

Vergaderjaar 2007–2008

**25 820**

**Nederlandse luchtvaartcluster**

**Nr. 17**

## **LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 17 oktober 2007

De vaste commissie voor Defensie<sup>1</sup> heeft een aantal vragen voorgelegd aan de staatssecretaris van Defensie over de brief van 5 juli 2007 inzake de publiek-private samenwerking motoronderhoud (Kamerstuk 25 820, nr. 16).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 16 oktober 2007. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,  
Van Baalen

De griffier van de commissie,  
De Lange

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Poppe (SP), van Baalen (VVD), voorzitter, Ferrier (CDA), Kortenhorst (CDA), Van Velzen (SP), Haverkamp (CDA), Blom (PvdA), ondervoorzitter, Eijsink (PvdA), Van Dam (PvdA), Kraneveldt-van der Veen (PvdA), Griffith (VVD), Irrgang (SP), Knops (CDA), Willemsse-van der Ploeg (CDA), Jacobi (PvdA), Boekestijn (VVD), Brinkman (PVV), Voorde-wind (CU), Pechtold (D66), Van Gennip (CDA), Ten Broeke (VVD), Peters (GL) en Thieme (PvdD).

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

1

*Bestaan er gezamenlijke activiteiten tussen het ministerie van Defensie, al dan niet samen met marktpartijen en het ministerie van Economische Zaken om «Maintenance Valley» zo breed mogelijk in de markt te zetten? Bent u bereid om met marktpartijen een «promotieplatform» op te zetten?*

Defensie participeert in de Stuurgroep *Maintenance Valley* die onder leiding staat van het ministerie van Economische Zaken (EZ). Met steun van regionale overheden en de rijksoverheid – zoals vanuit het EZ-programma «Pieken in de Delta» – is het cross-sectorale *World Class Maintenance* initiatief gestart<sup>1</sup>. Dit is een onderdeel van *Maintenance Valley* en specifiek gericht op onderhoudsactiviteiten in Zuidwest-Nederland. Aan *World Class Maintenance* wordt deelgenomen door private marktpartijen uit de energiesector, de maritieme sector, de procesindustrie en de luchtvaart- en vastgoedsectoren. Door de provincie Noord-Brabant is het regionale Platform *Maintenance* opgericht. Dit platform heeft tevens een promotiedoelstelling.

2

*Vindt er vanuit de overheid enig stimulerend en/of coördinerend beleid plaats om de activiteiten op Schiphol, Maintenance Boulevard en Maintenance Valley zo veel mogelijk versterkend voor elkaar te laten zijn zodat Nederland zich internationaal zo optimaal mogelijk presenteert als «het» vliegtuigonderhoudland van Europa?*

EZ coördineert en stimuleert de activiteiten die in het kader van *Maintenance Valley* en *Maintenance Boulevard* worden ondernomen. In dat kader is Schiphol aangemerkt als internationaal *center of excellence* voor het civiele luchtvaartonderhoud en Woensdrecht voor het militaire luchtvaartonderhoud. De Kamer is in januari 2006 over deze ontwikkelingen geïnformeerd met de brief over de actualisatie van het beleid met betrekking tot het Luchtvaartcluster (Kamerstuk 25 820, nr. 13).

3

*Bestaat er beleid om zo veel mogelijk onderhoud van overheidsvliegtuigen (politie, kustwacht, regeringstoestellen) onder te brengen bij Maintenance Valley? Zo nee, waarom niet?*

Door *Maintenance Valley* wordt de onderhoudscapaciteit voor vliegtuigen vergroot. Dit geldt echter niet voor alle typen vliegtuigen. Met name voor lagere aantallen per type, zoals bij de overheid, is binnen *Maintenance Valley* geen financieel sluitende *businesscase* te ontwikkelen. Voor overheidsvliegtuigen is het derhalve veelal doelmatiger daarvoor bestaande onderhoudscapaciteit elders in te schakelen.

