

Vergaderjaar 2010–2011

26 488

Behoeftestelling vervanging F-16

Nr. 260

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 4 april 2011

De vaste commissie voor Defensie¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Defensie over de brief van 22 februari 2011 inzake een contract tussen de Amerikaanse overheid en Lockheed Martin voor de productieserie van de F-35 (Kamerstuk 26 488, nr. 257).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 4 april 2011. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Van Beek

De griffier van de commissie,
De Lange

¹ Samenstelling:

Leden: Beek, W.I.I. van (VVD), voorzitter, Bommel, H. van (SP), Staaij, C.G. van der (SGP), Timmermans, F.C.G.M. (PvdA), Eijssink, A.M.C. (PvdA), Miltenburg, A. van (VVD), Knops, R.W. (CDA), Jacobi, L. (PvdA), Brinkman, H. (PVV), Broeke, J.H. ten (VVD), Dijk, J.J. van (SP), Thieme, M.L. (PvdD), Wiegman-van Meppelen Scheppink, E.E. (CU), Rouwe, S. de (CDA), ondervoorzitter, Berndsen, M.A. (D66), Kortenoeven, W.R.F. (PVV), Monasch, J.S. (PvdA), Bosman, A. (VVD), El Fassed, A. (GL), Hernandez, M.M. (PVV), Bruins Slot, H.G.J. (CDA), Hachchi, W. (D66) en Grashoff, H.J. (GL).
Plv. leden: Taverne, J. (VVD), Raak, A.A.G.M. van (SP), Dijkgraaf, E. (SGP), Smeets, P.E. (PvdA), Wolbert, A.G. (PvdA), Dijkhoff, K.H.D.M. (VVD), Ferrier, K.G. (CDA), Samsom, D.M. (PvdA), Helder, L.M.J.S. (PVV), Nicolai, A. (VVD), Irrgang, E. (SP), Ouwehand, E. (PvdD), Voordewind, J.S. (CU), Ormel, H.J. (CDA), Schouw, A.G. (D66), Bontes, L. (PVV), Heijnen, P.M.M. (PvdA), Mulder, A. (VVD), Peters, M. (GL), Roon, R. de (PVV), Haverkamp, M.C. (CDA), Pechtold, A. (D66) en Braakhuis, B.A.M. (GL).

1, 16, 18 en 33

Is de prijs van het tweede testtoestel hoger of lager uitgevallen dan verwacht door Defensie?

Voor het omrekenen van de «target price» naar Euro's heeft u gebruik gemaakt van een dollarkoers van € 0,83. Op 15-3-2011 was de dollarkoers € 0,71 cent. Betekent dit dat Nederland op 15-3-2011 geen € 99,2 miljoen voor het tweede testtoestel zou moeten betalen, maar € 82,4 miljoen euro? Zo ja, zal Defensie ervoor zorgen dat het toestel betaald wordt tegen een gunstigere dollarkoers dan de plandollarkoers? Welke gevolgen heeft een lagere dollarkoers voor het geraamde budget van 7,6 miljard euro? De targetprijs van de motor is dan wel bekend, maar is het waar dat gezien de overeengekomen contractvorm er een reële mogelijkheid is dat de prijs van de motor dus hoger uitvalt?

De «ceiling price» van het toestel zonder motor ligt 6 % boven de «target price», maar de «ceiling price» van de motor is nog niet bekend. Wat zijn de redenen dat er wel een «target price» kan worden geleverd, maar geen «ceiling price» voor de motor? Deze staan toch in verhouding tot elkaar? En met andere woorden: is er noch duidelijkheid over de prijs van de motor, noch duidelijkheid over de prijs van het toestel?

De prijs van het tweede testtoestel inclusief motor is lager dan de raming van begin 2008 waarover de Kamer met de brief van 29 februari 2008 (kenmerk DMO/DB/2008001692) vertrouwelijk is geïnformeerd. De raming van het tweede testtoestel inclusief motor was € 91,7 miljoen (prijsspeil 2007). De met de brief van 22 februari jl. (Kamerstuk 26 488, nr. 257) gemelde *target price* (richtprijs) van het toestel inclusief de motor bedraagt in hetzelfde prijspeil 2007 € 91,2 miljoen (plandollarkoers \$ 1,00 = € 0,83). In prijspeil 2010 komt deze *target price* overeen met € 99,2 miljoen.

