

Vergaderjaar 2009–2010

26 488

Behoeftestelling vervanging F-16

Nr. 224

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 25 maart 2010

De vaste commissie voor Defensie¹, heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Economische Zaken over de brief van 2 december 2009 inzake JSF Afdrachtpercentage (Kamerstuk 26 488, nr. 208). De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 24 maart 2010. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Van Miltenburg

Adjunct-griffier van de commissie,
Bontje

¹ Samenstelling:

Leden: Van der Staaij (SGP), Van Bommel (SP), Poppe (SP), Ferrier (CDA), Van Velzen (SP), Haverkamp (CDA), Van Miltenburg (VVD), Voorzitter, Blom (PvdA), Ondervoorzitter, Van Dam (PvdA), Eijsink (PvdA), Schippers (VVD), Kraneveldt-van der Veen (PvdA), Griffith (VVD), Aasted Madsen-van Stiphout (CDA), Algra (CDA), Irrgang (SP), Knops (CDA), Willemse-van der Ploeg (CDA), Pechtold (D66), Brinkman (PVV), Ten Broeke (VVD), Voorde-wind (CU), Jacobi (PvdA), Thieme (PvdD) en Sap (GL).

Plv. leden: Van der Vlies (SGP), Lempens (SP), Polderman (SP), Ormel (CDA), De Wit (SP), Çörüz (CDA), Van Beek (VVD), Roefs (PvdA), Smeets (PvdA), Wolbert (PvdA), Nicolai (VVD), Arib (PvdA), Blok (VVD), Omtzigt (CDA), Uitslag (CDA), Roemer (SP), Jonker (CDA), De Nerée tot Babberich (CDA), Van der Ham (D66), Wilders (PVV), Teeven (VVD), Wiegman-van Meppelen Scheppink (CU), Samsom (PvdA), Ouwehand (PvdD) en Vendrik (GL).

1, 2, 3, 9, 11, 29, 32, 46, 50 en 51

Bedingen andere partnerlanden ook afdrachtpercentages van hun industrie? In hoeverre schaaft een afdrachtpercentage van 4,49 over de te behalen omzet de positie van de Nederlandse industrie in het Joint Strike Fighter (JSF)-programma?

Moet bij een afdrachtpercentage van 4,49 gevreesd worden voor het naar beneden bijstellen van de omzetprognoses door de industrie? Bestaat daardoor niet het risico dat er dus ook minder afgedragen zal worden door de industrie aan de Staat en dat derhalve een gat in de business case ontstaat?

In hoeverre acht de regering de Luchtvaartindustrie in staat om een afdrachtpercentage van 4,49 door te berekenen aan derden?

Waarom handelt de regering naar de juridische letter van de Medefinancieringsovereenkomst, maar wordt de politieke en economische werkelijkheid buiten beschouwing gelaten?

Acht de regering het denkbaar dat veel bedrijven zullen afhaken in het JSF-project, omdat orders risicovol of zelfs verliesgevend worden bij een afdrachtpercentage van 4,49? Zo ja, welke consequenties kan dit hebben voor (het tekort van) de business case?

Welke balans bedoelde u toen u in november schriftelijk aangaf dat «Over de wijze van een ook voor de industrie verantwoorde uitvoering van dit vonnis wordt op korte termijn met de sector overleg gepleegd, waarbij ik streef naar een goede balans tussen de afdrachtverplichting van de industrie en de overige in het geding zijnde belangen»? Welke overige belangen werden hier bedoeld? Op welke wijze zijn deze belangen meegenomen in het uiteindelijke afdrachtpercentage?

Klopt het dat het Tekort met € 50 miljoen is gezakt en dat de industrie bereid is om op termijn een hoger percentage af te dragen?

In hoeverre is bij de definitieve vaststelling van het afdrachtpercentage rekening gehouden met de gewijzigde economische omstandigheden en de dollarkoersratio?

Kunt u aangeven hoe dit nieuwe afdrachtpercentage in de begroting van Economische Zaken en Defensie verwerkt zullen worden?

Welke extra kosten levert deelname aan de ontwikkeling van de JSF de belastingbetaler op?

Op basis van ons ter beschikking staande informatie is ons niet bekend dat in andere F-35-partnerlanden sprake zou zijn van medefinanciering door de industrie in de vorm van afdrachten over de behaalde omzet uit JSF-gerelateerde opdrachten. Evenmin is ons bekend of er andere voorwaarden aan de desbetreffende buitenlandse bedrijven zijn opgelegd.

De hoofdaannemers van het F-35 programma staan, op grond van de desbetreffende Amerikaanse overheidsbepalingen (het *Defense Acquisition Regulations Supplement: DFARS*), niet toe dat aspecten als «afdrachtpercentage» in de kostprijs worden doorberekend.

Met de brief van 27 november 2009 (kamerstuk 26 488, nr. 207) heb ik de Kamer geïnformeerd over het afdrachtpercentage uit het eindvonnis van de arbitrage, waarbij ik tevens heb gemeld met de sector te overleggen over een goede balans tussen de afdrachtverplichting van de industrie en de overige in het geding zijnde belangen.

De juridische basis voor de bepaling van de afdracht en het moment waarop dit moet plaatshebben, ligt vast in de Medefinancieringsovereenkomst JSF (MFO) van 5 juni 2002. De MFO is op 10 juli 2002 met nummer ez02000598 aan de Voorzitter van de vaste commissie voor Economische Zaken van uw Kamer gezonden, mede ten behoeve van de vaste commissies voor Defensie en Financiën en de Commissie voor de Rijksuitgaven. De MFO is een juridisch bindende afspraak tussen de Staat en de Lucht-

vaartindustrie waar partijen zich aan hebben te houden. Zoals in het antwoord op de vragen 6, 43, 44 en 45 wordt uiteengezet, was er geen dwingende reden voor partijen om daarvan af te wijken. Met de vaststelling van het afdrachtpercentage is de noodzakelijke duidelijkheid voor de industrie geschapen. Dit biedt een duidelijke basis voor de industrie om commerciële en investeringsbeslissingen te nemen. In het overleg met de industrie zijn, naast de afdrachtverplichting, de bedrijfseconomische gevolgen voor de Luchtvaartindustrie, de gezamenlijke belangen ten aanzien van werkgelegenheid en het behoud van een gezonde en innovatieve luchtvaartsector betrokken.

De huidige omzetprognoses berusten op de verwachte opdrachten van Lockheed Martin en de motorenproducenten. De prognoses hebben geen relatie met het afdrachtpercentage. Een hoog afdrachtpercentage heeft echter een nadelige invloed op de bedrijfseconomische situatie voor de Nederlandse bedrijven in het F-35-programma. Indien dit zou leiden tot minder orders en een lagere omzet, heeft dit een negatieve invloed op de opdrachten van de industrie aan de Staat en ook op de werkgelegenheid bij de betrokken bedrijven. Gelet op het verwachte verloop van de kosten en de opbrengsten voor de Luchtvaartindustrie, zal de rentabiliteit naar verwachting in de eerste jaren laag zijn en vervolgens toenemen. Het is voor de bedrijven wenselijk dat het afdrachtpercentage met dit verloop mee kan ademen en dus in de eerste periode relatief laag is en na verloop van tijd toeneemt. Gemiddeld genomen zal het afdrachtpercentage zodanig dienen te zijn dat het «Tekort door de Private Bijdrage» wordt gedicht.

