

4.1 Misleiding 2002-2004 inzake de industriële participatie

“Brisant materiaal” werd op 5 september 2008 door Kamerlid Pechtold de onthulling in een KRO radio uitzending genoemd dat al in 2001/2002 bekend zou zijn dat de beloofde orders voor “ontwikkelingswerk” (SDD-werk) niet gehaald konden worden en minder dan de helft zouden zijn van de beloofde US\$ 800 miljoen. In een brief aan de Kamer werd dit stellig ontkend en in een later volgend Kamerdebat over de kwestie liep de zaak met een sisser af. Eerder zond ik, op 7 oktober 2008, deze informatie in een document aan de vaste commissie voor Defensie en Economische Zaken in de Tweede Kamer onder de titel “Misleiding in 2002-2004 van de Kamer inzake de industriële participatie F-16 opvolging”.

4.1.0 Samenvatting hoofdconclusies

In dit hoofdstuk toon ik aan dat van er van **misleiding in 2002-2004 van de Kamer inzake de industriële participatie bij de F-16 opvolging** wel degelijk sprake was. Duidelijk toon ik aan hoe zeer de Kamer op dit punt diverse malen verkeerd is geïnformeerd. Ik doe dat op basis van verifieerbaar bronnenmateriaal en geef aan welke bronnen de Tweede Kamer verder zou moeten ontsluiten om de waarheid daarover definitief boven tafel te krijgen.

Ik start in met een samenvattend overzicht van gebeurtenissen rond het cruciale moment, voorjaar 2002. En ik geef vervolgens kort en krachtig weer op welke momenten de Tweede Kamer in die periode verkeerd is geïnformeerd. Vervolgens geef ik een totale chronologie van de momenten en documenten die ik heb bekeken bij het opstellen van dit hoofdstuk. Daarbij geef ik tevens aan welke documenten nuttig zijn voor nader (historisch) onderzoek om de gang van zaken werkelijk te kunnen bepalen.

4.1.1 Cruciaal moment in de JSF beslissing : voorjaar 2002

Op 23 januari 2002 verschijnt het Aanvullend Rapport op het Rapport Stuurgroep ‘Vervanging F-16’ van 2 november 2001 van de Interdepartementale Stuurgroep Vervanging F-16. Het aanvullende rapport is cruciaal in het beslissingsproces en gaat in op een aantal vragen die op 2 november 2001 tijdens het interdepartementaal bewindslidenoverleg over het project ‘Vervanging F-16’ zijn gesteld. Niet alleen de JSF, ook andere kandidaten worden in de rapporten beoordeeld op participatie en te verwachten orders.

Over de Eurofighter wordt gezegd, dat het laatste bod van EADS (brief van november 2001) een bedrag van € 7 miljard aan werk noemt voor de Nederlandse industrie bij aanschaf van 100 toestellen; omgerekend is dat € 5,95 miljard bij 85 toestellen. Maar wordt de regering voorgehouden, niet de brief van de EADS/Eurofighter directie moet als vaststaand worden aangenomen, maar de NIVR berekeningen: 50% van de contractwaarde aan orders (50% van € 5 miljard) en daarnaast 50% van deze € 5 miljard aan compensatiewerk. Totaal dus € 5 miljard volgens NIVR. Dus de gekleurde opinie van de NIVR, onder de bezielende aansturing van ex-luchtmacht bevelhebber “Mr-JSF” Droste krijgt voorrang boven een op directieniveau gedaan en vastgelegd aanbod uit Duitsland. In het beslissende document voor de regering wordt het te investeren bedrag in de Eurofighter participatie en wat dit aan ontwikkelwerk oplevert evenmin vermeld.

Over de Dassault Rafale wordt de regering voorgehouden dat het laatste bod dateert van november 2001 en dat dit geen nieuwe elementen bevat. Een uitwerking van totale bedragen vindt in dit beslissende document niet plaats. Alleen wordt gesteld dat de NIVR het door Dassault genoemde percentage participatie betwijfelt. Zo wordt het toch aantrekkelijke aanbod van het Franse Dassault inzake de Rafale participatie buiten beeld gehouden.

4.1.2 De JSF opbrengst uitvergroot

Maar als de JSF aan de beurt is, wordt ineens wel uitgegaan van de mening van de leverancier. De beslissers kunnen in het rapport lezen: "Lockheed Martin heeft aangegeven dat "in geval van participatie op Level 2 de totale Nederlandse industriële inschakeling al tijdens de SDD fase US\$ 800 miljoen aan werk zal worden uitgezet in Nederland. In totaal kan Nederland voor een bedrag van US\$ 8 miljard aan orders tegemoet zien bij een totale productie van 6.000 vliegtuigen. Daarnaast zullen de motorfabrikanten Pratt & Whitney en General Electric elk voor US\$ 1 miljard in Nederland besteden. Hiermee komt de totale Nederlandse industriële omzet op US\$ 10 miljard. Deze gegevens zijn bevestigd tijdens het bezoek van de StasDef aan de VS op 18 december 2001. Deze participatie is echter geconditioneerd "on the best value and competitive pricing" en heeft niet het karakter van een contractuele garantie." Hier geen kanttekeningen van de bevooroordeelde NIVR. Hier geen herberekening. Terwijl het passend geweest zou zijn deze rapportage in lijn te brengen met de gegevens van de Business Case berekeningen. Direct had herrekend moeten worden en zichtbaar gemaakt moeten worden wat dit aanbod inhoudt voor 4500 toestellen. Bovendien zijn onjuiste gegevens gebruikt voor zowel de Lockheed Martin, als de omzet van de motorenfabrikanten Pratt & Whitney en General Electrics. De genoemde US\$ 8 miljard van Lockheed was op te bouwen uit 3 categoriën. Slechts US\$ 5,5 miljard voor 6.000 toestellen ("This could approach an US\$ 5,5 miljard projected workshare in Netherlands Industry, bron: Lockheed") had geteld mogen worden: dus hoogstend US\$ 4,125 miljard. Bovendien was al aangegeven door Lockheed dat 45% (US\$ 2,5 miljard) exclusief gereserveerd was; dus in de US\$ 4,125 miljard zit nog een aanzienlijke onzekerheidsfactor en slechts US\$ 1,8 miljard heeft een redelijke hoge mate van zekerheid. De omzet opgegeven door P&W bedroeg (zie brief 25-okt-2001): \$ 600 miljoen bij 60% marktaandeel bij 6.000 toestellen; ofwel \$ 450 miljoen bij 4.500 toestellen. Minder dan de helft dus van wat aan Regering wordt voorgespiegeld. Hetzelfde geldt voor de General Electric opgave. De opgave van \$ 940 miljoen voor 6.000 toestellen is \$ 705 miljoen voor 4.500 toestellen. De conclusie van deze Interdepartementale Werkgroep richting de regering had moeten zijn Dat bij participatie in de JSF een productie omzet van tussen US\$ 3,0 miljard en US\$ 5,3 miljard mogelijk zou zijn. Door deze gegevens niet als zodanig te vermelden heeft deze Interdepartementale Werkgroep de Regering aantoonbaar misleidende informatie en voor meer interpretaties vatbare informatie verstrekt aan de regering.

