

Vergaderjaar 2010–2011

**25 820**

**Nederlandse luchtvaartcluster**

**Nr. 19**

## **BRIEF VAN DE MINISTER VAN DEFENSIE**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 7 december 2010

### **INLEIDING**

Met de brieven van 24 maart 2006 en 5 juli 2007 (Kamerstukken 25 820, nrs. 14 en 16) is de Kamer geïnformeerd over het voornemen van Defensie samen met DutchAero de haalbaarheid te onderzoeken van een publiekprivate samenwerking (PPS) op het gebied van F100-motorenonderhoud. DutchAero is een joint venture van Avio S.p.A. uit Italië en Philips uit Nederland. De F100-motor is de motor van het F-16 gevechtsvliegtuig. In de beantwoording van vragen op 17 oktober 2007 (Kamerstuk 25 820, nr. 17) is gemeld dat de overeenkomst voor de PPS naar verwachting in 2008 zou worden aangegaan. De voorbereidingen van een overeenkomst hebben echter meer tijd gevergd dan destijds werd verwacht. Dit komt door het voor beide partijen unieke karakter van de samenwerkingsovereenkomst. De voorbereidingen zijn thans voltooid en met deze brief informeer ik u over het voornemen in december 2010 een PPS-overeenkomst te sluiten met DutchAero Services (DAS), waaraan DutchAero met instemming van de Staat de rechten en verplichtingen heeft overgedragen.

### **DOELSTELLINGEN**

De doelstellingen van de PPS-overeenkomst zijn vastgelegd in de *Letter of Intent* die Defensie en DutchAero op 30 juni 2006 hebben getekend als uitvloeisel van de brief aan de Kamer van 24 maart 2006. De doelstellingen zijn:

- waarborging van het F100-motorenonderhoud voor de resterende Nederlandse gebruiksperiode van de F-16;
- een aanzienlijke reductie van de onderhoudskosten;
- ondersteuning van het *Maintenance Valley* initiatief;
- kwalificering van Nederland als *Regional Support Center* (RSC) voor het motorenonderhoud van de *Joint Strike Fighter* (JSF), de beoogde opvolger van de F-16.

Door de uitfasering en verkoop van F-16's is het aantal te onderhouden Nederlandse F100-motoren de afgelopen jaren gedaald. Omdat de vaste kosten vrijwel gelijk blijven, zijn de gemiddelde onderhoudskosten per motor toegenomen. Aangezien door de vervanging van de F-16 het aantal F100-motoren verder zal gaan dalen, zullen de onderhoudskosten per motor verder toenemen. Met behulp van een PPS kunnen van andere partijen onderhoudsopdrachten voor F100-motoren worden verworven. Met de schaalvergroting die dit oplevert, kan het onderhoud van de Nederlandse F100-motoren voor de resterende gebruiksduur op een doelmatige wijze worden gewaarborgd. Gelet op het voorgaande kan de PPS worden aangegaan ongeacht de mogelijke gevolgen van het regeerakkoord voor jachtvliegtuigen.

De overheid streeft met het *Maintenance Valley* initiatief naar een cluster van luchtvaartgerelateerde bedrijven in Zuid-Nederland. De vliegbasis Woensdrecht is daarvan het centrum. Dit luchtvaartcluster richt zich onder meer op onderhoud, reparatie en modificatie van vliegtuigen. Het regeerakkoord meldt dat onder meer *Maintenance Valley* maximaal zal worden gefaciliteerd. De PPS voor motorenonderhoud ondersteunt het *Maintenance Valley* initiatief.

## **STRATEGISCHE SAMENWERKING**

De geldigheidsduur van de overeenkomst tussen Defensie en DAS is 25 jaar. Met de PPS ontstaat een strategische samenwerking die in eerste instantie is gericht op de F100-motor van de F16, maar verder kan worden uitgebreid met andere typen militaire vliegtuigmotoren die Defensie in gebruik heeft of krijgt. De strategische samenwerking voorziet in het onderhoud van de F100-motor tot het einde van de Nederlandse gebruiksduur van de F-16 en vormt tevens het uitgangspunt voor het RSC voor motoren van de JSF. De PPS berust op een constructie waarbij de infrastructuur, productiemiddelen, uitrusting en gereedschappen in eigendom blijven van Defensie, terwijl DAS verantwoordelijk wordt voor de uitvoering van het onderhoud.

## **FASERING**

De PPS tussen Defensie en DAS wordt in twee fasen uitgevoerd, te weten de transitiefase en de operatiefase.

### **Transitiefase**

Na ondertekening van de overeenkomst begint de eerste fase, de transitiefase, die ten hoogste 24 maanden duurt. In deze fase zal DAS onder verantwoordelijkheid van Defensie het onderhoudsproces verbeteren. Hiertoe zullen medewerkers van DAS deel uitmaken van het management van het F100-motorenonderhoud. Defensie blijft in de transitiefase verantwoordelijk voor de resultaten van het onderhoudsproces. In de transitiefase zal DAS ter voorbereiding op de operatiefase ook activiteiten ontplooiën om:

- de benodigde erkenning van de Militaire Luchtvaart Autoriteit van Defensie te verkrijgen voor de uitvoering van F100-motorenonderhoud in de operatiefase;
- opdrachten van andere partijen binnen te halen om in de operatiefase de benodigde schaalvergroting tot stand te brengen;
- aan te tonen dat DAS in staat is de voor de operatiefase afgesproken prestatie-indicatoren te halen.

