



Ministerie van Defensie

> Retouradres Postbus 20701 2500 ES Den Haag

de Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Plein 2
2511 CR Den Haag

Ministerie van Defensie

Plein 4
MPC 58 B
Postbus 20701
2500 ES Den Haag
www.defensie.nl

Datum 19 februari 2010
Betreft Reactie op vragen over de Amerikaanse besluitvorming over de
tweede motor voor de F-35

Onze referentie
BS/2010004986

*Bij beantwoording datum,
onze referentie en betreft
vermelden.*

Hierbij bied ik u de antwoorden aan op schriftelijke vragen van de vaste commissie voor Defensie naar aanleiding van de brief van 24 december 2009 (Kamerstuk 26 488, nr. 210) over de Amerikaanse besluitvorming over de tweede motor voor de F-35. Deze vragen werden ingezonden op 1 februari 2010.

DE STAATSSECRETARIS VAN DEFENSIE

drs. J.G. de Vries

Antwoorden op schriftelijke vragen van de vaste commissie voor Defensie over de Amerikaanse besluitvorming over de tweede motor voor de F-35 (ingezonden op 1 februari jl.)

1

In de brief wordt aangegeven dat Nederland voordeel heeft bij de ontwikkeling van een tweede motor. Kunt u kwantificeren wat het mogelijke financiële voordeel zou zijn?

Met de brief van 24 december 2009 (Kamerstuk 26 488, nr. 210) is de Kamer gemeld dat de Nederlandse regering voorstander is van de ontwikkeling van een tweede motor voor de F-35, de F136 van het *Fighter Engine Team*, zowel met het oog op de inschakeling van Nederlandse bedrijven als uit concurrentie-overwegingen. Nederland steunt dan ook de ontwikkeling van de F136 naast de F135-motor van Pratt & Whitney, mits die niet leidt tot vertragingen in het F-35-programma of tot beperkingen van de capaciteiten van het toestel. Wat betreft de inschakeling van Nederlandse bedrijven is de Kamer met bijlage 3 van de jaarrapportage van het project Vervanging F-16 over 2008 (Kamerstuk 26 488, nr. 159) mede geïnformeerd over de opdrachten die gerelateerd zijn aan de ontwikkeling van de F136-motor. De financiële omvang van deze orders is commercieel vertrouwelijke informatie. Voorts is Nederland van mening dat het behouden van een motorkeuze en het daarmee vermijden van een monopoliepositie van de fabrikant van de F135-motor de ontwikkeling van de stuksprijs van beide motortypes en tevens de instandhoudingskosten van de F-35 gedurende de gebruiksfase in positieve zin kan beïnvloeden. De omvang van de financiële voordelen voor Nederland is lastig vooraf te schatten maar ook lastig achteraf vast te stellen, aangezien de twee mogelijke situaties – de ontwikkeling van één of twee motoren – zich in werkelijkheid niet beide kunnen voordoen.

2

Zou bij een Amerikaans besluit om te stoppen met de verdere ontwikkeling van de F136-motor, zoals aanvankelijk ook opnieuw door de Amerikaanse regering was voorgesteld, niet gehandeld zijn in strijd met (o.a. paragraaf 6.2.2. uit) het Memorandum of Understanding - Production, Sustainment and Follow-on Development (MoU-PSFD) uit 2006? Zo ja, zou er in dat geval dus sprake zijn van contractbreuk? Zo ja, zou dat een juridisch acceptabele reden kunnen zijn voor Nederland om kosteloos uit het project te stappen?

Bij het aangaan 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 het MoU niet worden verhinderd een besluit te nemen om te stoppen met de verdere ontwikkeling van de F136-motor, die overigens volledig door de Verenigde Staten wordt gefinancierd. Het PSFD MoU voorziet niet in de mogelijkheid om in een dergelijk geval de deelneming aan het MoU te beëindigen zonder dat daar financiële gevolgen aan zijn verbonden.

Op 1 februari jl. heeft de Amerikaanse minister van Defensie Gates gemeld dat het Pentagon opnieuw - voor het vijfde achtereenvolgende jaar - heeft besloten in de conceptbegroting voor 2011 geen geld te reserveren voor de verdere ontwikkeling van de F136-motor. Het F136-ontwikkelingsprogramma zal aan het eind van 2010 voor ongeveer driekwart zijn voltooid.

