

Vergaderjaar 2011–2012

26 488

Behoeftestelling vervanging F-16

Nr. 290

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 3 april 2012

De vaste commissie voor Defensie heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie bij brief van 1 maart 2012 inzake de economische aspecten in het project Vervanging F-16.

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 3 april 2012. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Van Beek

De adjunct-griffier van de commissie,
Lemaier

1

Tot wanneer blijft de Joint Strike Fighter (JSF) in productie? Hoe verhoudt zich dit tot Europese vliegtuigen als de Gripen NG, Rafale en Eurofighter?

De F-35 zal worden geproduceerd voor de Verenigde Staten, de partnerlanden in het F-35 programma en landen die de F-35 aanschaffen via de *Foreign Military Sales* (FMS-) regeling bij de Amerikaanse overheid. Jaarlijks actualiseert het *JSF Program Office* (JPO) de geplande bestelreeksen van de partnerlanden voor de F-35. Op basis van deze bestelreeksen zal de productie van de F-35 naar verwachting ten minste doorlopen tot 2036.

De Gripen NG is nog niet in productie. Er is tot op heden alleen een Gripen C omgebouwd tot een demonstratietoestel. De Zweedse overheid moet nog besluiten of de Gripen NG zal worden ontwikkeld. Daarvoor is vooral bepalend of er een exportpartner voor de toestellen kan worden gevonden. Zwitserland heeft recent de intentie uitgesproken voor de aanschaf van 22 toestellen. Na het besluit van Zwitserland heeft de Zweedse regering aangekondigd dat zij waarschijnlijk op zijn minst 10 Gripen E/F toestellen aan zullen schaffen. In maart heeft het Zweedse Ministerie van Defensie bekend gemaakt dat zij een behoefte onderkennen voor 60–80 Gripen E/F toestellen. Zweden heeft aangegeven snel een besluit te nemen om de bestaande Gripen C/D vloot te gaan modificeren naar de E/F standaard. Hoe dit in perspectief moet worden gezien met de ontwikkeling van een Gripen NG is vooralsnog niet duidelijk. Het is dan ook onbekend tot wanneer de Gripen NG zal worden geproduceerd.

De Eurofighter en Rafale zijn reeds geruime tijd in productie. De levering van het laatste Rafale-toestel is vooralsnog voorzien voor 2019. India heeft recent de Rafale geselecteerd, hetgeen mogelijk zal leiden tot productie onder licentie in India tot na dat jaar. Frankrijk is voornemens volgens de huidige plannen nog één tranche te bestellen die na 2019 geproduceerd zou moeten worden. De productie van de Eurofighter wordt naar verwachting in 2017 voltooid, tenzij er nog nieuwe bestellingen worden geplaatst.

2 en 3

Waarom is de JSF belangrijk voor het voortbestaan van de Nederlandse luchtvaartsector?

Leidt de deelname aan militaire vliegtuigbouw ook tot omzet in de civiele vliegtuigbouw?

Vanwege de opgebouwde kennis, kunde en internationale relaties hebben overheid en bedrijfsleven de deelneming aan een hoogtechnologisch programma als de F-35 altijd beschouwd als een *enabler* voor deelneming aan civiele programma's. Dit is onder meer uiteengezet in het Regeringsstandpunt Luchtvaartcluster van 15 december 1997 (Kamerstuk 25 820, nr. 1) over een voorgenomen (verdere) deelneming aan Airbusprogramma's en aan de F-35 (toen JSF). Dit uitgangspunt kreeg brede steun tijdens het algemeen overleg op 15 januari 1998 (Kamerstuk 25 820, nr. 2).

Het belang van deelneming aan het F-35 programma voor de Nederlandse kenniseconomie in het algemeen en de luchtvaartsector in het bijzonder is in 2006 nader onderzocht door het Nederlands Instituut voor Vliegtuigontwikkeling en Ruimtevaart (NIVR). Het NIVR-rapport »Onderzoeksresultaten naar de gevolgen van Nederlandse deelneming in de ontwikkeling van de JSF« is op 25 augustus 2006 aan de Kamer gezonden (Kamerstuk 26 488, nr. 45). Uit dit rapport blijkt dat de deelneming aan het F-35 programma leidt tot de ontwikkeling van een aantal met name genoemde technologieën op het hoogste niveau die ook hun toepassing kunnen vinden in de

civiele vliegtuigbouw. Daarnaast leidt deelneming ook tot een verbeterde toegang voor Nederlandse bedrijven tot (luchtvaartindustriële) bedrijven in de rol van toeleverancier.