4.1.3 Keuze tussen Level 2 en Level 3 weggepoetst

Maar er ontbreekt nog meer in dit rapport. Tevens vindt geen afweging plaats tussen een "level 2" of een "level 3" deelname. Op "level 2" ging het om een deelname met US\$ 800 miljoen in de ontwikkeling, op "level 3" om een deelname met US\$ 125-150 miljoen. Geen enkele opmerking hierover, laat staan een kwantitatieve vergelijking. Niet verwonderlijk, in een eerder vertrouwelijk rapport, onder andere verstrekt aan de Minister van Economische Zaken mevrouw Jorritsma, Minister van Financiën Zalm, premier Wim Kok, en de Bevelhebber Luchtstrijdkrachten en afkomstig van het Ministerie van Defensie/DGM en gedateerd 2 november 2001 kunnen we lezen "deelneming aan de EMS (SDD) is niet vrijblijvend: een keuze voor EMD op level 2 betekent dan ook in feite een keuze voor de JSF: zo is ook de Kamer voorgehouden". De afweging om Level 3 af te wijzen was al eerder gemaakt, en werd niet breedvoerig aan de Kamer toegelicht. Immers, instappen op 'level 3' zou de mogelijkheid tot later uitstappen uit het JSF project te zeer open hebben gehouden. Het zou realistisch zijn geweest dit als keuzemogelijkheid wel door gerekend en aan de Kamer voor gelegd te hebben. Systematisch is in de jaren 1999-2001 deze mogelijkheid onder tafel geveegd, terwijl grote industrie- en JSF-partners van de USA, zoals Canada, Turkije en Australië wel op dit "level 3" zijn ingestapt. Met ontwikkelings- en

productiepakketten die niet of nauwelijks onderdoen voor het Nederlandse en dien ten gevolge een veel betere kosten-baten verhouding.

4.1.4 Realistisch uitwerking had totaal ander beeld gegeven

Een volledige uitwerking van de drie participatievoorstellen; laat staan een kwantitatieve vergelijking ontbreekt totaal. Niettemin is op basis van deze documenten door de Regering een cruciale beslissing genomen met verstreckende lange termijn gevolgen in een miljarden belastinggeld vergend dossier wat de economie en defensie van ons land raakt. Op basis van alle bekende gegevens had deze tabel er als volgt moeten uitzien.

	Rafale	Eurofighter	JSF
Kosten participatie:			
Investering in SDD	350	150	800
Opbrengsten participatie:			
Ontwikkelingswerk	200	150	350
Overige orders tijdens SDD	600-1000	450-750	450
Productie omzet bij aankoop	6.669 (100% en Bindend	5.381 (100% en bindend)	3.000-5.300 (niet bindend)

Opmerking:

SDD betekent ontwikkeling

Alles is omgerekend, uitgaande van 85 toestellen

Net als in het rapport gaan we uit van een plan dollarkoers van 1 US\$ = 1 euro.

Op 7 maart 2002 wordt echter iets anders aan de Tweede Kamer meegedeeld (26488 nr. 9 blz. 23). Aan de Kamer wordt hier gesuggereerd dat er serieus een afweging is gemaakt tussen diverse participatie voorstellen en dat dit zonder vooroordelen serieus is onderzocht en afgewogen: "Voor de Eurofighter, de JSF en de Rafale zijn de mogelijkheden op overheidsniveau deel te nemen in de (door)ontwikkeling van het vliegtuig bekeken." "Ook met betrekking tot de participatievoorstellen hebben alle drie de producenten dezelfde ruime gelegenheid gehad hun voorstellen te presenteren, toe te lichten en verder te verbeteren." "Alle drie de leveranciers hebben inmiddels met een aantal Nederlandse bedrijven voorwaardelijke overeenkomsten gesloten om, bij een keuze voor participatie in de ontwikkeling van het toestel werk in Nederland te plaatsen. Gelet op de hoogte van de te verwachten omzet, de mate van concreetheid van de werkpakketten heeft EZ een voorkeur voor de JSF" "is de verwachting dat SDD-participatie hiervoor betere perspectieven levert dan mee-ontwikkelen aan de Eurofighter en Rafale".

Voor de JSF wordt de waarde van Nederlands werk voor System Design Development fase richting de Tweede Kamer op \$ 800 mln geraamd, ten onrechte naar later blijkt; omdat hierin voor \$ 450 miljoen voor-productiewerk is begrepen. En waar voor Eurofighter en Rafale de gegevens omtrent de productiefase juist worden weergegeven, wordt de Kamer ten aanzien van de JSF volstrekt misleidend geïnformeerd door een aanzienlijk hoger genomen productie omzet op te nemen van US\$ 7,5 miljard. Dit vindt zelfs in het optimistische NIVR rapport geen enkele basis.

En zo is een cruciale beslissing: deelnemen aan de ontwikkelingsfase (SDD fase) van de JSF op basis van misleidende en foutieve informatie vanuit de toenmalige ambtelijke top en regering genomen. heeft op basis hiervan een verregaande miljarden beslissing genomen: deelname in de JSF ontwikkeling en daarmee defacto aankoop van de JSF.

4.1.5 Misleiding richting collega ministers en Kamer in beeld

Op 25 augustus 1999 vinden we in een Interne nota op het Ministerie van Economische Zaken van de Directeur Generaal Industrie en Diensten aan de Minister van Economische Zaken en de Staatssecretaris van Economische Zaken een eerste indicatie over de JSF orders: "omzet in productiefase van 'bruto' ca. NLG 9 mld [€ 4,1 mld] worden gegenereerd (dit naast mogelijk EMD werk dat,, naar verwachting ontwikkelingswerk voor een bedrag ongeveer gelijk aan de Nederlandse EMD-financieringsbijdrage kan opleveren"

Op 3 oktober 2000 laat de EZ/Commissaris Militaire Productie in een nota aan de Directeur General Industrie & Diensten een aanmerkelijk negatiever geluid horen: "JSF ... aantal tussen 5000 en 6000 ... productiefase kan NLG 6 mld tot NLG 10 mld aan omzet in Nederland opleveren.... Off-set werk mag niet verwacht worden" (Dus voor 4500 toestellen 4,5 tot 7,5 mld GLD = € 2,1 tot € 3,4 miljard)

Maar dan komt het Amerikaanse Booz-Allen & Hamilton met een rapport in maart 2001. Deze adviesorganisatie hanteert een omzet 4,8 miljard tot 7,5 miljard voor 4800 tot 7500 toestellen, ofwel een rekenfactor van US\$ 1 miljoen productie omzet per te produceren toestel, mits Nederland instapt op 'Level 2'.

Hoe het verschil verklaart wordt met de NIVR rapportage van maart 2001 ter grootte van \$ 6 miljard omzet voor de JSF staat nergens in de stukken vermeld.

Maar op 26 juni 2001 wordt in een Interne Nota van de Wnd. Directeur-generaal ondernemingsklimaat aan de Minister van Economische Zaken en de Staatssecretaris van Economische Zaken: uitgegaan van \$5 tot \$6 miljard omzet voor de JSF.

Dit resulteert in de beslissende besluitvormingsnotitie van 25 oktober 2001 van de Plv. DG/ondernemingsklimaat aan de MinisterEz met een cc StasEZ (*notitie Par4.2benot.doc (versie 2510) in een JSF omzet van \$4,9 tot \$ 6 miljard, met als kanttekening dat Lockheed noemt "minimaal \$2,5 miljard".

