

## Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

### 2057

Vragen van de leden **Jasper van Dijk** (SP) en **Eijsink** (PvdA) aan de ministers van Defensie en van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie over *de JSF* (ingezonden 3 maart 2011).

Antwoord van minister **Hillen** (Defensie), mede namens de minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie (ontvangen 1 april 2011).

Vraag 1 t/m 3

Wat is uw reactie op het artikel «Nederlandse bedrijven lopen miljard mis door snijden in JSF»?<sup>1</sup>

Is het waar dat Nederlandse bedrijven mogelijk een miljard euro mislopen door het schrappen van het tweede-motorproject van de JSF? Zo nee, hoe kunt u dit scenario uitsluiten?

Wat vindt u van het feit dat tijdens het debat voorafgaand aan de ondertekening van de Memorandum of Understanding System Design and Development (MOU-SDD) in 2002 werd gesuggereerd dat één miljard dollar aan orders te verwachten viel voor de F136 motor en waarin sindsdien veel geïnvesteerd is door Nederland, en dat nu zonder overleg onze Amerikaanse partner de spin-off mogelijkheid ongedaan maakt door de ontwikkeling van de F136 motor te schrappen?<sup>2</sup>

Antwoord 1 t/m 3

In februari 2010 heeft het Pentagon de conceptbegroting voor 2011 bekendgemaakt. Met deze begroting is voor het vijfde achtereenvolgende jaar besloten geen geld te reserveren voor de verdere ontwikkeling van de F136-motor van het *Fighter Engine Team* (FET). De F-136 is het tweede motortype voor de F-35 naast de F135-motor van Pratt & Whitney (P&W). Zoals bekend heeft het Congres tot en met de defensiebegroting voor 2010 steeds besloten toch geld beschikbaar te stellen voor de verdere ontwikkeling van de F136-motor. Het Congres heeft de defensiebegroting voor 2011 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 verdere behandeling in het Congres heeft het Pentagon op 24 maart jl. besloten de financiering van het F136-programma voor 90 dagen op te

<sup>1</sup> De Volkskrant, 19 februari 2011.

<sup>2</sup> Congressional Research Service document JSF11-CRS\_F136 (p14).

schorten. In reactie hierop heeft het FET gemeld in deze periode de werkzaamheden zelf te financieren.

De gevolgen van de mogelijke beëindiging van het F136-motorprogramma zijn minder eenduidig dan in het artikel in de Volkskrant wordt gesuggereerd. Tijdens het notaoverleg van 2 april 2002 (Kamerstuk 26 488, nr. 12) is ten aanzien van beide motortypes de raming van de fabrikanten vermeld van de mogelijke omzet van Nederlandse toeleveranciers. Die raming bedroeg voor elk van beide motoren ongeveer \$ 1 miljard. Dit bedrag berustte op de Amerikaanse uitgangspunten van een totale F-35 productie van 6000 toestellen en 3000 motoren voor elk van de motortypes.

Het ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie (EL&I) hanteert een schatting van ongeveer 2500 motoren voor elk van beide motortypes. Daarbij is uitgegaan van de Nederlandse, meer behoudende schatting van in totaal 4500 toestellen en van de productie van reservemotoren. Dit komt neer op een mogelijk orderbedrag voor de Nederlandse industrie van ongeveer \$ 750 miljoen per motortype. In de jaarrapportage van het project Vervanging F-16 over 2006 is hier nader op ingegaan (Kamerstuk 26 488, nr. 58). De overeenkomsten tussen het toenmalige ministerie van Economische Zaken en de motorproducenten, in de vorm van het *Memorandum of Understanding* met het FET en de *Letter of Agreement* met P&W, zijn op 16 oktober 2007 vertrouwelijk ter inzage van de Kamer gelegd (Kamerstuk 26 488, nr. 63).

