

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

## 527

Vragen van het leden **Eijsink** (PvdA), **Hachchi** (D66), **El Fassed** (GL) en **Jasper van Dijk** (SP) aan de ministers van Defensie en van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie over *het massa-ontslag bij BAE systems als gevolg van de vertragingen en kostenoverschrijdingen bij de ontwikkeling en productie van de JSF* (ingezonden 29 september 2011).

Antwoord van minister **Hillen** (Defensie), mede namens de minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie (ontvangen 2 november 2011). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2011–2012, nr. 478.

### Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het bericht «Een klap voor de Britse luchtvaart, massa-ontslag bij BAE Systems te wijten aan problemen Eurofighter en JSF»?<sup>1</sup>

### Antwoord 1

Ja.

### Vraag 2

Deelt u de mening dat de toekomst van de Britse luchtvaartindustrie gekoppeld is aan het aantal te produceren JSF toestellen?

### Antwoord 2

Ik kan geen uitspraken doen over de toekomstverwachtingen van de Britse Luchtvaartindustrie.

### Vraag 3 en 4

Bent u bekend met de relatie tussen het aantal door de Britse overheid te bestellen JSF toestellen en de hoeveelheid werk die BAE in het JSF project zou mogen uitvoeren?

Deelt u de mening dat Nederland in een vergelijkbare positie verkeert en zo nee, waarom niet?

### Antwoord 3 en 4

Ik beschik niet over informatie over de in vraag 3 genoemde relatie en ik kan geen vergelijking maken van de situatie in het Verenigd Koninkrijk met die in Nederland. Over de potentiële productieomzet van de Nederlandse industrie

<sup>1</sup> NRC, 26 september 2011, The Guardian, 25 september 2011.

zijn in 2006 afspraken gemaakt met Lockheed Martin en de motorenleveranciers. In het antwoord op de vragen 10, 11, 12 en 13 wordt daar verder op ingegaan.

#### Vraag 5

Hoe oordeelt u over het feit dat de productie van de JSF toestellen nog altijd niet op gang is gekomen als gevolg van de enorme vertragingen en kostenoverschrijdingen? Wat voor gevolgen heeft dit voor de Nederlandse spelers in dit dossier?

#### Antwoord 5

De productie van F-35-toestellen is al enkele jaren geleden begonnen in de vorm van de *Low Rate Initial Production* (LRIP). De productieserie LRIP 1 (twee toestellen) is gereed, de productieserie LRIP 2 (twaalf toestellen) is grotendeels voltooid en de toestellen van de productieseries LRIP 3 en 4 (respectievelijk zeventien en 32 toestellen, waaronder de twee Nederlandse) bevinden zich op dit moment in verschillende stadia van het productieproces. Wel heeft de F-35 productie in de afgelopen tijd te maken gehad met vertragingen en is inmiddels het aantal te produceren toestellen in de eerstkomende jaren verlaagd. Hierover is de Kamer geïnformeerd met onder andere de jaarrapportage van het project Vervanging F-16 over 2010 (Kamerstuk 26 488, nr. 258 van 17 maart jl.). Voor de Nederlandse industrie heeft een vertraging tot gevolg dat productieomzet later zal worden behaald. Zie ook het antwoord op de vragen 6, 7 en 8.

#### Vraag 6, 7 en 8

Wanneer bent u door het Pentagon geïnformeerd over het tot nader order uitstellen door de VS van de productie van 224 JSF's? Wanneer ben u geïnformeerd over de achterliggende reden van het door de VS tot nader order uitstellen van de productie van 224 JSF's? Wanneer is het JPO geïnformeerd over het tot nader order uitstellen door de VS van de productie van 224 JSF's? Welke gevolgen heeft het door de VS tot nader order uitstellen van de productie van 224 JSF's voor de huidige en de te verwachten werkgelegenheid in de Nederlandse vliegtuigindustrie? Welke gevolgen heeft het door de VS tot nader order uitstellen van de productie van 224 JSF's voor de Nederlandse businesscase? Welke gevolgen heeft het door de VS tot nader order uitstellen van de productie van 224 JSF's in het bijzonder voor Fokker? Wanneer bent u geïnformeerd over de nieuwe reducties die mogelijk in de lucht hangen? Kunt u uiteenzetten welke gevolgen dit kan hebben voor de (te verwachten) werkgelegenheid in de Nederlandse vliegtuigindustrie? Kunt u aangeven welke gevolgen dit kan hebben voor de Nederlandse businesscase?