Evenals in de voorgaande jaren zal pas op een later moment in het besluitvormingsproces over de defensiebegroting duidelijk worden of het Amerikaanse Congres instemt met dit begrotingsvoorstel, of dat het Congres uiteindelijk toch budget toekent voor de verdere ontwikkeling van de F136-motor in 2011. Minister Gates kondigde overigens aan in dit laatste geval president Obama te zullen adviseren zijn veto uit te spreken, maar ook dat was niet de eerste keer.

3

Is de MoU-PSFD uit 2006 ooit gewijzigd? Zo ja, wanneer, in welke opzichten en wanneer is de Kamer daarover geïnformeerd?

4

Zijn de aantallen te produceren toestellen, zoals vastgelegd in het JSF PSFD MoU uit 2006 nog steeds van kracht? Zo nee, wat zijn de aanpassingen van deze aantallen, wanneer en hoe zijn die aantallen opnieuw vastgelegd, en wanneer is de Kamer daarover geïnformeerd?

Het hoofddocument van het PSFD MoU is niet gewijzigd. Wel zijn twee bijlagen van het MoU (Annex A, productieschema; Annex B, managementstructuur) aangepast. De Kamer is onder meer geïnformeerd over aanpassingen in het productieschema met de brieven van 25 februari, 17 april en 20 november 2009 (Kamerstukken 26 488, nrs. 146, 166 en 205). Als bijlage bij deze brief is de versie van Annex A opgenomen die in november 2009 door de *JSF Executive Steering Board* (JESB) is vastgesteld. De aankondiging door de Verenigde Staten op 1 februari jl. van een vermindering van het aantal aan te schaffen toestellen in de komende jaren, waarover de Kamer met de brief van 16 februari jl. (kenmerk BS/2010003784) is geïnformeerd, maakt een nieuwe aanpassing van deze Annex A noodzakelijk. Overigens is het totale aantal toestellen dat de Verenigde Staten voornemens zijn aan te schaffen ongewijzigd. Het door de partnerlanden geplande aantal F-35-toestellen staat eveneens ongewijzigd op 3.173. Een nieuwe Annex A zal in een volgende vergadering van de JESB worden vastgesteld. De eerstvolgende vergadering is in mei.

5

In hoeverre wordt bij de Nederlandse standpuntbepaling over de wenselijkheid van een tweede motor, de F-136, ook rekening gehouden met de mogelijk nog nader aanzienlijk neerwaarts bij te stellen verwachtingen voor het aantal te produceren toestellen van de F35/JSF?

Zoals gesteld in antwoord op de vragen 3 en 4 is het aantal door de partnerlanden geplande F-35-toestellen ongewijzigd. Aangezien de ontwikkeling van de F136 dit jaar voor ongeveer driekwart zal zijn gevorderd en de ontwikkeling door de Verenigde Staten wordt gefinancierd is er geen aanleiding het Nederlandse standpunt ten aanzien van de tweede motor te heroverwegen.

6

Bij welk minimum aantal te produceren F35/JSF-toestellen wordt het punt bereikt waaronder de verdere ontwikkeling van een tweede motor in de visie van de regering economisch en financieel niet meer verantwoord is?

De ontwikkeling van de F136-motor wordt volledig gefinancierd door de Verenigde Staten.

Het is daarom ook vooral aan de Amerikaanse overheid en het Amerikaanse Congres om af te wegen of de ontwikkeling van de F136-motor wordt voortgezet.

7

Welke invloed heeft de nu reeds jaren durende onzekerheid over de voortzetting van de Amerikaanse financiering van de ontwikkeling van de F136 motor op de totale omvang van de investeringskosten in deze motor en daarmee op de te verwachten prijs voor deze motor bij de nu reëel te voorspellen omzet?

De besluitvorming in achtereenvolgende jaren over de verdere ontwikkeling van de F136-motor heeft voor zover bekend weinig invloed gehad op de totale investeringskosten voor deze motor. Tot op heden is elk jaar nagenoeg het benodigde budget verstrekt. Er is wellicht sprake van een positieve invloed, doordat de fabrikanten van de F136-motor er op gebrand zijn aan de (financiële) eisen te voldoen en zelf geen aanleiding te geven voor het staken van de verdere ontwikkeling.

