

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

### 1824

Vragen van het lid **Eijsink** (PvdA) aan de minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie over *het bericht «Dutch Aero grijpt naast mammoetorder JSF»* (ingezonden 20 februari 2012).

Antwoord van minister **Verhagen** (Economische Zaken, Landbouw en Innovatie) (ontvangen 13 maart 2012).

#### Vraag 1

Hebt u kennisgenomen van het bericht «Dutch Aero grijpt naast mammoetorder JSF»?<sup>1</sup>

#### Antwoord 1

Ja.

#### Vraag 2 en 4

Wat is uw reactie op de omvang van het omzetverlies bij Dutch Aero van bijna € 1 miljard?

In uw antwoorden van 24 januari 2012 op vragen over het stopzetten van de ontwikkeling van de tweede testmotor laat u weten dat de raming van de omzetverwachting voor de gehele Nederlandse industrie is bijgesteld tot uiteindelijk de ongeveer \$ 750 miljoen; de omzetverwachting voor Dutch Aero was bijna € 1 miljoen, hoe verklaart u het verschil?<sup>2</sup>

#### Antwoord 2 en 4

De raming die door het Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie (EL&I) wordt gehanteerd met betrekking tot potentiële Nederlandse productieomzet voor de F136-motor bedroeg circa € 750 miljoen.

Dit is onder andere vermeld in het antwoord van 24 januari 2012 op de Kamervragen 3, 4 en 5 (Aanhangsel bij de handelingen 2011–2012, nr. 1262) en in de Jaarrapportage over 2006 (Kamerstuk 26 488, nr. 58).

Deze raming bevatte geen bedrag voor mogelijke omzet in de instandhoudingsfase van het vliegtuig en de motor. De raming was onder meer gebaseerd op informatie van de motorproducent FET en ging uit van een behoudend scenario van 4500 te produceren F-35 vliegtuigen in plaats van de 6000 zoals aangehouden door Lockheed Martin en de motorfabrikanten. Dit is

<sup>1</sup> Eindhovens Dagblad van 14 februari 2012.

<sup>2</sup> Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2011–2012, nr. 1262.

vermeld in het antwoord van 1 april 2011 op Kamervragen 1, 2 en 3 (Aanhangsel bij de Handelingen 2010–2011, nr. 2057).

Ik doe geen uitspraak over ramingen van individuele Nederlandse bedrijven. Dit geldt ook met betrekking tot door die bedrijven gehanteerde aannames voor motoraantallen en andere elementen die zij al dan niet in hun ramingen hebben betrokken.

Vraag 3 en 5

Wat is uw reactie op de investering die Dutch Aero heeft gedaan van rond de € 7 miljoen voor zijn aandeel voor het JSF-project?

In uw antwoorden van 24 januari 2012 op vragen over het stopzetten van de ontwikkeling van de tweede testmotor laat u weten dat volgens informatie van de betrokken Nederlandse bedrijven men in de ontwikkelingsfase van de F136 voor ruim € 7 miljoen in materiële en immateriële activa heeft geïnvesteerd; is Dutch Aero het enige bedrijf geweest dat geïnvesteerd heeft in de ontwikkeling van de tweede motor of zijn er nog meer bedrijven bij betrokken? Zo ja, welke bedrijven zijn dit dan en voor welk bedrag hebben zij geïnvesteerd in de ontwikkeling van de tweede motor?

Antwoord 3 en 5

Het is de eigen verantwoordelijkheid van bedrijven om investeringsbeslissingen te nemen. Zij doen dit op basis van hun eigen strategische en bedrijfs-economische overwegingen. Daar treed ik niet in.

In bijlage 5 bij de Jaarrapportage vervanging F-16 over 2010 (Kamerstuk 26 488, nr. 258) is aangegeven dat DutchAero B.V., Atkins Nedtech B.V. en Eurocast B.V. bij de ontwikkeling van de F136-motor zijn betrokken.

Over de door ieder van de individuele bedrijven gepleegde investeringen doe ik geen mededelingen.

Vraag 6

In uw antwoorden van 24 januari 2012 op vragen over het stopzetten van de ontwikkeling van de tweede testmotor zouden er volgens de betrokken bedrijven gevolgen zijn voor ongeveer vijftien werknemers die direct en indirect betrokken waren bij de ontwikkeling van motorcomponenten; Bij Dutch Aero zijn reeds elf banen geschrapt; Geldt nog altijd het aantal van 15 werknemers volgens de betrokken bedrijven?

Antwoord 6

Het aantal van 15 arbeidsplaatsen is de meest actuele informatie waar ik over beschik.

Vraag 7

Zijn er nog altijd concrete opdrachten in beeld volgend uit het contact dat u heeft gehad met vertegenwoordigers van Pratt & Whitney om de mogelijkheden voor de Nederlandse industrie te verkennen en aan te dringen op een verdergaande inschakeling? Zo ja, in hoeverre betreffen deze Dutch Aero? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 7

Concrete opdrachten voor de Nederlandse industrie voor de F135-motor zijn nog altijd in beeld.

Over mogelijke opdrachten voor individuele Nederlandse bedrijven doe ik vanwege nationale en internationale concurrentieaspecten geen uitspraak. Over behaalde opdrachten voor individuele Nederlandse bedrijven, zonder daarbij het bijbehorende bedrag per opdracht te vermelden, wordt de Kamer geïnformeerd in een bijlage bij de Jaarrapportage vervanging F-16. Dit zal ook gebeuren in de eerstvolgende Jaarrapportage over 2011.

Vraag 8 en 9

Kunt u een overzicht geven van alle gevolgen voor de omzetverwachting voor de overige in Nederland gevestigde bedrijven en toeleveranciers als gevolg van het stopzetten van de ontwikkeling van de tweede motor? Zo nee, waarom niet?

Kunt u in tabelvorm een overzicht geven van de bijgestelde omzetverwachting van de in Nederland gevestigde bedrijven en toeleveranciers als gevolg

van de stopzetting van de ontwikkeling van de tweede motor? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 8 en 9

De omzetverwachtingen voor de Nederlandse industrie zijn gebaseerd op de IP-plannen van de Amerikaanse hoofdaannemers. De totale raming die wordt gehanteerd met betrekking tot potentiële Nederlandse productieomzet voor de F136-motor bedroeg zoals gezegd circa \$ 750 miljoen. De totale omzetverwachting voor het F35 programma wordt jaarlijks opgenomen in de Jaarrapportage vervanging F-16. De uitsplitsing naar individuele bedrijven van die totale omzetverwachting en specifiek ten aanzien van de F136-motor maak ik vanwege de bedrijfsvertrouwelijkheid niet bekend.