Gelet op het voorgaande en na overleg met de industrie heeft de Staat geconcludeerd dat een afdrachtpercentage van 4,49 niet de beoogde balans zal opleveren. De Staat heeft de belangen van de industrie, tezamen met de uitkomst van de arbitrage met betrekking tot de afdrachtverplichtingen, meegenomen in een eindvoorstel dat op 21 december 2009 door mij schriftelijk is voorgelegd aan de Luchtvaartindustrie en dat bestaat uit de volgende elementen.

De Staat heeft, mede gelet op de economische omstandigheden en de verslechterde concurrentiepositie van Nederlandse bedrijven als gevolg van de zwakke dollar, de industrie het voorstel gedaan dat van het door arbiters vastgestelde tekort van € 157,1 mln (netto contante waarde, prijspeil 2001) door de industrie € 105 mln (netto contante waarde, prijspeil 2001) via de opdrachten wordt terugbetaald, wat neerkomt op een afdrachtpercentage van 3. Voordat dit voorstel kon worden gedaan, is in overleg met de minister van Financiën afgesproken dat de overige € 52,1 mln (netto contante waarde prijspeil 2001) wordt terugbetaald door een uitgavenverlaging op het terrein van luchtvaart en industrie binnen de begrotingen van de ministeries van Economische Zaken en Defensie. Dit bedrag wordt in gelijke delen in mindering gebracht op de begroting van de ministeries van Economische Zaken en Defensie en vloeit terug naar de schatkist in de vorm van verminderde rentebetalingen op de staatschuld. Deze maatregel heeft derhalve geen consequenties voor de belastingbetaler.

Aan de industrie is de mogelijkheid geboden om de opdrachten in beperkte mate te laten fluctueren rond de dollarkoers die in de *business case* voor toekomstige financiële stromen wordt gehanteerd (0,65 EUR/USD, 1,54 USD/EUR). Indien de dollar zich ten opzichte van deze koers positief ontwikkelt, zal dit eveneens een positief effect hebben op de financiële prestaties van de industrie. Zij heeft dan de ruimte om niet alleen in absolute zin meer te betalen, te weten een vast percentage over een hogere omzet in euro's, maar ook in relatieve zin vanwege de toegenomen bruto marges. Bij waardedaling van de dollar is het tegenoverge-

stelde het geval. In die situatie kan de industrie een lager percentage betalen. De basis voor deze variatie is het afgesproken gemiddelde percentage van 3 over de gehele looptijd.

Gelet op het verwachte verloop van de *cashflow* bij de bedrijven is de Staat bereid in de periode 1 juli 2008 tot 1 januari 2018 een percentage van 2 te hanteren, waarna het percentage trapsgewijs zal stijgen tot 4,1 om gemiddeld over de gehele looptijd van de MFO tot 2052 uit te komen op 3. Het voorstel behelst verder in 2020 een boekhoudkundig meetmoment, waarbij alleen de stand wordt opgemaakt van de gerealiseerde afdrachten door de industrie en verkregen *royalty's* over de verkoop van de F-35 aan exportlanden. Mochten de inkomsten van de Staat uit afdrachten en *royalty's* groter zijn geweest dan geraamd, dan leidt dit tot een naar rato lager afdrachtpercentage, dat vanaf 1 januari 2021 zal gelden. Hierbij geldt dat het afdrachtpercentage niet hoger zal zijn dan 4,1. In 2030 zal eenzelfde boekhoudkundig meetmoment plaatsvinden. Er zal geen herijking meer plaatsvinden van de business case.

De Staat is van mening dat het met de Luchtvaartindustrie overeengekomen afdrachtpercentage, in combinatie met de andere voorwaarden, voldoende ruimte biedt voor de Luchtvaartindustrie om op een bedrijfs-economisch verantwoorde wijze opdrachten te kunnen uitvoeren binnen het F-35-programma. Dit mede gelet op de kracht en capaciteiten van de Nederlandse Luchtvaartindustrie en de additionele voordelen die een deelname in het JSF-ontwikkelings-, productie- en *sustainment*-programma met zich meebrengt (zie ook het antwoord op de vragen 6, 43, 44 en 45).

4, 15, 16, 52, 53, 54 en 59

Waarom wordt nu een definitief afdrachtpercentage van de industrie geëist over te behalen omzet in de productie van de JSF, terwijl er nog geen aanschafbesluit over de JSF genomen is? Wordt hiermee niet vooruitgelopen op een definitieve keuze voor de JSF?

Waarom is bij de arbitrage door het Scheidsgerecht vooruit gelopen op het politiek nog te nemen besluit over de eventuele, daadwerkelijke deelname aan de Initial Operational Test and Evaluation (IOT&E) fase met twee testvliegtuigen, conform de motie Hamer c.s.? Wat is het oordeel van de regering daarover?

Welke gevolgen zal een politiek besluit tot het NIET aanschaffen van twee JSF-testtoestellen hebben voor de arbitrage-uitkomst en het naleven daarvan?

Kunt u toelichten waarom de arbiters het «voordeel» van deelname aan de IOT&E van 200 miljoen euro meewegen in hun oordeel? Deze staat toch totaal los van de onderdelen die het afdrachtpercentage zouden moeten bepalen? Zo nee, op welke wijze zou het vermeende voordeel van de IOT&E fase van invloed zijn op de business case en dus het afdrachtpercentage voor de industrie?

Deelt u het oordeel dat dit voordeel in zijn geheel zou komen te vervallen, indien Nederland, net als de overgrote meerderheid van de JSF-partners, af zou zien van deelname aan de IOT&E?

Deelt u de conclusie dat als het «voordeel» van IOT&E deelname in de business case worden betrokken, ook nadelen van de SDD-deelname, zoals de aanschaf van relatief dure toestellen in LRIP-fase, zouden moeten worden meegewogen?

Het Scheidsgerecht geeft aan dat er additionele voordelen zijn van deelname aan de ontwikkelingsfase ten opzichte van een eigen uitgevoerde testfase te waarde van ongeveer € 200 miljoen. Zou dit concrete voordeel voor de overheidsfinanciën meegenomen moeten worden in de business case?