Uiterlijk 21 maanden na het begin van de transitiefase zal een evaluatie worden uitgevoerd om te bepalen of de PPS-doelstellingen in de

operatiefase kunnen worden behaald. Afhankelijk van het resultaat van deze evaluatie wordt de overeenkomst voortgezet met de operatiefase die uiterlijk 24 maanden na het begin van de overeenkomst begint. Als het resultaat van de evaluatie negatief is, kan de overeenkomst aan het eind van de transitiefase zonder onderlinge financiële verplichtingen worden beëindigd.

### **Operatiefase**

Zodra de operatiefase begint, is DAS verantwoordelijk voor de resultaten van het onderhoudsproces. Defensie moet in de operatiefase over voldoende personeel blijven beschikken voor het onderhoud aan F100-motoren in operatiegebieden. Defensie zal daarom een kern aan onderhoudspersoneel zelf in dienst houden. Dit personeel wordt ingezet voor het onderhoud aan de Nederlandse F100-motoren bij DAS. De personele omvang van de gehele PPS, met inbegrip van de initiële kern aan defensiepersoneel, zal in de transitiefase worden vastgesteld en aan het begin van de operatiefase worden geëffectueerd.

Tijdens de operatiefase zal jaarlijks een evaluatie worden uitgevoerd om te bepalen of wordt voldaan aan de overeengekomen prestatiecriteria. Als het resultaat van opeenvolgende evaluaties in de operatiefase negatief is, kan de overeenkomst worden beëindigd.

## **FINANCIËN**

### **Transitiefase**

Gedurende de transitiefase betaalt Defensie 50 procent van de kosten van het personeel dat DAS inzet bij de verbetering van het onderhoudsproces. Verder verrichten Defensie en DAS in de transitiefase geen onderlinge betalingen.

### **Operatiefase**

De operatiefase bestaat uit de *Metrics* fase en de *Full Thrust* fase. In de *Metrics* fase betaalt Defensie vaste vergoedingen voor standaard onderhoudsactiviteiten. In transitiefase worden daarover afspraken gemaakt. Voor het overige onderhoud worden de manuren in rekening gebracht. Het uurtarief wordt tijdens de transitiefase vastgesteld. In de *Full Thrust* fase wordt één vaste vergoeding per jaar overeengekomen. Het aantal motoren dat Defensie beschikbaar moet hebben voor het vliegprogramma van de F-16's vormt daarvoor het uitgangspunt. Dit is een vorm van prestatiebeloning waarbij DAS wordt betaald op grond van de beschikbaarheid van motoren in plaats van manuren.

Zoals uiteengezet berust de PPS op een constructie waarbij Defensie de benodigde infrastructuur, productiemiddelen, uitrusting en gereedschappen aan DAS beschikbaar stelt. Zodra DAS deze middelen ook gaat gebruiken voor het verrichten van motorenonderhoud voor andere partijen, moet het hiervoor een vergoeding aan de Staat betalen.

### **Kostenmodel**

Defensie heeft in overleg met DAS een kostenmodel ontwikkeld. Op grond daarvan wordt in de periode tot en met 2020 een kostenbesparing van 3,5 procent op de exploitatiekosten voor het F100-motorenonderhoud haalbaar geacht, door de vermindering van personele lasten en de schaalvergroting. Daarnaast wordt een aanvullende besparing van 6,5 procent nagestreefd door de verbetering van de bedrijfs- en reparatiepro-

cessen, waarmee de doorlooptijd per motor afneemt en de aanschaf van nieuwe en veelal dure onderdelen kan worden verminderd. Tijdens de transitiefase zal de schatting van de kostenbesparing worden herijkt op grond van de ervaringen in deze fase en actuele informatie over onder meer de planning van de vervanging van de F-16. De te behalen kostenbesparing is een belangrijk onderdeel van de evaluatie aan het einde van de transitiefase.

## **RISICO'S**

### **Werk voor andere partijen**

DAS is verantwoordelijk voor de verwerving van werk voor andere partijen. Voordat DAS in de operatiefase van de PPS het onderhoud aan F100-motoren van andere partijen kan uitvoeren, moet het bedrijf een *Technical Assistance Agreement* (TAA) afsluiten. De gesprekken daarover met de fabrikant van de F100-motor, Pratt & Whitney, zijn inmiddels voltooid en de TAA is ter goedkeuring aangeboden aan de Amerikaanse overheid. Het risico dat DAS niet tijdig over een goedgekeurde TAA zou beschikken, wordt derhalve gering geacht. DAS beschikt overigens al over een TAA voor onderhoud aan Nederlandse F100-motoren.