De relatie tussen F-35 deelneming en civiele vliegtuigbouw is verder uitgewerkt in het rapport van PwC uit juli 2008 over onder meer de *spin-off* effecten van de F-35 deelneming. Daarin wordt een omzet geraamd van ongeveer \$ 4,2 miljard met een bijbehorende werkgelegenheid van ongeveer 10 900 arbeidsjaren als gevolg van *spin-off* effecten naar de luchtvaartindustrie.

4

Past deelname aan het JSF-project in het Topsectorenbeleid?

Ja. De luchtvaartindustrie heeft met de *Roadmap aeronautics manufacturing and maintenance* een eigen plaats binnen de Topsector *High Tech Systemen en Materialen*. Daarnaast is er op het gebied van onderhoudsactiviteiten een relatie met de Topsector Logistiek.

5

Eerder is gesteld dat deelname aan het JSF-programma een omzet van € 8 tot € 10 miljard aan productie en € 10 miljard aan onderhoudsopdrachten zou kunnen opleveren. Zijn deze cijfers nog van kracht?

De potentiële omvang van de F-35 productieomzet wordt periodiek getoetst aan de geactualiseerde *Industrial Participation Plans* (IP-plannen) van de Amerikaanse hoofdaannemers. De ramingen van de mogelijke omvang van onderhoudsopdrachten (*sustainment*) worden in toenemende mate bij de IP-plannen betrokken. Vooralsnog berusten de ramingen op dit gebied op verwachtingen van de Nederlandse industrie. Afhankelijk van de ontwikkelingen in het F-35 programma kunnen deze cijfers nog wijzigen. Zoals uiteengezet in de brief van 2 november 2011 (Handelingen TK 2011–2012, aanhangsel nr. 527) zal in de komende jaarrapportages van het project Vervanging F-16 aandacht worden besteed aan de verwachtingen voor de Nederlandse industrie als die in belangrijke mate wijzigen.

6

Hoeveel banen zijn er in Nederland direct of indirect afhankelijk van deelname aan het JSF-project? Welke bedrijven hebben hier het grootste aandeel in?

Een nadere toelichting op de werkgelegenheidseffecten zoals geraamd door verschillende onderzoeksinstellingen is gegeven in de brief van 25 mei 2011 (Kamerstuk 26 488, nr. 271, antwoord 5).

In het PwC-rapport uit 2008 is uiteengezet dat het totale aantal geraamde arbeidsjaren (direct en indirect, inclusief *spin-off*, *spill over* en innovatie-effecten) dat verband houdt met het F-35 programma een kleine 50 000 bedraagt, gerekend over de gehele looptijd van het programma. Fokker Stork, als het belangrijkste bij het F-35 programma betrokken Nederlandse bedrijf, heeft hierin het grootste aandeel.

7

Welk percentage van de Nederlandse omzet vloeit in de schatkist in de vorm van btw, loon- en inkomstenbelasting, etcetera?

Vanwege de grote onzekerheden is het niet mogelijk een betrouwbare schatting te maken van de belastingopbrengsten als gevolg van de Nederlandse industriële omzet op het gebied van de F-35. Dit hangt

samen met de lange looptijd van het programma – tot 2052 – en de wijzigingen die gedurende die tijd kunnen optreden op fiscaal gebied.

8

Wat is op dit moment de reële verwachte wereldwijde afzet van het aantal F-35 toestellen?

De door Nederland gehanteerde raming van het totale aantal F-35 vliegtuigen voor partnerlanden en voor derde landen bedraagt ongeveer 4 500 stuks.

9

Welke gevolgen heeft een aanpassing in de verwachte wereldwijde afzet van het aantal F-35 toestellen voor de businesscase?

Wijzigingen in productieaantallen gedurende de levensduur van het programma zullen van invloed zijn op de omzetverwachtingen van de bij het programma betrokken bedrijven. Een eventuele wijziging van de productieaantallen heeft geen effect op de *business case*. De *business case* is in 2008 herijkt. Na de arbitrage en de aanvullende afspraken met de industrie is deze in 2010 definitief vastgesteld.

10 en 11

Hoeveel F-35 toestellen zouden er volgens de oorspronkelijke planning nu geproduceerd, verkocht en geleverd moeten zijn aan de Amerikaanse luchtmacht? En tegen welke omzetverwachting voor in Nederland gevestigde bedrijven en toeleveranciers?

Hoeveel F-35 toestellen zouden er volgens de oorspronkelijke planning nu geproduceerd, verkocht en geleverd moeten zijn aan de overige landen? En tegen welke omzetverwachting voor in Nederland gevestigde bedrijven en toeleveranciers?