De bepaling dat een definitief afdrachtpercentage over productieomzet – te rekenen vanaf 1 juli 2008 – moet worden vastgesteld, is vastgelegd in de MFO die is overeengekomen tussen de Staat en de Luchtvaartindustrie naar aanleiding van de deelname aan de ontwikkeling van de F-35: de *System Development and Demonstration (SDD)* fase. In de MFO is ook voorzien in de procedure van het inroepen van arbitrage bij geschillen tussen partijen over de vaststelling van het afdrachtpercentage. Dit staat derhalve los van politieke besluitvorming over al dan niet deelnemen aan de *Initial Operational Test and Evaluation (IOT&E)* fase en aanschaf van de testtoestellen. Een eventueel besluit om de twee testtoestellen niet aan te schaffen, heeft derhalve geen invloed op het arbitragevonnis. De MFO, het arbitraal eindvonnis van het Scheidsgerecht van 27 november 2009 en de aanvullende overeenkomst tussen de Staat en de Luchtvaartindustrie zijn juridisch bindende afspraken die partijen moeten nakomen.

Het Scheidsgerecht heeft vastgesteld dat, gelet op de MFO, het zogenoemde IOT&E-voordeel geen onderdeel uitmaakt van de herberekeningsformule voor de herijking van de *business case* en voor de berekening van het «Tekort» niet relevant is. De deelname aan de IOT&E-fase ziet het Scheidsgerecht weliswaar als een onvoorziene omstandigheid, maar het voordeel dat daardoor optreedt rechtvaardigt niet een wijziging of ontbinding van de MFO. Het IOT&E-voordeel behoeft derhalve niet te worden meegerekend bij de vaststelling van het afdrachtpercentage. Het al dan niet deelnemen aan de IOT&E-fase met 2 F-35 testtoestellen heeft dus geen invloed op het afdrachtpercentage voor de industrie. Het Scheidsgerecht merkt in het gedeeltelijk arbitraal eindvonnis onder 5.3.7, blz. 43 – 44 slechts op dat «de besparing uit hoofde van de deelneming aan de IOT&E-fase – in het midden latend hoe groot deze is – een uit de deelname aan de SDD-fase voortvloeiend voordeel is dat de overheidsfinanciën – of in de termen van de in 2002 gegeven toelichtingen: de belastingbetaler – ten goede komt» en doet geen uitspraak over de hoogte van het bedoelde voordeel.

Wanneer Nederland als partnerland kan participeren in de IOT&E-fase, en derhalve geen eigen testfase hoeft uit te voeren, kan daarmee een bedrag aan meerkosten voor een nationaal testprogramma van ongeveer € 200 miljoen worden bespaard (zie de brief van 29 februari 2008, kamerstuk 26 488, nr. 65).

Indien zou worden besloten de 2 F-35 testtoestellen definitief niet aan te schaffen, zal Nederland moeten uittreden uit het IOT&E-MoU, dat in mei 2008 na overleg met de Kamer is getekend. Het verwachte IOT&E-voordeel dat zich zou voordoen in geval van de definitieve aanschaf van de 2 F-35 testtoestellen, zou hiermee komen te vervallen. Dit heeft echter, zoals hiervoor gemeld, geen relatie met de *business case*. Met de voltooiing van de arbitrage is ook de *business case* afgesloten en is het opnemen daarin van eventuele vooren nadelen niet aan de orde. Welke effecten een uittreding uit het IOT&E-MoU en het niet aanschaffen van testtoestellen zal hebben voor de positie van Nederland in het F-35-programma, en de positionering van de Nederlandse industrie voor F-35-orders, is niet goed in te schatten.

5, 22, 23, 47 48, 49 en 60

Moet uit het feit dat zowel het Scheidsgerecht als de regering aangeven dat er voordelen gemoeid zijn aan de System Design and Demonstration (SDD)-deelname, die niet zijn meegenomen in de business case, worden geconcludeerd dat deelname aan de SDD-fase een voordeel van maar liefst € 300 miljoen oplevert voor de belastingbetaler? Was dit de oorspronkelijke bedoeling van de business case en de noodzaak tot afdracht van omzet van de industrie om het gat te dichten? Is de regering

bereid om de business case open te breken en de extra voordelen erin te verdisconteren?

Wat is het oordeel van de regering over de werkwijze van het Scheidsgerecht om niet «de werkelijk betaalde dollarkoers» te hanteren, maar een «gewogen gemiddelde dollarkoers»?

Kunt u dit oordeel ook toelichten?

Wat is het directe gevolg van deze handelwijze van het Scheidsgerecht voor de Nederlandse «belastingbetaler»?

Acht de regering de nu gerealiseerde herberekening van het afdrachtpercentage en de wijze van totstandkoming geheel conform alle schriftelijke en mondelinge garanties van de toenmalige minister Zalm van Financiën, o.a. dat de Nederlandse deelname aan de SDD-fase de belastingbetalers geen cent zal kosten? Zo nee, in welke opzichten en in hoeverre is daaraan niet geheel voldaan?

Kan het totale bedrag aan SDD gelden, bij een afdrachtpercentage van 4,49 door de industrie, en rekening houdend met de verwachtingen zoals ze zijn gebruikt bij het vaststellen van het nieuwe afdrachtpercentage in 2008 van 10,1 procent, worden «terugverdiend» door de staat?

Is het waar dat er, uitgaande van de herberekening van de business case in 2008, een tekort is van 145 miljoen euro?

Hoe groot is het tekort nu er een afdrachtpercentage van minder dan de helft van het oorspronkelijke percentage is vastgesteld?

De contante waarde van de bijkomende voordelen wordt door u geschat op € 150 miljoen. Op welk bedrag en percentage zou het Tekort uitkomen als deze voordelen en de gewogen gemiddelde dollarkoers beide zouden worden meegewogen in de business case?

Met de brief van 2 december 2009 (kamerstuk 26 488, nr. 208) is gemeld dat het Scheidsgerecht heeft bepaald dat voor de SDD-bijdragen van de Staat tot de herijking van juli 2008 niet de werkelijk betaalde dollarkoers van € 1,05587 op basis van het termijnvalutacontract moet worden gehanteerd, maar een gewogen gemiddelde dollarkoers van € 0,82399. Het Scheidsgerecht heeft hiervoor als reden aangevoerd dat de definitie in de MFO voor de te hanteren dollarkoers over de periode tot 1 juli 2008 dit voorschrijft. Deze aanpassing had tot gevolg dat het «Tekort» met € 145 miljoen (prijspeil 2001, netto contante waarde) is verlaagd van € 302,1 miljoen (prijspeil 2001, netto contante waarde) naar de in het antwoord op de vragen 1, 2, 3, 9, 11, 29, 32, 46, 50 en 51 genoemde € 157,1 miljoen (prijspeil 2001, netto contante waarde).

Naast het eerder toegelichte IOT&E-voordeel levert deelname aan de SDD-fase enkele voordelen voor de belastingbetaler op die door partijen bewust niet zijn meegenomen in de *business case*. Te denken valt aan het vermijden van zogenaamde compensatiekosten. Normaal worden bij Nederlandse opdrachten aan een buitenlandse leverancier compensatieorders voor de Nederlandse industrie ter waarde van de opdrachtsom bedongen. Eventuele kosten die buitenlandse leveranciers maken om een pakket met compensatieorders te realiseren, worden doorberekend aan de klant. Bij de Nederlandse participatie in de JSF is dit niet aan de orde. Voor de aanschaf van de JSF is het daaruit resulterende compensatiekostenvoordeel te becijferen op ongeveer € 100 miljoen.

