

---

Vergaderjaar 2002–2003

---

**26 488**

**Behoeftestelling vervanging F-16**

**Nr. 17**

**BRIEF VAN DE STAATSSECRETARISSEN VAN DEFENSIE EN VAN  
ECONOMISCHE ZAKEN**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 16 juli 2003

In de bijlage bieden wij u de jaarrapportage aan van het project «Vervanging F-16» over het jaar 2002. Het rapport van de Audit Dienst Defensie inzake dit project is conform de procedureregeling grote projecten als afzonderlijk document meegezonden.<sup>1</sup>

De Staatssecretaris van Defensie,  
C. van der Knaap

De Staatssecretaris van Economische Zaken,  
C. E. G. van Gennip

---

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

## **INLEIDING**

Met het basisdocument van 15 maart 2000, de brieven van 11 februari 2002 en 8 en 9 april 2002 en in een aantal Kamerdebatten bent u uitgebreid geïnformeerd over de overwegingen die ten grondslag hebben gelegen aan het besluit om deel te nemen aan de «System Development and Demonstration» (SDD) fase van de Joint Strike Fighter (JSF).

Na de parlementaire behandeling heeft de regering in 2002 een Memorandum of Understanding (MoU) met de Amerikaanse regering gesloten voor deelneming aan de SDD-fase van het JSF-programma en tevens een medefinancieringsovereenkomst (MFO) met de Nederlandse industrie voor afdracht over JSF-gerelateerde omzetten.

In deze jaarrapportage, die betrekking heeft op het jaar 2002, wordt achtereenvolgens ingegaan op:

- de projectdefinitie;
- de projectorganisatie, -regie en -informatievoorziening;
- de projectplanning;
- de financiële aspecten;
- de gerelateerde projecten;
- de inschakeling van de Nederlandse industrie.

De rapportage wordt afgesloten met een aantal conclusies.

## **PROJECTDEFINITIE**

Bij de aanschaf van de F-16 is destijds gekozen voor een modern, kwalitatief hoogwaardig jachtvliegtuig uit het middenspectrum: een «multi-role» jachtvliegtuig dat voor verschillende taken inzetbaar is. De F-16 vliegtuigen hebben inmiddels een «midlife update» ondergaan waarmee de operationele levensduur met tien jaar is verlengd. In de Defensienota-2000 en in het basisdocument is meegedeeld dat vanaf 2010 de eerste Nederlandse F-16 vliegtuigen het einde van hun operationele, technische en economische levensduur bereiken.

De vervanging van de F-16 betreft een groot project met als doel tijdig te voorzien in de vervanging van de F-16 jachtvliegtuigen van de Nederlandse krijgsmacht. Naast de verwerving van jachtvliegtuigen gaat het om de verwerving van bijbehorende simulatoren, initiële reservedelen, infrastructuur, speciale gereedschappen, meet- en testapparatuur, documentatie, initiële opleidingen en transport.

De doelstelling van het project wordt verwezenlijkt via het doorlopen van het Defensiematerieelproces (DMP). Een belangrijke afgeleide doelstelling is om, zoals gebruikelijk bij defensieprojecten, de Nederlandse industrie hierbij zoveel mogelijk in te schakelen. Bij dit project is – mede vanwege de financiële omvang – gekozen voor participatie in plaats van compensatie. Dat betekent dat de Nederlandse industrie zoveel mogelijk zal worden ingeschakeld bij het ontwikkelen van de JSF en van de aanvullende middelen.

## Projectorganisatie

Na de voltooiing van het parlementaire traject ten aanzien van de B/C-brief van 11 februari 2002 heeft de Bevelhebber der Luchtstrijdkrachten toestemming gekregen over te gaan naar de verwervingsvoorbereidingsfase (D-fase) van het DMP. De bevelhebber heeft binnen het ministerie van Defensie een projectorganisatie ingesteld, bestaande uit een projectleider, een plaatsvervanger, een projectcontroller, een contractmanager en een aantal technische, logistieke, operationele en administratieve medewerkers. Voorts zijn ten behoeve van het project drie medewerkers toegevoegd aan het Amerikaanse JSF Program Office en een deeltijdmedewerker aan de Nederlandse ambassade in Washington. Voor specifieke kennis wordt een beroep gedaan op de deskundigen in de eigen defensie-organisatie en op de nationale laboratoria NLR en TNO.