De eerste planning voor de productie van F-35 toestellen is in 2006 vastgelegd met de ondertekening van het *Memorandum of Understanding* over de productie, instandhouding en doorontwikkeling van de F-35 (PSFD MoU). De Annex A van dit op 12 oktober 2006 aan de Kamer aangeboden MoU (Kamerstuk 26 488, nr. 52) bevat de bestelreeksen van de partnerlanden. In 2006 ging de Amerikaanse bestelreeks tot en met 2011 uit van in totaal 68 geproduceerde en geleverde toestellen. Voor de partnerlanden betreft het tot en met 2011 in totaal drie toestellen, waarvan een toestel voor Nederland. De bestelreeksen vormen geen verplichting tot de aanschaf van toestellen.

Door de vertraging die inmiddels is ontstaan zal de industrie in de komende jaren minder omzet boeken. Deze vertraging hoeft echter de totale te verwachten omzet gedurende de looptijd van het programma niet aan te tasten.

12

Kunt u de financiële gevolgen voor de Nederlandse belastingbetaler van de tegenvallende verkoopcijfers van de F-35 inzichtelijk maken?

Er is voorshands geen sprake van tegenvallende verkoopcijfers maar veeleer van verschuivingen in het programma waardoor enkele partners hun vliegtuigen later zullen afnemen. Wel hebben sommige partnerlanden hun planningsaantallen verlaagd. Dit kan worden gecompenseerd door aanschaffingen van andere landen. Pas aan het eind van de productieperiode zal duidelijk zijn hoeveel F-35's zijn geproduceerd.

Door de verschuiving van bestellingen zullen de komende jaren minder toestellen worden geproduceerd dan enkele jaren geleden nog werd aangenomen. Dit betekent voor de industrie voorshands een latere omzet en voor de Nederlandse schatkist voorshands een latere afdracht.

13

Is het waar dat pas 10 van de 27 af te leveren F-35 toestellen door Lockheed Martin geleverd zijn aan de Amerikaanse luchtmacht?

De Amerikaanse luchtmacht heeft uitsluitend F-35's besteld van de CTOL-versie (F-35A). Tot maart 2012 heeft Lockheed Martin aan de Amerikaanse luchtmacht in totaal acht van de geplande negen F-35A productietoestellen geleverd. Het betreft twee toestellen uit de LRIP-1 productieserie, zes toestellen uit de LRIP-2 productieserie en één toestel uit de LRIP-3 productieserie.

Het JPO verwacht dat de leveringsachterstand midden 2012 is ingelopen. De twee Nederlandse F-35A testtoestellen worden naar verwachting nog steeds, zoals gemeld op 7 januari 2011 (Kamerstuk 26 488, nr. 252), geleverd in augustus 2012 en maart 2013.

14, 26 en 30

Welke overige internationale ontwikkelingen zijn (mede) van invloed op de Nederlandse businesscase?

Wat zijn de financiële en personele gevolgen voor de in Nederland gevestigde bedrijven en toeleveranciers nu de oorspronkelijke planning van het aantal geproduceerde, verkochte en geleverde aantal F-35 toestellen wereldwijd anders is dan in de businesscase?

Kunt u aangeven hoe groot op dit moment het «gat» is in de business case en het bijbehorende afdrachtpercentage waar de industrie verantwoordelijk voor is?

De *business case* is in 2008 herijkt en in 2010 definitief vastgesteld. Internationale ontwikkelingen hebben geen invloed op de *business case*. Het bedrag dat de Nederlandse industrie aan de Staat moet afdragen staat vast. De afdrachtsystematiek is nader uitgewerkt in de aanvullende afspraken met de industrie van begin 2010. De Kamer is daarover geïnformeerd met de brief van 24 maart 2010 (Kamerstuk 26 488, nr. 223).

15 en 16

Japanse ondernemingen investeren \$1 miljard in faciliteiten voor de productie van (onderdelen voor) de JSF. Gaat dit ten koste van de productiefaciliteiten in Nederland?

Hoeveel productiecapaciteit of -mogelijkheid haalt Mitsubishi Heavy Industries, dat de F-35 toestellen ook deels gaat bouwen, weg uit Nederland?

Voor zo ver mij bekend betreft het eventuele investeringen van Japanse kant die zijn bedoeld voor de bouw van een assemblagefabriek (*Final Assembly and Check Out Facility*, FACO). In Italië wordt eveneens een FACO gebouwd. Deze investeringen hebben geen invloed op de Nederlandse productiefaciliteiten omdat Nederland zich nooit heeft gericht op de bouw van een dergelijke FACO. Daarnaast voorziet Japan uitsluitend de eigen toestellen te assembleren in de FACO.