Uiteraard zullen de offertes van DAS concurrerend moeten zijn ten opzichte van andere, buitenlandse marktpartijen die F100-motoren-onderhoud aanbieden. Defensie zal DAS ondersteunen bij het binnenhalen van opdrachten van andere partijen. DAS betaalt hiervoor een vergoeding. Bij de evaluatie aan het einde van de transitiefase moet blijken in hoeverre DAS al opdrachten van andere partijen heeft binnen gehaald en wat de verdere vooruitzichten zijn.

### **Personeel**

Bij de overgang van de transitiefase naar de operatiefase zal defensiepersoneel in dienst treden van DAS. De kern aan onderhoudspersoneel die Defensie moet behouden vormt hierop een uitzondering. De besluitvorming over de overgang van defensiepersoneel naar DAS zal door Defensie en DAS worden voorbereid in overleg met de centrales van overheidspersoneel en de medezeggenschap. Defensie onderkent het risico dat de benodigde voorbereidingen meer tijd vergen dan voorzien. Het beleidsvoornemen voor de PPS is reeds onderwerp van overleg geweest.

### **Vaststelling data kostenmodel**

Halverwege de transitiefase moet kosteninformatie zijn geactualiseerd dan wel vastgesteld, zoals tarieven voor het gebruik van defensiemiddelen en manuuftarieven van DAS. Op dit moment zijn daarvoor nog ramingen gebruikt. DAS heeft deze informatie nodig om andere partijen offertes te kunnen aanbieden en vanaf het begin van de operatiefase in staat te zijn werk voor andere partijen uit te voeren. De vaststelling van de tarieven voor het gebruik van defensiemiddelen is een complex proces. Het overleg met de betrokken overheidsinstanties is reeds gaande om het risico te beperken dat de tarieven niet op tijd beschikbaar zijn.

### **JSF-motoren**

Een belangrijke doelstelling van de PPS is de kwalificatie van Nederland als RSC voor het onderhoud van JSF-motoren te ondersteunen. Het besluitvormingsproces over de vervanging van de F-16 en de planning voor de invoering van nieuwe toestellen en bijbehorende motoren zijn

van invloed op de kansen op een RSC in Nederland en daarmee ook op de beoogde Europese samenwerking voor de gezamenlijke instandhouding van de JSF. Bij het kostenmodel voor de PPS en de schatting van de besparing is alleen uitgegaan van de F100-motoren van de F-16.

### **Opzet van de PPS**

De PPS-overeenkomst bevat bepalingen ter beheersing van de risico's voor beide partijen:

- Om de belangen van beide partijen in evenwicht te houden wordt een systematiek gehanteerd van prestatiebeloningen, boetes en vergoedingen. DAS mag bijvoorbeeld de 50 procent van de kosten van zijn personeel dat in de transitiefase wordt ingezet bij de verbetering van het onderhoudsproces, maar die in de transitiefase door Defensie niet wordt vergoed, in de operatiefase verrekenen met werkelijk behaalde besparingen.
- Door de lange looptijd van de overeenkomst is er voldoende tijd voor verbeteringen. Veranderende omstandigheden kunnen in het kostenmodel en de prestatie-indicatoren worden verwerkt terwijl de voorwaarden van de overeenkomst ongewijzigd blijven.
- De faciliteiten en de onderhoudsinformatie blijven eigendom van de Staat en een kern aan onderhoudspersoneel blijft werkzaam bij Defensie. Hiermee is kundig defensiepersoneel beschikbaar voor F100-motorenonderhoud in operatiegebieden en wordt voorkomen dat Defensie geen alternatief meer heeft voor het waarborgen van de continuïteit van het F100-motorenonderhoud.
- Door de fasering in de samenwerking kan aan het eind van de transitiefase op grond van de bereikte resultaten worden beoordeeld of een overgang naar de operatiefase opportuun is. Indien aan het einde van de transitiefase wordt besloten de overeenkomst te beëindigen, zijn hieraan geen financiële verplichtingen verbonden.

### **TOT SLOT**

Bij het aangaan van een PPS is wederzijds vertrouwen essentieel. De ervaringen met DAS zijn positief. Met de PPS kan een kostenbesparing worden behaald op het F100-motorenonderhoud terwijl dit onderhoud wordt gegarandeerd zolang de F-16 bij Defensie in gebruik zal zijn. Door extra motorenonderhoud aan te trekken wordt het *Maintenance Valley* initiatief ondersteund. De PPS is daarnaast van belang voor de vestiging in Nederland van een RSC voor JSF-motoren. Zoals gemeld met de brieven van 20 april en 3 november jl. (Kamerstukken 27 830, nrs. 75 en 88) maakt de PPS motorenonderhoud deel uit van het plan van aanpak voor de uitvoering van de motie-Eijsink c.s. over de instandhouding van defensiematerieel (Kamerstuk 32 123 X, nr. 74).

Tegen het einde van de transitiefase volgt een evaluatie van de bereikte resultaten, op grond waarvan wordt besloten de samenwerking voort te zetten of te beëindigen. Door deze tussenstap zijn de risico's voor beide partijen beheersbaar. De Kamer zal over de resultaten van de evaluatie worden geïnformeerd.

De minister van Defensie,  
J. S. J. Hillen