

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Plein 2  
2511 CR 's Gravenhage

Datum 7 mei 2008  
Ons kenmerk DMO/DB/2008012402  
Onderwerp Schriftelijke vragen berekening overall kosten JSF-project

Mede namens de minister van Financiën en de minister van Economische Zaken bied ik u in de bijlage de antwoorden aan op de vragen van het lid Eijssink over de berekening van de overall kosten van het JSF-project. Deze vragen werden ingezonden op 15 april 2008 onder kenmerk 2070817720.

DE STAATSSECRETARIS VAN DEFENSIE

drs. J.G. de Vries



Defensie

**Antwoorden op vragen van het lid Eijsink aan de staatssecretaris van Defensie en de ministers van Economische Zaken en van Financiën over de berekening van de overall kosten van het JSF-project (ingezonden 15 april 2008, kenmerk 207087720).**

1.

**Heeft u kennisgenomen van het artikel van Bill Sweetman in Aviation Week van 9 april 2008 over de neerwaartse bijstelling door Lockheed Martin en het Pentagon van de overall kosten van het JSF-programma met een kleine miljard dollar? 1)**

Ja.

2.

**Onderschrijft u zijn constatering dat deze bijstelling het saldo betreft van concrete, aantoonbare kostenstijgingen op dit moment voor een totaal van US\$ 11 miljard en financiële “meevallers” op de langere termijn die niet hard aantoonbaar zijn voor een totaal van US\$ 12 miljard? Zo neen, kunt u dat toelichten op de verschillende posten die bij de opbouw van dit saldo aan de orde zijn?**

Nee. Het *Selected Acquisition Report 2007* (SAR 07) is een Amerikaans plan- en begrotingsdocument dat wordt gebruikt in de communicatie tussen het Amerikaanse ministerie van Defensie en het Amerikaanse Congres. Nederland wordt, nadat het document is aangeboden aan het Congres, globaal op de hoogte gesteld van delen van de inhoud. Het door de Verenigde Staten gepresenteerde bedrag van ongeveer \$ 1 miljard is voor zover bekend inderdaad het saldo van mee- en tegenvallers. De tegenvallers betreffen voornamelijk de stuksprijs van de vliegtuigen. De oorzaken van deze stijging zijn velerlei, maar van belang is vooral dat steeds meer actuele kosteninformatie wordt gebruikt bij de raming van de stuksprijs. Zo zijn de productiekosten van de vleugels en de radar van SDD-vliegtuigen hoger dan aanvankelijk verwacht. Op basis van de actuele kosteninformatie is de raming voor de productie van de 2.443 Amerikaanse vliegtuigen verhoogd. De leverancier wordt overigens op verschillende manieren gemotiveerd om de kosten weer op het oude peil te krijgen. De gemiddelde prijs van de versie die Nederland wil aanschaffen is gestegen van \$ 47,6 miljoen naar \$ 49,5 miljoen.



Defensie

3.

**Welke gevolgen heeft de kostenoverschrijding van de System Development and Demonstration (SDD)-fase met US\$ 6,6 miljard, zijnde 15%, voor alle Nederlandse participanten in het project en de uiteindelijke stukprijs? In hoeverre komt deze kostenoverschrijding van de SDD-fase overeen met de meest recente voorspelling van het GAO (Government Accountability Office)?**

In het kader van het SAR-07 is informatie uit de SDD-fase gebruikt om de ramingen voor de kosten van de vliegtuigproductie tijdens de productiefase te verhogen. In het artikel wordt ten onrechte gesuggereerd dat de genoemde kostenoverschrijding is toe te wijzen aan de SDD-fase zelf. In het SAR-07 wordt echter rekening gehouden met een kostendaling van \$ 0,5 miljard voor de SDD-fase.

4.

**Hoe reëel acht u de nu geschatte “meevallers” op de langere termijn, met name die voor support kosten en inkoop grondstoffen, in relatie tot de nieuwe kostenstijging van 15% in de SDD-fase, de prijsstijgingen voor grondstoffen op de wereldmarkt in het bijzonder van titanium, en de alsmaar dalende dollarkoers? Wilt u dit voor elke “meevaller”-post toelichten en daarbij aangeven wat de financiële gevolgen zijn van deze “herberekening” voor bijkomende kosten voor zowel de deelnemers aan de diverse fasen van het JSF-project als de uiteindelijke kopers/gebruikers van de JSF?**

In het artikel wordt wederom onterecht gesuggereerd dat de meevallers eerst op de langere termijn ontstaan. De bedoelde meevallers hebben betrekking op de productie van ondersteunende delen zoals simulators, ALIS, reservedelen en *test and support equipment*. Deze onderdelen worden bij voorkeur gelijktijdig met of kort voor de productie van vliegtuigen geproduceerd. Er is dus geen groot tijdsverschil tussen het ontstaan van mee- en tegenvallers. Het saldo van mee- en tegenvallers geldt overigens voor de Amerikaanse situatie. Of en in welke mate Nederland profiteert bij de aanschaf van vliegtuigen en ondersteunende middelen is onder meer afhankelijk van de dollarkoersontwikkeling.

Voor de aanschaf van grondstoffen zoals titanium heeft Lockheed Martin onlangs een termijncontract gesloten waarmee de prijs voor langere tijd vaststaat. De lage dollarkoers is



Defensie

ongunstig voor de delen die in een andere valuta dan de dollar moeten worden betaald. Daar staat echter tegenover dat de vliegtuigen en vrijwel alle overige investeringen in Amerikaanse dollars mogen worden afgerekend. Een lage dollarkoers zal uiteindelijk dan ook gunstig uitpakken voor het project Vervanging F-16.

5.

**Deelt u de mening dat hier sprake is van een vorm van creatief boekhouden noodzakelijk om het stilleggen van het gehele JSF-project te voorkomen op grond van het Nunn-McCurdy-amendement, oftewel “De JSF heeft vooralsnog succesvol de inkomende Nunn-McCurdy-raket ontweken”?**

Nee. Het project wordt op grond van de Nunn-McCurdy-wetgeving afgerekend op de kostenstijging ten opzichte van de *Acquisition Program Baseline* uit 2001. De stijging van de kosten, op dit moment 38 procent, is eerder aanleiding geweest het Amerikaanse Congres te informeren. Zodra de kostenstijging meer dan 50 procent bedraagt, moet het Amerikaanse ministerie van Defensie het project herbevestigen tegenover het Congres. Dat is pas aan de orde als de *Program Acquisition Unit Costs*, die nu \$ 85,5 miljoen bedraagt, hoger worden dan \$93 miljoen. Zelfs zonder meevallers en mét de tegenvaller van \$ 11 miljard zouden de *Program Acquisition Unit Costs*, uitgaande van 2.443 Amerikaanse vliegtuigen, de grens van 50 procent niet te boven gaan. Van ontwijken is dus geen sprake.

1)

Zie: [www.aviationweek.com](http://www.aviationweek.com)