17

Is het waar dat de Amerikaanse bezuiniging op de Amerikaanse defensiebegroting voor het fiscaal jaar 2013 binnen het F-35 Joint Strike Fighter programma wordt behaald?

Begin februari jl. heeft het Pentagon de ontwerpbegroting voor het fiscale jaar (*Fiscal Year*) 2013, dat begint op 1 oktober 2012, ingediend bij het Congres. Deze ontwerpbegroting bedroeg – exclusief uitgaven voor buitenlandse missies – ongeveer \$ 525 miljard. Dit was ongeveer \$ 45 miljard lager dan het Pentagon had voorzien voor 2013 ten tijde van de indiening van de begroting voor 2012.

Door de herstructurering van het F-35 programma wordt over de komende vijf jaar in totaal \$ 15,1 miljard op dit programma bezuinigd ten opzichte van eerdere plannen. In de ontwerpbegroting van februari jl. wordt in 2013 in totaal \$ 9,17 miljard aan het F-35 programma uitgegeven tegen \$ 9,25 miljard aan – inmiddels door het Congres goedgekeurde – uitgaven in 2012. Uit deze cijfers blijkt dat de bezuinigingen op het F-35 programma slechts een gering deel uitmaken van de bezuinigingen op de Amerikaanse defensiebegroting als geheel.

18, 19, 20, 24 en 25

Welke gevolgen heeft de bezuiniging van het Pentagon van \$15,1 miljard voor de komende vijf jaar door het schrappen van de 179 Amerikaanse F-35 toestellen voor de directe en indirecte werkgelegenheid voor de in Nederland gevestigde bedrijven en toeleveranciers?

Kunt u een overzicht geven van alle gevolgen voor de omzetverwachting voor de in Nederland gevestigde bedrijven en toeleveranciers van de bezuiniging van het Pentagon van \$15,1 miljard voor de komende vijf jaar door van het schrappen van de 179 Amerikaanse F-35 toestellen?

Kunt u in tabelvorm een overzicht geven van de bijgestelde omzetverwachting van de in Nederland gevestigde bedrijven en toeleveranciers als gevolg van alle ontwikkelingen en bijstellingen in het F-35 programma vanaf 2002 tot en met deze laatste bijstelling in het F-35 programma, te weten het schrappen van de 179 Amerikaanse F-35 toestellen?

Hoe reëel acht u zelf de mogelijkheid, met in acht neming van alle omstandigheden rondom de ontwikkeling van de F-35, dat de in Nederland gevestigde bedrijven en toeleveranciers geen gevolgen zullen ondervinden van de bezuinigingen door het Pentagon op de aanschaf van de F-35 toestellen?

Welke overige gevolgen zijn te verwachten als gevolg van de productievermindering van het aantal F-35 toestellen?

Tot op heden is in de Amerikaanse plannen geen sprake van een verlaging van het totale aantal F-35 toestellen. Wel wordt de productie in de komende jaren verminderd, mede als gevolg van de *concurrency* problematiek. De door Nederland gehanteerde raming van het totale aantal F-35 vliegtuigen voor partnerlanden en voor derde landen bedraagt onveranderd 4 500 stuks.

In de brieven van 1 december 2011 (Handelingen TK 2011–2012, aanhangsel nr. 826, antwoord 4) en van 2 november 2011 (Handelingen TK 2011–2012, aanhangsel nr. 527, antwoorden 6, 7 en 8) is nader ingegaan op de mogelijke gevolgen voor de industrie van de vertragingen.

21

Is het u bekend of, en zo ja op welke wijze, de in Nederland gevestigde bedrijven en toeleveranciers zijn geïnformeerd door Lockheed Martin over de gevolgen van het besluit van het Pentagon de komende vijf jaar \$15,1 miljard te bezuinigen door herstructurering en aanpassing van het aantal aan te schaffen F-35 toestellen?

Nederlandse bedrijven worden niet door de Amerikaanse hoofdaanemers geïnformeerd over verschuivingen in de opdrachten van de

Amerikaanse overheid. De Amerikaanse hoofdaannemers en hun partners verstrekken periodiek opdrachten aan hun partners en onderaannemers om een bepaald aantal componenten en systemen te leveren.

22 en 23

Deelt u de mening dat de inschatting dat grootschalig gebruik van computersimulaties de ontwikkeling van de F-35 anders zou doen verlopen dan eerdere ontwikkelingstrajecten, te optimistisch is geweest? Indien u eerder geïnformeerd was over de problemen met de overlap in ontwikkelen, bouwen, testen en produceren, was u dan overgegaan tot de aanschaf van een tweede testtoestel?

