

Ministerie van Economische Zaken

> Retouradres Postbus 20101 2500 EC Den Haag

De Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA 's-GRAVENHAGE

**Directoraat-generaal
Ondernemen en Innovatie**
Directie Ondernemen

Bezoekadres
Bezuidenhoutseweg 20
2594 AV Den Haag

Postadres
Postbus 20101
2500 EC Den Haag

Factuuradres
Postbus 16180
2500 BD Den Haag

T 070 379 8911 (algemeen)
www.rijksoverheid.nl/ez

Datum 17 september 2010

Betreft Beantwoording Kamervragen JSF van 25 augustus 2010 (2010Z11873)
en van 31 augustus (2010Z12045).

Ons kenmerk
OI/O / 10129617

Mede namens de minister van Defensie bied ik u hierbij de antwoorden aan op:

- Vragen van het lid Van Dijk (SP) van 25 augustus 2010 aan de ministers van Defensie en van Economische Zaken over het bericht dat JSF-bedrijven een korting van 245 miljoen euro van de overheid ontvangen (2010Z11873).
- Aanvullende vragen van de leden Eijsink en Smeets (beide PvdA) van 31 augustus aan de ministers van Economische Zaken en van Defensie over de herijking van de *business case* JSF (2010Z12045).

(w.g.) Maria J.A. van der Hoeven
Minister van Economische Zaken

2010Z11873

1

Wat is uw oordeel over het bericht "Staat geeft JSF-bedrijven korting van 250 miljoen" (de Volkskrant, 23 augustus 2010)?

Antwoord

Ik herken mij niet in de voorstelling van zaken in het desbetreffende artikel.

2

Is het waar dat de JSF-bedrijven circa 245 miljoen euro minder hoeven terug te betalen aan de Nederlandse overheid dan aanvankelijk was afgesproken (c.q. het in 2002 berekende tekort van de businesscase)? Zo nee, om welk bedrag gaat het wél? Kunt u uw antwoord toelichten?

3

Hoe rijmt u deze korting met de belofte (onder meer van oud-minister Zalm) dat de belastingbetaler "geen cent" zou hoeven bij te dragen aan het JSF-project?

4

Gaat u zich inzetten om de belastingbetaler alsnog te ontzien voor wat betreft deze kosten? Zo ja, wat gaat u ondernemen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord (2, 3 en 4)

Nee. In het Volkskrant artikel zijn vier bedragen (resp. € 42 miljoen, € 6 miljoen, € 144,9 miljoen en € 52,1 miljoen) opgeteld tot een totaal van € 245 miljoen. Deze posten hebben elk echter een geheel andere aard en oorsprong, waardoor in het artikel een onjuist beeld wordt geschetst. Hieronder vindt u een nadere toelichting op de genoemde bedragen in de Volkskrant.

In 2002 bedroeg het Tekort van de JSF *business case* € 191 miljoen (netto contante waarde, prijspeil 2001). Toen de *business case* in 2002 werd opgesteld bestonden er onzekerheden over de ontwikkeling van de waarden van de gehanteerde parameters. Daarom werd in de Medefinancieringsovereenkomst (MFO) vastgelegd dat er in 2008 een herijking zou plaatsvinden. Het genoemde bedrag van € 42 miljoen betreft een in 2002 overeengekomen eenmalige bijdrage van het ministerie van Economische Zaken als aanvullende dekking van het reeds berekende Tekort op *de business case* van € 191 miljoen (netto contante waarde, prijspeil 2001). Dit kwam door dollarkoersontwikkelingen en een latere start van de aanschafperiode dan voorzien. Deze bijdrage is verwerkt in de EZ-begroting van 2002 en is meegenomen in de herijking van de *business case* in 2008. Deze € 42 miljoen zal dus door de Luchtvaartindustrie worden terugbetaald via de afdrachten over JSF-gerelateerde omzet en wordt in het artikel derhalve ten onrechte aangemerkt als een korting. De Kamer is over deze voorfinanciering geïnformeerd met de beantwoording van vragen van 6 maart 2002 (Kamerstuk 26488, nr. 9), in het bijzonder in het antwoord op de vragen 301, 307, 308, 316, 318, 326, 343, 394 en het antwoord op vraag 325.