In het uiteindelijke Rapport van de Interdepartementale Stuurgroep Vervanging F-16 onder voorzitterschap van Mr. J. Fledderus van 2 november 2001 staat dan: "Lockheed Martin heeft in een brief aan de minister van Economische Zaken verklaard dat het werk met een waarde van ongeveer US\$ 2,5 miljard exclusief heeft gereserveerd voor Nederlandse bedrijven." En "Booz-Allen & Hamilton komt in zijn rapport tot de conclusie dat deelname aan de EMD op level 2 leidt tot ongeveer NLG 11 miljoen (US\$ 4,8 miljard) orders". Dat dit voor 4800 toestellen gold staat nergens, er had dus moeten staan US\$ 4,5 miljard voor 4500 toestellen. En staat er: "NIVR verwacht participatie orders tot een totale waarde gelijk aan het contractbedrag" Hoeveel is dat? En dit vormt de opzet naar een besluit.

Maar dan wordt in het Eindrapport, beslissend en zonder te herleiden onderbouwing dit vertaald in US\$ 7,5 miljard orders bij een keuze voor de JSF. En zo wordt het ook aan de Tweede Kamer voorgesteld. Een totaal ongefundeerde omzetsprong van US\$ 2,7 miljard ten opzichte van de laatste beslissingsvoorbereiding twee maanden eerder, ten gunste van de JSF, ten nadele van de andere toestellen. En ten opzichte van 15 maanden eerder zelfs een sprong van \$4 tot \$ 5 miljard omhoog ten gunste van de JSF. En zo werd de Business Case kloppend gemaakt. Als dit niet heet "collega ministers" en "de Kamer misleiden", wat mag dan in onze Parlementaire democratie nog misleiding genoemd worden?

4.1.6 Bewijs dat SDD en LRIP gescheiden begrippen waren

Bewijs 1: Definitie van de fases lag niet vast

In de Tweede Kamer heeft altijd de gedachte geleefd dat het om een investering ging van US\$ 800 miljoen in de ontwikkeling van de JSF, die benut zou worden om de kenniseconomie in het algemeen en de luchtvaartcluster in het bijzonder zou versterken. Een van de meest gangbare en meest gehanteerde opvattingen was, dat deelname in de JSF

zou leiden tot US\$ 800 miljoen orders in de SDD fase en US\$ 8 miljard orders in de productiefase.

In de Medefinancierings Overeenkomst met het bedrijfsleven werd SDD fase gedefinieerd als “ontwikkelingsfase”. Productiefase werd gedefinieerd als bestaande uit de aanloopproductie stadium of Low Rate Initial Production (LRIP) en volledige productie stadium of Full Rate Production (FRP).

Pas in 2003 is deze definitie veranderd. Met orders in SDD fase zou bedoeld worden “orders die in het tijdvak van de ontwikkeling (SDD) verstrekt worden” en met orders tijdens productie zou bedoeld worden “de orders na het tijdvak” van de SDD fase.

Bewijs 2: Om nog een andere reden is dit onwaarschijnlijk

Ten tijde van het opstellen van het B/C document werd intern nog een planningsschema van het JSF programma gehanteerd met een looptijd van 7,5 jaar. Pas naderhand is dit verlengd tot 10,5 jaar, en nog weer bij de problemen rond het overgewicht van de JSF tot 11,5 jaar. De aanloopproductie was voorzien met ingang van FY2005 en bedroeg 464 toestellen in 6 batches tot en met FY2010. Naderhand is dit pas uitgebreid tot 519 toestellen, lopend van FY2007 t/m FY2013. Zie hiervoor tevens de notitie bij de bronnen hierna, maart 2000.

Conclusie: uit bovenstaande wordt duidelijk dat geen sprake kon zijn van de gedachte dat met “orders in de ‘SDD fase’” bedoeld zou worden “orders aan SDD-werk en LRIP-werk gedurende de looptijd van de SDD fase”. Immers, dit lag nog geenszins vast. En anders is door de vage definitie de Kamer een voor meerdere uitleg vatbare definitie voorgehouden.

Bewijs 3: Bijdrage Nederland gelijk aan omvang ontwikkelingswerk

Bewijs dat met “orders in SDD fase”, wat dus in theorie voor meerdere uitleg vatbaar zou kunnen zijn, toch écht intern bedoeld werd “ontwikkelingswerk”. Het bewijs hiervoor is te vinden in een interne nota van Ministerie Economische Zaken d.d. 25-aug-1999. Hierin is te lezen: “omzet in productiefase van ‘bruto’ ca. NLG 9 mld [€ 4,1 mld] worden gegenereerd (dit naast mogelijk EMD [=SDD] werk dat,, naar **verwachting ontwikkelingswerk** voor een bedrag ongeveer gelijk aan de Nederlandse EMD-financieringsbijdrage kan opleveren”. Conclusie moet zijn dat al in 1999 het uitgangspunt is: investering in SDD = gelijk bedrag aan SDD ontwikkelingswerk. En dus niet, zoals later en zoals nu gesuggereerd “orders tijdens de SDD periode”. Bovendien: in 1999 was er van een LRIP nog niets bekend. Hieruit valt af te leiden: oorspronkelijk dacht men US\$ 800 miljoen SDD ontwikkelingswerk te krijgen; maar later bleek dit onhaalbaar. In plaats van de Kamer daarover te informeren bleef men dit volhouden in 2001 en 2002 tegenover de Kamer, ondanks zoals uit de stukken uit 2003 blijkt al lang bekend was dat dit onhaalbaar was.

Bewijs 4: In maart 2002 was sprake van \$ 1,5 miljard LRIP orders

Een ander bewijs van is te vinden in Kamerstuk 26488 nr. 9; vraag/antwoord 45.

Uit antwoord 45 blijkt dat uitgegaan wordt van een industrie omzet van € 1,5 miljard over de periode 2002-2012. Dit wordt genoemd “het eerste deel van de productiefase”. Dat is dus de LRIP, want pas na 2012 zal de FRP beginnen. En zo wordt het ook in antwoord 45 gemeld, want gesteld wordt dat dit in jaren daarna (“voortgang productie”) nog aanzienlijk zal kunnen oplopen.

Dus : geschatte LRIP omzet gedurende de SDD fase wordt hier separaat op € 1,5 mld genomen; dat is ook bewijs dat voor SDD orders sprake was van € 800 mln en dat die helemaal niet bestond in US\$ 350 SDD werk en US\$ 450 LRIP werk.

Bewijs 5 Berekende afdracht in Business Case

Het blijkt ook uit afdracht van circa € 55 miljoen in 2006-2012 tijd; dit is berekend met een 3,5% business case afdrachtpercentage, omgerekend komt u dan op circa 1,5 miljard LRIP

werk x 3,5% = het afdracht bedrag. En: deze afdracht kan immers nog niet gaan over echt productiewerk (Full Rate Production) want die start pas na 2012.

Dus bestond de SDD in gedachten niet in \$350 mln SDD werk en \$450 mln LRIP werk, er werd hier gerekend met \$1,5 mld LRIP werk; dus moet de \$800 mln orders in SDD fase zuiver ontwikkelwerk zijn.

Bewijs 6 in Kamerstuk 7 maart 2002

In Kamerstuk 26488 nr. 9, bladzijde 23, kunt u een beschrijving vinden van de diverse participatievoorstellen voor Eurofighter, Rafale en JSF. Duidelijk wordt telkens genoemd een "participatiebijdrage" in relatie tot "waarde ontwikkelingswerk" en worden ander werk voor een beslissing apart vermeld.

