

Vergaderjaar 2008–2009

26 488

Behoeftestelling vervanging F-16

Nr. 133

BRIEF VAN DE MINISTER VAN ECONOMISCHE ZAKEN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 december 2008

Ter uitvoering van de motie van de leden Kortenhorst en Voordewind (Kamerstuk 26 488, nr. 77, d.d. 28 mei 2008) betreffende de kandidaten-evaluatie voor opvolgers van het F-16 gevechtsvliegtuig, is aan de leveranciers Lockheed Martin en Saab gevraagd om informatie te verstrekken over de industriële compensatiepakketten die zij daarbij kunnen bieden. Zij hebben tot 5 november 2008 de tijd gekregen hun voorstellen in te dienen.

Beide partijen hebben aan dit verzoek gehoor gegeven en hun voorstel aan het ministerie van Economische Zaken aangeboden. Daarna zijn nog aanvullende vragen gesteld en, voor zover mogelijk, beantwoord. De verstrekte compensatieplannen zijn beoordeeld aan de hand van de voor militaire compensatie geldende procedures. Hierbij zijn, zoals verzocht, met name de volgende punten meegewogen:

1. het volume van de mogelijk te verkrijgen Nederlandse industriële productie en deelname;
2. het volume aan onderzoeks- en ontwikkelingsactiviteiten voor de Nederlandse luchtvaartclusters in die alternatieven waar ook nog ontwikkelingswerk in zit.

Ter vergelijking wordt ook de status van de Industriële Participatie plannen van het JSF programma toegelicht.

Analyse van compensatievoorstellen

Zowel Lockheed Martin als Saab hebben toegezegd dat zij, indien hun F-16 Advanced respectievelijk de Gripen Next Generation als opvolger van de F-16 wordt gekozen, 100% compensatie zullen leveren. Beide partijen hebben in Nederland tot op heden altijd aan hun compensatieverplichtingen voldaan, waardoor te verwachten valt dat zij in lijn met bovenstaande toezegging ook in dit dossier aan deze verplichting zullen kunnen voldoen.

1. Volume van productie en deelname

Analyse van de ingediende voorstellen leidt tot de conclusie dat er op basis van de verstreekte informatie nog geen concrete (financiële) waarde kan worden toegekend aan de individuele voorstellen van Saab en Lockheed Martin. Er is geen indicatie of en wanneer projecten daadwerkelijk zullen plaatsvinden en met welke Nederlandse bedrijven dat zal zijn. Daarnaast zijn er veel voorbehouden gemaakt en is niet duidelijk op welke hoeveelheid vliegtuigen het plan is gebaseerd. Beide industrieën bieden hun vliegtuig ook in een aantal andere landen aan. Het volume van de mogelijk te verkrijgen Nederlandse industriële productie is daarmee nog onduidelijk. Omdat het hier de fase van marktverkenning betreft is dit, hoewel ongewenst, begrijpelijk.

2. Volume van onderzoeks- en ontwikkelingsactiviteiten

Het volume van onderzoeks- en ontwikkelingsactiviteiten is in beide alternatieve voorstellen summier. Lockheed Martin geeft niet aan of er nog ontwikkelingswerk voor de *Advanced F-16* in Nederland kan plaatsvinden. Het eventuele volume hiervan is daarom niet in te schatten. Saab schetst wel een aantal potentiële onderzoeksprojecten. Aan deze projecten is echter geen waarde toegekend. Bovendien is niet duidelijk of deze projecten bij de Nederlandse industrie en kennisinstituten kunnen plaatsvinden.

Vergelijking met JSF

Hoewel er ook in het JSF programma geen garantie is op werkpakketten voor de Nederlandse industrie, bevindt dit programma zich industrieel gezien in een veel concretere fase. De verwachte productieomzet in het JSF programma (\$ 8 tot \$ 11 miljard) is daarom hoger dan in de twee alternatieve programma's (beide maximaal 100% van de opdrachtwaarde). Daarnaast hebben hoogwaardige activiteiten op het gebied van onderzoek en ontwikkeling voor de JSF het Nederlandse luchtvaartcluster inmiddels \$ 332 miljoen aan omzet opgeleverd. Zoals in de jaarrapportage vermeld (TK 26 488, nr. 67) is ook reeds \$ 366 miljoen aan LRIP omzet behaald, zodat de totale waarde van de JSF contracten per 31 december 2007 \$ 698 miljoen bedroeg. Omdat Nederland participeert in de ontwikkeling van de JSF, zal de ontwikkelings- en productieomzet per definitie hoger zijn dan wanneer wordt gekozen voor een programma waarin compensatie wordt geboden.

Dollarkoers

Tenslotte is verzocht de effecten van een mogelijk duurzame verlaging van de dollarkoers ten opzichte van het niveau in 2002 te onderzoeken. Hoewel de aanschaf van de toestellen aanzienlijk voordeliger zal zijn bij een lagere dollarkoers dan die in 2002, is het waarschijnlijk dat het concurrerend vermogen van de Nederlandse industrie op de internationale markt zal afnemen. Omdat deze effecten op de langere termijn echter moeilijk zijn in te schatten, is er voor wat betreft de beoordeling van de mogelijke industriële pakketten voor de Nederlandse luchtvaartindustrie geen rekening mee gehouden.

De minister van Economische Zaken,
M. J. A. van der Hoeven