Binnen het ministerie van Economische Zaken is de plaatsvervangend Directeur-Generaal van Ondernemingsklimaat gedelegeerd opdrachtgever van de Bestuursraad. De Commissaris Militaire Productie treedt op als projectleider en bewaakt in deze de voortgang. De projectorganisatie binnen het ministerie van Economische Zaken bestaat verder uit een projectsecretaris en de flexibele inzet van medewerkers uit diverse disciplines (juridisch, financieel, etc). In Washington is één persoon gestationeerd om de informatie-uitwisseling tussen bedrijven en betrokken overheidsorganisaties in de Verenigde Staten en Nederland te bevorderen.

## Projectregie en informatievoorziening

Binnen Defensie is de Bevelhebber der Luchtstrijdkrachten de initiatiefnemer van dit project. Hij informeert de bewindslieden van Defensie over relevante ontwikkelingen in het project. De informatieplicht geldt in het bijzonder indien zich afwijkingen voordoen of dreigen voor te doen ten aanzien van de dimensies product, tijd en geld.

De Hoofddirecteur Materieel voert binnen Defensie de regie over dit project in het kader van het DMP. De projectvoortgang is een vast agendapunt van het maandelijks overleg tussen de Hoofddirecteur Materieel en de Directeur Materieel van de Koninklijke luchtmacht. Het project maakt ook deel uit van de maandelijks rapportage over de voortgang van grote materieelprojecten van de Hoofddirecteur Materieel aan de bewindspersonen.

Binnen het ministerie van Economische Zaken ligt de regie bij de plaatsvervangend Directeur-Generaal van Ondernemingsklimaat, die verantwoordelijk is voor de informatievoorziening aan de bewindspersonen. Hij voert wekelijks overleg met de projectleider die verantwoordelijk is voor het EZ-aandeel in de voortgang van het project.

Een interdepartementale coördinatiegroep is belast met de interdepartementale regie en met de coördinatie tussen de betrokken instanties bij de Rijksoverheid en de Nederlandse industrie als partner in dit project. De coördinatiegroep is vooralsnog ingesteld voor vier jaar (3 oktober 2002–2 oktober 2006). De groep zal na een evaluatie tegen het eind van deze periode een voorstel doen aan de betrokken bewindspersonen van Defensie en Economische Zaken over het al dan niet voortzetten van dit werkverband. Het voorzitterschap ligt tot midden 2004 bij de plaatsvervangend Directeur-Generaal van Ondernemingsklimaat van het ministerie van Economische Zaken. In de periode daarna (tot midden 2006) zal het minis-

terie van Defensie de voorzitter leveren. De deelnemers aan de interdepartementale coördinatiegroep zijn verder: de Hoofddirecteur Materieel van het ministerie van Defensie, de Directeur Materieel van de Koninklijke luchtmacht, de Commissaris Militaire Productie van het ministerie van Economische Zaken, de directeur van de Stichting Nederlandse Industriële Inschakeling Defensieopdrachten (NIID), de voorzitter van het «Netherlands Industrial Fighter Aircraft Replacement Platform» (Nifarp) en de voorzitter van het Nederlands Instituut voor Vliegtuigontwikkeling en Ruimtevaart (NIVR). Zonodig kan de coördinatiegroep worden uitgebreid met vertegenwoordigers van de ministeries van Algemene Zaken, van Buitenlandse Zaken en van Financiën.