Met de brief van 22 februari jl. is de Kamer ook geïnformeerd over de contractvorm van de LRIP 4 productieserie met een *target price* en een *ceiling price* (plafondprijs). Deze contractvorm stimuleert de fabrikant om lager en niet hoger dan de *target price* uit te komen. Defensie hanteert daarom de *target price* bij de verwerving van het tweede testtoestel als planmatig uitgangspunt. De *ceiling price* van het toestel zonder motor ligt zoals gemeld 6 procent boven de *target price*. De *ceiling price* van de motoren van de LRIP 4 productieserie is formeel pas definitief en kan pas openbaar worden gemaakt nadat het contract tussen de Amerikaanse overheid en Pratt & Whitney zal zijn getekend. Naar verwachting gebeurt dit midden april 2011. Met een afzonderlijke brief (kenmerk BS2011010036) wordt de Kamer heden commercieel vertrouwelijk geïnformeerd¹ over de *ceiling price* van het toestel inclusief motor.

De dollarkoers die geldt wanneer een termijnvalutacontract wordt aangegaan is van invloed op de uiteindelijk door Nederland te betalen prijs in euro's. Bij de raming voor de *target price* en de *ceiling price* is uitgegaan van de plandollarkoers die door het ministerie van Defensie wordt gehanteerd bij alle dollargevoelige projecten (\$ 1,00 = € 0,83), met inbegrip van de ramingen voor het projectbudget Vervanging F-16 en de exploitatiekosten van de F-35. Nadat tot aanschaf van het tweede testtoestel wordt overgegaan en de dollarkoers van het termijnvalutacontract bekend is, zal de Kamer worden geïnformeerd over de uiteindelijke prijs in euro's. Als de termijndollarkoers € 0,71 zou worden, zoals geopperd in vraag 16, zou de prijs uitkomen op € 84,9 miljoen in plaats van € 99,2 miljoen.

¹ Ter vertrouwelijke inzage gelegd, alleen voor de leden, bij het Centraal Informatiepunt van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

2, 3 en 5

Is de prijs van de toestellen uit de LRIP-4 serie hoger of lager uitgevallen dan beraamd door de Amerikaanse overheid?

Is het waar dat de prijzen van de LRIP serie tot nog toe bij iedere lichting lager zijn uitgevallen dan geschat door de Amerikaanse overheid? Zo ja, hoe verklaart u deze meevallers? Zo ja, verwacht u dat de reden(en) van deze meevallende prijzen eveneens zullen meespelen bij de toekomstige lichtingen in de productiefase en dat deze dientengevolge ook goedkoper kunnen uitvallen?

Duidt de prijsontwikkeling van de LRIP-series op dalende kosten van de toestellen? Duidt het feit dat de prijzen lager uitvallen dan geraamd erop dat de definitieve versie van de F-35 goedkoper zou kunnen uitvallen dan geraamd door de Amerikaanse overheid en door Defensie?

De vertraging bij de productie van F-35 toestellen is van invloed op de prijs van de toestellen van de LRIP 1 tot en met de LRIP 3 productieserie waarop een *cost plus incentive fee*-contractvorm van toepassing is. Dit is een contractvorm waarbij gemaakte kosten worden vergoed, maar waarbij de *fee* (opslag) hoger is naarmate de totale kosten lager zijn dan de geschatte kosten en lager naarmate de kosten hoger zijn. Met de jaarrapportage van het project Vervanging F-16 over 2010 van 17 maart jl. (Kamerstuk 26 488, nr. 258) is de Kamer geïnformeerd over de prognose van de prijs van de LRIP 3 productieserie, waarvan het eerste Nederlandse F-35 testtoestel deel uitmaakt.

Met de brief van 7 januari jl. (Kamerstuk 26 488, nr. 252) is gemeld dat het Pentagon de hogere kostenramingen van de eigen *Director of Cost Assessment and Program Evaluation* (D-CAPE) voor de toestellen handhaaft. Het Pentagon beschouwt deze ramingen echter als onaanvaardbaar en zal er alles aan doen de kosten te verlagen. Over het LRIP 4 contract met Lockheed Martin heeft het Pentagon gemeld dat het bereikte resultaat aanzienlijk onder de CAPE-raming ligt.

