

Vergaderjaar 2012–2013

25 928

Navo helikopterproject NH-90

Nr. 51

BRIEF VAN DE MINISTER VAN DEFENSIE

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 2 november 2012

INLEIDING

Hierbij bied ik u de twaalfde 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 2011 tot 1 juli 2012. Belangrijke ontwikkelingen na 1 juli 2012 zijn zoveel mogelijk verwerkt.

De indeling van deze rapportage is gelijk aan die van de elfde rapportage (13 oktober 2011, Kamerstuk 25 928, nr. 49). 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.

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 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 *NATO Helicopter Management Agency* (NAHEMA) de onderhandelingen met de industrie uit. De NAHEMO-landen werken samen met Australië, Finland, Noorwegen en Zweden, die eveneens NH-90-helikopters hebben besteld. Gezamenlijk vormen al deze landen de *NH-90 Community*. Nieuw Zeeland en Spanje hebben ook aangegeven belangstelling te hebben om tot de *Community* toe te treden.

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 tien TTH's te zullen annuleren. De (financiële) gevolgen van het besluit van Portugal worden momenteel onder leiding van NAHEMA en in samenwerking met de industrie nader onderzocht. Naar verwachting zal hierover eind 2012 meer duidelijkheid zijn.

In 2000 heeft Nederland 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. 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 op een later tijdstip aangepast naar de uiteindelijke uitvoering, de *Full Operational Capable* (FOC) configuratie.

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 taken, transporttaken of een combinatie daarvan. Hierdoor wordt de transportcapaciteit vergroot en kan de NH-90 flexibeler worden ingezet. Zoals gemeld in de elfde jaarrapportage moet hiervoor een aantal modificaties worden doorgevoerd. Indien mogelijk zal hierbij gebruik worden gemaakt van modificaties die al voor andere landen zijn ontworpen, zoals ballistische bescherming en zelfdichtende brandstoftanks. De modificaties zullen hun beslag krijgen in aparte contracten met *NHIndustries* of andere fabrikanten. Met mijn brief van 20 mei 2011 (Kamerstuk 25 928, nr. 48) bent u geïnformeerd over deze wijzigingen in het project.

Tegelijk met de herijking is besloten de behoefte aan een infrarood nachtzichtsysteem (*Piloting Forward Looking Infrared*, PFLIR) nog niet te verwerven. Hierdoor worden ontwikkelingsrisico's en extra kosten die hiermee gemoeid zijn vermeden. Naar verwachting zal in de periode van 2016 tot en met 2019 de ontwikkeling van dit systeem een aanzienlijke vooruitgang boeken. Momenteel is voorzien dat Defensie dit systeem als apart project over een aantal jaren voor een lagere prijs en betere kwaliteit kan verwerven. Naast het project PFLIR is het project NH-90 ook gerelateerd aan de projecten Patrouilleschepen, Instandhoudingsprogramma M-fregatten, Verwerving *Joint* logistiek ondersteuningsschip (JSS), Instandhoudingsprogramma Luchtverdedigings- en Commandofregatten en Modernisering van navigatiesystemen.

VOORTGANG

Ontwikkeling

Het kwalificatieprogramma is grotendeels voltooid. Alleen de integratie van het *Electronic Warfare* systeem, de modificatie van de radar en een aantal deelkwalificaties zijn nog niet gereed. De kwalificaties maken deel uit van de ontwikkelingsfase (*Design and Development*, D&D) die daardoor als geheel nog niet is voltooid. Hierdoor zal de ontwikke-

lingsfase naar verwachting niet zoals eerder gemeld in 2013, maar in 2014 worden beëindigd. Dit heeft geen gevolgen voor het budget.

Zoals gemeld in de elfde jaarrapportage en bij de beantwoording van schriftelijke vragen hierover 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. De oplossingen worden in de *Full Operational Capable* (FOC) helikopters geïnstalleerd. Tegelijk wordt de software van een aantal componenten aangepast. Hierdoor verbetert het functioneren van de losse componenten en van de componenten onderling.

Als gevolg van de herijking zullen de Nederlandse NH-90 helikopters met extra apparatuur worden uitgerust. Aanpassing aan de Nederlandse NH-90 configuratie en productie van deze apparatuur verkeren nog in de beginfase, voor zover deze geen deel uitmaken van de modificaties die worden uitgevoerd aan de FOC-helikopters. Het streven is de aanpassingen zoveel mogelijk samen met andere landen uit te voeren of aan te laten sluiten bij (sub)systemen van andere helikoptertypes die Defensie in gebruik heeft.

Productie

De onderstaande tabel geeft de internationale stand van zaken ten aanzien van de productie per juli 2012 weer. Tussen de haakjes zijn de aantallen uit de vorige jaarrapportage overgenomen.