#### Antwoord 6, 7 en 8

Net als andere internationale partners heeft de Amerikaanse overheid de bestelreeksen voor F-35 toestellen in het verleden aangepast. De Amerikaanse minister van Defensie Gates heeft op 1 februari 2010 aangekondigd dat de productie van 121 toestellen naar latere jaren wordt verschoven. Dit werd op 6 januari 2011 gevolgd door een soortgelijke aankondiging voor nog eens 124 toestellen. De Kamer is hierover geïnformeerd met de brieven van 16 februari 2010 en 7 januari 2011 (Kamerstukken 26 488, nrs. 217 en 252). De herkomst van het in mediaberichten genoemde aantal van 224 vertraagde toestellen is mij niet bekend. De verplaatsing van productieaantallen naar latere jaren heeft voor de industrie, en dus ook voor de Nederlandse industrie, tot gevolg dat productieomzet later wordt behaald. Er is geen rechtstreeks verband tussen bestelreeksen van partnerlanden en de *business case*. De afdracht van de Nederlandse industrie aan de Staat betreft de omzet niet alleen voor toestellen van partnerlanden maar ook voor die van derde landen. Verder is begin 2010 met de industrie overeengekomen dat de *business case* niet meer zal worden herijkt. Wel is er sprake van boekhoudkundige meetmomenten in 2020 en in 2030. De brief van 17 januari jl. (Kamerstuk 26 488, nr. 253, antwoord op vraag 47) gaat hier nader op in. Het Amerikaanse ministerie van Defensie zal naar verwachting moeten bezuinigen op de begroting voor 2013. Op dit moment is het nog onbekend of, en zo ja, in hoeverre het Amerikaanse F-35 project door deze bezuinigin-

gen zal worden getroffen. Het is daarom ook niet mogelijk uitspraken te doen over eventuele effecten voor de Nederlandse werkgelegenheid in de vliegtuigindustrie.

Vraag 9

Kunt u aangeven wanneer het officiële SAR-2010 rapport zal verschijnen waarin de aangepaste planning is verwerkt?

Antwoord 9

In de brief van 1 juli jl. (Kamerstuk 26 488, nr. 275) heb ik gemeld dat een aangepast *Selected Acquisition Report* (SAR) 2010 over de F-35 zeker niet voor de herfst van dit jaar aan de orde zou zijn. Inmiddels is duidelijk dat het Pentagon vanwege de mogelijke bezuinigingen op de Amerikaanse defensiebegroting geen aangepast SAR 2010-rapport meer zal aanbieden aan het Congres. Naar verwachting zal een nieuw SAR-rapport (SAR 2011) pas in het voorjaar van 2012 het licht zien.

Vraag 10, 11, 12 en 13

Welke gevolgen heeft het mogelijk schrappen van de B-versie van de JSF voor de werkgelegenheid in de Nederlandse vliegtuigindustrie? Welke gevolgen heeft het mogelijke schrappen van de B-versie van de JSF voor de Nederlandse businesscase?

Welke gevolgen heeft het besluit van de Britse regering om de bestelling van 138 F-35 B's om te zetten in goedkopere F-35 C's voor de huidige en de te verwachten werkgelegenheid in de Nederlandse luchtvaartindustrie? Welke financiële gevolgen heeft dit voor de Nederlandse businesscase? Kunt u uiteenzetten hoeveel banen er in het jaar 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019 en 2020 – waarin herijking van de Nederlandse businesscase zal plaatsvinden – voor de Nederlandse industrie op basis van het «JSF-werk» bijkomen, nu bekend is dat er bij BAE-systems nauwelijks of geen «JSF-werk» zal binnenkomen?

Wanneer ontvangt de Kamer een update over de gevolgen van de aanhoudende problemen bij de ontwikkeling en productie voor de JSF voor de Nederlandse vliegtuigindustrie? Wanneer ontvangt de Kamer een update over de gevolgen van de aanhoudende problemen bij de ontwikkeling en productie voor de JSF voor de Nederlandse businesscase?