4

*Beperkt de rol van de overheid in Maintenance Valley zich tot die van «katalysator en coördinator»? Zo ja, in hoeverre is er dan sprake van een Publiek Private Samenwerking (PPS)? Zo nee, hoe ziet de rol van de overheid er dan uit?*

Binnen *Maintenance Valley* speelt de overheid een faciliterende en participerende rol. *Maintenance Valley* kent verschillende vormen van samenwerking tussen de industrieën onderling en tussen de industrieën en de overheid, zoals Publiek Private Samenwerking (PPS). De samenwerking tussen Defensie en DutchAero betreft een PPS op het gebied van onderhoud aan militaire vliegtuigmotoren.

---

<sup>1</sup> [www.worldclassmaintenance.eu](http://www.worldclassmaintenance.eu)

5

*Wat is de formele positie van het ministerie van Defensie in de PPS samenwerking? Is het ministerie van Defensie aandeelhouder, of «special customer»? Loopt het ministerie van Defensie ondernemersrisico? Deelt het ministerie van Defensie mee in de winst? Kan de Kamer inzicht krijgen in de PPS overeenkomst?*

De PPS wordt in eerste instantie gebaseerd op een nog op te stellen concessieovereenkomst. De concessieovereenkomst legt de wijze van onderling zaken doen vast. Dit betekent dat de private opdrachtnemer aan Defensie een concessievergoeding betaalt en daarmee het recht krijgt voor eigen rekening en risico het motorenonderhoud uit te voeren met gebruikmaking van afgesproken Defensiefaciliteiten. De private partij blijft dus verantwoordelijk voor de uitvoering van het motorenonderhoud. Defensie is geen aandeelhouder en loopt geen ondernemersrisico. In de concessieovereenkomst wordt ook vastgelegd hoe wordt omgegaan met eventuele winst. De Kamer zal over de concessieovereenkomst worden geïnformeerd.

6

*Investeert het ministerie van Defensie in het Maintenance Valley initiatief? Zo ja, hoeveel en over welke periode? Betaalt deze investering zich, afgezien van de (mogelijke) kostenreductie op het motorenonderhoud, terug? Zo ja, hoe?*

Defensie ondersteunt met enige regelmaat activiteiten in het kader van *Maintenance Valley* in de vorm van personele capaciteit en promotie. Investerings zijn daarbij niet aan de orde. Door *Maintenance Valley* positioneert Nederland zich als onderhoudsland voor duurzame kapitaalgoederen, waaronder ook vliegtuigen en tracht daarmee opdrachten van derden aan te trekken. Deze schaalvergroting leidt tot een grotere effectiviteit en efficiëntie van het onderhoud en daarmee tot lagere onderhoudskosten. Daar zal het onderhoud van de defensievliegtuigen ook baat bij hebben. Bovendien is het Logistiek Centrum Woensdrecht (LCW) de militaire component van het *Maintenance Valley*-initiatief, waar de interactie tussen het civiele en militaire luchtvaartonderhoud het meest zichtbaar is. Dit versterkt de positie van het LCW.

7

*Hoe is de samenwerking tussen Philips en Avio S.p.A. in DutchAero vormgegeven? Worden door dit samenwerkingsverband ook werkzaamheden in Italië uitgevoerd, al dan niet onder de vlag van Dutch Aero? Zo ja, wat bepaalt of een bepaalde werkzaamheid in Nederland of in Italië wordt uitgevoerd?*

DutchAero is een joint venture tussen Avio S.p.A. en Philips. Alle onderhoudswerkzaamheden aan de Nederlandse F100 motoren vinden plaats te Woensdrecht. In het kader van dit samenwerkingsverband worden geen onderhoudswerkzaamheden in Italië uitgevoerd.

8

*Zijn er – gezien de als zeer veelbelovend ingeschatte marktkansen – ook elders in Europa ontwikkelingen gaande die concurrerend zouden kunnen zijn met Maintenance Valley? Zo ja, welke? Zo ja, welke gevolgen kunnen die ontwikkelingen hebben voor het DutchAero initiatief?*

*Maintenance Valley* kenmerkt zich door samenwerking tussen het bedrijfsleven en de overheid (landelijk, provinciaal en gemeentelijk). *Maintenance Valley* is vooralsnog uniek in Europa. De dynamiek in de Europese luchtvaartonderhoudssector is groot waardoor de aard van de concur-

rentie met enige regelmaat aan verandering onderhevig is. Het doel van de PPS met DutchAero is mede in te spelen op die dynamiek waardoor het motorenonderhoud beter in de markt kan worden gepositioneerd.