	Gecontracteerd			Geleverd		
	TTH	NFH	Totaal	TTH	NFH	Totaal
Frankrijk	34	27	61	2 (0)	7 (4)	9 (4)
Duitsland	122	-	122	24 (19)	-	24 (19)
Italië	70	46	116	20 (15)	3 (1)	23 (16)
Nederland	-	20	20	-	7 (4)	7 (4)
Portugal	10	-	10**	-	-	0 (0)
België	4	4	8	-	-	0 (0)
Subtotaal NAHEMO	240	97	337	46 (34)	17 (9)	63 (43)
Noorwegen	-	14	14	-	1 (0)	1 (0)
Finland	20	-	20	15 (11)	-	15 (11)
Zweden	18	-	18	6 (6)	-	6 (6)
Spanje*	45	-	45	-	-	-
Griekenland*	20	-	20	4 (0)	-	4 (0)
Oman*	20	-	20	10 (4)	-	10 (4)
Australië	46	-	46	16 (13)	-	16 (13)
Nieuw Zeeland*	9	-	9	3 (0)	-	3 (0)
Subtotaal overig	178	14	192	54 (34)	1 (0)	55 (34)
Totaal	418	111	529	100 (68)	18(9)	118 (77)

* 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.

** Portugal heeft gemeld het contract te willen ontbinden. Aangezien de onderhandelingen hierover nog plaatsvinden, is het aantal in de tabel nog niet aangepast.

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. 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 2014.

Jaar	2011				2012				2013				2014	
Kwartaal	4	1	2	3	40	1	2	3	4	1	2			
Lynx	6	4	3	1 ¹	0	0	0	0	0	0	0			
AB-412	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3			
NFH MOC ²	5	6	7	7	7	7	7	7	7	7	7			
NFH FOC ³	0	0	0	0	1	2	3	4	5	6	7			

1) De laatste Lynx helikopter is in het derde kwartaal van 2012 uitgefaseerd.

2) In de tabel is geen rekening gehouden met de ombouw van toestellen van de MOC- naar de FOC configuratie.

3) Het leverschema voor de FOC helikopters is inmiddels overeengekomen.

Ten opzichte van vorige jaarrapportage is bij de levering van de NH-90's, zowel de MOC- als de FOC-toestellen een vertraging ontstaan van ongeveer een half jaar. De vertraging bij de levering van MOC-toestellen werd vooral veroorzaakt door de extra tijd die gepaard gaat met de acceptatie van de helikopters, bijvoorbeeld voor het herstel van (administratieve) tekortkomingen. De vertraging bij de levering van de FOC-toestellen wordt veroorzaakt door capaciteitsgebrek bij de industrie vooral voor de kwalificatie en productie van de helikopters. Daarnaast hebben onvoorziene knelpunten tijdens de kwalificatie ertoe geleid dat het kwalificatieprogramma en de integratie van een aantal NFH-missiesystemen is verschoven. Naar verwachting zal het schema zoals weergegeven in de tabel worden voortgezet met de levering van één FOC helikopter per kwartaal. In 2015 wordt het twintigste en laatste toestel geleverd.

Levering en transitie

Eind 2009 is de eerste *Meaningful Operational Capable* (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). Inmiddels zijn alle zeven MOC helikopters geleverd, waarbij het laatste toestel in juni 2012 is overgedragen aan Defensie. 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.

Bij de acceptatie van de MOC-helikopters zijn 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 gebeuren. De tekortkomingen die tijdens het gebruik van de MOC-configuratie naar voren komen worden in overeenstemming met het contract hersteld, op grond van een plan van aanpak dat nog zal worden opgesteld.

Vanaf mei 2010 is het gebruik van de MOC-helikopter geëvalueerd. Het toestel vliegt gemakkelijk en de ergonomie voor de vlieger is goed. Tijdens het gebruik is bevestigd dat de radar van de MOC-toestellen beperkingen heeft. Zoals eerder uiteengezet, zal de radar van de FOC-versie verbeterd zijn. De materieellogistieke ondersteuning kent nog steeds een aantal knelpunten. In de beginfase van het gebruik van een nieuw wapensysteem treden vaker storingen op dan bij materieel dat al enige tijd wordt gebruikt. Bovendien gebruikt in dit geval de leverancier het merendeel van de onderdelen voor de productie van de toestellen en

niet voor het aanleggen van een reservedelenvoorraad. Hierdoor is een beperkte voorraad reservedelen beschikbaar. Naarmate meer FOC-toestellen in gebruik zijn, zullen de knelpunten geleidelijk verdwijnen. Ook zal de leverancier een grotere voorraad reservedelen kunnen aanhouden, waardoor kan worden voldaan aan de vraag hiernaar.