Indien de ontwikkeling en productie van de F136-motor zouden worden beëindigd, moet voor de F135-motor rekening worden gehouden met ongeveer 5000 motoren in plaats van ongeveer 2500 motoren. De waarde van de Nederlandse opdrachten voor de F135-motor kan navenant toenemen mits de betrokken Nederlandse bedrijven voldoen aan het *best value* principe. Dit hoeft overigens niet alleen te leiden tot meer opdrachten voor de huidige toeleveranciers van de F135. Ook de huidige Nederlandse toeleveranciers voor de F136-motor kunnen in aanmerking komen voor werk voor de F135-motor. Daarbij geldt wel de voorwaarde dat er geen contractuele belemmeringen zijn uit hoofde van hun relatie met het FET en dat zij beschikken over capaciteiten die voor P&W van belang zijn.

Zoals reeds uiteengezet is de besluitvorming in het Amerikaanse Congres nog niet voltooid. Indien het F136-programma inderdaad wordt beëindigd, zal het ministerie van EL&I samen met de betrokken Nederlandse industrie de gevolgen in kaart brengen voor de opdrachten en de omzetverwachting. Zie ook het antwoord op de vragen 4 en 5.

#### Vraag 4 en 5

Hoe oordeelt u over het feit dat tijdens het debat voorafgaand aan de ondertekening van de Memorandum of Understanding Production Sustainment and Follow-on Development (MOU-PSFD) in 2006 contractueel werd overeengekomen dat partners in deze MOU-PSFD de keuzevrijheid hadden tussen – dan wel sprake zou zijn van productie van – de twee motortypes F135 en F136, en dat nu zonder overleg onze Amerikaanse partner de ontwikkeling van de F136 motor schraapt? Is hier geen sprake van contractbreuk?<sup>3</sup>

Heeft Nederland dezelfde vrijheid om overeenkomsten met de VS ongedaan te maken ten aanzien van de koop van de eerste testtoestellen of moet Nederland zich wel aan alle contracten houden? Kunt u uw antwoord toelichten?

#### Antwoord 4 en 5

Bij de totstandkoming van het PSFD-MoU zijn de betrokken landen ervan uitgegaan dat er voor de F-35 twee motoren zullen worden geproduceerd. De Amerikaanse regering kan gelet op de bepalingen van het MoU echter niet worden verhinderd de financiering van de verdere ontwikkeling van de F136-motor te stoppen. Wanneer de Verenigde Staten een dergelijk besluit zouden nemen is geen sprake van contractbreuk. Overigens zou de verdere ontwikkeling van de F136-motor volledig voor rekening komen van de Verenigde Staten, wat ook de afgelopen jaren het geval was. Voor alle partijen die deelnemen aan een MoU geldt dat er kosten aan kunnen zijn verbonden als men zich zou terugtrekken. De procedures voor de

<sup>3</sup> MOU-PSFD (Paragraaf 3.2.1.1).

verwerving van F-35 toestellen zijn vastgelegd in het PSFD-MoU. Indien een partnerland een contract voor de aanschaf van F-35 toestellen zou opzeggen dat door de Amerikaanse overheid ten behoeve van het partnerland is gesloten, zijn hieraan kosten verbonden. Hierbij moet onder meer worden gedacht aan additionele kosten die ontstaan voor andere partnerlanden.

Vraag 6 en 7

Heeft oud-minister Van Middelkoop anderhalf jaar geleden druk uitgeoefend op de Amerikaanse regering om het tweede-motorproject te laten doorgaan? Is het waar dat president Obama en defensie-minister Gates de tweede motor een «onnodige en extravagante uitgave» noemden? Wat is hierop uw reactie?

Antwoord 6 en 7

Nederland heeft de afgelopen jaren tijdens bilaterale contacten met de Verenigde Staten op zowel politiek als ambtelijk niveau het belang van de tweede motor voor het F-35 programma en voor de Nederlandse industriële participatie aan de orde gesteld. Het Pentagon is er niet van overtuigd dat de concurrentievoordelen van de tweede motor opwegen tegen de resterende ontwikkelingskosten voor de Amerikaanse overheid en acht het F136-programma mede in het licht van de in de Verenigde Staten benodigde bezuinigingen onnodig.