Voor de JSF wordt genoemd "werk System Design Development fase (geraamd) US\$ 800 mln". Volgens de in de MFO (2002) gehanteerde definitielijst is dit dus "Werk ontwikkeling (geraamd) US\$ 800 mln".

Bewijs 7 dat SDD en LRIP echt gescheiden begrippen waren

Een ander bewijs van is te vinden in Kamerstuk 26488 nr. 9; vraag/antwoord 211, 233, 236 en 243, d.d. 7 maart 2002 wordt verduidelijkt wat de JSF participatie voor Nederland zal betekenen.

Genoemd wordt: Voor Lockheed Martin in productie \$ 8 miljard, in SDD van \$ 800 miljoen; \$ 2 miljard motoren omzet; totaal dus \$ 10 miljard productie omzet bij 6000 toestellen. Een omrekening staat er bij naar \$ 7,5 miljard voor 4500 toestellen.

Goed lezen wat er staat: US\$ 10 miljard voor 6000 toestellen is gelijk aan US\$ 7,5 miljard voor 4500 toestellen.

Als er orders voor de LRIP fase in de SDD fase moesten zijn opgenomen, dan hadden de 6000 toestellen voor de productie omzet verminderd moeten worden met de 465 toestellen van de oorspronkelijke LRIP fase; en dan had de omrekening naar 4500 toestellen ook anders moeten plaats vinden. Uit het feit dat dit niet gebeurd is, is af te leiden dat toen uitgegaan werd van een zuivere US\$ 800 miljoen voor echt ontwikkelingswerk. En dat productie bestond uit LRIP en FRP samen. U bent dus in 2003 fout geïnformeerd.

Wordt dit ontkend, dan is de berekening op deze vragen in Kamerstuk 26488 nr. 9 foutief en bent u hier al fout geïnformeerd. Immers had dan de correctie in de berekening als boven omschreven moeten plaats vinden.

Bewijs 8 dat SDD en LRIP echt gescheiden begrippen waren

Op 9-jul-2003 in antwoord op Kamervragen (1645) van Karimi/Vendrik van Groen Links is het antwoord door StasEZ "De stand van zaken is dat gedurende het eerste jaar van deelname voor \$ 95 miljoen aan SDD opdrachten is verworven. Deze opdrachten bieden uitzicht op enkele honderden miljoenen dollars aan opdrachten in pre-productiefase" Conclusie er is duidelijke scheiding van SDD opdrachten en LRIP opdrachten.

Bovendien bieden \$ 95 miljoen aan SDD opdrachten uitzicht op enkele honderden miljoenen LRIP werk. Een verhouding van 1:3 of 1:4 minimaal. Dit toont aan dat de nu gehanteerde verhouding van 325:400 1:1,25 een gekunstelde is, die in juli 2003 nog niet bestond.

Conclusie:

In de brief van 26 september 2008 van de Regering aan de Kamer persisteert de Regering in de diverse drogredaties inzake de SDD, de LRIP en de wijze waarop de Kamer hierover is geïnformeerd en voegt dan tevens toe dat ze "Deze suggestie van KRO Reporter verwierpt". Met bovenstaande bewijzen wordt toch wel aangetoond dat geen sprake is van "suggestie" maar van duidelijke en doelbewuste misleiding. En anders zal dit blijken uit een nader onderzoek van de onderliggende documenten, waarvoor de hierna geboden bronnen chronologie u een aantal suggesties kan opleveren.

4.1.7 Bewijs meer misinformatie aan de Tweede Kamer

Een andere categorie foutief aan de Tweede Kamer verstrekte informatie, waardoor uiterst belangrijke beslissingen niet op de juiste wijze zijn afgewogen. Hier een aantal voorbeelden (niet uitputtend, dit liet de beschikbare tijd niet toe en was mijns inziens ook niet nodig).

Overige misinformatie 1 : Effect ontwikkelingswerk concurrenten verkleind

En waar voor Eurofighter en Rafale de gegevens omtrent de productiefase inderdaad juist worden weergegeven, worden de achterliggende gegevens ten aanzien van de omvang en het effect van de mogelijke ontwikkelingswerkzaamheden en de daaruit voortvloeiende productiewerkzaamheden weergegeven die niet alle beschikbare, achterliggende informatie bevat.

Overige misinformatie 2: foute informatie over motorenomzet P&W en GE

Een voorbeeld is te vinden in Kamerstuk 26488 nr. 9; vraag/antwoord 211, 233, 236 en 243, d.d. 7 maart 2002 wordt verduidelijkt wat de JSF participatie voor Nederland zal betekenen. Genoemd wordt: \$ 2 miljard motorenomzet voor 6000 toestellen, hetgeen zou inhouden omgerekend US\$ 1,5 miljard motorenomzet voor 4500 toestellen.

Echter, achter de schermen was een beleidsnotitie van 25 oktober 2001 aanwezig binnen het Ministerie van Economische Zaken. Deze sprak over een brief van Pratt & Whitney met daarin voor Nederland mogelijk US\$ 600 mln motorwerk; 4% van 5 miljoen (= US\$ 200.000) per motor, uitgaande van 60% marktaandeel (van 6000 toestellen).

Dezelfde notie spreekt van een brief van General Electrics (GE): afspraak tussen GE en Philips motorwerk US\$ 940 mln voor 6000 toestellen

Hiermee is sprake (op basis van 6000 toestellen) van circa 1,5 mld motorenwerk en geen 2,0 mld zoals aan Kamer verteld. Omgerekend voor 4500 toestellen dus 1,125 mld in plaats van 1,5 mld motorenomzet.

Overige misinformatie 3: alsof werkelijk een serieuze afweging heeft plaats gehad

In Kamerstuk 26488 nr. 9 blz. 23 7-mrt-2002 wordt aan de Tweede Kamer meegedeeld dat er serieus een afweging is gemaakt tussen diverse participatie voorstellen en dat dit zonder vooroordelen serieus is onderzocht en afgewogen:

“Voor de Eurofighter, de JSF en de Rafale zijn de mogelijkheden op overheidsniveau deel te nemen in de (door)ontwikkeling van het vliegtuig bekeken.”

“Ook met betrekking tot de participatievoorstellen hebben alle drie de producenten dezelfde ruime gelegenheid gehad hun voorstellen te presenteren, toe te lichten en verder te verbeteren.” “Alle drie de leveranciers hebben inmiddels met een aantal Nederlandse bedrijven voorwaardelijke overeenkomsten gesloten om, bij een keuze voor participatie in de ontwikkeling van het toestel werk in Nederland te plaatsen. Gelet op de hoogte van de te verwachten omzet, de mate van concreetheid van de werkpakketten heeft EZ een voorkeur voor de JSF” “is de verwachting dat SDD-participatie hiervoor betere perspectieven levert dan mee-ontwikkelen aan de Eurofighter en Rafale”.

Echter:

Zoals het bovenstaande artikel blijkt, inclusief de opstelling van de diverse participatie voorstellen van Eurofighter, Rafale en JSF; alsmede de achterliggende bronnen blijkt dat van een serieuze afweging geen sprake is geweest.