9 en 10

*Wat zijn, volgens de laatste schattingen, de directe en indirecte werkgelegenheidseffecten van het Maintenance Valley initiatief? Welk percentage van die werkgelegenheidseffecten is incidenteel en welk percentage structureel? Op welke veronderstellingen zijn deze verwachtingen gebaseerd?*

*Hoeveel manjaren werk levert de PPS voor Nederland op?*

Met *Maintenance Valley* positioneert Nederland zich als «onderhoudsland» en tracht daarmee onderhoudsopdrachten van derden aan te trekken. Deze schaalvergroting leidt tot grotere effectiviteit en efficiëntie en resulteert in concentratie van hoogwaardige structurele werkgelegenheid. De werkgelegenheidseffecten zijn afhankelijk van de concurrentiepositie die Nederland weet te verwerven. Daarover bestaat op dit moment geen uitsluitel.

11

*In hoeverre is een PPS voor F100 motoren gestoeld op toekomstig onderhoud van JSF motoren door het op te richten Regional Support Center (RSC) in Woensdrecht?*

Het toekomstige onderhoud van de JSF-motor maakt geen deel uit van de PPS-*businesscase* van de F100 motoren. Door het gaandeweg verder ontwikkelen van de onderhoudscapaciteit voor de F100 motoren zou deze wel daarvoor in aanmerking kunnen worden gebracht. Mede daarom hebben Nederland en Italië in 2004 het initiatief genomen de samenwerkingsmogelijkheden daartoe in Europees verband te bezien. Dit leidde in 2006 tot een *Memorandum of Understanding* (MoU) tussen Italië en Nederland. Conform dit MoU onderzoekt Nederland de assemblage van zijn JSF's in Italië en onderzoekt Italië het onderhoud van haar motoren en andere vliegtuigcomponenten in een *Regional Support Center* (RSC) te Woensdrecht. Op 13 juni 2007 heeft Noorwegen zich bij deze samenwerking aangesloten.

12

*Blijft in het geval dat het JSF-motorenonderhoud en ook werk voor derden onvoldoende blijkt te zijn, het financieel voordeel van kostenbesparing voor het ministerie van Defensie overeind?*

Het onderhoud van de JSF-motoren maakt momenteel geen deel uit van de PPS-*businesscase*. Indien door derden te weinig onderhoudsopdrachten worden geplaatst kunnen de doelstellingen van de *Letter of Intent* niet worden gehaald. In voorkomend geval zal de samenwerking met DutchAero opnieuw moeten worden bezien.

13

*Gaat het bij het aantrekken van werk voor derden om Europese en Noord-amerikaanse bondgenoten, of ook om motoren van gevechtsvliegtuigen van landen buiten deze werelddelen? Wordt motoronderhoud aan militaire vliegtuigen getoetst aan het wapenexportbeleid? Of zijn er redenen dit niet te doen?*

Bij het aantrekken van werk voor derden komen in eerste instantie Navo-landen in aanmerking en in tweede instantie niet-Navo-landen. In alle gevallen zal worden voldaan aan de Nederlandse, Europese danwel Amerikaanse wet- en regelgeving voor de wapenexport.

14

*Wat bedoelt u met «gelijksoortige motoren»? Vallen daar alle moderne (militaire en civiele) vliegtuigmotoren onder? Kan Maintenance Valley ook andere motoren dan de F100 motor en – op termijn – de JSF motor(en) onderhouden?*

De PPS richt zich in eerste instantie op de militaire vliegtuig- en helikopter-motortypen die (ook) in gebruik zijn bij de Nederlandse krijgsmacht. Ten aanzien van de JSF-motoren wordt verwezen naar het antwoord op vraag 11.