4

Is de prijs van de LRIP-4 serie vergelijkbaar met de te verwachten prijs van de definitieve versie van de F-35? Zo nee, ligt deze schatting hoger of lager dan de prijs van de LRIP-4 serie? Hoeveel hoger of lager?

Naarmate de productie vordert en Lockheed Martin meer productie-ervaring opdoet, zullen de productiekosten dalen. Dit staat bekend als de productieleercurve. Daarnaast zal het jaarlijkse aantal te produceren F-35 toestellen steeds verder toenemen. Door beide factoren zal de stuksprijs de komende jaren dalen. De LRIP 4 prijs is daardoor hoger dan de prijs van toestellen in latere productieseries. Op grond van de geactualiseerde kostenraming van eind 2010 bedraagt de raming van de gemiddelde kale stuksprijs, gebaseerd op het huidige Nederlandse invoerschema, 85 toestellen en inclusief de twee duurdere testtoestellen, € 59,7 miljoen (prijspeil 2010, plandollarkoers \$ 1,00 = € 0,83, exclusief BTW). De Kamer is hierover met de jaarrapportage over 2010 geïnformeerd.

6, 11 en 31

In hoeverre zijn prijsstijgingen of -dalingen tijdens de ontwikkelingsfase voor rekening gekomen van de Nederlandse deelname hieraan? In hoeverre zullen prijsstijgingen of -dalingen tijdens de ontwikkelingsfase in de toekomst voor rekening komen van de Nederlandse deelname hieraan? Wat zijn de gevolgen hiervan geweest voor de prijs van het tweede testtoestel?

Is het waar dat het ontwikkelingstraject van de Joint Strike Fighter (JSF) in de Verenigde Staten (VS) is bijgesteld waardoor 2000 extra testvluchten nodig zijn? Betekent dit inderdaad dat de testfase waarvoor het testtoestel

door Nederland is aangeschaft, pas eind 2016 start? (JSF nieuws 07-02-2011). Is de analyse in het blad Aviation Week (07-02-2011) waar als zou deze vertraging totaal 4,6 miljard dollar extra aan de ontwikkelingskosten toevoegen?

Het Pentagon heeft de SDD-fase verlengd tot 2016 en 4,6 miljard dollar extra voor ontwikkeling uitgetrokken om het risico op kinderziekten in de productiefase te minimaliseren. Is het waar dat deze extra miljarden niet worden doorberekend aan de deelnemende partners, waaronder Nederland?

Met de brief van 7 januari jl. is gemeld dat de Amerikaanse overheid \$ 4,6 miljard extra zal investeren in het *System Development and Demonstration* (SDD-)programma, de ontwikkelingsfase van de F-35, vanwege gestegen kosten en aanvullende testen. Het aantal aanvullende testvluchten is door het Pentagon nog niet vastgesteld omdat de nieuwe planning van de testfase nog niet is voltooid. Nederland neemt zoals bekend deel aan het SDD-programma met een vaste bijdrage van \$ 800 miljoen (lopende prijzen). De extra investeringen van de Amerikaanse overheid hebben geen invloed op de prijs van het tweede Nederlandse testtoestel.

Na de herstructurering van het F-35 programma in het voorjaar van 2010 is de Kamer erover geïnformeerd dat de operationele testfase begin 2015 zou aanvangen. De Amerikaanse minister van Defensie Gates heeft op 6 januari jl. aanvullende maatregelen voor het F-35 programma bekendgemaakt, waarover de Kamer met de brief van 7 januari jl. is geïnformeerd. Als gevolg daarvan heeft het JSF *Program Office* (JPO) een nieuwe planning opgesteld voor het testprogramma met inbegrip van de operationele testfase. De besluitvorming over de nieuwe planning is nog niet voltooid, maar volgens de nieuwe planning zal de operationele testfase nog in 2014 beginnen, met aanvankelijk een overlap met de technische testfase.

7

Wat zijn de opbrengsten voor de Nederlandse industrie in de LRIP-fase tot nu toe? Wat zijn de geschatte opbrengsten voor de Nederlandse industrie in de gehele LRIP-fase?

