

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1463

Vragen van het lid **EI Fassed** (Groenlinks) aan de ministers van Defensie en van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie over *de uitstapmogelijkheden van het Joint Strike Fighter (JSF) programma* (ingezonden 19 januari 2012).

Antwoord van minister **Hillen** (Defensie), mede namens de minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie (ontvangen 8 februari 2012).

Vraag 1

Kent u het bericht «JSF steeds lastiger voor Nederland, orders naar Noorwegen en Turkije»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2, 3 en 4

Is het waar, zoals in het artikel wordt gesuggereerd, dat niet het meedoen in de ontwikkelingsfase, maar daadwerkelijke afname van de toestellen voorwaarde is voor de contracten van Nederlandse bedrijven? Klopt het dat, indien Nederland afhaakt of uiteindelijke besluit de JSF toestellen niet aan te schaffen, de huidige contracten met Nederlandse bedrijven komen te vervallen? Kunt u dit toelichten en in dit kader een appreciatie geven van het kabinetsstandpunt dat er niet voorgesorteerd wordt op de aanschaf van de JSF? Kunt u aangeven uit welke afspraken blijkt dat deze voorwaarden zijn gesteld? Wanneer zijn die afspraken gemaakt? Geldt dit voor de bestaande miljard euro aan contracten? Voor welke omvang aan raamcontracten gelden deze voorwaarden? Hoe zit het met onderhoudscontracten?

Antwoord 2, 3 en 4

De deelneming aan de ontwikkelingsfase heeft voor de Nederlandse industrie als voordeel gehad dat zij een aanmerkelijke hoeveelheid aan ontwikkelingsopdrachten kon verwerven. In de jaarrapportage van het project Vervanging F-16 over 2010 van 17 maart 2011 (Kamerstuk 26 488, nr. 258) is gemeld dat de Nederlandse industrie tot en met 31 december 2010 voor een bedrag van \$ 416 miljoen aan opdrachten voor de ontwikkeling van componenten en (sub)systemen had gekregen. Daarnaast zijn langlopende raamcontracten

¹ NRC, 12 januari 2012.

getekend voor mogelijke toekomstige productieopdrachten met een waarde van \$ 590 miljoen. Zonder de Nederlandse deelneming aan de ontwikkelingsfase was dit niet in die mate gelukt. Tevens is gemeld dat tot en met 31 december 2010, op basis van de raamcontracten, productieopdrachten voor een bedrag van circa € 24 miljoen zijn uitgevoerd. In de jaarrapportage over 2011, die de Kamer voor 1 juni a.s. zal ontvangen, zullen de geactualiseerde bedragen tot en met 31 december 2011 worden opgenomen. De Amerikaanse hoofdaannemers wegen de besluitvorming over de aanschaf van de JSF in de verschillende partnerlanden mee bij hun besluit of zij de raamcontracten zullen omzetten in de gunning van productieopdrachten. De huidige raamcontracten geven geen absolute garantie dat de daarmee beoogde productieopdrachten ook bij de desbetreffende Nederlandse bedrijven wordt geplaatst. De gunning van productieopdrachten is afhankelijk van een aantal factoren. De Amerikaanse hoofdaannemers kunnen pas een productiecontract gunnen nadat zij van de Amerikaanse overheid een opdracht hebben ontvangen om een bepaald aantal vliegtuigen te bouwen. Verder zal een toeleverancier bij de gunning van een opdracht altijd de beste prijs-kwaliteitverhouding moeten bieden (*best value*). Over dit *best value* principe is de Kamer sinds 2002 diverse malen schriftelijk geïnformeerd. Ten slotte kan de hoofdaannemer zich bij zijn beslissing over de gunning van opdrachten laten leiden door strategische overwegingen, bijvoorbeeld de aankoop van vliegtuigen door de verschillende partnerlanden of een formele toezegging daartoe. Dit geldt evenzeer bij de gunning van eventuele onderhoudscontracten.

