

Vergaderjaar 2005–2006

25 820

Nederlandse luchtvaartcluster

Nr. 15

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 23 mei 2006

De vaste commissie voor Defensie¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de regering over de brief van de minister van Defensie van 24 maart 2006 inzake publiek-private samenwerking motorenonderhoud (25 820, nr. 14).

De staatssecretaris van Defensie heeft deze vragen beantwoord bij brief van 23 mei 2006. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Albayrak

De griffier van de commissie,
De Lange

¹ Samenstelling:

Leden: De Vries (PvdA), Bakker (D66), Koenders (PvdA), Van Beek (VVD), Karimi (GL), Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Albayrak (PvdA), Voorzitter, Balemans (VVD), van Baalen (VVD), Snijder-Hazelhoff (VVD), Van Winsen (CDA), Van den Brink (LPF), Mastwijk (CDA), Herben (LPF), Ondervoorzitter, Duyvendak (GL), Kortenhorst (CDA), Huizinga-Heringa (CU), Van Velzen (SP), Algra (CDA), Haverkamp (CDA), Aasted Madsen-van Stiphout (CDA), Straub (PvdA), Blom (PvdA), Eijssink (PvdA), Brinkel (CDA) en Szabó (VVD).
Plv. leden: Van Dam (PvdA), Van der Laan (D66), Waalkens (PvdA), Lenards (VVD), Halsema (GL), Fierens (PvdA), Vacature (SP), Meijer (PvdA), Van Miltenburg (VVD), Visser (VVD), Oplaat (VVD), De Haan (CDA), Kraneveldt (LPF), Smilde (CDA), Hermans (LPF), Vendrik (GL), Knops (CDA), Van der Staaij (SGP), De Wit (SP), De Vries (CDA), Ormel (CDA), Ferrier (CDA), Vacature (algemeen), Tichelaar (PvdA), Noorman-den Uyl (PvdA), Jonker (CDA) en Veenendaal (VVD).

1

De voorziene publiek-private samenwerking (PPS) constructie tussen de Koninklijke Luchtmacht en Dutch Aero betreft vooreerst het onderhoud aan de motor van de F-16. Voorziet het kabinet dat in de toekomst ook het onderhoud aan de motoren van de helikopters van de Koninklijke Luchtmacht en Koninklijke Marine in Woensdrecht zal worden uitgevoerd?

De voorziene publiek-private samenwerking is primair gericht op het onderhoud aan de motoren van de F-16, wat de mogelijkheid onverlet laat op termijn andere motoren in deze of separate publiek-private samenwerkingsconstructies te betrekken, mits dit (kosten)effectief is.

2 en 3

Welke activiteiten onderneemt het kabinet om in de toekomst de onderhoudsactiviteiten aan F-16 motoren in Nederland te behouden? Voorziet het kabinet dat in Woensdrecht ook onderhoudswerkzaamheden zullen worden verricht voor derden, zoals buitenlandse defensie-organisaties die dezelfde motoren in gebruik hebben als Nederland, of buitenlandse civiele partijen?

Defensie verricht intermediaire onderhoud aan Nederlandse F16's. Dit is hoogwaardig onderhoud dat nog door krijgsmacht zelf kan worden uitgevoerd. Naast een doelmatige inrichting door centralisatie van dit onderhoud in Woensdrecht zullen bij andere NAVO-partners de mogelijkheden worden afgetast om het onderhoud aan buitenlandse F-16 motoren ook in Woensdrecht uit te laten voeren.

4 en 20

Welke afspraken zijn er gemaakt tussen de diverse JSF partners inzake het onderhoud van de vliegtuigen en de motoren? Maakt het kabinet zich sterk om het onderhoud aan beide potentiële motoren van de JSF in Nederland te concentreren? Hoe regelen andere Europese JSF partnerlanden het motorenonderhoud? Is het de bedoeling dat ook het onderhoud aan hun toestellen in Nederland wordt verricht? Zijn hier garanties voor?