De interdepartementale coördinatiegroep bewaakt de ontwikkelingen, bevordert de informatie-uitwisseling tussen betrokken departementen en vertegenwoordigers van het bedrijfsleven en stemt de noodzakelijke activiteiten op elkaar af. Op grond hiervan werkt de coördinatiegroep adviezen uit. Deze adviezen worden – voorzien van een departementaal advies – aangeboden aan de betrokken bewindspersonen.

Het parlement wordt in het kader van de Procedureregeling Grote Projecten geïnformeerd met een jaarrapportage. Voorts wordt het parlement geïnformeerd door middel van brieven in het kader van het DMP.

## **PROJECTPLANNING**

### **Twee onderling gerelateerde besluitvormingssporen**

Zoals in het basisdocument is uiteengezet, zijn voor de voorbereiding van de besluitvorming twee onderling gerelateerde sporen gevolgd. Het eerste spoor betrof de vraag op welke wijze Defensie wil voorzien in de vervanging van de F-16 vliegtuigen, het tweede spoor betrof het al dan niet deelnemen aan de ontwikkeling van een nieuw jachtvliegtuig. Met de brief van 11 februari 2002 bent u geïnformeerd over de resultaten van beide sporen.

In het eerste spoor is gezien of langer doorvliegen met de F-16 mogelijk is met behulp van aanvullende maatregelen of door een «endlife update», terwijl gelijktijdig is gezien welke kandidaten in aanmerking komen als vervanger van de F-16. In de Kamerbrief is geconcludeerd dat doorvliegen met de F-16 voor langere tijd na 2010 zonder aanvullende maatregelen niet goed mogelijk is en dat een «endlife update» aanzienlijke kosten met zich zou brengen en niet kosteneffectief is. Daarnaast is vastgesteld dat van de beschouwde kandidaten de JSF zich kwalificeerde als het beste vliegtuig voor de laagste prijs. Het gaat dan om de kwaliteiten van het vliegtuig in relatie tot de levensduurkosten, waarvan ook de stuksprijs deel uitmaakt.

In het tweede spoor zijn de participatiemogelijkheden voor de Nederlandse industrie bij de (door)ontwikkeling van de Eurofighter, de JSF en de Rafale onderzocht. De minister van Economische Zaken en het betrokken bedrijfsleven gaven de voorkeur aan de participatie in de SDD-fase van de JSF. Voor de JSF is vervolgens een «business case» uitgewerkt, waarin voor SDD-participatie en kopen van de plank alle uitgaven en inkomsten door discontering in de tijd vergelijkbaar zijn gemaakt. De afspraken hierover zijn vastgelegd in een medefinancieringsovereenkomst tussen de Nederlandse defensiegerelateerde industrie en de Staat. De uitgangspunten van de «business case» zijn zowel voor de overheid als de industrie aan bepaalde onzekerheden onderhevig. Daarom is afgesproken om in 2008 opnieuw de «business case» te berekenen. In

de medefinancieringsovereenkomst is vastgelegd dat het dan berekende financiële tekort in de «business case» wordt gedicht door de industrie. In de brief aan het parlement van 11 februari 2002 is al voor de belangrijkste veronderstellingen in de «business case» aangeduid waar de gevoeligheden liggen. Ten opzichte van de gehanteerde basisberekening van de «business case» in de Kamerbrief van 11 februari 2002 zijn de dollarkoers en de ontwikkelingskosten gewijzigd. In de basisberekening is uitgegaan van een koers van \$ 1 = € 1,15; inmiddels is het valutarisico afgedekt met een termijndollarcontract met een koers van \$ 1 = 1,05 587. De raming van de totale ontwikkelingskosten is gestegen met een bedrag van \$ 3,02 miljard: de eindafrekening van de «Concept Demonstration Phase» (CDP) laat een stijging zien van \$ 120 miljoen (van \$ 4,08 miljard naar \$ 4,2 miljard); voorts is de raming van de totale SDD-ontwikkelingskosten van de JSF gestegen van \$ 30,2 naar \$ 33,1 miljard. De stijging van de totale ontwikkelingskosten heeft tot gevolg dat landen die in de toekomst de JSF van de plank zullen kopen, waarschijnlijk hogere ontwikkelingskosten zullen moeten betalen (zogenaamde «non recurring costs»). Als partner in het project wordt Nederland bij aanschaf van de vliegtuigen echter vrijgesteld van het betalen van ontwikkelingskosten. De Amerikaanse overheid heeft aangegeven dat zij op grond van het huidige beleid geen vrijstelling van deze kosten zal verlenen als Nederland de JSF van de plank zou kopen. In de «business case» is echter voorzichtigheidshalve rekening gehouden met een kans van 50% dat in voorkomend geval toch een vrijstelling wordt verleend. Het aldus berekende ontwikkelingskostenvoordeel wordt door de stijging van de ontwikkelingskosten groter. Omdat de overige uitgangspunten niet zijn veranderd, heeft het gestegen ontwikkelingskostenvoordeel een positief effect op de «business case». Deze effecten zullen, samen met eventuele andere effecten, worden meegenomen bij de herijking van de «business case» in 2008.