Overige misinformatie 4: alsof werkelijk alle kandidaten gelijk behandeld zijn (1)

Nogmaals Kamerstuk 26488 nr. 9 blz. 23 7-mrt-2002 over de zogeheten serieuze afweging die is gemaakt tussen diverse participatie voorstellen en dat dit zonder vooroordelen serieus is onderzocht en afgewogen (Zie hierboven voor de citaten). Ook beantwoording vraag 261

(26 488 nr. 9 blz. 74) suggereert een serieuze afweging voor ontwikkelingsparticipatie tussen alle kandidaten.

Hoe zeer is deze informatie aan de Tweede Kamer suggestief en misleidend en staat in schril contrast met een vertrouwelijke Interne Nota van de Wnd. Directeur-generaal ondernemingsklimaat aan MinEZ en StasEZ van 26-jun-2001 :

“De vraag de komende tijd is niet of Nederland moet besluiten om deel te nemen in de doorontwikkeling van de Rafale of Eurofighter, ..., maar of Nederland deel moet nemen in de EMD fase van de JSF of niet.” (de onderstreping is van de Wnd. Directeur-Generaal !).
Duidelijke taal: men was intern stellig niet van plan aan de slag te gaan met deelname aan ontwikkeling van Rafale of Eurofighter; maar dat kon de Kamer natuurlijk niet verteld worden.

Overige misinformatie 5: alsof werkelijk alle kandidaten gelijk behandeld zijn (2)

Dit verklaart ook dit:

Nogmaals Wnd. Directeur-generaal ondernemingsklimaat aan MinEZ en StasEZ van 26-jun-2001 “De vraag de komende tijd is niet of Nederland moet besluiten om deel te nemen in de doorontwikkeling van de Rafale of Eurofighter, ..., maar of Nederland deel moet nemen in de EMD fase van de JSF of niet.”

Tegenover de Brief Tweede Kamer Vaste Commissie voor Defensie aan MinEz en StasDef (29def2002) van 12-mrt-2002 over dat Eurofighter en Dassault hebben aangegeven niet serieus behandeld te zijn tijdens hun contacten met ministerie. “Niet of nauwelijks inhoudelijk ingegaan op mogelijke participatie van de NL vliegtuigindustrie”. “Ook zou tijdens genoemde contacten van de zijde van uw ministerie zijn aangegeven dat de keuze voor de JSF al min of meer vast zou staan”. Dit wordt dan ten eerste ontkend door de Regering.

Overige misinformatie 6: alsof opinie bedrijfsleven inzake JSF geen rol speelde

Dit schrijft in een vertrouwelijke Interne Nota van de Wnd. Directeur-generaal ondernemingsklimaat aan MinEZ en StasEZ van 26-jun-2001:

“...en **gezien de sterke voorkeur van de Nederlandse industrie** voor de JSF....”

Hoe staat dit in scherp contrast met dit:

Kamerstuk 26488 nr. 9 blz. 66 7-mrt-2002 antwoord op vraag 227

“Het Nederlandse bedrijfsleven heeft de conclusie getrokken dat ..mogelijkheden... JSF programma veelbelovender zijn. **Deze opinie heeft geen rol gespeeld** bij de keuze van het kabinet. Dat heeft vooral op grond van militair-operationele, financiële en industriële overwegingen een keuze gemaakt ten gunste van de JSF. Vervolgens is een keuze gemaakt tussen deelname aan de SDD-fase, dan wel aanschaf te zijner tijd van de plank.”

Intern zeggen: gezien de sterke voorkeur van de industrie voor de JSF sluiten wij ons als Ministerie van EZ daarbij aan. En tegen de Kamer letterlijk zeggen dat de opinie van het bedrijfsleven geen rol heeft gespeeld.

Overige misinformatie 7: Waarde JSF SDD werk te hoog gemeld aan Kamer

Voor de JSF wordt de waarde van Nederlands werk voor System Design Development fase (geraamd) \$ 800 mln, ten onrechte naar later blijkt; omdat hierin voor \$ 450 miljoen pre-productiewerk is begrepen. Zie documenten 30-okt-2003 en onthullingen KRO Reporter in september 2003. Men wist altijd al dat dit niet realistisch was. Dat blijkt uit een intern document (http://reporter.kro.nl/downloads/0856_001.pdf) van het ministerie van Economische Zaken uit 2003 waarin staat: “Nederland wist vanaf het begin dat \$800 mln. aan puur ontwikkelingswerk onhaalbaar is (er wordt gerekend met ongeveer \$350 mln.). Onderhandelingstechnisch daarom wellicht niet geheel realistisch meer dan twee keer zo

veel als ons eigen inschatting te verlangen; risico Lockheed Martin compleet van ons te verwijderen door onrealistische eisen.”

Maar dat kreeg de Tweede Kamer in 2002 aan de vooravond van het JSF-besluit niet te horen. KRO Reporter heeft dus niet, zoals de regering nu in haar brief aan de Kamer schrijft, iets ‘gesuggereerd’ maar feitelijk weer gegeven hoe de Kamer destijds doelbewust op het verkeerde been is gezet.

Overige misinformatie 8 : Waarde Rafale ontwikkelingswerk te laag gemeld aan Kamer

Op 7 maart 2002 wordt echter iets anders aan de Tweede Kamer meegedeeld (26488 nr. 9 blz. 23) wordt voor de Rafale de waarde van Nederlands ontwikkelingswerk op € 150 miljoen gesteld, foutieve informatie aan de Kamer.

Het werkelijk toegezegde bedrag door Dassault was € 200 miljoen (Aanbod Dassault 2001, zie ambtelijke voorbereiding 26-okt-2001).

Overige misinformatie 9 : De Kamer melden tevreden te zijn; intern ontevreden te zijn

In Kamerstuk 26 488 nr. 17 van 16-jul-2003 kunnen we lezen:

“De Amerikaanse hoofdaannemers hebben te kennen geven dat in de SDD fase, die tot en met 2012 duurt, bij de Nederlandse bedrijven opdrachten kunnen worden geplaatst voor een bedrag van \$800 miljoen. Het gaat in deze periode om ontwikkelopdrachten en onderdelen voor de ‘low rate initial production’ (LRIP). (...) Op basis van de tot nu toe bereikte resultaten **bestaat geen reden tot ontevredenheid**”.

Terwijl dit aan de Kamer wordt gemeld door EZ staat op vrijwel hetzelfde moment In een interne nota binnen EZ gericht de StasEZ met c.c. aan de Minister EZ in augustus 2003 ; met extra opschrift “VERTROUWELIJK” staat “Ernstige zorgen” **“Niet tevreden** over de voortgang”

Overige misinformatie 10 of de Kamer niet geïnformeerd over verschil met Lockheed

Overigens ontkent Lockheed topman Burbage tegenover Reporter dat die zogenoemde LRIP (de productie van de eerste 465 toestellen) pas nadat het contract getekend was, is toegevoegd aan de ‘ontwikkelingsfase’. Volgens Burbage was dat vanaf het begin duidelijk. “Het voorstel dat Lockheed Martin op tafel legde, betrof ál het werk dat met de F35 te maken had tijdens de SDD fase (red: ontwikkelingsfase), inclusief het eerste deel van de LRIP. Dat is wat we toen hebben gezegd. En dat was vanuit ons perspectief duidelijk. Als dat verkeerd begrepen is dan ligt dat niet aan ons.”

De opmerking van Burbage roept dus opnieuw vragen op.