De totale contante waarde van het IOT&E-voordeel en het compensatiekostenvoordeel komt in prijspeil 2001 (netto contante waarde) uit op ongeveer € 150 miljoen. De hiervoor genoemde verlaging van het «Tekort» in de *business case* met € 145 miljoen moet derhalve mede tegen deze achtergrond worden beschouwd. Op grond van het voorgaande is er over de gehele periode genomen geen sprake van voordeel of nadeel voor de belastingbetaler, maar van een neutrale situatie. Voor een berekening zoals verzocht in vraag 60 bieden noch de MFO noch het

arbitraal eindvonnis van het Scheidsgerecht enige grond. Deze berekening geeft een nadeel voor de Staat en de belastingbetaler te zien. Het «Tekort» zou van € 157,1 miljoen (prijspeil 2001, netto contante waarde) dalen naar ongeveer € 7,1 miljoen (prijspeil 2001, netto contante waarde), waarmee het afdrachtpercentage op 0,2 zou uitkomen.

6, 43, 44 en 45

Hoe beoordeelt de regering de toekomstperspectieven voor de Nederlandse Luchtvaartindustrie in het licht van de economische crisis en het thans vastgestelde afdrachtpercentage? Heeft de regering bij de herijking van de business case rekening gehouden met de gewijzigde economische omstandigheden?

Wat is de invloed van deze afdracht op het concurrentievermogen van de industrie en wat is het risico dat bedrijven hun werk naar goedkopere, buitenlandse vestigingen brengen?

Wat is het verdienvermogen van de Nederlandse Luchtvaartindustrie? Is dit meegewogen in de oordeelsbepaling van het Scheidsgerecht?

Is het juist te veronderstellen, gegeven de gebruikelijke marges, dat alles boven de 3% leidt tot productie werken tegen de kostprijs?

In juli 2008 had de economische crisis zich nog niet gemanifesteerd. De herijking van de *business case* in juli 2008 betrof een feitelijke aanpassing van de parameters op basis van eerder gemaakte afspraken. Ik erken dat de actuele economische omstandigheden zeker voor de nabije toekomst van invloed zijn op de activiteiten van de Luchtvaartindustrie. Dat geldt zowel voor het civiele als het militaire deel van de sector. Militaire *aerospace*-activiteiten leveren vanwege hun hoogtechnologisch en lange termijn karakter een stabiele en hoogwaardige bouwsteen voor de activiteiten van de Luchtvaartindustrie in het algemeen. Mede daarom is het van belang dat over het afdrachtpercentage overeenstemming is bereikt. Dit schept duidelijkheid voor de industrie, waardoor gefundeerde commerciële en investeringsbeslissingen kunnen worden genomen.

Die duidelijkheid is ook van belang voor de keuze van de industrie om werk al dan niet in Nederland uit te voeren. Een individuele kostenpost zoals het afdrachtpercentage is slechts één element binnen de totale kosten- en opbrengstenstructuur. Naast kosten spelen vanzelfsprekend ook andere elementen een rol bij de keuze door bedrijven voor bepaalde productielocaties en de noodzakelijke acceptatie daarvan door de (Amerikaanse) hoofdaannemers.

Het verdienvermogen van de Luchtvaartindustrie is in opdracht van de industrie onderzocht door Booz & Co en in opdracht van het ministerie van Economische Zaken gevalideerd door PA Consulting Group. Daaruit komt naar voren dat op grond van internationaal vergelijkingsmateriaal het verdienvermogen van de Nederlandse Luchtvaartindustrie in zijn algemeenheid beperkt is. JSF-opdrachten bieden potentieel aantrekkelijke marges en goede langetermijnvooruitzichten met inbegrip van *spin-off* effecten die dit programma kan bieden.

7

Is het waar dat de industrie geen lening kan krijgen bij banken ten behoeve van het JSF-programma, zo lang het politieke besluit tot aanschaf van de JSF nog niet genomen is? Zo ja, is de regering bereid een bankgarantie af te geven?

Bedrijven hebben hun eigen verantwoordelijkheden bij het nemen van investeringsbeslissingen. Zij zullen daarbij afwegingen maken met betrekking tot de economische haalbaarheid van bepaalde investeringen en de bijbehorende financieringsmogelijkheden. In het verlengde daarvan zullen

banken dezelfde elementen in beschouwing nemen bij een kredietaanvraag. Of banken op dit ogenblik en in het licht van de vooruitzichten terughoudend zijn om kredietverlening voor specifiek JSF-gerelateerde investeringen goed te keuren, kan vanuit de overheid niet worden beoordeeld.

De overheid kent generieke regelingen zoals de borgstellingsregeling BMKB, de groeifaciliteit en de tijdelijke Garantierегeling Ondernemingsfinanciering (GO) die ook toegankelijk zijn voor de Luchtvaartindustrie. Het is aan de banken van de betrokken bedrijven om hier in voorkomende gevallen een beroep op te doen.

8

Welke dollarkoers wordt gehanteerd bij het project vervanging F-16? Wordt dezelfde dollarkoers gehanteerd bij de herziening van de business case? Zo nee, waarom niet?

Bij de raming van het project Vervanging F-16 in de Defensiebegroting wordt een voorgeschreven plandollarkoers gehanteerd van € 0,83. In de MFO is vastgelegd dat bij de herijking in 2008 de op 1 juli 2008 geldende 5-jaar termijndollarkoers moet worden gehanteerd. Deze koers is op 1 juli 2008 vastgesteld op € 0,65424.

10

Is het waar dat Nederland als SDD-partner geen ontwikkelingskosten hoeft te betalen bij aanschaf van de JSF? Hoe groot is het voordeel van de SDD-deelname in relatie tot kopen van de plank, gezien het feit dat de ontwikkelingskosten gestegen zijn en wel (gedeeltelijk) betaald zullen worden door derde landen die van de plank kopen? In hoeverre is dit meegenomen in de herijking van de business case?

Als partner in de SDD-fase hoeft Nederland bij de aanschaf van de F-35 geen ontwikkelingskostenopslag bovenop de productieprijs, de kale stuksprijs, te betalen. Op 1 juli 2008, het meetmoment voor de herijking van de *business case*, bedroegen de totale geraamde ontwikkelingskosten van de F-35 \$ 40,1 miljard (nominaal bedrag; \$ 35,7 miljard in prijspeil 2001). Op grond van het Nederlandse planningsaantal van 85 toestellen bedraagt het ontwikkelingskostenvoordeel ten opzichte van «kopen van de plank» € 123,4 miljoen (prijspeil 2001, contante waarde), uitgaande van een 50% kans op vrijstelling van de ontwikkelingskosten indien Nederland niet had deelgenomen aan de SDD-fase, maar de F-35 later «van de plank» zou kopen. De sinds het in de MFO afgesproken meetpunt van 1 juli 2008 gestegen totale SDD-kosten zijn voor de arbitrage niet van belang.