In de jaarrapportage van het project Vervanging F-16 over 2010 is uiteengezet dat inmiddels voor \$ 590 miljoen aan productieopdrachten is behaald. Deze opdrachten worden reeds uitgevoerd of zullen nog in de komende jaren worden uitgevoerd. Tot en met 2009 bedroeg de daadwerkelijk behaalde en betaalde productieomzet ruim € 24 miljoen. Uit deze jaarrapportage blijkt tevens dat de Nederlandse industrie goed is gepositioneerd voor F-35 productiewerk. In de jaarrapportages wordt steeds verwezen naar de omzetverwachtingen over de gehele productiefase, dat wil zeggen de LRIP-fase en de *Full Rate Production* (FRP) samen. LRIP-omzet is daarbij geen doel op zich. Met de huidige stand van zaken en op voorwaarde dat de Nederlandse industrie *best value* kan blijven leveren, is naar verwachting een aanvullende omzet voor de LRIP-fase mogelijk van tussen de \$ 600 miljoen en \$ 1 miljard. Deze bedragen maken deel uit van de eerder gemelde ramingen voor de totale productieomzet van \$ 8 miljard tot \$ 10 miljard.

8, 28 en 32

Is het plangetal van het Pentagon van 2443 F-35 toestellen onveranderd gebleven en zo nee, heeft dit invloed gehad op de prijs van het tweede testtoestel?

Is het aantal toestellen van deze LRIP-4 productserie ongewijzigd?

Is het waar dat het Pentagon nog steeds uitgaat van een plangetal van 2443 JSF-vliegtuigen, dat per begrotingsjaar («fiscal year») vliegtuigen worden besteld en dat het definitieve aantal pas na 2020 bepaald zal worden, afhankelijk van de dan geldende politieke, economische en militaire werkelijkheid? Verdient deze Amerikaanse aanpak navolging, aangezien de industriële participatie mede wordt bepaald door het plangetal? Met andere woorden: dient Nederland het plangetal van 85 vliegtuigen aan te houden, te bestellen in kleine series door achtereenvolgende kabinetten, en het definitieve aantal pas na 2020 te bepalen, uitgaande van de dan geldende werkelijkheid?

Ja, het planningsaantal van het Pentagon bedraagt nog steeds 2443 toestellen. Overigens heeft het aantal toekomstige toestellen geen invloed op de prijs van toestellen in productieseries waarvoor de Amerikaanse overheid al een contract heeft gesloten, zoals de LRIP 4 productieserie. Het aantal toestellen in de LRIP 4 productieserie is niet gewijzigd.

Voor alle partnerlanden geldt dezelfde bestelsystematiek met jaarlijkse productieseries. Na voltooiing van de SDD-fase zal de Amerikaanse overheid overgaan naar meerjarige bestellingen per vijf jaar. Partnerlanden kunnen daaraan deelnemen maar ook jaarlijks blijven bestellen. Met de jaarrapportage over 2010 is uiteengezet dat de industriële participatieplannen van Lockheed Martin en de motorfabrikanten naast het totale aantal te produceren toestellen ook uitgaan van het Nederlandse planningsaantal van 85 toestellen. De Kamer zal binnenkort met de beleidsbrief van Defensie worden geïnformeerd over onder meer het project Vervanging F-16.

9, 10, 21 en 22

Wanneer verwacht u dat het tweede testtoestel gereed is voor Nederlands gebruik?

Wanneer verwacht u dat Nederlandse vliegers getraind zullen worden in het eerste en tweede F-35 testtoestel? Sluit dit aan op de geplande trainingscapaciteit?

Waarom kiest u nu voor het aanschaffen van een tweede testtoestel, terwijl er nog veel onzekerheid is over de leverdatum van het eerste testtoestel en het tweede testtoestel nog weer later daarna geleverd gaat worden?

Is overwogen dat wanneer een tweede testtoestel uit een latere LRIP-serie besteld zal worden dit voordeliger zou kunnen zijn? En zo nee, waarom niet?