Antwoord 10, 11, 12 en 13

Zoals uiteengezet in de brieven van 24 maart 2010 (Kamerstuk 26 488, nr. 223) en van 17 januari jl. is in 2020 geen herijking van de *business case* aan de orde zoals dit begrip wordt gehanteerd in de Medefinancieringsovereenkomst. In 2020, en ook in 2 030, zal sprake zijn van een boekhoudkundig meetmoment waarbij de stand wordt opgemaakt van de gerealiseerde opdrachten door de industrie en van de verkregen *royalty's* over de verkoop van de F-35 aan derde landen.

Zoals gemeld in de jaarrapportage Vervanging F-16 over 2010 (Kamerstuk 26 448, nr. 258) zijn in 2006 afspraken gemaakt met Lockheed Martin over de potentiële productieomzet. Met de motorenproducenten zijn vergelijkbare afspraken gemaakt. In de afspraken is vastgelegd hoe de Nederlandse industrie op basis van *best value* kan worden ingeschakeld bij de productie voor het programma. De bijbehorende *Industrial Participation Plans* (IP-plannen) worden halfjaarlijks door Lockheed Martin in overleg met het ministerie van EL&I geactualiseerd. Daarbij worden onder andere veranderingen in de IP-plannen verwerkt die het gevolg zijn van een andere verdeling tussen de verschillende varianten van de F-35. Met een andere verdeling tussen de F-35 varianten zal het aantal en de soort componenten waarvoor de Nederlandse industrie een offerte kan uitbrengen mogelijk in zeer beperkte mate wijzigen. Het besluit van de Britse regering wordt in de eerstvolgende cyclus verwerkt waarna eventuele effecten in kaart kunnen worden gebracht. De Britse aanschaf van de F-35 C variant in plaats van de F-35 B heeft geen significante gevolgen voor de ramingen van de Nederlandse productieomzet omdat een en ander binnen de gehanteerde marges zal blijven. Zie ook het antwoord op de vragen 6, 7 en 8.

De ramingen van de werkgelegenheid die samenhangt met het JSF-programma zoals uiteengezet in de brief van 2 april 2009 (Kamerstuk 26 488, nr. 163) berusten op de gehele periode van de productie- en instandhouding-

fase tot en met 2052. De verwachting ten aanzien van de totale werkgelegenheid in die periode berust op een schatting van 4 500 te produceren toestellen voor partnerlanden en derde landen samen. Deze schatting is tot op heden niet gewijzigd. Ramingen voor afzonderlijke jaren zijn daarbij niet zinvol omdat er altijd sprake kan en zal zijn van verschuivingen tussen de jaren binnen die periode. In de komende jaarrapportages zal aandacht worden besteed aan de verwachtingen voor de betrokkenheid van de Nederlandse industrie als die in belangrijke mate wijzigen.

Vraag 14

Wat zijn de gevolgen van de aanhoudende problemen bij de ontwikkeling en productie van de JSF voor de Nederlandse testtoestellen?

Antwoord 14

De productie van de twee Nederlandse toestellen verloopt nog steeds volgens het schema dat is vermeld in de jaarrapportage over 2010. De aflevering van het eerste toestel is voorzien voor augustus 2012 en het tweede toestel voor maart 2013.

Vraag 15

Welke gevolgen heeft de vertraging bij de productie van de JSF voor het langer doorvliegen met de F-16's?

Antwoord 15

Zoals vermeld in de beleidsbrief *Defensie na de kredietcrisis* (Kamerstuk 32 733, nr. 1) zal het kabinet geen verplichtingen aangaan voor andere toestellen dan de testtoestellen. Dit heeft tot gevolg dat de beoogde opvolger niet eerder dan 2019 bij de luchtmacht zal instromen. De maatregelen die Defensie neemt met betrekking tot het langer doorvliegen met de F-16 zijn dan ook ingegeven door dit besluit, en houden geen verband met de vertragingen bij de productie van de F-35.

Vraag 16

Kunt u deze vragen ruim voor het wetgevingsoverleg Materieel Defensie van 7 november 2011 beantwoorden?

Antwoord 16

Ja.