De relatie tussen aanschafhoeveelheid enerzijds en omvang van de toeleveringscontracten anderzijds is vertrouwelijk aan de Kamer gemeld. Het is opgenomen in de *Letter of Intent* van Lockheed Martin die op 10 oktober 2006 vertrouwelijk aan de Kamer is gezonden (Kamerstuk 26 488, nr. 48) en de *Letter of Agreement* met Pratt & Whitney die op 16 oktober 2007 vertrouwelijk aan de Kamer is aangeboden (Kamerstuk 26 488, nr. 63). In de openbare aanbiedingsbrief bij deze *Letter of Agreement* is onder meer vermeld dat indien de planning van het aantal aan te schaffen vliegtuigen wordt gewijzigd, dit ook zijn weerslag zal hebben op de totaalwaarde van de aanbestedingen waarin de Nederlandse industrie kan participeren. In 2002 heeft het toenmalige kabinet besloten tot deelneming aan de ontwikkelingsfase van de JSF omdat dit toestel het beste aansloot bij de Nederlandse operationele eisen. Daarnaast hebben de mogelijkheden van de Nederlandse industrie voor de verwerving van ontwikkelingsopdrachten, en in het verlengde daarvan productieopdrachten, ook een belangrijke rol gespeeld. Nederland is sinds die tijd partner in de ontwikkeling van de JSF. Zoals bekend zal een besluit over de vervanging van de F-16 worden overgelaten aan een volgend kabinet.

Vraag 5

Wanneer en op welke wijze heeft u dit gedeeld met de Tweede Kamer? Op welke wijze is meegewogen in de beslissing om mee te doen aan de ontwikkelfase van de JSF, dat de toestellen ook daadwerkelijk aangeschaft moeten worden? Op welke wijze is dit meegenomen in de kosten-batenanalyses?

Antwoord 5

Zoals in het antwoord op de vragen 2, 3 en 4 vermeld, is de Kamer op verschillende momenten gedeeltelijk vertrouwelijk geïnformeerd over de voorwaarden die gelden voor het verstrekken van orders door de Amerikaanse hoofdaannemers aan de Nederlandse industrie. Ten behoeve van de Nederlandse deelneming aan de SDD-fase is in 2002 de *business case* opgesteld. Dit is een rekenmodel waarin alle uitgaven en inkomsten bij enerzijds deelneming aan de JSF-ontwikkeling en anderzijds kopen van de plank vergelijkbaar zijn gemaakt. De *business case* berust op het totaal aantal te produceren toestellen, waaronder het voor Nederland geplande aantal toestellen. Om de *business case* voor deelneming aan de ontwikkeling sluitend te krijgen, was een bijdrage van het bedrijfsleven nodig. Daartoe hebben de Staat en de industrie in 2002 de Medefinancieringovereenkomst (MFO) getekend. De brief van 14 januari 2005 (Kamerstuk 26 488, nr. 26) bevat een uitgebreide uiteenzetting van de MFO en de *business case*.

De minister van Economische Zaken heeft de Kamer op 24 maart 2010 (Kamerstuk 26 488, nr. 223) geïnformeerd over het arbitrageproces inzake de *business case*, de resultaten van het overleg met de luchtvaartindustrie en de met de luchtvaartindustrie bereikte overeenstemming. In de defensiebegroting 2011 (Kamerstuk 32 500 X, nr. 2) is uiteengezet hoe wordt omgegaan met het tekort van de *business case*.

Vraag 6

Is het waar dat Nederland niet uit het JSF-programma kan stappen en de door Nederland geïnvesteerde middelen á 850 mln niet kan worden terug gevorderd? Kunt u dit toelichten? Komen deze te vervallen wanneer Nederland besluit de JSF-toestellen niet aan te schaffen?