Dit najaar biedt *NHIndustries* de eerste helikopter in de FOC-configuratie aan Nederland aan. Naar verwachting wordt deze helikopter eind 2012 aan de gebruiker overgedragen. In de volgende rapportageperiode worden de eerste ervaringen van het gebruik van de FOC-helikopter duidelijk.

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 2011. 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 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.

In 2010 heeft Defensie het «transitieplan NH-90» uitgewerkt. In de elfde jaarrapportage was voorzien dat de inzet voor waltaken midden 2012 kon beginnen. In de transitieplanning is echter een vertraging ontstaan van ongeveer negen maanden. Deze vertraging is veroorzaakt door een latere levering van de helikopters (ongeveer zes maanden), een te laag aantal opgeleide personeelsleden en een te optimistische verwachting van de introductie-inspanningen, waaronder vooral de voorbereiding op boordoperaties en de implementatie van het bedrijfsvoeringssysteem SAP. Naar verwachting kan begin 2013 met de uitvoering van de eerste wal- en boordtaken worden begonnen. De laatste Lynx heeft gevlogen tot september 2012. Gedurende de transitieperiode zal voor de uitvoering van taken tevens gebruik worden gemaakt van de Cougar, de AB-412 en ingehuurde SAR-capaciteit.

Tijdens de overgangperiode naar de NH-90 zal voor het uitvoeren van de *Search and Rescue* (SAR) taken overdag de AB-412 en Cougar worden gebruikt. 's Nachts wordt voor de uitvoering van de SAR-taken capaciteit ingehuurd. Gebleken is dat de SAR-taken langer moeten worden uitbesteed dan in de elfde jaarrapportage aan de Kamer is gemeld. Dit is nodig om voldoende NH-90 helikopters vrij te maken voor de voorbereiding van de uitvoering van de boordtaken vanaf januari 2013. De Kamer is hierover geïnformeerd met de antwoorden op schriftelijke vragen over de defensiebegroting 2012 van 26 oktober 2011 (Kamerstuk 33 000 X, nr. 14).

EXPLOITATIEVOORBEREIDING

De invoering van de NH-90 bij Defensie is in volle gang. De helikopters vallen onder het Defensie Helikopter Commando (DHC) maar ook andere onderdelen van Defensie 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 Luchtmachtstrijdkrachten (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 verder uitgewerkt in het kader van de reorganisatie van het CLSK.

De bedrijfsprocessen bij het DHC worden gestandaardiseerd zodat deze kunnen worden ondersteund met het 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, de Alouette en de PC-7 zijn de eerste luchtwapensystemen die door SAP worden ondersteund. Inmiddels zijn de meeste logistieke processen voor de NH-90 met behulp van SAP uitvoerbaar. Voor de optimalisering van de bedrijfsvoering ten aanzien van de NH-90 is echter nog een aantal aanpassingen in SAP noodzakelijk.

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 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). Inmiddels is vooruitgang geboekt bij het uitvoeren van prijsonderzoeken. De resultaten van deze onderzoeken zullen naar verwachting in de komende rapportageperiode duidelijk worden.

De logistieke ondersteuning en instandhouding worden voorbereid in internationale overlegorganen en in 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. Samen met Frankrijk en België is in juli 2012 een langdurig contract voor het onderhoud aan de motoren gesloten. Onderhandelingen met *NHIndustries* voor het hoger onderhoud door de industrie worden voortgezet. Hierbij is duidelijk dat door zowel overheden als industrie gebruikgemaakt zal worden 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 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. Begin 2013 zal hiermee daadwerkelijk worden aangevangen. Daarnaast worden de mogelijkheden onderzocht voor het onderhoud van de Belgische NH-90's en onderdelen daarvan op het Logistiek Centrum Woensdrecht.

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 zijn de basisfunctionaliteiten geleverd, welke begin 2012 zijn geaccepteerd. De basissimulatortraining wordt sinds februari 2012 op de FMFT uitgevoerd. In 2012 worden *update's* aan het systeem uitgevoerd waardoor de FMFT naar verwachting nog eind dit jaar aan de contracteisen zal voldoen.

FINANCIËN

Per 1 juli 2012 – de einddatum van de rapportageperiode – bedraagt het projectbudget € 1 174,9 miljoen (prijspeil 2012), waarvan € 782,6 miljoen is betaald. Ten opzichte van de elfde jaarrapportage is het projectbudget niet aangepast omdat op 1 juli 2012 nog geen compensatie voor de prijsspeilaanpassing en BTW-verhoging was toegekend. Inmiddels is het budget daarvoor met € 18,5 miljoen verhoogd. 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.