Voordat de operationele testfase kan beginnen moeten eerst de vliegers en de technici worden opgeleid. Dat gebeurt onder meer met behulp van een opleidingspool van Amerikaanse, Britse en Nederlandse testtoestellen. Daarnaast kent de operationele testfase nog een voorbereidende fase (*spin up*). Om te voldoen aan de verplichtingen van het MoU moet Nederland beschikken over beide testtoestellen voor zowel de opleidingspool als de operationele testfase zelf, inclusief *spin up*. Naar verwachting beginnen de eerste opleidingen van Nederlandse vliegers midden 2012, omstreeks de levering van het eerste Nederlandse toestel in augustus 2012. Met de levering van het tweede toestel – voorzien voor maart 2013 – komt de benodigde opleidingscapaciteit beschikbaar voor de training van alle Nederlandse vliegers die deelnemen aan de operationele testfase. Zoals uiteengezet in het antwoord op de vragen 6 en 11 zal naar het zich laat aanzien de operationele testfase nog in 2014 beginnen. Indien het tweede testtoestel uit een latere productieserie zou worden besteld ontstaat naar verwachting een tekort aan opleidingscapaciteit. Voorts zouden de in 2008 reeds bestelde onderdelen met een lange levertijd voor

het tweede toestel uit de LRIP 4 productieserie moeten worden geannuleerd, wat kosten met zich mee brengt.

12

Is het waar dat de JSF testvloot in de VS aan de grond wordt gehouden? Wat is hiervan de oorzaak en wat zijn de eventuele gevolgen voor de aanschaf van het Nederlandse testtoestel? (Aviation Week, 07-02-2011)

Het doel van een testprogramma is technische onvolkomenheden op te sporen voordat het materieel operationeel in gebruik wordt genomen. Het is dan ook gebruikelijk dat in de loop van een testprogramma technische problemen worden geconstateerd die moeten worden opgelost. Op 9 maart jl. trad tijdens een testvlucht een probleem op met een generator. Het toestel schakelde automatisch over op een reservesysteem en is daarna veilig geland. Aangezien het probleem kon worden herleid naar een bepaalde productieserie van de generator kon vanaf 14 maart jl. het testprogramma met zeven van de tien testvliegtuigen worden voortgezet. Het probleem bleek te zijn veroorzaakt doordat na onderhoud teveel olie in dit systeem was achtergebleven. De onderhoudsinstructies zijn aangepast en sinds 25 maart jl. zijn ook de drie andere vliegtuigen weer beschikbaar voor testvluchten.

13

Heeft u kennisgenomen van het rapport van de Canadese Parliamentary Budget office, waarin de aanschaf en onderhoudskosten van de F-35 worden becijferd op 30 miljard dollar voor 65 toestellen over 30 jaar? Wat verklaart deze kostenstijging? Waarom ontkent de Canadese regering de calculaties van het Budget Office? (Agence France Press 10-03-2011)

De vaste commissie voor Defensie heeft op 22 maart jl. een afzonderlijk verzoek gedaan om uiterlijk 12 april a.s. een reactie op het genoemde rapport te mogen ontvangen (kenmerk 2011Z05710/2011D14574). Ik zal aan dit verzoek voldoen en daarbij ook deze vraag betrekken.

14, 15, 20, 23, 26 en 29

Waarom heeft het zo lang geduurd om de onderhandelingen over de prijs van het tweede testtoestel af te sluiten?

Bestaat de mogelijkheid dat de nu overeengekomen «target price» voor het tweede testtoestel hoger of lager zal blijken te zijn dan de definitieve te betalen prijs door Nederland?

Met de brief informeert u de Kamer over de prijs van het tweede F-35 testtoestel, maar kan er, gezien de gehanteerde contractvorm, niet beter gesproken worden van een prijsraming?

Wat wordt er precies bedoeld met de meerkosten? Waaruit bestaan deze meerkosten? Is het mogelijk dat er nog meerkosten bijkomen die nu nog niet bekend zijn?

Is er rekening gehouden met de mogelijkheid dat de fabrikant bij de vooraf overeengekomen winstmarge wellicht al rekening houdt met een vermindering van de winst met de meerkosten? Immers, het F-35 project kenmerkt zich door een niet aflatende stroom van tegenvallers en kostenoverschrijdingen.

U rekent met de «target price» en niet de «ceiling price» omdat dit de fabrikant zou stimuleren om lager dan de «target price» uit te komen. Is het gezien de kostenoverschrijdingen in het verleden niet reëler om uit te gaan van de «ceiling price»?