De Nederlandse regering en de Italiaanse regering hebben op 30 maart 2006 een Memorandum of Understanding getekend met als doel de Nederlandse JSF toestellen te laten assembleren op de Italiaanse Final Assembly and Check Out (FACO) lijn en de Italiaanse motoren en Line Replaceable Units (gemakkelijk te verwisselen componenten, LRU) in Nederland te laten onderhouden, repareren en modificeren. Er wordt een stuurgroep opgericht die de aan dit MoU verbonden overheids- en industriebelangen gaat bewaken. Getracht wordt ook de motoren van andere Europese landen naar Nederland te halen voor onderhoud, reparatie en modificatie. Nederland maakt zich sterk om het onderhoud aan zowel de F135 als de F136 motor te gaan uitvoeren. De plannen worden gemaakt om de benodigde investeringen mee te nemen in de infrastructuurfondsen van het Logistiek Centrum Woensdrecht (LCW), waar nieuwbouw is voorzien als gevolg van bedrijfsmatige vervanging en als gevolg van de reorganisatie waarbij onder meer delen van het onderhoud aan de NH-90 helikopters in Woensdrecht kan worden ondergebracht (zie vraag 1).

Er wordt gewerkt aan nadere afspraken tussen de Europese landen. Los van het MoU tussen Nederland en Italië zijn er op dit moment echter nog geen garanties dat het onderhoud van JSF motoren van andere Europese landen in Nederland zal worden verricht. Ten aanzien van onderhoud aan de vliegtuigen zijn nog geen afspraken gemaakt. In elk geval streeft Nederland naar een zelfstandige onderhoudscapaciteit op Woensdrecht. Voor-

zien is dat voor bepaalde, grootschalige, niet-frequente en kapitaalintensieve activiteiten een beroep wordt gedaan op Italiaanse en/of Britse capaciteit.

5, 6 en 7

In een ingezonden brief in het Financiële Dagblad van vrijdag 7 april schrijft de staatssecretaris van Defensie dat hij het «best value» principe hanteert bij de uitbesteding van het onderhoud aan vliegtuigen: «Wat het meeste telt, het gaat tenslotte om zuurverdiend belastinggeld, is het beste product voor de laagste prijs». Heeft een dergelijke «value for money» beoordeling plaatsgevonden in het project F100/JSF motor? Zo ja, op basis waarvan heeft deze beoordeling plaatsgevonden? Is er een «Request for Proposal» naar alle kandidaten uitgegaan? Zo nee, was er dan van alle kandidaten een op hetzelfde detailniveau uitgewerkte business case op basis waarvan beoordeeld kon worden wie de beste «value for money» kon leveren? Met andere woorden, hoe zijn appels met appels vergeleken?

Welke andere criteria hebben een rol gespeeld bij de selectie van Dutch Aero?

Heeft Dutch Aero/AVIO ervaring met onderhoud van de F100? Zo ja, waar is deze ervaring opgedaan? Heeft Dutch Aero op dit gebied het beste gescoord? Zo nee, wie waren de kandidaten met een betere score? Als Dutch Aero niet het beste heeft gescoord op het onderdeel F100, hoe kan Dutch Aero dan de hoogste totaalscore hebben behaald?

Na een oriënterend onderzoek naar samenwerkingsmogelijkheden met KLM en Tech Space Aero is met een informatieverzoek in het Western European Armaments Group (WEAG) bulletin een brede marktverkenning uitgevoerd. Hierop hebben acht marktpartijen gereageerd die hun voorstellen in een selectiegesprek hebben toegelicht. Vier marktpartijen hebben zich gekwalificeerd voor de zes selectiecriteria, waarvan er vier betrekking hebben op optimalisatie van het onderhoud aan de F-16 motoren en waarvan er twee van strategisch belang zijn. De eerste set criteria omvat de waarborging van de inzetbaarheid en de onderhoudsfunctie, een significante kostenreductie, de inbreng van extra werk en een goede samenwerkingsrelatie met Defensie. De beide andere criteria betreffen de ondersteuning van het Maintenance Valley initiatief en de kwalificatie voor regional support van de JSF. Na een vergelijking van de scores beschikt Dutch Aero over het aantrekkelijkste profiel. Het gemis aan specifieke F100 ervaring wordt gecompenseerd door een goede Maintenance Repair and Overhaul (MRO) positie op het gebied van militaire voortstuwingsystemen.