De herijking van de *business case* in 2008 resulteerde in eerste instantie in een Tekort van € 308 miljoen (netto contante waarde, prijspeil 2001) maar is gecorrigeerd naar € 302 miljoen (netto contante waarde, prijspeil 2001). Deze correctie van € 6 miljoen heeft betrekking op een foutieve berekening bij de herijking van de *business case* waartegen de Luchtvaartindustrie terecht bezwaar heeft gemaakt. Het betrof een fout bij de berekening van het zogeheten organisatiekostenvoordeel (*Foreign Military Sales*-kostenvoordeel). Uw Kamer is hierover geïnformeerd met de jaarrapportage over 2009 van het project Vervanging F-16 van 13 april 2010 (Kamerstuk 26 488, nr. 232) en met de beantwoording van de vragen van 30 maart 2010 (Kamerstuk 26 488, nr. 224), in het bijzonder het antwoord op de vragen 12, 35 en 36.

De uitkomst van de herijking is vervolgens onderwerp van arbitrage geweest. De arbiters hebben eind 2009 het Tekort in de *business case* vastgesteld op € 157,1 miljoen (netto contante waarde, prijspeil 2001). Het bedrag van € 144,9 miljoen uit het artikel (netto contante waarde, prijspeil 2001) is het verschil tussen het Tekort na de herijking van de *business case* in 2008 (€ 302 miljoen) en het Tekort na de arbitrage in 2009 over die herijking (€ 157,1 miljoen). De arbiters hebben een andere interpretatie gegeven dan de Staat van de manier waarop de dollarkoers voor de betalingen aan de Amerikaanse overheid voor de deelname aan de SDD-fase moest worden verwerkt. De arbiters oordeelden dat de omschrijving in de MFO van de te hanteren dollarkoers voor de periode tot 1 juli 2008 betekent dat geen termijnkoers mocht worden toegepast. Dat mocht volgens de arbiters alleen voor de periode vanaf 1 juli 2008. De arbiters hebben die visie uiteengezet op bladzijden 30 tot en met 33 van het Gedeeltelijk Arbitraal Eindvonnis. Uw Kamer is hierover reeds lopende het arbitrageproces op 30 juni 2009 geïnformeerd door vertrouwelijke inzage in het Gedeeltelijk Arbitraal Eindvonnis (Kamerstuk 26488, nr. 190), en voorts met de brief over de afronding van het arbitrageproces van 2 december 2009 (Kamerstuk 26488, nr. 208) en de brief over het bereiken van het akkoord met de Luchtvaartindustrie over de herijking van de *business case* op 24 maart 2010 (Kamerstuk 26 488, nr. 223) met als bijlagen het Gedeeltelijk Arbitraal Eindvonnis en het Arbitraal Eindvonnis.

Pas met het eindvonnis van de arbiters in 2009 is het Tekort in de *business case* definitief vastgesteld op € 157,1 miljoen (netto contante waarde, prijspeil 2001). Uw Kamer is hierover op 27 november 2009 geïnformeerd (Kamerstuk 26 488, nr. 207). De verandering in het Tekort in de periode 2002-2010 is derhalve geen korting voor de industrie maar is het resultaat van de herijking van de *business case* en de arbitrage, op grond van de MFO uit 2002.

Nadat de arbiters het Tekort definitief hadden vastgesteld, is met de Luchtvaartindustrie gesproken over een haalbare uitvoering van het arbitrale vonnis, dat bij het Tekort van € 157,1 miljoen zou leiden tot een afdrachtpercentage voor de industrie van 4,49. Een hoog afdrachtpercentage heeft een nadelige invloed op de bedrijfseconomische situatie voor de Nederlandse bedrijven in het F-35 programma. Indien dit zou leiden tot minder orders en een lagere omzet, heeft dit een negatieve invloed op de afdrachten van de industrie

aan de Staat en ook op de werkgelegenheid bij de betrokken bedrijven. Gelet op de economische omstandigheden en de verslechterde concurrentiepositie van Nederlandse bedrijven heeft de Staat de Luchtvaartindustrie eind 2009 het voorstel gedaan dat van het door de arbiters vastgestelde Tekort van € 157,1 miljoen door de Luchtvaartindustrie € 105 miljoen via afdrachten wordt terugbetaald gedurende de looptijd van de MFO, wat neerkomt op een afdrachtpercentage van gemiddeld 3. De Luchtvaartindustrie heeft dit voorstel begin dit jaar geaccepteerd. Voordat dit voorstel kon worden gedaan, is in overleg met de toenmalige minister van Financiën afgesproken dat het resterende bedrag van € 52,1 miljoen (netto contante waarde) wordt terugbetaald door een uitgavenverlaging op het terrein van luchtvaart en industrie binnen de begrotingen van Economische Zaken en Defensie. Dit bedrag wordt in gelijke delen in mindering gebracht op de begroting van Economische Zaken en Defensie en vloeit terug naar de schatkist in de vorm van verminderde rentebetalingen op de staatschuld. Deze maatregel heeft derhalve geen consequenties voor de belastingbetaler. De Kamer is hierover geïnformeerd met de brief van 24 maart 2010 (Kamerstuk 26 488, nr. 223).