De Amerikaanse minister van Defensie heeft begin 2010 opdracht gegeven om voor de productie van toestellen en motoren zo spoedig mogelijk over te gaan op een contractvorm met vaste prijzen en waarbij de fabrikant wordt beloond voor betere resultaten. Zoals gemeld in de

brief van 22 februari jl. is het Pentagon voor de LRIP 4 productieserie met fabrikant Lockheed Martin een *fixed price incentive firm target* contractovereengekomen met een *target price* en een *ceiling price*. Oorspronkelijk was een contractvorm met vaste prijzen pas twee jaar later voorzien, vanaf LRIP 6.

De producent heeft met een *fixed price incentive firm target* contract geen ruimte om hogere kosten in rekening te brengen zonder dat dit gevolgen heeft voor de winst. Bij een overschrijding van de *target price* moet de fabrikant 50 procent van de meerkosten zoals bedoeld in vraag 23 voor eigen rekening nemen wat ten koste gaat van zijn winst. De overige 50 procent zijn voor rekening van de koper. Bij lagere kosten gaat 50 procent van de besparing naar de fabrikant en de andere 50 procent naar de koper. Vanaf de *ceiling price*, die hoger is dan de *target price*, zijn eventuele meerkosten volledig voor de fabrikant. Deze contractvorm stimuleert de fabrikant om lager en niet hoger dan de *target price* uit te komen. Defensie hanteert daarom de *target price* bij de verwerving van het tweede testtoestel als planmatig uitgangspunt.

Met de onderhandelingen was veel tijd gemoeid omdat het onderhandelingen betrof over een nieuwe contractvorm die ook van groot belang is voor de volgende productieseries. Er was onder meer veel tijd nodig om de kosten zo nauwkeurig mogelijk te bepalen. Daarnaast is vertraging ontstaan omdat tijdens de onderhandelingen het F-35 programma moest worden herbevestigd bij het Congres in het kader van de Nunn-McCurdy wetgeving.

17

Wat is een «fixed price»? Waarom is er gekozen voor een «Fixed Price Incentive Firm Target» contractvorm? Waarom is er niet gekozen voor een contractvorm met een vaste prijs?

De *fixed price incentive firm target* contractvorm houdt in dat het contract een *target price* bepaalt en financiële prikkels geeft om lager en niet hoger dan deze *target* uit te komen. De prijs mag in ieder geval niet uitkomen boven de *ceiling price*, die ook is vastgelegd in het contract. Deze contractvorm past bij deze fase van het programma, waarin de productiekosten nog niet helemaal vastliggen. Zie ook het antwoord op de vragen 14, 15, 20, 23, 26 en 29.

19 en 24

Is het waar dat de Nederlandse overheid het tweede testtoestel koopt van de Amerikaanse overheid en niet van Lockheed Martin? Wie sluit het afzonderlijke contract over de motor? De Nederlandse of de Amerikaanse overheid? En met wie wordt het contract gesloten?

Alle F-35 partnerlanden schaffen hun toestellen aan via de Amerikaanse overheid die namens de deelnemende landen de contracten sluit met de fabrikanten Lockheed Martin voor het toestel en Pratt & Whitney voor de motor. Nederland schaft het tweede testtoestel dan ook aan via de Amerikaanse overheid. Dit was ook bij het eerste testtoestel het geval.

25

Met wie is de vooraf overeengekomen winstmarge afgesproken? Wat bedoelt u met de vooraf overeengekomen winstmarge? Hoe is de verdeling van de € 99,2 miljoen euro over de geraamde kosten en de overeengekomen winstmarge?

De geraamde kosten (*target costs*) zijn opgenomen in het contract tussen de Amerikaanse overheid en Lockheed Martin en vormen samen met de

geraamde winst (*target profit*) de *target price*. Met de afzonderlijke commercieel vertrouwelijke brief van heden wordt de Kamer geïnformeerd over de *target profit*.

27

Wat is de huidige stand van zaken bij de ontwikkeling van de tweede motor? Welke invloed heeft het mogelijk stoppen van ontwikkeling van de tweede motor voor de prijsontwikkeling van de eerste motor?