Ten tijde van de aanschaf van de eerste twee toestellen ten behoeve van de deelneming aan de operationele testfase was er geen reden te twijfelen aan de aanname dat het grootschalige gebruik van computersimulaties de ontwikkeling van de F-35 anders zou doen verlopen dan eerdere ontwikkelingstrajecten. Zoals uiteengezet in de brief van 2 februari jl. (Kamerstuk 26 488, nr. 281) hebben recente ontwikkelingen echter inderdaad aangetoond dat deze aanname te optimistisch is geweest. Voor Nederland heeft deze *concurrency* problematiek echter het besluit om deel te nemen aan de operationele testfase niet in twijfel getrokken.

27 en 28

Hoeveel in Nederland gevestigde bedrijven zijn of worden ingeschakeld bij de benodigde aanpassingen aan het F-35 toestel? Welk orderbedrag is voor Nederland gemoeid met de benodigde aanpassingen aan het F-35 toestel?

Het is niet bekend welk deel van de omzet van de Nederlandse bedrijven samenhangt met de productie van componenten die zijn gewijzigd.

29

Kunt u de Kamer een geactualiseerd overzicht (bestelschema) sturen van het aantal bestelde JSF-toestellen per land, waarbij naast de deelnemende landen ook landen worden meegenomen die niet direct deelnemen aan de ontwikkelingsfase? (zie bestelschema kamerstuknummer 26 488, nr. 252)

De negen partnerlanden van het F-35 programma voeren overleg in de JSF *Executive Steering Board* (JESB). Tijdens de JESB-vergadering van 13 maart jl. zijn geen nieuwe bestelreeksen vastgesteld. Vanwege de recente aanpassing van de Amerikaanse bestelreeks hebben de overige partners meer tijd gevraagd om de gevolgen van deze verschuiving voor hun eigen bestelreeksen te kunnen analyseren. Het bestelschema dat in de vraag is genoemd – de Annex A naar de stand van november 2010 – is daardoor nog steeds het meest recente schema. Zodra een nieuw schema wordt vastgesteld, wordt de Kamer hierover geïnformeerd.

31

In de Monitoring Vervanging F-16 over het jaar 2010 wordt gemeld dat het ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie en het ministerie van Defensie beide € 26 miljoen bijdragen. Dragen de ministeries van Economische Zaken, Landbouw & Innovatie en Defensie beide (op dit moment) nog steeds € 26 miljoen bij of is dit bedrag inmiddels verhoogd of verlaagd?

De eenmalige bijdrage van beide departementen was ter dekking van het gat in de *business case* en is niet verhoogd of verlaagd.

32

Het ministerie van Economie, Landbouw & Innovatie wil de uitgaven met € 50,4 miljoen verlagen in de periode 2010 t/m 2019. Dit wil het ministerie doen door de afdrachten van de industrie in te zetten voor de aflossing van de EMU-lening, waardoor de rentelasten van de lening dalen. Dit levert volgens het ministerie een besparing op van € 25,7 miljoen. Kunt u ook aangeven hoe de resterende € 24,7 miljoen wordt bespaard? (Monitoring Vervanging F-16 over het jaar 2010)

De resterende € 24,7 miljoen is gedekt met subsidiegelden uit de begroting van het Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie (EL&I). Daarvan komt € 8,2 miljoen uit middelen die beschikbaar waren voor de luchtvaartsector (uit het *revolving fund* NIVR), € 15 miljoen uit middelen voor ondernemerschap en € 1,5 miljoen uit de terugontvangst naar aanleiding van een subsidievaststelling van TNO over 2009.

33

Kunt u ook aangeven of de bij vraag 32 genoemde besparing alleen betrekking heeft op het project Vervanging F-16 of betreft het een algemene besparing?

Zoals blijkt uit het antwoord op vraag 32 betreft het algemene besparingen op subsidiemiddelen van EL&I, aangezien het ministerie geen uitgaven op de begroting heeft staan voor dit project.

34 en 35

Kunt u gedetailleerde en geactualiseerde informatie verstrekken over de verwachte (directe en indirecte) werkgelegenheid voor Nederland door de deelname aan het JSF-programma? Staat u nog steeds achter uw contra-expertise in 2008 dat «al met al valt te concluderen dat er geen reden is om de schatting van de werkgelegenheid gerelateerd aan het JSF-programma door PricewaterhouseCoopers (sterk) neerwaarts bij te stellen?»

In hoeverre neemt de totale werkgelegenheid in Nederland toe door deelname aan het JSF-programma? Kunt u in uw antwoord actuele specifieke gegevens gebruiken?

