de invoering van het bedrijfsvoeringssysteem SAP, logistieke kosten als gevolg van aanpassingen van de configuratie en de gewijzigde behoefte en een mogelijke prijsstijging van de reserveonderdelen. Deze risico's beïnvloeden de transitie van de Lynx naar een volledig operationeel gebruik van de NH-90. In de paragrafen «Planning NFH» en «Exploitatievoorbereiding» zijn de maatregelen beschreven om deze risico's zoveel mogelijk te beperken.

Als gevolg van de herijking en de gewijzigde verwervingsaanpak zijn risico's gewijzigd. Enkele oude risico's, zoals dat van een kostenoverschrijding voor de transportversie van de NFH, zijn verdwenen, maar er zijn ook nieuwe risico's ontstaan, zoals de vertraagde realisatie en kostenoverschrijdingen van de modificaties die voortkomen uit de gewijzigde behoefte. Het geheel aan financiële risico's is met de herijking echter afgenomen. Deze kunnen worden afgedekt met de resterende risicovoorziening.

TEN SLOTTE

De rapportageperiode heeft vooral in het teken gestaan van de levering van de eerste toestellen in een tijdelijke configuratie, de MOC. Doordat de NH-90 in de MOC-configuratie kan worden gebruikt voor initiële opleidingen en training worden de gevolgen van de eerder opgelopen vertragingen beperkt. Daarnaast is het door de inzet van de NH-90 mogelijk het gebruik van de helikopter en de logistieke ondersteuning te evalueren. Ten slotte is het personeel van Defensie volop bezig met de voorbereiding op de taken van de NH-90.

De minister van Defensie,
J. S. J. Hillen