Antwoord 6

Zoals eerder aan de Kamer gemeld, onder meer met de jaarrapportage over 2010, kan Nederland op elk moment uit het JSF-programma stappen met inachtneming van de bepalingen in de *Memoranda of Understanding* (MoU's). Volledig uitstappen is alleen aan de orde als zou worden besloten dat de F-35 geen kandidaat meer is voor de vervanging van de F-16. Nederland heeft tot op heden vier MoU's ondertekend die ons land zou moeten opzeggen bij een besluit volledig uit het F-35 project te stappen. Het betreft het SDD-MoU uit 2002 over de ontwikkeling van de F-35, het PSFD-MoU uit 2006 over de productie, het in 2006 door Nederland en Italië getekende *Production & Sustainment* (P&S) MoU voor Europese samenwerking waartoe Noorwegen vervolgens in 2007 is toegetreden, en het MoU uit 2008 over de operationele testfase (IOT&E). Ook zou Nederland moeten afzien van de koop van het eerste testtoestel en tweede testtoestel. De bijdrage aan de JSF-ontwikkeling van \$ 800 miljoen kan niet worden teruggevorderd. Daarnaast kunnen, conform de bepalingen daarover in de MoU's, mogelijke kosten die door het uitstappen kunnen ontstaan voor de andere partnerlanden daarbovenop in rekening worden gebracht. Zie ook het antwoord op vraag 7.

Vraag 7

Wat zijn de uitstapkosten als Nederland besluit om uit het JSF programma te stappen? Kunt u dit specificeren en toelichten?

Antwoord 7

Met de jaarrapportage over 2010, verzonden in maart 2011, is de Kamer geïnformeerd over de uitstapkosten op dat moment. Sindsdien is een tweede toestel aangeschaft waarvoor verplichtingen zijn aangegaan. In de defensiebegroting 2012 (Kamerstuk 33 000 X, nr. 2) is voor de belangrijkste uitgavenposten een overzicht van de geraamde uitgaven voor het project Vervanging F-16 opgenomen. Opbrengsten van de verkoop van de twee toestellen na voltooiing van de productie kunnen hierop in mindering worden gebracht. Verder blijft Nederland ook bij uitstappen recht houden op royalty's bij de productie van toestellen vanwege de bijdrage van \$ 800 miljoen aan de JSF-ontwikkeling, en zullen er afdrachten van de industrie zijn. Een geactualiseerd overzicht van de uitstapkosten, gespecificeerd in uitgaven, lopende verplichtingen en eventuele opbrengsten maakt deel uit van de jaarrapportage over 2011 die voor 1 juni a.s. aan de Kamer wordt verzonden.

Vraag 8

Klopt het dat in Italië een gereduceerd aantal bestelde JSF's niet zal leiden tot een lager rendement van de aanvankelijke bijdrage voor de ontwikkelingsfase?² Kunt u dit verklaren in het licht van de gesuggereerde daling van het Nederlandse rendement bij een afname of volledig schrappen van het aantal bestelde vliegtuigen?

Antwoord 8

In Italië worden op dit moment bezuinigingsmaatregelen uitgewerkt. Daarbij wordt ook het aantal aan te schaffen F-35 toestellen opnieuw vastgesteld. Op dit moment is, voor zover mij bekend, daarover nog geen besluit genomen.

² <http://www.aviationweek.com/aw/generic/story.jsp?id=news/asd/2012/01/09/08.xml&headline=F-35%20Under%20Fire%20In%20Italy&channel=defense>

In het artikel in *Aviation Week* waarnaar wordt verwezen, wordt gesproken over het terugverdienen van de investeringen in de ontwikkeling van de F-35 en de bouw van een assemblagefabriek (*Final Assembly and Checkout Facility, FACO*) in Italië. Het artikel meldt dat Italië ervan uitgaat dat deze investeringen zelfs bij een lagere bestelhoeveelheid door Italië zullen worden terugverdiend.

Zoals uiteengezet in het antwoord op de vragen 2, 3 en 4 zal de Nederlandse industrie ook bij een lagere Nederlandse bestelhoeveelheid orders ontvangen, maar zal het orderpakket waarschijnlijk geringer in omvang zijn. Verder zal de Nederlandse industrie de effecten merken indien in totaal minder JSF-toestellen zullen worden gebouwd en daarvoor ook minder productieopdrachten kunnen worden gegund.

Vraag 9

Kunt u deze vragen beantwoorden voor het eerstvolgende debat over de JSF?

Antwoord 9

Ja.