### **Verwervingsvoorbereidingsfase**

Sinds midden 2002 de benodigde overeenkomsten met de Amerikaanse overheid zijn getekend, wordt het project Vervanging F-16 voortgezet met de verwervingsvoorbereidingsfase (DMP-fase D). In deze fase worden de aspecten uitgewerkt die nodig zijn ter voorbereiding van het verwervingsbesluit. Hieronder valt onder meer de planmatige transitievoorbereiding van de F-16 naar de JSF, een nadere uitwerking van het operatieconcept en de hierop te baseren kwantitatieve behoefte, de fasering van de vervanging en de uitwerking van de in de projectdefinitie genoemde gerelateerde investeringen. Ook wordt gedurende deze fase met de Amerikaanse overheid onderhandeld over een concept-MoU voor de verwerving van de JSF-vliegtuigen. Dergelijke onderhandelingen zijn overigens ook noodzakelijk als de JSF van de plank zou worden gekocht. Als gedurende de verwervingsvoorbereidingsfase blijkt dat de JSF qua product, tijd of geld niet voldoet aan de verwachtingen, moet tijdig kunnen worden gestart met een aanvullende vergelijking van alternatieve kandidaten. Daartoe worden de ontwikkelingen van de Advanced F-16, de Eurofighter tranche 3 en de Rafale F4 gevolgd. De Saab JAS-39 Gripen, de F/A-18 E/F en de optie de F-16 (met of zonder een zogenaamde «endlife update») langer aan te houden worden niet meer in beschouwing genomen.

### **SDD-partnerschap**

Voorts wordt in de verwervingsvoorbereidingsfase invulling gegeven aan de rechten en plichten die verbonden zijn aan het SDD-partnerschap. Tot op heden zijn de ervaringen van de Koninklijke luchtmacht als level-2 partner in het programma volgens verwachting. De luchtmacht-medewerkers zijn geïntegreerd in het Program Office en leveren direct een bijdrage aan de ontwikkeling van de JSF. Zij krijgen voldoende gelegen-

heid om Nederlandse standpunten naar voren te brengen. Naast de vaste vertegenwoordiging in het Program Office heeft de Koninklijke luchtmacht ook de mogelijkheid op ad hoc basis deel te nemen aan verschillende werkverbanden binnen het JSF Program Office en de organisatie van de hoofdaannemers. Verder neemt Nederland deel aan verschillende «high level» bijeenkomsten, waarin een algemeen beeld wordt verkregen over de voortgang van het programma en waarin invloed kan worden uitgeoefend op belangrijke besluiten over diverse aspecten, zoals interoperabiliteit, configuratie, kosten, logistiek concept en planning.