Als de Lockheed Martin manager gelijk heeft, en Lockheed Martin vanaf het begin duidelijk heeft gemaakt dat LRIP - de bouw van de eerste toestellen- , zou worden meegeteld als ‘ontwikkeling’ is de Kamer ook hierover onjuist geïnformeerd óf Jorritsma heeft het contract met de Amerikanen destijds niet goed begrepen. Wanneer de versie van Burbage niet klopt, heeft Lockheed Martin die LRIP inderdaad pas na het tot stand komen van het contract, ingevoegd. Ook dan is de Kamer in ieder geval onvolledig geïnformeerd want dat hierover een stevig meningsverschil met Lockheed Martin bestond is de Kamer destijds niet meegedeeld.

Overige misinformatie 11; Kamer niet duidelijk gemaakt wat de gevolgen zijn

In Kamerstuk 26488 nr. 21 25 juni 2004 staat over het verschil van inzicht met Lockheed over de SDD en LRIP orders: “Hoewel de ontwikkelingsopdrachten van belang zijn voor de verwerving van contracten in de verdere fasen van het programma...”.

Maar daarmee krijgt de Tweede Kamer kreeg in 2004 maar de helft van het verhaal te horen. Namelijk dat Lockheed Martin ook de productie van de eerste lichte JSF-toestellen als werk in de ontwikkelingsfase beschouwde. Hieruit moest de Kamer dan maar zelf concluderen dat

de omvang van puur SDD-werk, de innovatieve opdrachten die zo goed waren voor de Nederlandse kenniseconomie en voor de ontwikkeling van de luchtvaartcluster, wel eens zou kunnen tegenvallen. Wat Economische Zaken er in 2003 niet bij vertelde, was dat Nederland “al vanaf het begin” had geweten dat 800 miljoen dollar aan SDD-orders “onhaalbaar” en “niet realistisch” was. Waarom is dit een belangrijk punt? Omdat als erk 800 miljoen puur ontwikkelwerk verkregen wordt, dit een investering is die versterkend is voor de Nederlandse kenniseconomie, de innovatiekracht. Als er in die voorbereidende projecten eenmaal is meegedaan en het “denkwerk” in Nederland is gedaan, dan krijgen deze bedrijven veel waarschijnlijker ook opvolgend werk in de productiefase. Immers ze hebben kennis opgedaan, al prototype delen geleverd e.d. Je kunt zeggen die 800 miljoen is voorwaarden scheppend om later meer kans te hebben. Dat wil zeggen dat er wanneer maar 42% van het beloofde volume aan werk echt ontwikkelingswerk is voor onze kenniseconomie er bij wijze van spreken later ook maar 42% kans is op de beloofde 8 miljard orders. Dit had aan de Kamer toegelicht dienen te worden.

Overige misinformatie 12 De Kamer is niet geïnformeerd over de exacte gevolgen van de wijzigingen in SDD doorlooptijd en verschuiven in LRIP batches

Het verlengen van de SDD tijd van 7,5 naar 10,5 en later naar 11,5 jaar (zie hierna bij de bronnen, maart 2000); de vertraging binnen de SDD fase; de uitgestelde start van de LRIP fase; de andere indeling van de LRIP fase; de inmiddels aanzienlijk veel geringere omvang van de LRIP batches (met tientallen verlaagd); de latere start van de Initial Operational Capability; de latere en geringere omvang van de FRP hebben op tal van punten grote financiële gevolgen voor de orderomvang, voor het tempo waarin orders worden verstrekt; voor de berekening van de business case; van de totale omzet; van de mogelijk verdere omzet in maintenance en instandhouding; alsook een invloed op de prijsvorming, Over al deze effecten is de Kamer niet of nauwelijks ingelicht, telkens wordt dit verhullend weergegeven en volgehouden dat het geen effect heeft op de gehele verwachting. Dit is onjuist.

4.1.9 Chronologie van gebruikte informatiebronnen

Overheidsdocumenten aan, zien dat de Kamer in de periode 2002 tot 2004 willens en wetens door de regering misleid is. Toen de Kamer moest besluiten over deelname in de ontwikkeling van de JSF (een investering van 800 miljoen dollar), heeft de regering een rooskleurig beeld geschapen over wat die investering Nederland op zou leveren terwijl, in ieder geval op het ministerie van Economische Zaken, bekend was dat die informatie onjuist was. Zo is niet alleen af te lezen waaruit Reporter in de uitzendingen op 5 september en 7 september citeerde. De Kamer stemde destijds vóór die deelname maar deed dat, zo blijkt nu, op onjuiste gegevens. Om de achterliggende bronnen toegankelijk te maken heb ik een lijst opgesteld van bronnen in chronologische volgorde. Dit maakt het mogelijk snel bronnen te selecteren waaruit voor nader onderzoek geput kan worden.

Voor zover dit bekend was heb ik relevante citaten uit bronnen, of samenvattingen, letterlijk over genomen. Genoemde documenten heb ik persoonlijk geheel of gedeeltelijk ter inzage gehad.

Dit zijn de bronnen en feiten:

29-aug-1997

Vergadering “F-16 Vervangingsprogramma”

Door functionarissen van MinDef, MinEZ en NIVR

Hier gaat het puur om de JSF. Het gaat om “De StasDef en de BDL zullen op zeer korte termijn met de US State Secretary overleg voeren om de samenwerking veilig te stellen”.

Enige mogelijkheid van participatie of competitie met een concurrent wordt zelfs niet genoemd. Kennelijk wordt wel het punt "ontbreken van vrije competitie, Europese regels en defensie aanbestedingen" aan de orde gesteld. Enigszins verhullend vertellen de notulen: "MinDef/DWOO vraagt zich af of bestaande jurisprudentie (CASE-case) zoals besproken nog gevolgen kan hebben. NIVR geeft aan dat deze alle betrekking heeft op de procurement fase en als zodanig geen consequenties voor dit project kan hebben".

18-aug-1999

Brief MinEZ aan MinDef

"Op maandag 9 augustus j.j. heb je mij het zorgelijke perspectief op deelname van Nederland aan de EMD fase van de JSF geschetst. Je noemde ... en het feit dat Defensie een beperkt belang bij een dergelijke deelname heeft."

"De industriële belangen van het NL-luchtvaartcluster bij deelname aan EMD en productie van de JSF zijn zodanig groot dat het alleszins gerechtvaardigd is om deelname te blijven nastreven".

25-aug-1999

Nota intern EZ DG Industrie en Diensten aan MinEZ en StasEZ 25-8-1999

"omzet in productiefase van 'bruto' ca. NLG 9 mld [€ 4,1 mld] worden gegenereerd (dit naast mogelijk EMD werk dat, ..., naar verwachting ontwikkelingswerk voor een bedrag ongeveer gelijk aan de Nederlandse EMD-financieringsbijdrage kan opleveren".

Conclusie [JB]:

Uitgangspunt is investering in SDD = gelijk bedrag aan SDD ontwikkelingswerk. En dus niet, zoals nu gesuggereerd "orders tijdens de SDD periode". Bovendien: in 1999 was er van een LRIP nog niets bekend. Hieruit valt af te leiden: oorspronkelijk dacht men US\$ 800 miljoen SDD ontwikkelingswerk te krijgen; maar later bleek dit onhaalbaar. In plaats van de Kamer daarover te informeren bleef men dit volhouden in 2001 en 2002 tegenover de Kamer, ondanks zoals uit de stukken uit 2003 blijkt al lang bekend was dat dit onhaalbaar was.