De brief van 25 mei 2011 (Kamerstuk 26 488, nr. 271, antwoord 5) is ingegaan op de werkgelegenheidseffecten van deelneming aan het F-35 programma en de verschillende rapporten die daarbij relevant zijn.

Sinds de publicatie in 2008 van de rapporten van PwC en het CPB zijn geen nieuwe studies uitgevoerd naar de werkgelegenheidseffecten van deelneming aan het F-35 programma. Naar verwachting zullen, indien de te verwachten totale omzetcijfers over de gehele programmaperiode niet significant wijzigen, de daaraan gerelateerde werkgelegenheidscijfers evenmin in belangrijke mate afwijken. Aanzienlijke wijzigingen in de ramingen van de omzetcijfers hebben vanzelfsprekend wel een navenant werkgelegenheidseffect. De destijds door PwC gemaakte raming van de werkgelegenheid is nog steeds valide. Actuele cijfers over de werkgelegenheid bij de betrokken bedrijven zijn niet beschikbaar.

36

Kunt u specifiek aangeven hoeveel banen er verdwijnen in Nederland, als ons land zou besluiten te stoppen met het JSF-programma?

Een deel van de nu bij het F-35 programma betrokken medewerkers bij de Nederlandse bedrijven kan wellicht ander werk in de desbetreffende bedrijven vinden, een ander deel wellicht niet. Dit is op dit moment niet te voorspellen. Voor de langere termijn geldt dat het totaal aantal arbeids-

jaren gedurende de looptijd van het programma (zie het antwoord op vraag 6) in die situatie voor een aanzienlijk deel niet zal worden gerealiseerd.

37

Kunt u uiteenzetten hoeveel geld aan definitieve orders op dit moment is ontvangen door de Nederlandse industrie?

Zoals in de jaarrapportage van het project vervanging F-16 over 2010 (Kamerstuk 26 488, nr. 258) is uiteengezet, bedroeg de totale omvang van de raamcontracten inclusief concrete ontwikkelings- en jaarlijkse productieopdrachten per 31 december 2010 ruim \$ 1 miljard. Per ultimo 2010 was naar schatting ongeveer \$ 185 miljoen ingevuld in concrete opdrachten voor productiewerk. Daarvan was per ultimo 2010 ruim € 24 miljoen gerealiseerd aan productieopdrachten. Over dit bedrag is een afdracht aan de Staat gedaan. In de jaarrapportage over 2011 zullen de cijfers per ultimo 2011 worden gepresenteerd.

38

Wat is de actuele te verwachten JSF-orderomvang voor de Nederlandse industrie in totaal tot het einde van de levensduur?

Zoals uiteengezet in de jaarrapportage over 2009 (Kamerstuk 26 488, nr. 232) en de brief van 25 maart 2010 (Kamerstuk 26 488, nr. 224, antwoorden 12, 35 en 36), is bij de herijking van de *business case* een raming van de afdrachtplichtige industriële productieomzet gehanteerd van een kleine \$ 10 miljard (prijsspeil 2001). Daarnaast zijn per ultimo 2010 ontwikkelingsopdrachten geplaatst van in totaal \$ 416 miljoen. De geraamde productieomzet berust op de IP-plannen van de hoofdaannemers. In de jaarrapportage over 2010 is gemeld dat er geen grond was om die verwachtingen aan te passen. In de komende jaarrapportages zal aandacht worden besteed aan de verwachtingen voor de Nederlandse industrie als die in belangrijke mate wijzigen.

39

Is het mogelijk om een geactualiseerde JSF-thermometer naar de Kamer te sturen? Zo nee, waarom niet?

De thermometer is een strikt vertrouwelijk intern registratie-instrument dat de waarde aangeeft van behaalde en mogelijke opdrachten. Deze financiële informatie is uiterst concurrentiegevoelig en is door de bedrijven verstrekt onder de voorwaarde dat die informatie op geen enkele manier met anderen wordt gedeeld. Dit rapport kan daarom niet aan de Kamer worden verstrekt. Over de aard van de ontvangen opdrachten wordt jaarlijks een overzicht gegeven in een bijlage bij de jaarrapportage. In de jaarrapportage over 2010 betrof dit bijlage 5. Ook de jaarrapportage over 2011 zal een dergelijke, geactualiseerde, bijlage bevatten.

40

Is het mogelijk om een overzicht van de geactualiseerde spin-off en spillover effecten, met daarbij de sustainmentactiviteiten in de JSF Spin-off Meter en JSF Sustainment Meter, naar de Kamer te sturen? Zo nee, waarom niet?