In de brief aan het parlement van 11 februari 2002 en tijdens de parlementaire behandeling daarvan is ingegaan op de risico's van de verschillende alternatieven. Daarbij is onderstreept dat in het JSF-programma talrijke maatregelen zijn genomen om risico's te beheersen. Van 24–27 maart 2003 heeft de «Preliminary Design Review» (PDR) plaatsgevonden. Het JSF Program Office heeft samen met de partners tijdens de PDR getoetst of het ontwerp van de JSF nog steeds aan de eisen voldoet en of de ontwikkeling volgens planning verloopt. De mogelijke risico's en de noodzakelijke beheersmaatregelen zijn hierbij opnieuw geanalyseerd en vastgesteld. Tijdens de PDR is vastgesteld dat het vliegtuigontwerp over het algemeen voldoende is ontwikkeld om met vertrouwen de SDD-fase te vervolgen. Op een aantal gebieden, zoals een volledige driedimensionale modellering is het ontwerp zelfs verder dan gebruikelijk bij een PDR. Er werden echter ook nog enkele tekortkomingen in het ontwerp onderkend. Vooral bij de Short Take Off and Vertical Landing (STOVL) versie van de JSF bestaat een risico dat deze aan het einde van de SDD-fase te zwaar is. Vanwege de beperkte ruimte in de wapenluiken van het vliegtuig vergde de integratie van wapens in het vliegtuig nog nadere acties. Voorts is het wegwerken van bedradingen en leidingen in de middensectie van het vliegtuig een gecompliceerd vraagstuk. Inmiddels zijn oplossingen voor de geschetste problemen gevonden. Op grond hiervan is de PDR op 27 juni 2003 afgesloten.

In de «Critical Design Review» die voor 2004 is voorzien, wordt de effectiviteit van de genomen maatregelen nogmaals getoetst.

Met andere SDD-partners wordt geïnventariseerd welke samenwerkingsmogelijkheden bestaan voor de instandhouding van het vliegtuig en voor gezamenlijke opleiding en training van operationeel en logistiek personeel. Gezien het aantal Europese partners wordt er waarschijnlijk voor de instandhoudingsfase een ondersteuningscentrum met nog nader te bepalen taken in Europa gevestigd. Een Europees ondersteuningscentrum zou het hoger onderhoud aan vliegtuigen, vliegtuigcomponenten en motoren kunnen verzorgen. Voorts kan dit centrum voorzien in opslag- en distributiefaciliteiten, software beheer voor gevoelige onderhoudssystemen en opleidings- en trainingsactiviteiten. Ook het management van de genoemde activiteiten is een voorziene functie van een mogelijk Europees ondersteuningscentrum. De verwachting is dat de instandhoudingsfase van de JSF meer dan 30 jaar zal duren. De vestiging van (delen van) een dergelijk centrum in Nederland zou dus additionele werkgelegenheid kunnen betekenen. Bovendien heeft het centrum een toegevoegde waarde als kenniscentrum voor de Koninklijke luchtmacht. Daarom zet de Nederlandse overheid zich actief in voor het verwerven van een Europees ondersteuningscentrum. Onder verantwoordelijkheid van de interdepartementale coördinatiegroep wordt onderzocht welke deskundigheid en infrastructurele voorzieningen in Nederland al aanwezig zijn voor een Europees ondersteuningscentrum. Onlangs is daartoe een onderzoeksopdracht verstrekt aan een extern onderzoeksbureau.

## FINANCIËLE ASPECTEN

### Projectbudget

Tot nu toe is aan de Kamer gemeld (A-brief, B/C-brief, basisdocument) dat met de vervanging van de F-16 een bedrag van tenminste f 10 miljard (prijspeil 1998) zal zijn gemoeid. Dit betrof een tentatieve schatting, waarbij nog geen aantallen vliegtuigen en prijzen in beschouwing zijn genomen. Als rekenvoorbeeld in de «business case» is een aantal van 85 vliegtuigen gehanteerd. In het met de Amerikaanse overheid overeen te komen concept productie-MoU worden de prijs, het aantal en het leveringsschema van de JSF-vliegtuigen vastgelegd. Op grond daarvan kan het projectbudget worden vastgesteld.