12, 35 en 36

Kunnen alsnog alle uitgangspunten, overwegingen, berekeningen en conclusies in de diverse stadia van de herberekening van de JSF business case en van de arbitrageprocedure daarover openbaar gemaakt worden? Zo nee, waarom niet en wanneer dan wel?

Kunt u aangeven op basis van welke redenering en berekening het huidige meer dan gehalveerde afdrachtpercentage is vastgesteld? Kan de Kamer de exacte onderliggende berekening ontvangen op basis waarvan geconcludeerd wordt dat een afdrachtpercentage van 4.49 volstaat?

Voor een uitvoerige toelichting op het proces van herberekening van de *business case* verwijs ik naar de kamerbrief die u gelijktijdig met deze beantwoording ontvangt. Deze brief bevat als bijlagen het gedeeltelijk arbitraal eindvonnis van 25 juni 2009 (op 30 juni 2009 vertrouwelijk aan de Kamer ter inzage gelegd: kamerstuk 26 488, nr. 190) en het arbitraal eindvonnis van 27 november 2009. Met onderstaande tabellen worden de

uitgangspunten en de berekeningen van de *business case toegelicht vanaf de herijking van 1 juli 2008*.

In tabel 1 staan de parameters van de business case, met daarbij de waarden van de herijking door de Staat op 1 juli 2008. Het afdrachtpercentage wordt berekend door het «Tekort» in de *business case* te delen op de productieomzet (in prijspeil 2001 en netto contante waarde) en het resultaat te vermenigvuldigen met 100%: (M€ 308,1 / M€ 2 993) x 100% = 10,3%.

Tabel 1: Herijking op 1 juli 2008

Parameter	Waarde (M= miljoen)
SDD-bijdrage Nederland	M\$ 684 (Prijspeil 2001)
Totale kosten <i>System Development and Demonstration</i> (SDD)-fase (ontwikkelingskosten)	M\$ 35 674 (Prijspeil 2001)
Dollarkoers SDD-uitgaven	€ 1,05587 (termijndollars)
Totale kosten <i>Concept Demonstration</i> fase (ontwikkelingskosten)	M\$ 4 454 (Prijspeil 2001)
Planningsaantal Nederlandse toestellen	85
Totaal aantal te produceren vliegtuigen, inclusief exporttoestellen	4 500
Aantal exporttoestellen	1 390
Kans op vrijstelling ontwikkelingskosten als Nederland niet aan de SDD had deelgenomen, maar de F-35 later «van de plank» had gekocht	50%
<i>Foreign Military Sales</i> (FMS)*-plichtige verwervingskosten (geldt niet voor Nederland als SDD-partner, maar wel als Nederland de F-35 later «van de plank» had gekocht als exporttoestel)	M\$ 5 161 (Prijspeil 2001)
FMS-plichtige exploitatiekosten (geldt niet voor Nederland als partner, maar wel als Nederland de F-35 later «van de plank» had gekocht als exporttoestel)	M\$ 2 921 (Prijspeil 2001)
FMS-percentages	4,4747%
Nederlands instroomschema (F-35 toestellen)	2011: 1 2012: 1 2013: 0 2014: 2 2015: 4 2016: 9 2017: 10 2018: 10 2019: 10 2020: 10 2021: 10 2022: 10 2023: 8
Discontovoet	4%
Inflatie	2002: 3,5% 2003: 3,0% 2004: 1,0% 2005: 1,4% 2006: 1,6% 2007: 1,3% 2008 en verder: 2%
Dollarkoers overheidsinkomsten (5-jaar termijndollarkoers van 1 juli 2008)	€ 0,65424
Berekening «Tekort» in contante waarden prijspeil 2001	
– SDD-bijdrage	M€ –614,3
– Ontwikkelingskostenvoordeel	M€ 123,0
– Organisatiekostenvoordeel (FMS-kostenvoordeel)	M€ 106,7
– <i>Royalty's</i>	M€ 72,4
– Industrieafdracht	M€ 4,2
Totaal «Tekort»	M€ –308,1
Industrieomzet	M\$ 9 838 (Prijspeil 2001)
	M€ 2 993 (prijspeil 2001, netto contante waarde)

Parameter	Waarde (M= miljoen)
Afdrachtpercentage	10,3%

* Ter verduidelijking van de FMS-toeslag/organisatiekosten wordt verwezen naar het antwoord op kamervraag 13 in de brief van 13 maart 2002 (kamerstuk 26 488, nr. 9).

Na bezwaar van de Luchtvaartindustrie tegen de berekeningswijze van het organisatiekostenvoordeel is de berekening op 28 november 2008 aangepast. Dit is onder meer uiteengezet in de brief van 2 december 2009 (kamerstuk 26 488, nr. 208). Het «Tekort» daalde naar € 302,1 miljoen (prijspeil 2001, netto contante waarde), waardoor het afdrachtpercentage daalde naar 10,1 zoals gemeld in de brief van 16 december 2008 (kamerstuk 26 488, nr. 128). Tabel 2 geeft deze aanpassing weer.

Tabel 2: Aanpassing Organizekostenvoordeel (FMS-kostenvoordeel)

Parameter	Waarde (M= miljoen)
Berekening «Tekort» in contante waarden prijspeil 2001	
– SDD-bijdrage	M€ -614,3
– Ontwikkelingskostenvoordeel	M€ 123,4
– Organizekostenvoordeel (FMS-kostenvoordeel)	M€ 112,2
– <i>Royalty's</i>	M€ 72,4
– Industrieafdracht	M€ 4,2
Totaal «Tekort»	M€ -302,1
Industrieomzet	M\$ 9 838 (Prijspeil 2001)
	M€ 2 993 (prijspeil 2001, netto contante waarde)
Afdrachtpercentage	10,1%

De parameters van de *business case* zijn tijdens de arbitrage gevalideerd, waarbij de afspraken in de MFO vanzelfsprekend leidend waren. Met het gedeeltelijk arbitraal eindvonnis van 25 juni 2009 heeft het Scheidsgerecht het «Tekort» op € 157,1 miljoen (prijspeil 2001, netto contante waarde) vastgesteld. Het Scheidsgerecht bepaalde dat voor de SDD-bijdragen van de Staat tot de herijking van juli 2008 niet de werkelijk betaalde dollarkoers van € 1,05587 op basis van het termijnvalutacontract moet worden gehanteerd, maar een gewogen gemiddelde dollarkoers van € 0,82399. Dit had tot gevolg dat het «Tekort» met € 145 miljoen is verlaagd van € 302,1 miljoen naar de voornoemde € 157,1 miljoen. Met het gedeeltelijk arbitraal eindvonnis heeft het Scheidsgerecht de Staat tevens opdracht gegeven om in samenwerking met de industrie de industrieomzet te herijken, met inbegrip van de omzet tijdens de instandhoudingsfase (*sustainment*) van Nederlandse F-35 toestellen, uitgaande van het planingsaantal van 85. De herijking van de industrieomzet bedroeg \$ 11 417 miljoen (prijspeil 2001), hetgeen overeenkomt met € 3 497 miljoen (prijspeil 2001, contante waarde). Hierbij is de op 1 juli 2008 vastgestelde 5-jaar termijndollarkoers van € 0,65424 gehanteerd, zoals bepaald in de MFO. Bovenstaande aanpassingen hebben geleid tot het afdrachtpercentage van 4,49 zoals op 27 november 2009 door het Scheidsgerecht bepaald. Tabel 3 geeft een overzicht van de berekening.