8

Het onderhoudsproject omvat twee motoren: de F100 motor, een bestaand project, en de JSF motor, waarover nog veel onzekerheden bestaan. Het kabinet beslist dit jaar over de aanschaf van de JSF als zodanig en pas in oktober 2006 wordt bekend of het toestel alsnog twee verschillende motoren zal krijgen. Er is ook nog niet bekend hoe het onderhoud van de JSF zal worden geregeld (via de fabrikanten en/of via deelnemende landen). Hoe is de zekere component in het project (onderhoud van de F100) afgewogen ten opzichte van de onzekere componenten (JSF)? Hoe heeft u de «best value» van het JSF gedeelte bepaald terwijl er nog zoveel onbekende factoren meespelen?

Om tot een evaluatie met vergelijkbare scores te kunnen komen, zijn vooraf de criteria nader geoperationaliseerd en van een wegingsfactor voorzien. Hierbij is een onderscheid gemaakt tussen «qualifiers» (waaraan partijen moeten voldoen) en «differentiators» (waarin partijen zich kunnen onderscheiden in de samenwerkingsrelatie met Defensie). De scores

berusten op de voorstellen en de antwoorden van de vier gekwalificeerde marktpartijen.

9

Zou het schrappen van de tweede motor van de JSF, de door Rolls-Royce gemaakte motor, zoals kort geleden voorgesteld door het Amerikaanse ministerie van Defensie, gevolgen kunnen hebben voor de regionale onderhoudscapaciteit en de mogelijke afspraken met Dutch Aero, zo ja welke?

Het eventueel schrappen van de door het Fighter Engine Team (een consortium van General Electric en Rolls Royce) te ontwikkelen F136 motor heeft geen gevolgen voor de afspraken met Dutch Aero. Ten aanzien van de door Nederland gewenste regionale onderhoudscapaciteit, zou het schrappen van de F136 motor ertoe leiden dat alle Europese JSF-partnerlanden met dezelfde motor vliegen. In het kader van de internationale onderhandelingen over de Europese «footprint» beziet de regering momenteel wat de beste strategie is.

10

Is Nederland in het kader van het JSF-partnerschap en/of van de plannen voor een regionale onderhoudscapaciteit tijdig op de hoogte gesteld van het Amerikaanse voorstel om de tweede JSF motor te schrappen? Zo ja wanneer, zo nee, waarom niet?

Nederland is formeel op de hoogte gesteld van het voorstel van de Amerikaanse regering om de verdere ontwikkeling van de F136 motor vanaf het belastingjaar 2007 niet meer te accommoderen in de Presidentiële begroting. Nederland heeft hierover een verklaring afgegeven aan het Amerikaanse Congres, die een hoorzitting had georganiseerd. Over de hoorzitting en verklaring wordt in het jaarverslag «vervanging F-16» over het jaar 2005 uitgebreid gerapporteerd.

11

Beperkt de keuze die Defensie gemaakt heeft voor Dutch Aero de uiteindelijke vrije motorkeuze voor de JSF?

Nee.

12

Hoe zal de toekomstige werkgelegenheidssituatie omtrent het onderhoud aan militaire motoren in Woensdrecht er uit zien? Welke activiteiten onderneemt het kabinet om de noodzakelijke kennis en kunde ten behoeve van dit motoronderhoud op te bouwen en te borgen?

Samenwerking met de industrie verschaft Nederland een goede positie op het gebied van vliegtuigonderhoud én een mogelijkheid onderhoud en technisch geschoold personeel aan te trekken. Defensie staat volledig achter het Maintenance Valley initiatief van het bedrijfsleven en het ministerie van Economische Zaken. In het overleg met JSF-partnerlanden zijn de Nederlandse ambities onder meer gericht op onderhoud inclusief een opleidingscentrum voor onderhoudsmonteurs.

13

In hoeverre zijn er met bedrijven of instellingen al afspraken gemaakt dan wel verplichtingen aangegaan rondom opleidingen en/of kennisopbouw ten aanzien van onderhoud van vliegtuigen of motoren? Met wie zijn deze afspraken gemaakt? In hoeverre is er een link denkbaar tussen opleidingsafspraken en te selecteren partners voor het onderhoud?

De Nederlandse MRO op luchtvaartgebied wil met «Maintenance Valley» een belangrijke speler binnen Europa worden. «Maintenance Valley» sluit aan bij al aanwezige competenties en lopende initiatieven in de markt. Het Innovatieplatform pleit ervoor dat de overheid – in het bijzonder het ministerie van Economische Zaken – op dit gebied als katalysator werkt.