### Bijdrage SDD-fase

De Nederlandse bijdrage aan de SDD-fase is vastgesteld in de vorm van een vast bedrag, dat conform het SDD-MoU alleen na toestemming van Nederland kan worden aangepast. In de Kamerbrief van 11 februari 2002 is deze bijdrage berekend met een koers van \$ 1 = € 1,15. In de brief aan het parlement is uitvoerig beschreven op welke wijze de bijdrage wordt gefinancierd. Direct na ondertekening van het MoU is, conform de geldende richtlijnen, het valutarisico afgedekt met een termijn-dollarcontract met een koers van \$ 1 = € 1,05 587. Door de lagere dollarkoers ontstond een vrijval van € 66,4 miljoen in prijspeil 2002. Omdat een deel van de SDD-opbrengsten pas in latere jaren binnen komen, is een deel van de SDD-kosten voorgefinancierd door een incidentele belasting van het EMU-saldo («EMU-lening»). De vrijval als gevolg van de lagere dollarkoers wordt rechtstreeks gebruikt voor de versnelde aflossing van die lening. Die versnelde aflossing heeft tevens een gunstig effect (in totaal € 23,4 miljoen t/m 2012) op de rentelasten op die lening, die reeds zijn betaald door de ministeries van Defensie en van Economische Zaken. De effecten van de aanpassingen op de EMU-lening en de rentelasten zijn verwerkt in de 1e suppletore wet van 2003. Vooral nog zijn in de begroting 2002 in het beleidsartikel voor de Koninklijke luchtmacht voor de periode 2002 tot 2012 fondsen gereserveerd voor deelneming aan de SDD-fase. In 2002 is reeds € 98,2 miljoen betaald aan de Amerikaanse overheid. Voor de resterende betalingen aan de Amerikaanse overheid is in de periode 2003–2012 nog € 646,8 miljoen (prijspeil 2002) gereserveerd. Voor projecten die Nederland conform de in het SDD-MoU opgenomen bepaling mag initiëren, is daarnaast nog € 44,9 miljoen (prijspeil 2002) gereserveerd in de periode 2006–2009.

### Verwerving van de vliegtuigen

Voor de verwerving van de vliegtuigen zijn in de meerjarenplannen van de Koninklijke luchtmacht vanaf 2008 fondsen opgenomen. Tot en met 2012 betreft het een bedrag van € 1 059 miljoen (prijspeil 2003) en vanaf 2013 jaarlijks een bedrag van € 272 miljoen (prijspeil 2003). Te zijner tijd zal een termijncontract worden gesloten om het risico van koersschommelingen van de dollar vanaf dat moment te beperken.

Vooral om financiële redenen is voor de invoering van de vervanger van de F-16 een periode van ongeveer vijftien jaar gepland. Uiteraard legt de invoering van een nieuw jachtvliegtuig een groot beslag op de investeringsruimte. Maar het betreft dan ook één van de hoofdwapensystemen van de krijgsmacht.

## **GERELATEERDE PROJECTEN**

Bij bestaande en nieuwe behoeftstellingen van de Koninklijke luchtmacht wordt rekening gehouden met de vervanging van de F-16. Het betreft materieelprojecten waarvan de te verwerven middelen in eerste instantie zijn bestemd voor gebruik in combinatie met de F-16 en die in de toekomst tevens moeten kunnen worden gebruikt in samenhang met de JSF. Ook kan het gaan om projecten die geen directe relatie hebben met de F-16, maar waarvan wordt voorzien dat er wel een relatie zal zijn met de JSF. De volgende vijf gerelateerde projecten zijn relevant.

### **Verbetering lucht-grond bewapening**

Dit project behelst de verwerving van lucht-grond bewapening die voldoet aan de moderne eisen van luchtoperaties, zoals een grotere precisie, het onder alle weersomstandigheden kunnen opereren, het gebruik vanaf grotere afstand en een nauwkeuriger en doelmatiger gebiedsdekking. Inmiddels bent u met een A-brief nader geïnformeerd over deze behoefte en de wijze waarop dit project zal worden voortgezet.