De Staat en de Nederlandse Luchtvaartindustrie hebben begin dit jaar overeenstemming bereikt over de herijking van de JSF *Business Case* zoals overeengekomen in de MFO. Uw Kamer is over de in het artikel genoemde bedragen en de onderbouwing daarvan door de jaren heen uitvoerig geïnformeerd. Voorts zijn de resultaten van de arbitrage en de overeenkomst tussen de Staat en de Luchtvaartindustrie aan de orde geweest tijdens het debat van 7 april 2010 (handelingen TK 2009-2010, nr. 73).

5

Hoe kijkt u met de kennis van nu terug op de Medefinancieringsovereenkomst? Vindt u een dergelijke constructie voor herhaling vatbaar?

Antwoord

Het JSF-programma biedt de Nederlandse Luchtvaartindustrie de mogelijkheid deel te nemen aan innovatieve en hoogwaardige vliegtuigontwikkeling. Tot eind 2009 heeft de Nederlandse Luchtvaartindustrie zoals gemeld in de jaarrapportage over 2009 van het project Vervanging F-16 van 13 april 2010 (Kamerstuk 26488, nr. 232) voor \$ 806 miljoen (lopende prijzen) aan opdrachten verworven.

In de MFO is vastgelegd onder welke voorwaarden de Nederlandse industrie zijn bijdrage levert aan het Tekort in de *business case*. In de MFO is zoveel mogelijk getracht recht te doen aan de belangen van zowel de overheid als het bedrijfsleven. De Staat en de Nederlandse Luchtvaartindustrie hebben begin dit jaar overeenstemming bereikt over de herijking van de JSF *business case* zoals overeengekomen in de MFO. Er is een goede balans gevonden tussen de afdrachtverplichting, de bedrijfseconomische gevolgen voor de Luchtvaartindustrie en de gezamenlijke belangen ten aanzien van werkgelegenheid en het behoud van een gezonde en innovatieve luchtvaartsector.

Gezien de specifieke kenmerken van de deelname aan het JSF programma en de vele variabelen die van invloed zijn, is er bij de MFO geen sprake van een constructie die algemeen toepasbaar is. Het verbinden van maatschappelijke opgaven aan economische belangen van ons land is een ontwikkeling waarbij medefinancieringsconstructies een nuttige rol kunnen vervullen.

6

Bent u bereid genoemde documenten van Economische Zaken naar de Kamer te sturen?

Antwoord

De Kamer is zoals hierboven is toegelicht in de afgelopen jaren over alle in het Volkskrant artikel genoemde bedragen uitvoerig geïnformeerd. In het betreffende artikel wordt aangegeven dat gebruik is gemaakt van documenten die naar aanleiding van een WOB-verzoek beschikbaar zijn gesteld. Deze informatie is daarmee voor iedereen vrij toegankelijk.

2010Z12045

1

Kunt u de gang van zaken rond de beïnvloeding vanuit de luchtvaartindustrie op de herijking van de business case JSF in de zomer van 2008, zoals beschreven in de Volkskrant, bevestigen (de Volkskrant, 23 augustus 2010: "De JSF-lobby en de miljoenen")? Zo nee, op welke punten klopt deze beschrijving niet?

Antwoord

Hiervoor verwijs ik naar de beantwoording van de vragen 1 en 2 van het lid Van Dijk (SP) met kenmerk 2010Z11873.

2

Waarom heeft u de Kamer destijds niet terstond geïnformeerd over de rechterlijke procedure die de betrokken industrie op 2 juli 2008 tegen de Staat heeft aangespannen, het verloop van deze procedure en de daarop volgende overleggen met vertegenwoordigers van deze industrie, mede in het licht van het feit dat de regering kort daarvoor in het algemeen overleg over de JSF in de Kamer had gemeld dat de herberekening van het afdrachtpercentage uit de business case de komende zomer rustig diende te worden afgewacht?

Antwoord

De Staat en de Luchtvaartindustrie hebben gedurende lange tijd intensief overleg gevoerd over de herijking van de *business case*. De Kamer is voortdurend geïnformeerd over de relevante uitkomsten van en de vervolgstappen in dit proces. De gerechtelijke procedure waaraan in het Volkskrant artikel wordt gerefereerd is door de Luchtvaartindustrie ingetrokken en heeft geen invloed gehad op de uitkomst of het verloop van de herijking van de *business case*.