14

Naar verluidt zal met de huidige planning omstreeks 2020 voor het eerst een Nederlandse JSF motor voor onderhoud worden aangeboden en daarmee voor werkbelasting in de motorenschop zorgen. Dit terwijl de afbouw van de F-16 vloot reeds vanaf 2010 voor een dalende werkstroom in diezelfde shop zorgt. Hoe stelt het kabinet veilig dat in de tussenliggende periode de werkbelasting op niveau blijft? Brengt Dutch Aero/AVIO het onderhoud aan de Eurofighter motor naar Woensdrecht? De Italiaanse F-16 motoren worden immers niet door Dutch Aero/AVIO onderhouden.

In het voorgestane vervangingsscenario is voorzien dat vanaf 2017 de eerste Nederlandse JSF-motor voor gepland onderhoud wordt aangeboden. In de selectie voor het F100-motorenonderhoud is ook meegewogen de mate waarin en de wijze waarop de private partij ervoor zorgt dat de discontinuïteit in het werkaanbod wordt opgevangen door de inbreng van andersoortig vliegtuigmotorenonderhoudswerk. Dit kan betrekking hebben op andere motoren of op werk voor buitenlandse luchtmachten. In het kader van het lopende onderzoek naar de haalbaarheid van een publiekprivate samenwerking met Dutch Aero dient hieraan invulling te worden gegeven.

15

In hoeverre past het door Defensie genomen besluit om te kiezen voor Dutch Aero in de huidige initiatieven om te komen tot een Maintenance Valley voor vliegtuigonderhoud in Nederland?

Bij de onderhandelingen met Dutch Aero voor F-16 motorenonderhoud (F100 motor) is de bijdrage aan de ontwikkeling van «Maintenance Valley» een voorwaarde. Andere bedrijven kunnen bijvoorbeeld worden betrokken bij de opzet van de logistieke en de ICT-infrastructuur voor het onderhoud aan de F100-motoren. Ook voor opleidingen en kennisopbouw is samenwerking met derden een optie.

De keuze voor DutchAero opent verder de mogelijkheid tot synergie voor het militaire onderhoud van heden (F100) en de toekomst (JSF motor), alsook om te bezien hoe in de toekomst werk aan andere motoren hierin kan worden ondergebracht en hoe hierbij derden kunnen worden betrokken.

16, 17 en 18

Is deze aanbesteding voor motorenonderhoud gedaan in het kader van de Europese Aanbestedingsregels? Zo ja, zijn alle regels en procedures in acht genomen?

Volgens welke formele procedures hebt u een selectieproces georganiseerd waaruit de keuze voor Avio te verklaren is?

Waren andere bedrijven ook uitgenodigd naar deze overeenkomst te dingen? Zo ja, op welke wijze? Zo neen, waarom niet?

De publicatie van het informatieverzoek in de nieuwsbrief van de WEAG valt onder de uitzonderingen van de Europese aanbestedingsregels. Door de publicatie zijn echter alle potentiële marktpartijen in de gelegenheid gesteld om binnen een bepaalde termijn te reageren. Hiervan hebben acht marktpartijen gebruik gemaakt, die alle zijn uitgenodigd om hun voorstellen toe te lichten.

19.

Op basis van welke criteria bepaalt het kabinet of er verder samengewerkt wordt met Avio?

Met de publiekprivate samenwerking worden de volgende doelstellingen nagestreefd: de waarborging van het motorenonderhoud gedurende de resterende levensduur van de F-16, een significante kostenreductie, ondersteuning van het «Maintenance Valley» initiatief en de kwalificatie van Nederland voor een rol bij de regionale instandhouding van de JSF in Europa. De randvoorwaarden betreffen onder meer het handhaven van werkgelegenheid op de locatie Woensdrecht (zie ook het antwoord op vraag 21).

21

Heeft Avio een «keiharde garantie» gegeven dat het onderhoud aan de F-16 in Woensdrecht zal komen en blijven? Is het waar dat in ruil daarvoor de assemblage van de Nederlandse JSF-toestellen in Italië zal geschieden, zoals het Financieel Dagblad van 11 april stelt?

In gesprekken met Dutch Aero en Avio heeft Defensie als harde voorwaarde gesteld dat het onderhoud aan de F-16 motoren op de locatie Woensdrecht zal worden uitgevoerd. Dit is van de zijde van Dutch Aero en Avio bevestigd en onderkend (zie ook het antwoord op vraag 23). Als die garantie er niet komt, zal in september de weg vrij zijn voor een alternatieve keuze.