Maart-2000

Uiteindelijke Joint Operational Requirements Document (JORD) uitgebracht in Maart 2000, deze voorziet in voorstellen voor de EMD fase (later: SDD fase) die zullen volgen op de concept fase. De SDD fase is voorzien voor Juni 2001 t/m 2008 (7,5 jaar), met de eerste vlucht van een JSF prototype in 2005, gevolgd door de start van IOT&E fase (operationele test en evaluatie fase) in 2008. Totaal zullen naar verwachting 10 prototypes gebouwd worden voor de SDD fase, van alle drie versies (CTOL, STOVL en CV).

Aflevering van het eerste operationele vliegtuig is gepland voor vroeg FY2008 en het productietempo zal naar verwachting oplopen tot 122 per jaar in 2011. De plannen omvatten de eerste orders voor voorproductie (LRIP-1) in 2004, met budgetvrijgave in 2005 ten behoeve van 12 toestellen, af te leveren in 2008. Daarna zijn er drie verdere LRIP batches voorzien voor aflevering tussen het derde kwartaal van 2007 en 2010, voordat de eerste fase van de volledige productie begint (Full-rate production FRP 1), waarvoor long-lead items worden besteld in 2007; en afhankelijk van de budgetgoedkeuring in 2008, dit moet samenvallen met het bereiken van de officiële operationele status (Initial Operational Capability IOC) in 2008.

Commentaar JB: vergelijk dit met de uitkomsten. En reken uit wat de verandering van de plannen voor effect heeft gehad op de omzet in SDD, in LRIP en voor de totaal te verwachten productie omzet.

20-apr-2000

15e Beraad PV F16

Cdre Vorderman geeft aan dat Dassault en Eurofighter herhaaldelijk om concrete participatievoorstellen EMD zijn gevraagd.

Juni 2000

Dassault (Rafale) doet voorstel voor participatie in combinatie met compensatie. Het Franse voorstel gaat om de ontwikkeling van de F4 configuratie vanaf 2007. Het Franse voorstel bestaat uit twee delen: een overeenkomst tussen de twee overheden en tussen de Nederlandse overheid en de Franse industrie. Het ontwikkelingsvoorstel staat los van het industriële voorstel.

September 2000

Eurofighter doet voorstel voor deelname in de doorontwikkeling van de Eurofighter. Het voorstel behelst het meedoen aan de ontwikkeling van de Tranche 3 versie, te leveren vanaf 2010.

03-okt-2000

Nota EZ /Commissaris Militaire Productie aan DG I&D

Refereert eraan dat niet alleen voor JSF, maar ook voor Rafale en Eurofighter ontwikkeltrajecten zijn voorzien. "Een besluit over de formele aanschaf is overigens nog steeds voorzien voor 2007/2008, maar een deelname in een ontwikkelingstraject betekent natuurlijk wel dat feitelijk al een keuze is gemaakt"

"Rafale... probleem is ook hier echter dat het voorlopig nog in algemene termen is omschreven...." "Echt hard is het allemaal nog niet." Stork, Signaal, NLR en TNO worden genoemd.

"JSF ... aantal tussen 5000 en 6000 ... productiefase kan NLG 6 mld tot NLG 10 mld aan omzet in Nederland opleveren.... Off-set werk mag niet verwacht worden"

Booz-Allen & Hamilton (maart 2001)

Omzet 4,8 miljard tot 7,5 miljard voor 4800 tot 7500 toestellen (rekenfactor US\$ 1 miljoen productie omzet per te produceren toestel)

11-jan-2001

19e F16 vervangingsberaad

MinEZ/CMP constateert dat communicatie EZ met Europese industrie minimaal is

MinEZ/CMP "Saab industrieel voorstel veel vaagheden"

Nifarp/Vis: Stork voorstel gehad voor werk aan 'aft fuselage' van Eurofighter en voor werk aan vleugel van Rafale

Bijlage over bezoek aan Dassault 22/23-nov-1999: "Dassault heeft lijst opgesteld waarmee in Nederland samengewerkt zou kunnen worden" "Dassault de Nederlandse industrie interessante mogelijkheden kunnen bieden". "Contacten gelegd met Philips, Stork, Fokker en Thomson-CSF gelegd.

Maart 2001

NIVR rapportage

\$ 6 miljard omzet voor de JSF, zeer omvangrijke hoogwaardige omzet bij het bedrijfsleven

21 maart 2001

MinEZ ontvangt van de heer ... voorzitter van de Raad van Advies van de NIVR een vertrouwelijk beleidsadvies "Opvolging F-16; NIVR Beleidsadvies vanuit economisch, industrieel en technologisch oogpunt". Conclusie: "deelname aan EMD fase JSF verdient de voorkeur".

03 april 2001

MinEZ DG I&D stuurt vertrouwelijk beleidsadvies "Opvolging F-16; NIVR Beleidsadvies vanuit economisch, industrieel en technologisch oogpunt" door aan MinDef DGM.

MinEZ DG&ID noemt voorkeur JSF "interessante notie".

01-jun-2001

Brief MinEZ ter begeleiding kopie rapport Booz Allen & Hamilton studie

03-jun-2001

Timmermans (PvdA) stelt Kamervragen over uitlekken van vertrouwelijk beleidsadvies
"Opvolging F-16; NIVR Beleidsadvies vanuit economisch, industrieel en technologisch
oogpunt"

26-jun-2001

Interne Nota van de Wnd. Directeur-generaal ondernemingsklimaat aan MinEZ en StasEZ:
"De vraag de komende tijd is niet of Nederland moet besluiten om deel te nemen in de
doorontwikkeling van de Rafale of Eurofighter, ..., maar of Nederland deel moet nemen in de
EMD fase van de JSF of niet." (de onderstreping is van de Wnd. Directeur-Generaal !).
Duidelijke taal: men was intern stellig niet van plan aan de slag te gaan met deelname aan
ontwikkeling van Rafale of Eurofighter; maar dat kon de Kamer natuurlijk niet verteld worden.

Bijlage "Sgdg2.doc"

"Als al vanaf de ontwikkeling wordt meegedaan, kan vervolgens op eenvoudiger wijze ook
productiewerk worden verworven"

"zoals hiervoor aangegeven, kan tussen de ca. \$ 5 mld en 6 mld (conservatief geraamd) aan
werkpakketten ... worden verworven".

"De Luchtmacht heeft in dat verband onderzocht wat de gevolgen zijn van al dan niet
deelnemen aan de EMD-fase (daarbij is, alhoewel dat geen reële optie is – zie \$4.a en \$5.b
– maar om het beeld compleet te hebben, ook onderzocht wat de consequenties zijn van een
eventuele deelname aan een aangeboden doorontwikkeling van de al bestaande Eurofighter
en Rafale)."

Advies NIVR, deelname JSF, omzet \$ 6 mld

Advies BoozAllenHamilton (BAH), omzet \$ 4,9 mld

"en gezien de sterke voorkeur van de Nederlandse industrie voor de JSF"

(wie bepaalt nu eigenlijk een keuze?, JB)

In een Bijlage een volledig suggestieve downplay van de ontwikkelingsmogelijkheden en
participatie/compensatiemogelijkheden van de Eurofighter en Rafale zonder dat daarvoor
feiten worden aangedragen; versus een ophemelen van de JSF op dit punten. Van enige
serieuze afweging lijkt geen sprake te zijn.