3

Is het waar dat de regering daarbij niet is ingegaan op de voorwaardelijke eis dat Nederland ook werkelijk JSF's gaat kopen, maar dat de bijkomende "voordelen" van zo'n aankoopbesluit door Nederland uiteindelijk wel zijn meegenomen bij de berekening van het definitief afgesproken afdrachtpercentage? In hoeverre is dit afwijkend van de oorspronkelijke parameters uit de betreffende Medefinancieringsovereenkomst (MFO)? Kan alleen daaruit ook al de conclusie getrokken worden dat, mocht Nederland niet overgaan tot aanschaf van de JSF als opvolger van de F16, de belofte dat de Nederlandse deelname aan de ontwikkeling (SDD) van de JSF de "belastingbetaler geen cent gaat kosten" niet zal kunnen worden waar gemaakt?

Antwoord

Op 1 juli 2008 heeft de Staat conform de MFO aan de Luchtvaartindustrie het resultaat bekend gemaakt van de herijking van de JSF *business case*. Tevens is de Kamer hierover geïnformeerd (Kamerstuk 26 488, nr. 90). Bij de herijking is de Staat uitgegaan van de parameters van de MFO. Een voorwaardelijke eis voor de aanschaf van de JSF is niet aan de orde. Het ontwikkelingskostenvoordeel dat Nederland als SDD-partner heeft bij de aanschaf van de JSF is een van de parameters die in overeenstemming met de MFO onderdeel uitmaakt van de *business case*. Dit aspect is vanaf 2002 bekend. Inmiddels is de *business case* herijkt en zijn aanvullende afspraken gemaakt met de industrie. Deze bevatten geen wijzigingen ten aanzien van het ontwikkelingskostenvoordeel. De Kamer is hierover geïnformeerd met de brief van 24 maart 2010 (Kamerstuk 26 488, nr. 223). Voorts verwijs ik naar de antwoorden op de vragen 2, 3 en 4 van het lid Van Dijk (SP).

4

Kunt u een overzicht verschaffen wat op dit moment voor de Nederlandse staat, de Nederlandse belastingbetaler en de betrokken Nederlandse bedrijven nog de voor- en nadelen zijn van de uitvoering van de betreffende MFO, sinds de herijking van de *business case* en het daarbij vastgestelde definitieve afdrachtpercentage, rekening houdend met de volgende feiten:

- a. dat de MFO, als garantie dat onze deelname aan de ontwikkelingsfase van de JSF "de belastingbetaler geen cent gaat kosten", zijn functie ter beïnvloeding van de politieke besluitvorming over de participatie in de ontwikkelingsfase van de JSF klaarblijkelijk heeft vervuld;
- b. dat de opbrengst voor de staat van de MFO, met het nu definitief vastgestelde afdrachtpercentage en alle daarbij geformuleerde ontheffende voorwaarden, over een lange periode van vele decennia slechts relatief gering zal zijn maar wel veel bureaucratie en afhandelingskosten met zich mee zal brengen?

5

Welke conclusie trekt u uit de balans van deze voor- en nadelen?

Antwoord (4 en 5)

Ik herken mij niet in de vraag 4 als feit veronderstelde opvattingen.

In de MFO van 2002 is vastgelegd hoe het verschil tussen deelname aan de ontwikkeling van de JSF en het kopen van de plank moet worden berekend. De Staat en de Luchtvaartindustrie zijn in de MFO overeengekomen dat het verschil ('Tekort') in deze *business case* voor rekening komt van de Luchtvaartindustrie. In 2002 is de looptijd van de overeenkomst bepaald op 50 jaar. De achtergrond en inhoud van de *business case* is onder meer uitvoerig beschreven in de brief aan de Kamer van 11 februari 2002 (Kamerstuk 26 488, nr. 8, blz. 14 t/m 18 en blz. 22 en 23) en bovendien is een en ander met de Kamer besproken tijdens het notaoverleg van 2 april 2002 (Kamerstuk 26 488, nr. 12). De definitie van het Tekort en de elementen die van belang zijn voor de vaststelling daarvan zijn beschreven in artikel 3.3 van de MFO.

Conform de MFO is de *business case* in 2008 herijkt. Vervolgens hebben de betrokken partijen in 2010 overeenstemming bereikt over het afdrachtpercentage van gemiddeld 3 waarmee gedurende de resterende looptijd van de MFO de private bijdrage van € 105 miljoen (netto contante waarde, prijspeil 2001) door de industrie via de afdrachten over de JSF-gerelateerde omzet moet worden terugbetaald. De MFO biedt de Staat daarmee de juridische basis om het Tekort daadwerkelijk terug te ontvangen. Voorts verwijs ik naar de beantwoording van de vragen van het lid Van Dijk (SP), in het bijzonder vraag 5.