### **«Unmanned Reconnaissance Aerial Vehicles» (URAV's)**

Nederland werkt samen met Frankrijk aan het project «Medium Altitude Long Endurance (MALE) Unmanned Reconnaissance Aerial Vehicle (URAV)». Deze samenwerking is gericht op de vorming van een binationale URAV-eenheid omstreeks 2009. Binnenkort zal de Kamer over dit project worden geïnformeerd. Bij de vaststelling van de kwantitatieve behoefte ter vervanging van de F-16's zal rekening worden gehouden met de capaciteiten van de MALE URAV's.

### **Link-16 operationeel «datalink»-systeem**

Dit project behelst de aanschaf van een binnen de Navo gestandaardiseerd, modern en beveiligd «datalink»-systeem voor de F-16, dat voorziet in uitgebreide communicatiemogelijkheden voor commandovoering en informatie-uitwisseling met eenheden in een operatiegebied. Ook de JSF zal de beschikking krijgen over een Link-16 systeem.

### **Enterprise Resource Planning (ERP)-systeem**

De huidige en toekomstige materieel-logistieke informatievoorziening zal grotendeels worden ondersteund door het aan te schaffen ERP-systeem. Voorzien wordt dat een koppeling moet worden gelegd tussen dit ERP-systeem en de bij de JSF behorende informatiesystemen.

### **Militaire satellietcommunicatie (Milsatcom)**

Dit project is een multiservice project dat voorziet in de behoefte van de krijgsmacht aan satellietcommunicatie voor militair gebruik. De Koninklijke marine is belast met de uitvoering van dit project. De JSF wordt uitgerust met Satcom-apparatuur. Deze moet interoperabel zijn met andere communicatie-apparatuur van de Koninklijke luchtmacht.

## **INSCHAKELING NEDERLANDSE INDUSTRIE**

In het kader van de Nederlandse deelname aan de SDD-fase van de JSF, waartoe op 5 juni 2002 een MoU tussen de VS en Nederland is gesloten, voeren de bedrijven binnen het Nederlandse luchtvaartcluster onderhandelingen met de betrokken Amerikaanse industrie voor de verwerving van



werkpakketten voor de ontwikkeling van de JSF. Indien nodig worden de bedrijven hierbij ondersteund door de Nederlandse overheid. Deze onderhandelingen hebben tot dusver tot de volgende opdrachten geleid.

Datum	Order	Nederlands Bedrijf	JSF Aannemer
Januari 2002	Flight Movable doors	Stork – Fokker AESP	Lockheed Martin
April 2002	Windtunnel testen	NLR	Lockheed Martin
September 2002	Motion Base simulator	Rexroth Hydraudyne	Lockheed Martin
Oktober 2002	Prognostic Health Management	Perot Systems NL Sun Electric Systems NLR, TNO	Lockheed Martin
Meerdere data	Laser Hole Drilling	NCLR	Pratt & Whitney
Mei 2002	Motor bekabeling	Stork – Fokker Elmo	Hamilton Sundstrand
Februari 2003	Engine Fan Cases	Philips	Rolls Royce
Februari 2003	Vliegtuig bekabeling	Stork – Fokker Elmo	Lockheed Martin
April 2003	Stage 1+2 blisks	Philips	General Electric
Maart 2003	Nozzle parts	Stork – Fokker AESP	Pratt & Whitney
Meerdere data	Network Analyser	DapDesign	Verschillende

Deze contracten vertegenwoordigen per 1 juni 2003 een waarde van afgerond \$ 95 miljoen. Eind 2002 was dit \$ 37 miljoen. In verband met het commercieel vertrouwelijke karakter van deze informatie worden de bedragen van de individuele opdrachten niet vermeld. Het project bevindt zich in een fase waarin een groot deel van de opdrachten nog moet worden vergeven. De Amerikaanse hoofdaannemers hebben te kennen gegeven dat op basis van «best value and competitive pricing» naar verwachting in de SDD-fase, die tot en met 2012 duurt, bij de Nederlandse bedrijven opdrachten kunnen worden geplaatst voor een bedrag van \$ 800 miljoen. Het gaat in deze periode om ontwikkelopdrachten en onderdelen voor de «low rate initial production». Op basis van de tot nu toe bereikte resultaten bestaat geen reden tot ontevredenheid. Het behalen van de hierboven geschetste verwachting vergt echter nog een stevige inspanning.