Over de gevraagde *spin-off* en *spill over* wordt, om de administratieve lasten te beperken, geen specifieke informatie opgevraagd bij de betrokken bedrijven en deze effecten worden derhalve ook niet geregistreerd. De bedrijven zijn, conform de bepalingen van de Medefinancieringsovereenkomst, niet verplicht deze informatie te verstrekken. Op dit

ogenblik zijn nog geen concrete afdrachtplichtige onderhoudsopdrachten verstrekt.

41

In de Monitoring vervanging F-16 (stand van zaken december 2010) staat dat de Nederlandse bijdrage voor de ontwikkelfase \$ 800 miljoen bedraagt. Bij de start van de deelname is Nederland met de VS overeengekomen dat Nederland \$ 50 miljoen van deze ontwikkelingsbijdrage direct mag besteden aan Nederlandse projecten (de zogenoemde bilaterale fondsen). De doelstellingen van 30 september 2009 en 30 september 2010 zijn behaald volgens het Ministerie van Defensie. Is de doelstelling van 30 september 2011 (\$ 50 miljoen verplicht) met betrekking tot bilaterale fondsen ook gehaald?

Deze doelstelling is grotendeels gerealiseerd. Op 30 september 2011 zou het gehele bedrag van \$ 50 miljoen moeten zijn gecontracteerd. Door vertraging in onderhandelingen is dit niet gelukt en was op dat moment \$ 48,9 miljoen gecontracteerd. Het JPO heeft inmiddels een verzoek ingewilligd om de resterende financiële ruimte van \$ 1,1 miljoen alsnog te mogen contracteren. De termijn is verlengd tot 30 september 2013 en de contractering tot in totaal \$ 50 miljoen kan daardoor worden voortgezet.

42 en 43

Kunt u aangeven wanneer de (onderhouds)orders voor het JSF-programma precies worden verdeeld?

Is het waar dat de Nederlandse industrie, door het feit dat er nog geen definitieve keuze is gemaakt om de JSF wel of niet aan te schaffen, minder (onderhouds)orders ontvangt dan wanneer Nederland wel een definitieve order geplaatst zou hebben bij Lockheed Martin? Zo ja, hoe valt dit te rijmen met het feit dat Nederland bepaalde privileges dient te krijgen als level 2 partner? Kunt u ook berekenen hoeveel orders Nederland misloopt doordat zij nog geen definitieve keuze heeft gemaakt voor de opvolger van de F-16 en hoeveel werkgelegenheid daarmee wordt misgelopen?

Een eerste vereiste voor de verstrekking van onderhoudsopdrachten is dat de hoofdaannemers (Lockheed Martin en Pratt & Whitney) en het JPO duidelijkheid verstrekken over de onderhoudssystematiek. Daarnaast kunnen de hoofdaannemers, zoals gemeld in de brief van 19 januari jl. (Handelingen TK 2011–2012, aanhangsel nr. 1463, antwoorden 2, 3 en 4) zich bij hun beslissing over de gunning van eventuele onderhoudscontracten laten leiden door strategische overwegingen, bij voorbeeld de aankoop van vliegtuigen.

Aan de Nederlandse industrie zijn op dit ogenblik nog geen onderhoudsopdrachten gegund. De stand van zaken bij de andere partnerlanden is mij niet bekend. Nederland heeft door de deelneming op *level 2* aan de *ontwikkelingsfase* (SDD-fase) van de F-35 geen garanties op het gebied van productie- en onderhoudscontracten verkregen. Wel kon de Nederlandse industrie zich hierdoor een goede uitgangspositie verwerven voor het verkrijgen van productieopdrachten. De hoofdaannemers beoordelen of een bedrijf tegen *best value* aanbiedt, waarbij onder andere prijs, technologie, kwaliteit, management, leverbetrouwbaarheid en bedrijfsrisico een rol spelen. Zoals ook de Algemene Rekenkamer opmerkt in de brief van 24 mei 2011 (Kamerstuk 31 300, nr. 24, antwoord 12), laat deze wijze van vaststelling van *best value* ruimte voor overwegingen van politieke of strategische aard.

Deelneming aan de ontwikkeling gaf de Nederlandse industrie een goede mogelijkheid om de benodigde technische capaciteiten op te bouwen. Dit

heeft inmiddels geresulteerd in een groot aantal productiecontracten in de vorm van raamcontracten en concrete productieopdrachten zoals onder andere is gemeld in de jaarrapportage over 2010.

Ik beschik niet over informatie dat tot op heden eventuele concrete opdrachten voor de Nederlandse industrie niet zijn doorgegaan als gevolg van het feit dat dit kabinet geen beslissing zal nemen over de vervanger van de F-16. Wel zal de recente verschuiving van in totaal 242 productie-toestellen waaronder 179 voor de Verenigde Staten bijdragen aan een latere inrichting van onderhoudswerkzaamheden in Europa.