Tabel 3: Eindvonnis arbitrage

Parameter	Waarde (M= miljoen)
Dollarkoers SDD-bijdrage tot 1 juli 2008	€ 0,82399
Dollarkoers SDD-bijdrage na 1 juli 2008	€ 0,65424
Berekening «Tekort» in contante waarden prijspeil 2001	
– SDD-bijdrage	M€ –469,3
– Ontwikkelingskostenvoordeel	M€ 123,4
– Organisatiekostenvoordeel (FMS-kostenvoordeel)	M€ 112,2
– <i>Royalty's</i>	M€ 72,4
– Industrieafdracht	M€ 4,2
Totaal «Tekort»	M€ –157,1
Industrieomzet (incl. <i>sustainment</i>)	M\$ 11 417 (Prijspeil 2001)
Industrieomzet (incl. <i>sustainment</i>)	M€ 3 497 (prijspeil 2001, netto contante waarde)
Afdrachtpercentage	4,49%

Zoals uiteengezet in het antwoord op de vragen 1, 2, 3, 9, 11, 29, 32, 46, 50 en 51 heeft de industrie vervolgens het voorstel van de Staat geaccepteerd om van het door arbiters vastgestelde tekort van € 157 miljoen (netto contante waarde, prijspeil 2001) een bedrag van € 105 miljoen (netto contante waarde, prijspeil 2001) via de afdrachten terug te betalen, wat neerkomt op een afdrachtpercentage van 3. De overige € 52 miljoen (netto contante waarde, prijspeil 2001) wordt terugbetaald door een uitgavenverlaging op de begrotingen van de ministeries van Economische Zaken en Defensie ten gunste van de staatsschuld. Tabel 4 geeft de aanpassingen weer.

Tabel 4: Resultaat overleg Staat en industrie met bijdrage vanuit begroting EZ en Defensie

Parameter	Waarde (M= miljoen)
Berekening «Tekort» in contante waarden prijspeil 2001	
– SDD-bijdrage	M€ –469,3
– Ontwikkelingskostenvoordeel	M€ 123,4
– Organisatiekostenvoordeel (FMS-kostenvoordeel)	M€ 112,2
– <i>Royalty's</i>	M€ 72,4
– Industrieafdracht	M€ 4,2
– Uitgavenverlaging begrotingen EZ en Defensie	M€ 52,1
Totaal «Tekort»	M€ –105,0
Industrieomzet (incl. <i>sustainment</i>)	M\$ 11 417 (Prijspeil 2001)
Industrieomzet (incl. <i>sustainment</i>)	M€ 3 497 (prijspeil 2001, netto contante waarde)
Afdrachtpercentage	3,00%

13

Welke (a) productieaantallen en (b) kostprijs van de JSF en welke (c) omzetverwachtingen voor de Nederlandse industrie liggen ten grondslag aan de herberekening van de JSF business case en de arbitrage? In hoeverre acht u deze drie (a t/m c) nu nog realistisch, en op welke recente informatie baseert u zich daarbij?

Met de brief van 20 november 2009 (kamerstuk 26 488, nr. 205) is de Kamer gemeld dat het totale aantal geplande F-35-toestellen voor de partnerlanden ongewijzigd 3 173 toestellen bedraagt. In antwoord op vragen van de leden Van Velzen, Brinkman en Pechtold is op 16 september 2009 (Handelingen TK 2009–2010, aanhangsel nr. 38) uiteengezet dat

Nederland in de *business case* voorzichtigheidshalve is uitgegaan van een totale productie van 4500 F-35-toestellen met inbegrip van exporttoestellen.

De productieprijs (kale stuksprijs) voor F-35-toestellen maakt geen deel uit van de berekeningen van de *business case*. Het ontwikkelingskostenvoordeel, zoals berekend naar de situatie per 1 juli 2008, wat het voordeel weergeeft van SDD-deelname ten opzichte van later kopen «van de plank», is bij de herberekening van de *business case* wel meegenomen. De industrieomzet is in opdracht van het Scheidsgerecht in juli 2009 herijkt. Zie ook het antwoord op de vragen 12, 35 en 36.

14, 24, 25 en 30

Over welke zaken heeft het Scheidsgerecht vooraf en tijdens de lopende arbitrageprocedure informatie bij en standpunten van de regering (c.q. van de departementen EZ, Financiën en/of Defensie) opgevraagd en/of getoetst, en welke posities zijn daarbij van regeringszijde ingenomen? Is het mogelijk de informatie over deze arbitragezaak die eerder vertrouwelijk aan de Kamer is gestuurd nu deze zaak is afgerond openbaar te maken? Zo nee, welke redenen heeft u nu nog om dit niet te doen? Bent u bereid om, gezien het hier gaat om grote bedragen belastinggeld, alle achterliggende stukken openbaar te maken en daar waar dit niet mogelijk is dit richting de Kamer te beargumenteren? Is het juist dat bij de uitspraak van de arbiters uitspraak is gedaan terwijl geen publiek aanwezig kon zijn?

De uitspraak van de arbiters is schriftelijk gedaan aan de advocaten van de bij de arbitrage betrokken partijen. Arbitrage is in de regel vertrouwelijk. Nadat de Staat en de Luchtvaartindustrie tot overeenstemming waren gekomen over de uiteindelijke afdracht en de modaliteiten daarvan, heeft de Staat alle partijen verzocht akkoord te gaan met het openbaar maken van het gedeeltelijk arbitraal eindvonnis en het arbitraal eindvonnis. Het NIFARP heeft namens de betreffende bedrijven medegedeeld daarmee te kunnen instemmen. Het gedeeltelijk arbitraal eindvonnis en het arbitraal eindvonnis worden de Kamer als bijlagen bij de afzonderlijke brief van heden toegezonden.