Voorts heeft de omvang van de (resterende) Amerikaanse investeringen in de ontwikkeling van de F136-motor voor Nederland geen gevolgen voor de stuksprijs mocht Nederland voor deze motor kiezen. Als SDD-partner betaalt Nederland alleen de productieprijs van de F-35 met inbegrip van de productieprijs van de F135 of de F136-motor, zonder een opslag voor de ontwikkelingskosten.

8

Welke risico's nemen Nederlandse ondernemingen die investeringen doen voor leveranties ten behoeve van (alleen) de F-136? En acht u die risico's nog steeds verantwoord?

Het is aan de betrokken bedrijven zelf de investeringsrisico's af te wegen. Door hun contacten met het *Fighter Engine Team* dat de F136 ontwikkelt, zijn zij goed op de hoogte van alle ontwikkelingen rondom de F136-motor.

9

Welke invloed zal een keus tussen de F135- en de F136-motor uiteindelijk hebben op het niveau van de geluidsproductie van de F35/JSF?

De F135 en de F136 moeten aan dezelfde specificaties voldoen met betrekking tot aansluitingen, afmetingen, gewicht en vermogen. Voor het geluid is verder het ontwerp van de luchtinlaten en de motoruitlaat van belang. Beide motoren maken gebruik van dezelfde luchtinlaten en dezelfde door Pratt & Whitney ontwikkelde motoruitlaat. Deze belangrijke onderdelen staan dan ook los van het motortype. De verwachting is dan ook dat de geluidsniveaus van beide motoren niet of nauwelijks van elkaar zullen verschillen. Met de antwoorden van 16 oktober 2009 (Kamerstuk 26 488, nr. 200) is de Kamer gemeld dat een beperkt verschil in het geluidsniveau weinig invloed zal hebben op de resultaten van de berekeningen van de geluidsbelasting rondom de vliegbases Leeuwarden en Volkel.

10

Wanneer wordt de keuze voor één van de twee motoren door Nederland gemaakt?

11

Heeft, gezien de huidige specificaties, de Koninklijke Luchtmacht een voorkeur voor één van de twee types motor?

Aangezien beide motortypes moeten voldoen aan dezelfde ontwerp-specificaties bestaat er op grond daarvan geen voorkeur voor een van beide. De motorkeuze maakt deel uit van het besluit over de vervanger van de F-16 dat is voorzien voor 2012. Ter voorbereiding op de motorkeuze wordt in samenwerking met Italië en Noorwegen een selectiestudie uitgevoerd, waarvan de resultaten zullen worden gemeld in de D-brief over het project Vervanging F-16 die de Kamer in 2012 zal worden toegezonden.

Bijlage

ANNEX A (10 NOVEMBER 2009 Revision)

ESTIMATED JSF AIR VEHICLE PROCUREMENT QUANTITIES

The estimated JSF Air Vehicle procurement quantities of the Participants are identified in Table A-1.

Table A-1
Participants' Estimated JSF Air Vehicle Procurement Quantities
(Projected FY of Production Contract Definitization (approximately two years prior to delivery))

Participant	CY07	CY08	CY09	CY10	CY11	CY12	CY13	CY14	CY15	CY16	CY17	CY18
Australia	0	0	0	0	0	2	4	8	15	15	15	13
Canada	0	0	0	0	0	0	0	16	16	16	16	16
Denmark	0	0	0	0	0	0	0	8	8	8	8	8
Italy	0	0	0	0	0	4	12	12	12	13	13	13
Netherlands	0	0	1	1	0	2	4	9	10	10	10	10
Norway	0	0	0	0	0	0	0	8	12	12	12	4
Turkey	0	0	0	0	0	0	6	6	12	12	12	12
United Kingdom	0	0	2	1	0	0	7	0	9	11	3	6
United States	2	12	14	30	52	62	123	110	136	130	130	130
TOTALS	2	12	17	32	52	70	156	177	230	227	219	212

Participant	CY19	CY20	CY21	CY22	CY23	CY24	CY25	CY26	CY27	CY28-34	Total
Australia	0	15	13	0	0	0	0	0	0	0	100
Canada	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	80
Denmark	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	48
Italy	12	10	10	10	10	0	0	0	0	0	131
Netherlands	10	10	8	0	0	0	0	0	0	0	85
Norway	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	48
Turkey	12	8	8	8	4	0	0	0	0	0	100
United Kingdom	14	10	2	4	14	14	14	14	13	0	138
United States	130	130	130	130	115	105	103	80	80	509	2443
TOTALS	186	183	171	152	143	119	117	94	93	509	3173