Met de mogelijke assemblage van Nederlandse JSF-toestellen in Italië beoogt de Nederlandse regering mogelijkheden te creëren om de geformuleerde ambities (onderhoud, reparatie en modificatie van Italiaanse JSF-motoren en Line Replaceable Units (LRU's) in Nederland) te verwezenlijken.

22

Kan het kabinet de principeovereenkomst die met Italië is gesloten over het onderhoud van Italiaanse JSF-motoren, zoals wordt vermeld in de eerder genoemde brief in het Financieel Dagblad van 7 april, aan de Kamer sturen? Indien neen, waarom niet?

Het MoU met de Italiaanse overheid is vertrouwelijk. Met de Italiaanse overheid is daarom afgesproken dat hiermee terughoudend wordt omgegaan, mede omdat de onderhandelingen met de overige Europese landen en met de Amerikaanse overheid en industrie nog gaande zijn. Ik kan u hierover wel vertrouwelijk nader informeren.

23

Is het correct te veronderstellen dat het onderhoud van de motoren van de JSF-toestellen van Engeland, Turkije, Denemarken en Noorwegen in Nederland zal worden verricht, zoals het artikel «Nederland is wereldtop in motorrevisie» in het Financieel Dagblad van 11 april stelt? Zo ja, waarom? Zo neen, waarom niet?

Alle negen SDD-partners onderhandelen in multilateraal verband over de deelneming aan het PSFD MoU. Hierin worden de voorwaarden voor de productie, instandhouding en doorontwikkeling van de JSF vastgelegd. De onderhandelingen lopen nog door tot juni 2006. Nederland tracht met diverse landen overeenkomsten te sluiten. Uiteraard steekt Nederland daarbij in op motorenonderhoud, maar het is de verwachting dat het Verenigd Koninkrijk en Turkije een nationale motoronderhoudcapaciteit zullen nastreven.

24

Welke steun heeft Nederland van welke andere Europese JSF-partnerlanden in het streven naar een regionale onderhoudscapaciteit in Woensdracht als onderdeel van een JSF-footprint die de landen samen willen bewerkstelligen?

In het belang van de lopende onderhandelingen kan op deze vraag nu geen antwoord worden gegeven.

25

Heeft het feit dat Dutch Aero een dochtermaatschappij is van een Italiaans bedrijf nog een rol gespeeld in het keuzeproces, vanwege afspraken met Europese JSF-partnerlanden in het kader van de bewerkstelling van de JSF-footprint op het gebied van onderhoud?

Nee. Selectie heeft plaatsgevonden conform het eerder beschreven selectieproces.

26

Welke concrete steun hebben de Verenigde Staten (VS) toegezegd aan het Nederlandse streven voor wat betreft de regionale onderhoudscapaciteit?

Er is nog geen sprake van concrete steun, wel is er sprake van meedenken over het accommoderen van de diverse «national disclosure policies» van de betrokken landen die hun JSF-motoren in Nederland wensen te laten onderhouden.

27

Kan het kabinet een overzicht geven van plannen van andere in het JSF-project deelnemende Europese landen om een Maintenance Valley in eigen land te realiseren?

Dit overzicht ontbreekt en het presenteren van een dergelijk overzicht zou speculatief zijn. In het kader van de lopende onderhandelingen en besprekingen zijn partners niet geneigd hun ambities expliciet kenbaar te maken.

28

Wat houden gezamenlijke werkzaamheden van de Europese JSF-landen in om samen een JSF-footprint te bewerkstelligen?

De Europese landen (uitgezonderd het Verenigd Koninkrijk) zijn op 7 maart voor het eerst op politiek niveau bij elkaar gekomen in Noordwijk om over de Europese «footprint» te praten. Momenteel vinden in dat kader onderhandelingen plaats tussen de projectleiders van de landen, de Amerikaanse overheid (JPO), alsmede Lockheed Martin, en de hoofdaannemers van de beoogde motoren van de JSF (Pratt & Whitney, General Electric/Rolls Royce).

29

Waarin verschilt de JSF footprint van Maintenance Valley?

De «JSF footprint» is een Europees initiatief, terwijl «Maintenance Valley» een nationaal initiatief is. De «JSF footprint» kan echter worden gezien als één van de katalysators van «Maintenance Valley».