17, 18, 19, 37, 38 en 58

Daar waar in de brief gesproken wordt over het «bezwaar van de Luchtvaartindustrie» etc. kan precies omschreven worden welke bedrijven etc. tot deze «Luchtvaartindustrie» gerekend moeten worden en hoe de besluitvorming binnen dit cluster bedrijven tot stand kwam en komt? Kan daarbij tevens per bedrijf aangegeven worden in hoeverre het hier op dit moment nog gaat om een Nederlands bedrijf en in hoeverre het per bedrijf gaat om naar verwachting te realiseren werkgelegenheid in Nederland? In hoeverre hebben de betrokken bedrijven ook al ingestemd met de uitkomst van de arbitrage, dan wel op welke termijn is die instemming te verwachten? Welke (potentieel) betrokken bedrijven hebben reeds aangegeven niet in te zullen stemmen met de uitkomst van de arbitrage, dan wel daaraan niet te zullen meewerken? Om welk aandeel in de verwachte Nederlandse omzet van de JSF-productie gaat het daarbij? Hebben de bedrijven ingestemd met het vastgestelde afdrachtpercentage? Op welke wijze hebben ze dat gedaan? Welke bedrijven gaan dit afdrachtpercentage betalen? Welke bedrijven hebben niet ingestemd met de uitspraak van de arbiter? Waarom niet? Welk effect heeft dit op de afdracht van de anderen? Welk effect heeft dit op de businesscase? Hoeveel geld schiet de belastingbetaler er hier bij in?

De overeenstemming tussen de Staat en de Luchtvaartindustrie betreft 55 van de 83 bedrijven uit de MFO. Deze 55 bedrijven zijn ook partij in de arbitrageprocedure en hebben inmiddels alle individueel verklaard in te stemmen met het eindvoorstel. Voor de resterende 28 MFO-partijen geldt het door de Staat in 2008 vastgestelde afdrachtpercentage van 10,1. Naar verwachting gaat het hierbij echter om bedrijven die geen JSF-productieopdrachten en/of *sustainment*opdrachten meer nastreven.

Alle bedrijven die de MFO hebben getekend zijn in Nederland gevestigd. Voor de MFO doet het feit dat een bedrijf geheel of gedeeltelijk in buitenlandse handen is niet ter zake. Een uitsplitsing van de te verwachten werkgelegenheid per bedrijf is mij niet bekend. Op sectorniveau geaggregeerde geraamde omzetcijfers (zie het antwoord op de vragen 39 en 40) leiden tot een raming van de mogelijke totaalcijfers voor de werkgelegenheid. Ik verwijs in dat verband ook naar het rapport van PricewaterhouseCoopers dat op 10 juli 2008 aan uw Kamer is toegezonden (kamerstuk 26 488, nr. 98), de contra-expertise van het CPB zoals op 24 februari 2009 aan uw Kamer gezonden (kamerstuk 26 488, nr. 145), de brief van 2 april 2009 (kamerstuk 26 488, nr. 163), de antwoorden op kamervragen (Aanhangsel bij de Handelingen TK 2008 – 2009, kamerstuk 2192, blz. 4605 – 4607), de Hoorzitting van uw Kamer op 15 april 2009 (kamerstuk 26 488, nr. 165) en het Algemeen Overleg op 22 april 2009 (kamerstuk 26 488, nr. 181).

Over de wijze waarop het afdrachtpercentage wordt geoperationaliseerd, hebben de partijen overleg gevoerd. Dit heeft geresulteerd in een overeenstemming tussen de Staat en de bedrijven die partij zijn bij de arbitrage. Die overeenstemming is bevestigd in een brief van het NIFARP van 1 maart 2010, waarbij de daartoe strekkende ondertekende verklaringen van 51 bedrijven waren gevoegd. De overige 4 verklaringen zijn in de dagen daarna ontvangen. Zie ook de afzonderlijke brief van heden en het antwoord op de vragen 1, 2, 3, 9, 11, 29, 32, 46, 50 en 51.

20 en 21

In hoeverre zullen Nederlandse bedrijven, die niet willen bijdragen aan een definitief vastgesteld afdrachtpercentage, nog in de gelegenheid gesteld worden om mee te dingen naar opdrachten in het kader van het JSF-project c.q. de JSF-productie in de ruimste zin van het woord? Worden Nederlandse bedrijven, die niet willen bijdragen aan een definitief vastgesteld afdrachtpercentage, uitgesloten van iedere nieuwe opdracht in het kader van het JSF-project c.q. de JSF-productie in de ruimste zin van het woord?

De 83 bedrijven die de MFO hebben ondertekend zijn juridisch gehouden om, zoals vermeld in het antwoord op de vragen 17, 18, 19, 37, 38 en 58, een afdracht te plegen over de JSF-gerelateerde omzet. Het afdrachtpercentage is niet voor alle MFO-bedrijven gelijk.

- a. 28 bedrijven die de MFO hebben ondertekend maar niet aan de arbitrage hebben deelgenomen, betalen 10,1% afdracht en
- b. 55 bedrijven die de MFO hebben ondertekend, aan de arbitrage hebben deelgenomen en die de nadere uitwerking door de Staat van het arbitraal eindvonnis accepteren, betalen een afdracht die 3% gemiddeld bedraagt.

Daarnaast kan het voorkomen dat er bedrijven zijn die de MFO niet hebben ondertekend maar toch meedingen naar JSF-opdrachten. Bedrijven zijn vrij om dit te doen. Het beginsel van de contractvrijheid zoals gemeld in de brief van 7 mei 2008 met het antwoord op kamervragen (kamerstuk 26 488, nr. 68, het antwoord op vraag 133) en de brief van 7 mei 2008 (kamerstuk 26 488, nr. 70), biedt de Staat geen mogelijk-

heid om partijen te dwingen tot de MFO toe te treden en via die weg een afdracht af te dwingen.

26, 27 en 41

Kunt u toelichten waarom er in de brief gesproken wordt over de werkelijk betaalde dollarkoers van 1 05587 euro? Herinnert u zich nog uw eerdere brieven in 2002 aan de Kamer waarin gemeld dat het dollarrisico zou worden afgedekt door het kopen van termijndollars tegen een koers van 1,15 euro?

Kunt u gedetailleerd uitleggen wanneer, en tegen welke koers er termijn-dollars zijn gekocht om de SDD-bijdrage te betalen?

Waarom is het risico dat de dollar in waarde zou verminderen ten opzichte van de euro niet afgedekt c.q. afgeschermd door deze te «hatchen»?

In de brief van 11 februari 2002 (kamerstuk 26 488, nr. 8) wordt gesproken over de op dat moment actuele dollarkoers van € 1,15. Deze koers betrof geen termijndollarkoers. In de brieven van 8 en 9 april 2002 (kamerstukken 26 488, nrs. 13 en 14) is gemeld dat voor de Staat het dollarrisico aan de uitgavenkant (SDD-bijdrage) wordt afgedekt met termijndollars. Hierbij wordt geen termijndollarkoers genoemd. Na de ondertekening van het SDD-MoU is uiteindelijk op 20 juni 2002 een termijnvalutacontract afgesloten met een dollarkoers van € 1,05587.

In hoeverre individuele bedrijven of groepen van bedrijven dollar-Euro termijncontracten hebben afgesloten om schommelingen in de valutakoersen te ondervangen, is mij niet bekend.

28

Wat is het totale bedrag aan SDD-gelden dat tot nu toe is overgemaakt aan de VS in euro's 2009?

Tot en met 2009 bedraagt de betaalde SDD-bijdrage € 779,3 miljoen, met inbegrip van € 17,8 miljoen aan Nederlandse projecten die in het kader van de SDD-bijdrage door Nederlandse bedrijven worden uitgevoerd.