Deze ontwikkelingscontracten maken geen deel uit van de medefinancieringsovereenkomst. Informatie over de voortgang is echter wel relevant, omdat bedrijven die al in de ontwikkelingsfase meedoen, op grond van hun kennis en ervaring met het project een betere uitgangspositie hebben om ook in de preproductie- en de productiefase orders binnen te halen. Het NIVR volgt voor de Staat de voortgang van de inschakeling van de Nederlandse industrie. De informatie over de bij de Nederlandse industrie geplaatste ontwikkelopdrachten is gebaseerd op schriftelijke bevestigingen van de betrokken Nederlandse bedrijven. Het ministerie van Economische Zaken houdt een administratie bij van de geplaatste opdrachten.

Omdat de productiecontracten wél onderwerp zijn van de medefinancieringsovereenkomst, is hierin overeengekomen dat de Staat deskundigen kan aanwijzen om omzetten die hieruit vanaf 2006 voortkomen te laten controleren bij de Nederlandse bedrijven. Naar aanleiding van deze medefinancieringsovereenkomst is in de EZ-administratie een extra-comptabele, geconditioneerde vordering opgenomen van € 372,1 miljoen (prijspeil 2001) op de gefingeerde debiteur «Nederlandse defensieindustrie». Deze vordering berust op de prognoses die voortkomen uit de uitgangspunten bij de «business case» over omzetten in de serie-productie in de periode van 2006–2038 en voor onderhoud en modificatie van 2014–2052. De vordering op Stork van € 4,5 miljoen die direct voortvloeide uit de ondertekening van de medefinancieringsovereenkomst en de MoU tussen de Amerikaanse en de Nederlandse regering is voldaan.

Na de initiële ondertekening van de medefinancieringsovereenkomst op 5 juni 2002 met 44 bedrijven zijn er in 2002 vier bedrijven bijgekomen. Per 1 juni 2003 is het totale aantal ondertekenaars 52.

## **CONCLUSIES**

Aan deze jaarrapportage kunnen de volgende conclusies worden ontleend.

- In de huidige projectfase worden de aspecten uitgewerkt die nodig zijn ter voorbereiding van een verwervingsbesluit. Tevens wordt invulling gegeven aan de overgang naar het nieuwe vliegtuig, het SDD-partnerschap en de inschakeling van de Nederlandse industrie.
- Een projectteam bij de Koninklijke luchtmacht is belast met de uitvoering. De Hoofddirectie Materieel van het ministerie van Defensie voert de regie over dit project in het kader van het DMP. Het ministerie van Economische Zaken treedt voorwaardenscheppend op voor een maximale inschakeling van de Nederlandse industrie door bij te dragen aan een optimale informatie-uitwisseling tussen Amerikaanse en Nederlandse bedrijven en overheidsinstellingen. Een interdepartementale coördinatiegroep, waarin ook de Nederlandse industrie is vertegenwoordigd, voert zowel de interdepartementale regie als de publiek-private regie ten aanzien van de Nederlandse industrie als partner in dit project.
- De verwervingsvoorbereidingsfase verloopt volgens planning. Tot op heden zijn de ervaringen van de Koninklijke luchtmacht als «level-2» partner in het programma volgens verwachting.
- Per 1 juni 2003 is voor een bedrag van \$ 95 miljoen aan ontwikkelopdrachten bij de Nederlandse industrie geplaatst.