In februari 2010 heeft het Pentagon besloten in de conceptbegroting voor 2011 opnieuw geen geld te reserveren voor de verdere ontwikkeling van de F136-motor, het tweede motortype voor de F-35. Het Pentagon is niet overtuigd dat de concurrentievoordelen opwegen tegen de resterende ontwikkelingskosten van de F136-motor en acht het F136-programma mede in het licht van de benodigde bezuinigingen onnodig. De Amerikaanse defensiebegroting voor 2011 is door het Congres nog niet vastgesteld. In februari jl. heeft het Huis van Afgevaardigden een voorstel afgewezen om alsnog budget toe te kennen voor de F136-motor. De Senaat heeft zich nog niet uitgesproken over de defensiebegroting voor 2011. In afwachting van de verdere behandeling in het Congres heeft het Pentagon op 24 maart jl. besloten de financiering van het F136-programma voor 90 dagen op te schorten. In reactie hierop heeft de fabrikant van de F136-motor, het *Fighter Engine Team* (FET), gemeld in deze periode de werkzaamheden zelf te financieren.

De gevolgen voor de prijsontwikkeling van de F135-motor als het F136-programma zou worden beëindigd zijn niet eenvoudig te schatten. Enerzijds neemt de schaalgrootte van het F135-programma toe, maar anderzijds valt de concurrentie met de F136-motor weg.

30

In de bijgestelde raming van 7,6 miljard euro is 970 miljoen euro btw begrepen. Er vloeit dus bijna één miljard euro rechtstreeks terug in de schatkist. Volgens de ramingen van accountants, zoals ook gehanteerd door de arbitragecommissie, zal aanschaf van de JSF voor het Nederlandse bedrijfsleven leiden tot orders in de productiefase ter waarde van tien miljard euro. Daarna nog eens tien miljard euro voor onderhoud en modificaties. Het totale omzetpotentieel in de periode tot 2050 is dertig miljard euro aan productie, onderhoud en modificaties. Kunt u bij benadering uiteenzetten wat dit betekent voor de schatkist? Met andere woorden: wat zijn de opbrengsten voor de schatkist aan btw, loonbelasting, invoerrechten, enzovoort, gerekend over 10 miljard in de productiefase en 20 miljard in de onderhoudsfase?

Inkomsten voor de schatkist als gevolg van het F-35 programma kunnen onder andere bestaan uit vennootschapsbelasting, inkomstenbelasting en BTW. Ten aanzien van de vennootschapsbelasting geldt dat over een lange periode activiteiten worden uitgevoerd door individuele bedrijven met ieder hun eigen financiële kenmerken. Vennootschapsbelasting is alleen aan de orde als er sprake is van winst. Het is daarom niet goed mogelijk een schatting te maken van de aan het programma toe te rekenen opbrengst aan vennootschapsbelasting. Omdat verder niet bekend is wat gedurende de gehele looptijd van het F-35 programma de toe te rekenen loonsom en de gemiddelde belastingschijf zouden zijn, is ook de opbrengst aan inkomstenbelasting niet goed te ramen.

In de ramingen voor het project Vervanging F-16 wordt de door Defensie af te dragen BTW voor zowel investerings- als exploitatiekosten apart zichtbaar gemaakt in de jaarrapportages.

Met wie wordt er onderhandeld over de bijkomende middelen? Waaruit bestaan de bijkomende middelen exact? Op welke termijn verwacht u dat de onderhandelingen over bijkomende middelen afgerond zullen zijn? Is al bekend welke contractvorm hiervoor gekozen gaat worden? Zo ja, kunt u uiteenzetten welke contractvorm en waarom? En zo nee, waarom niet?

De onderhandelingen tussen de Amerikaanse overheid en Lockheed Martin over de bijkomende middelen zullen naar verwachting in april worden voltooid. De bijkomende middelen bestaan onder meer uit reserveonderdelen en middelen voor de uitvoering van onderhoud. Met deze bijkomende middelen is minder ervaring opgedaan dan met de productie van het toestel. Daarom kan nog geen vaste prijs worden afgesproken en zal hiervoor een *cost plus incentive fee* contract worden gesloten. Deze contractvorm is toegelicht in het antwoord op de vragen 2, 3 en 5. Ten aanzien van andere bijkomende middelen zoals wapenrekken, vliegeruitrusting en meet- en registratieapparatuur geldt echter dat die zal worden opgenomen in het LRIP 4 contract volgens de *fixed price incentive firm target* contractvorm. Met de afzonderlijke commercieel vertrouwelijke brief van heden wordt de Kamer geïnformeerd over de raming voor de verwerving van alle bijkomende middelen.