44

Is het waar dat Nederland naast de reeds bestelde twee testtoestellen geen extra toestellen aanschaft voor 2014 en dat Nederlandse bedrijven daarmee geen kans maken op de onderhoudscontracten?

In het Regeer- en Gedoogakkoord is afgesproken dat het kabinet geen besluit neemt over de vervanger van de F-16 anders dan de aanschaf van het tweede testtoestel. Op de factoren die van belang zijn voor de Amerikaanse hoofdaannemers bij het verstrekken van onderhoudscontracten aan Nederlandse bedrijven is nader ingegaan in het antwoord op de vragen 42 en 43.

45

Wat zal de ordegrootte van de schadevergoeding zijn, die Nederland zich verplicht heeft te betalen, mocht zij uit het ontwikkeltraject willen stappen, om te eventuele schade voor de partnerlanden te vergoeden?

De door Nederland ondertekende MoU's voorzien in de mogelijkheid dat een partner de participatie beëindigt. Met het oog daarop zijn in de MoU's uitstapclausules geformuleerd, maar deze zijn niet tot in detail uitgewerkt. Zoals gemeld in de jaarrapportage over 2010 (Kamerstuk 26 488, nr. 258) kunnen additionele kosten voor andere partnerlanden bij het uitstappende land in rekening worden gebracht bij beëindiging van de deelneming aan een MoU. Dergelijke kosten zijn afhankelijk van het moment en de omstandigheden van beëindiging en kunnen niet vooraf worden geschat.

46

Is het waar dat de lucratieve onderhoudscontracten ook door Nederlandse bedrijven binnengehaald zouden kunnen worden, wanneer Nederland besloten zou hebben om de JSF «van de plank» te kopen? Zo nee, waarom geldt dit nu wel voor Japanse en Israëlische bedrijven?

Zoals uiteengezet in het antwoord op de vragen 42 en 43 wegen de Amerikaanse hoofdaannemers een aantal aspecten mee bij de verstrekking van opdrachten, inclusief opdrachten voor de onderhoudsfase. Of een land de F-35 van de plank koopt of niet is daarbij niet van belang. In het PSFD MoU is echter wel afgesproken dat werkzaamheden ten behoeve van onderhoud door de partnerlanden zal worden uitgevoerd en zal worden toebedeeld op basis van het *best value* principe.

47

Op welk gedeelte van de raamcontracten à \$ 590 miljoen kan het bedrijfsleven rekenen, naast de reeds gerealiseerde \$ 24 miljoen, wanneer het Kabinet zou besluiten uiteindelijk niet de JSF-toestellen aan te schaffen? Wat zou dat betekenen voor de verhouding tussen enerzijds de kosten à \$ 800 miljoen voor de ontwikkelkosten, de twee testtoestellen en overige kosten en anderzijds de opbrengsten à \$ 416 miljoen aan contracten en de opbrengsten uit de raamcontracten?

Naast de \$ 24 miljoen aan opdrachten die tot en met 2010 zijn gerealiseerd, is ook in 2011 een aantal productiecontracten uitgevoerd. De waarde daarvan zal in de jaarrapportage over 2011 worden vermeld. Het is onbekend welke raamcontracten niet met concrete opdrachten zullen worden ingevuld indien de F-35 niet zou worden aangeschaft.

De brief van 19 januari 2012 is ingegaan op de mogelijke overwegingen van de hoofdaannemers bij de verstrekking van opdrachten (Handelingen TK 2011–2012, aanhangsel nr. 1463, antwoorden 2, 3 en 4). Naast aspecten als *best value*, kunnen dit strategische overwegingen zijn zoals bij voorbeeld de aankoop van vliegtuigen.

Ook bij het afzien van aanschaf van de F-35 zal de Staat, vanwege zijn deelneming aan de ontwikkeling, nog steeds royalty's ontvangen van landen die de F-35 van de plank kopen. Daarnaast zal de industrie afdrachten doen voor uitgevoerde productieopdrachten. De uiteindelijke omvang van deze opdrachten in geval van niet aanschaffen is niet te ramen, en daardoor is ook geen schatting te maken van de afdrachten.

Overigens is van de ontwikkelingsopdrachten ad \$ 416 miljoen die de Amerikaanse hoofdaannemers bij de Nederlandse industrie heeft geplaatst, het overgrote deel inmiddels door de industrie uitgevoerd. Over deze opdrachten betaalt de industrie echter, conform de bepalingen van de Medefinancieringsovereenkomst, geen afdracht aan de Staat.