Vraag 8 en 9

Wat voor gevolgen heeft de bezuiniging van 3,5 miljard dollar op defensie in de VS voor de Nederlandse deelname aan het JSF-project?

Klopt het dat de vertragingen in de ontwikkelingsfase van de JSF kunnen leiden tot nieuwe prijsstijgingen van de stuksprijs van de JSF? Worden de kosten van het tweede testtoestel hierdoor verhoogd? Zo ja, met welk bedrag?<sup>4</sup>

Antwoord 8 en 9

Het in vraag 8 genoemde bezuinigingsbedrag is bij Defensie niet bekend. Met de brief van 7 januari jl. en de jaarrapportage van het project Vervanging F-16 over 2010 van 17 maart jl. (Kamerstukken 26 488, nrs. 252 en 258) is de Kamer geïnformeerd over de maatregelen die minister Gates heeft genomen met betrekking tot het F-35 programma.

Het Pentagon heeft in januari jl. besloten een extra bedrag van \$ 4,6 miljard uit te trekken voor de ontwikkeling van de F-35 in de *System Development and Demonstration* (SDD)-fase. De vaste Nederlandse bijdrage aan de SDD-fase bedraagt zoals bekend \$ 800 miljoen (lopende prijzen). De gevolgen van de op 6 januari jl. door het Pentagon aangekondigde vertraging en verschuiving van 134 toestellen uit de productieseries LRIP 5 tot en met LRIP 9 zijn nog niet bekend. In beginsel betekenen minder toestellen per productieserie, een hogere stuksprijs in de desbetreffende productieseries. Wat per saldo de gevolgen zullen zijn voor de stuksprijzen in de productieseries van de komende jaren, en daarmee voor prijzen van de mogelijk door Nederland aan te schaffen eerste productietoestellen, is nog niet duidelijk. De export van toestellen zoals naar Israël vanaf naar verwachting LRIP 7 heeft de komende jaren een positieve invloed op de ontwikkeling van de stuksprijs. Tot slot heeft het Pentagon gemeld de stijging in de kostenramingen van het afgelopen jaar onaanvaardbaar te vinden en er alles aan te zullen doen om die stijging terug te dringen.

De in januari jl. door het Pentagon genomen maatregelen hebben geen gevolgen voor de prijs van het tweede F-35 testtoestel uit de LRIP 4 productieserie, waarover de Kamer met de brief van 22 februari jl. is geïnformeerd.

Vraag 10

Bent u bereid af te zien van de aanschaf van de twee testtoestellen en te stoppen met deelname aan de ontwikkelingsfase van de JSF? Zo nee, hoe lang blijft de regering zichzelf vastketenen aan dit nodeloze project waar vrijwel niemand nog heil in ziet?

<sup>4</sup> F-35 on Probation; Bill Sweetman Aviation Week, 7-1-11.

Antwoord 10

In het regeerakkoord is vastgelegd dat in 2011 een tweede F-35 testtoestel wordt aangeschaft ten behoeve van deelneming aan de operationele testfase. Binnenkort zal de Kamer hierover nader worden geïnformeerd.

De Kamer is reeds eerder geïnformeerd over de vertraging bij de productie van het eerste testtoestel. Zo is met de jaarrapportage van het project Vervanging F-16 over 2009 (Kamerstuk 26 488, nr. 232) gemeld dat de productie van eerdere SDD- en LRIP-toestellen ruim een half jaar achterliep op de planning. Met de brief van 7 januari jl. is gemeld dat de achterstand de eerstkomende jaren niet kan worden ingelopen en dat de levering van het eerste Nederlandse testtoestel nu is voorzien voor augustus 2012.