15

*Heeft het recente besluit van Lockheed Martin om minder testvliegtuigen aan te schaffen gevolgen voor het kennisniveau noodzakelijk voor het onderhoud van motoren? Heeft het verminderen van de vraag naar testvliegtuigen gevolgen voor de Nederlandse aanschaf van deze testvliegtuigen? In welke maand wordt de plaatsing van de voorlopige bestelopdracht van het eerste testtoestel voorzien? Welke juridische consequenties zijn verbonden aan het ondertekenen van een voorlopige bestelopdracht?*

Het is de regering bekend dat momenteel wordt overwogen om het aantal (pre-productie)testvliegtuigen voor het programma te reduceren. Dit voorstellen van Lockheed Martin om het aantal testvliegtuigen voor haar eigen programma te reduceren komt enerzijds voort uit een groter vertrouwen in andere verificatie- en testmethoden en anderzijds uit het streven naar het verlagen van de programmakosten. Dit heeft geen relatie met het kennisniveau voor het onderhoud aan motoren. De productietesten van Lockheed Martin staan los van de Operationele Test en Evaluatie-fase (OT&E) waaraan Nederland beoogt deel te nemen. De vliegtuigen waarmee Nederland aan de OT&E wil deelnemen zijn reguliere productievliegtuigen, voorzien van registratieapparatuur om testgegevens vast te leggen.

De plaatsing van de voorlopige bestelopdracht zal volgen op de ondertekening van het MoU waarmee Nederland zich verbindt aan OT&E-deelname. Aan de hand van de gezamenlijke voorlopige bestelopdrachten van de JSF-partnerlanden zal Lockheed Martin begin volgend jaar haar bestelling voor de zogenaamde «long lead items» plaatsen ter voorbereiding van de productie. Bij de ondertekening van het contract voor de «long lead items» moet ca. 10% van de stuksprijs van het eerste toestel door Nederland worden aanbetaald. Het gaat naar schatting om een bedrag van € 10 miljoen. Het juridisch bindende contract over de aankoop van het eerste testtoestel moet in 2009 worden gesloten. Met de jaar-rapportage over 2006 van het project Vervanging F-16 bent u hierover geïnformeerd (Kamerstuk 26 488, nr. 58 van 11 april 2007).

16

*Kunt u de titel geven van het bedoelde RAND rapport? Kan onder leiding van de Nederlandse Rekenkamer een onafhankelijk contra-expertise onderzoek worden uitgevoerd naar het bedoelde onderzoek? Zo ja, op welke termijn? Zo neen, waarom niet?*

De titel van het RAND-rapport is «*Best value through logistic advantage*». Het rapport bevat confidentiële informatie van onder meer het JSF Program Office, Pratt & Whitney, General Electric en Rolls Royce. De toegang tot deze informatie is strikt gereguleerd. RAND heeft daarvoor bilaterale overeenkomsten gesloten met de betrokken bedrijven. Voor een eventueel contra-expertise onderzoek zal de Algemene Rekenkamer soortgelijke overeenkomsten moeten afsluiten. De uitkomst van

een dergelijke aanvraag is ongewis en het tijdsbeslag daarvan naar verwachting groot.

17

*Is een positief besluit over de vestiging van een Regional Support Centre voor het motorenonderhoud van de JSF verder naar de toekomst verschoven omdat in het geldende regeerakkoord het besluit over de aanschaf van de JSF is uitgesteld?*

Een besluit over de wereldomvattende inrichting van de JSF-onderhouds- en bevoorradingsketen wordt binnen het JSF-programma voorbereid. De locatiekeuze wordt gebaseerd op een business case die *best value* moet aantonen aan het partnerschap. Hoewel het definitieve besluit over een RSC-locatie pas over enkele jaren aan de orde is, zijn industrieën en overheden momenteel druk doende zich voor te bereiden. In dat licht zou uitstel van de Nederlandse besluitvorming over de aanschaf van de JSF van invloed kunnen zijn op de locatiekeuze van het RSC.

18

*Gesproken wordt over een eerste stap van een traject waarbij met DutchAero een overeenkomst voor twee jaar wordt gesloten over de marketing en het doelmatiger maken van bedrijfsprocessen? Wanneer wordt de volgende stap gezet en wat zal die stap inhouden (wanneer alles naar wens verloopt)?*

De volgende stap is het afsluiten van een concessieovereenkomst met betrekking tot het F100 motorenonderhoud. Naar verwachting kan deze stap in 2008 worden gezet.