31

Kunt u exact aangeven hoe u de motie Hamer c.s. uit gaat voeren waarin staat dat op basis van de verschillende criteria waaronder de uitkomst van deze arbitragezaak de definitieve keuze voor de deelname aan de testfase gemaakt kan worden?

Met de brief van 28 januari 2010 (kamerstuk 26 488, nr. 213) is de Kamer geïnformeerd over de vervolgstappen ten aanzien van de criteria in de motie-Hamer c.s. en de planning hiervan. Met de brief van 16 februari 2010 (kamerstuk 26 488, nr. 217) is de planning geactualiseerd op grond van de ontwikkelingen in de Verenigde Staten. Gezien de huidige omstandigheden zal het demissionaire kabinet geen besluit tot aanschaf van een tweede F-35-testtoestel meer voorleggen aan uw Kamer. Dat geldt derhalve ook voor de effectuering van het besluit tot deelneming aan de Initiële Operationele Test en Evaluatie (IOT&E)-fase, aangezien voor deelneming aan de IOT&E, en de daaraan voorafgaande opleidingen van vliegers, minimaal twee testtoestellen moeten worden aangeschaft.

33

Is het mogelijk bestaande innovatieregelingen aan te wenden om het Tekort bij te passen? Immers is een verschil van € 100 miljoen in een sector die cruciaal is voor de kennisontwikkeling en, bij aanschaf van de JSF, er zeker € 10 miljard (factor 1000) aan orders opgebracht zal worden wat een veelvoud van € 100 miljoen aan belastinginkomsten zal betekenen?

De bestaande mix van innovatie-instrumenten is erop gericht de diverse doelen van het innovatiebeleid voor de breedte van het Nederlandse bedrijfsleven te realiseren. Een alternatieve aanwending van een substantieel deel van het innovatiebudget is in dat licht niet verantwoord. De ministeries van Economische Zaken en Defensie zijn overigens bereid om ter dekking van een deel van het «Tekort» een uitgavenverlaging gerelateerd aan luchtvaart en industrie op hun begrotingen door te voeren ten gunste van de rentebetalingen op de staatsschuld. Zie het antwoord op de vragen 1, 2, 3, 9, 11, 29, 32, 46, 50, en 51.

34

Heeft de regering nog overwogen om de JSF nu reeds aan te schaffen vanwege het miljardenvoordeel dat dit de schatkist zal opleveren?

Nee, sedert april 2009 is het voornemen altijd geweest de besluitvorming over de vervanger van de F-16 uit te voeren in overeenstemming met de motie Hamer c.s. In de periode daarvoor golden de afspraken uit het coalitieakkoord.

39 en 40

Wanneer zullen de eerste betalingen plaatsvinden? Kunt u een schema aanleveren waaruit duidelijk wordt welke bedrijven in welke termijnen welke bedragen over zullen gaan maken?

Conform de bepalingen van artikel 3.1 en 4 van de MFO vinden betalingen plaats uiterlijk op 1 juni van het jaar volgend op het jaar waarin de betreffende «omzet uit participatie» is behaald en betaald. Vanwege de door de Luchtvaartindustrie aangespannen arbitrageprocedure kon de afdracht over 2008 nog niet in 2009 worden bepaald. Deze zal tegelijk met de afdrachten over 2009 worden geïnd.

Toekomstige geraamde JSF-omzet van individuele bedrijven is concurrentiegevoelig en kan dan ook niet bekend worden gemaakt. Daarnaast geldt dat die individuele omzet (per jaar) afhankelijk is van productieopdrachten voor een specifiek aantal componenten in een bepaalde periode. De exacte omvang en timing van ieder individueel contract, en dus ook de afdracht, is niet nu reeds voor een reeks van jaren te voorspellen. Wel is het mogelijk, zoals in de Jaarrapportages uiteengezet, op basis van de «*Industrial Participation Plans*» (IP-plannen) van de hoofdaannemers enerzijds en verwachtingen van de Nederlandse industrie anderzijds, op een geaggregeerd niveau lange termijn omzetramingen op te stellen die vervolgens leiden tot afdrachtramingen over de jaren. Deze ramingen zullen worden bijgesteld aan de hand van de bereikte overeenstemming met de industrie.

42

U bevestigt in uw brief het percentage van 4,49. Valt dit afdrachtpercentage te kwalificeren als een «omzetbelasting» die afhankelijk is van daadwerkelijke omzet en dus sterk de marge onder druk zet?

Het afdrachtpercentage over de JSF-gerelateerde daadwerkelijke omzet vloeit voort uit de privaatrechtelijke afspraken tussen de Staat en de Luchtvaartindustrie die zijn vastgelegd in de MFO, en is dus niet te kwalificeren als een omzetbelasting. Het Scheidsgerecht heeft dit in haar gedeeltelijk arbitraal eindvonnis onder 5.1.12, blz. 21 – 22 bevestigd. De afdracht beïnvloedt wel de bruto marge van de betreffende bedrijven. De industrie had hiervan op de hoogte kunnen zijn toen zij de MFO tekende.

55

Als er nieuwe elementen dienen te worden meegewogen in de business case, waarom is de «eenmalige bijdrage» van het ministerie Economische Zaken van 42 miljoen euro uit 2002 niet bij de vergelijking betrokken?

Bij de herberekening van de *business case* zijn ten opzichte van de MFO geen nieuwe elementen meegewogen. De € 42 miljoen maakt onderdeel uit van de afdracht uit hoofde van de *business case* en is dus geen «nieuw element». Ik verwijs in dit verband naar onder meer de brief van 6 maart 2002 met het antwoord op kamervragen (kamerstuk 26 488, nr. 9, het antwoord op de vragen 301, 307, 308, 316, 318, 326, 343, en 394).

56 en 57

Heeft u inmiddels overleg gehad met de sector zoals u in november aangaf?

Ging dit overleg slechts over de uitvoering van de uitspraak van de arbiter of ook over de inhoud van de uitspraak?

Na de uitspraak van het Scheidsgerecht ben ik in overleg getreden met de industrie over de nadere uitwerking van het vonnis. Op 21 december 2009 is aan het NIFARP, als vertegenwoordiger van de 55 MFO-bedrijven die partij zijn bij de arbitrage, een brief met een eindvoorstel van de Staat gezonden. Op 7 januari 2010 is door het NIFARP namens die bedrijven een brief aan de Staat gezonden waarin het NIFARP aangeeft bereid zijn akkoord te gaan met het eindvoorstel. Op 25 januari 2010 is vervolgens een brief aan het NIFARP gezonden met het verzoek ieder van de betreffende bedrijven afzonderlijk te laten bevestigen dat zij akkoord zijn met het eindvoorstel en daartoe een verklaring te laten ondertekenen. Inmiddels zijn die verklaringen ontvangen en is het akkoord tussen de 55 MFO-bedrijven en de Staat formeel geworden.