Als gevolg van de vertraging van een half jaar is het voor 2012 geraamde budget vermindert. Hierdoor is een bedrag van € 46,1 miljoen naar achteren verschoven. Door de herfasering kon een verhoging van het budget met € 22,2 miljoen van het project *Joint Support Ship* worden gefinancierd. Hierover is de Kamer geïnformeerd met de brief van 2 februari 2012 (Kamerstuk 33 000 X nr. 67).

U bent eerder geïnformeerd over de kosten als gevolg van de vertraging bij het project NH-90 met de antwoorden op schriftelijke vragen over de tiende jaarrapportage (22 februari 2011 Kamerstuk 25 928, nr. 47) en de elfde jaarrapportage. Sindsdien is de raming van deze kosten met € 3,8 miljoen gestegen tot € 15,3 miljoen. De toename is het gevolg van de vertraging van een half jaar waardoor de AB-412 en de Cougar-helikopter langer dan voorzien worden gebruikt voor de uitvoering van *Search and Rescue* (SAR) taken overdag en het langer inhuren van SAR-capaciteit bij nacht.

Deze kosten zullen worden verrekend via het boetebeding dat deel uitmaakt van het contract. De totale boetegelden bedragen momenteel € 26 miljoen. Dit bedrag zal worden 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 herijking.

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:

- *Risicovoorziening*. In de rapportageperiode (tot 1 juli 2012) is geen beroep gedaan op dit budget. Naar verwachting zal hier in de volgende rapportageperiode wel een beroep op worden gedaan.
- *Verwerving 20 NFH-helikopters*. Dit deelbudget is niet gewijzigd.
- *Modificatie tactische transporttaken*. Dit deelbudget is niet gewijzigd. In de rapportageperiode zijn de behoeftes *Self Sealing Tanks*, *Wire Strike Projection*, *Digital Map Generator* en *Mission Data Recorder* gecontracteerd. De overige modificaties worden naar verwachting midden 2013 gecontracteerd.
- *Initial In Service Support*. Dit deelbudget is niet gewijzigd. Ten behoeve van de voorziene boordoperaties zijn contracten voor extra gronduitrusting en reserveonderdelenpakketten gesloten.

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. 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.

Land	Voorge- nomen afname aantal toestellen	Voorge- nomen afname (in % van totaal aantal toestellen)	Aanvankelijk afgesproken werk-aandeel (in %)	Huidig werk-aandeel (in %)	Huidig werk-aandeel 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

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 verschil 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.

Het beeld van de Nederlandse werkgelegenheid is echter gunstiger dan het hierboven genoemde verschil. Naast het werkaandeel in de productie-overeenkomst 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 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 naar voren in de genoemde cijfers over het werkaandeel.

Het reguliere Nederlandse compensatiebeleid is van toepassing op de verwervingen buiten het productiecontract met *NH Industries*, zoals de *Full Mission Flight Trainer* (FMFT) en het Missie Planning en Analyse Systeem (MPAS).

Fokker zal een deel van de logistieke en technische ondersteuning van de NH-90 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 tijdige levering van de FOC-helikopter, beschikbaarheid van bestelde reserveonderdelen, tijdige afsluiting van het onderhoudscontract, de gevolgen van de invoering van het bedrijfsvoeringssysteem SAP, logistieke kosten als gevolg van aanpassingen van de configuratie en de gewijzigde behoefte, mogelijke prijsstijging van de reservedelen en de

vertraagde realisatie en kostenoverschrijding van de modificaties die voortkomen uit de herijking van de behoefte.

Tijdens deze rapportageperiode zijn ook nieuwe risico's ontstaan, zoals de terugtrekking van landen uit het NH-90 project of een herziening van het aantal af te nemen helikopters door landen, een veroudering van de technologie welke ertoe leidt dat Defensie genoodzaakt is met het oog op de logistieke ondersteuning technologische aanpassingen uit te voeren (of voor de complete levensduur reservedelen te kopen) en de verwerving van extra reserveonderdelen voor de duur van het ombouwprogramma.

TEN SLOTTE

De rapportageperiode heeft in het teken gestaan van de voltooiing van de levering van zeven helikopters in een tijdelijke MOC-configuratie. 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 het gebruik van de NH-90 mogelijk de prestaties van de helikopter en de logistieke ondersteuning te evalueren. Ook is veel aandacht besteed aan de kwalificatie van de FOC-helikopter en de levering van de eerste helikopter in deze configuratie aan Defensie. Daarnaast is het defensiepersoneel volop bezig met de voorbereiding op de operationele taken van de NH-90.

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

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