Conclusie: "Het bovenstaande zijn argumenten voor Nederland in algemene zin om niet in te
gaan op de alternatieven, voor EZ geldt nog in het bijzonder dat
...ontwikkelingsprogramma's door EZ gefinancierd zullen worden. Defensie zal hier niets
voor voelen, omdat die alternatieve vliegtuigen niet hun voorkeur hebben".

11-okt-2001

Brief Lockheed aan MinDef

Inzake o.a. de mogelijkheden van de Nederlandse industrie in geval van deelname op level
2.

Concept besluitvormingsnotitie 25-okt-2001

"Eurofighter biedt aan voor € 250 mln deel te nemen in de doorontwikkeling van het vliegtuig.
Voor dat bedrag kan de Nederlandse industrie ontwikkelingswerk doen, leidend tot
productiewerk als Nederland besluit de Eurofighter aan te schaffen".

Tevens wordt werk aangeboden ter waarde van aanschaf Eurofighter (100% compensatie,
bindend) in Eurofighter en Airbus en andere luchtvaartcluster gerelateerde gebieden.

Tot aanschaf al werk voor EADS ter waarde van € 150 miljoen.

Rafale 200 mln bijdrage in ontwikkeling door industrie + 150 mln door overheid;

In ruil 200 mln ontwikkelwerk in NL en 600 tot 1000 mln productiewerk ongeacht of NL de
Rafale koopt

Als NL Rafale koopt dan 100% compensatie.

JSF

NIVR 6 mld \$ bij ontwikkeling en productie in 'lage' omzet scenario

BAH 4,9 mld \$ bij ontwikkeling en productie in 'lage' omzet scenario

25-okt-2001 Plv. DG/ondernemingsklimaat aan MinisterEz met cc StasEZ

Brief van P&W bekend: NL \$ 600 mln motorwerk; 4% van 5 mln per motor; 5000 motoren en 60% marktaandeel. Brief van GE bekend; afspraak tussen GE en Philips motorwerk \$ 940 mln Dit wordt gelegd in het verlengde van de Lockheed afspraak die minimaal \$ 2,5 mld noemt en uitgaat, zoals bekend, van 6.000 toestellen.

"Het is waar dat een besluit om deel te nemen aan de EMD-fase in feite een keuze is voor de aanschaf van de JSF tenzij er zich majeure wijzigingen in de situatie voordoen. In die zin beperkt het de keuzeflexibiliteit."

25-okt-2001 besluitvormingsnotitie Par4.2benot.doc (versie 2510)

Investeringsbijdrage EF € 250 mln "Dat bedrag kan door de Nederlandse luchtvaartcluster worden aangewend voor ontwikkelingsactiviteiten voor de Eurofighter. Daarnaast voor 150 mln overbruggingswerk aangeboden" EF 50% directe en 50% indirecte compensatie Investeringsbijdrage Rafale € 200 mln (industriële betrokkenheid) en € 150 mln overheidsbetrokkenheid. "

."Het Rafale consortium biedt aan om,, voorafgaand aan een Nederlandse aanschafbeslissing ca. € 680 mln. aan industrieel werk te plaatsen . Indien vervolgens de Rafale wordt aangeschaft wordt 100% compensatie geboden (60% direct; 40% indirect). De eerdere € 680 mln wordt daarop in mindering gebracht.

"Eurofighter en Rafale geven beide in hun voorstellen aan dat op basis van die 'industriële' investeringsbijdragen er in Nederland ontwikkelingswerk, gelijk aan dat bedrag zal plaats vinden

Over JSF: "Bijdrage NLG 1736 mln. Geschat wordt dat daarmee een Nederlandse participatie in de vorm van ten minste \$ 4,9 mld á \$ 6 mld ontwikkelings-, productie- en after market werk kan worden verworven" . Lockheed noemt een "minimum bedrag van \$ 2,5 mld". Lockheed optie, inclusief motoren \$ 4 mld inclusief zeer aanzienlijk upsides.

Vrijdag 26-okt-2001 23:00 uur

Winnaar X-32 of X-35 bekend gemaakt

31-okt-2001

Ministerieel overleg JSF

02-nov-2001

Bron: 2 november 2001; Vertrouwelijk rapport verstrekt aan MinEZ, MinFin, WimKok, B-LSK van MinDef/DGM

"Inmiddels hebben de bedrijven verenigd in het Nifarp schriftelijk aan EZ te kennen gegeven bereid te zijn tot een bijdrage in de kosten van EMD deelneming [=SDD]. De hoogte van deze bijdrage zou gerelateerd kunnen zijn aan de omzet van de Nederlandse industrie in het JSF-programma. Het zou gaan om enkele honderden miljoenen guldens."

Eurofighter

Bijdrage € 150 miljoen. Waarde participatie daardoor € 450 tot € 750 miljoen.

Compensatie 50%-50% volgens NIVR; € 5 miljard

JSF

Bijdrage US\$ 800 miljoen. € 736 miljoen.

"...deelneming aan de EMD is niet vrijblijvend: een keuze voor EMD op level 2 betekent dan ook in feite een keuze voor de JSF: zo is ook de Kamer voorgehouden"

(vandaar de strijd om niet op LEVEL 3 deel te nemen??)

Geen garanties voor industriële inschakeling.

"Lockheed Martin heeft in een brief aan de minister van Economische Zaken verklaard dat het werk met een waarde van ongeveer US\$ 2,5 miljard exclusief heeft gereserveerd voor Nederlandse bedrijven."

“Booz-Allen & Hamilton komt in zijn rapport ... tot de conclusie dat deelname aan de EMD op level 2 leidt.... tot ongeveer NLG 11 miljoen (US\$ 4,8 miljard).

“NIVR ... participatie orders ... tot een totale waarde gelijk aan het contractbedrag”

RAFALE

Bijdrage € 200 miljoen. Leidt tot € 700 miljoen omzet, via directe en indirecte compensatie in eerste fase; los van een aankoopbeslissing.

Tevens overheidsbijdrage van € 150 miljoen wanneer invloed gewenst op 2010 versie.

Later 60% directe en 40% indirecte compensatie ter hoogte van aankoop.

NIVR betwijfelt de hoogte.

10-dec-2001

Brief Lockheed aan MinEZ

Over Nederlandse industriële belang van een deelname en dat Nederlandse industriële mogelijkheden na 11-okt-2001 sterk zijn uitgebreid.

Als fax van Lockheed Martin aan MinEZ met info over order perspectieven

13-dec-2001 (Zelfde als 21-dec-2001, genoemd door KRO?)

Brief van Lockheed Martin aan MinEZ inzake industriële mogelijkheden JSF

In deze brief bevestigt Lockheed dat er sprake is van US\$ 8 miljard SDD + Productie samen.

Op 11 februari 2002 vermeldt de regering dit als: “In december 2001 heeft Lockheed Martin de minister van Economische Zaken schriftelijk laten weten dat Nederland in het geval van deelname aan de SDD en aan de productie kan rekenen op een omzet van 8,8 miljard dollar.” Echter in notitie van 19-dec-2001 staat \$ 8 mld (Zie hieronder).

Ook uit de Interne EZ notitie van 30 oktober 2003 is de \$ 8 mld all-in af te leiden.

Pas in de brieven van 5 of 7 februari wordt gesproken over 8,8 miljard.

19-dec-2001

Verslag reis naar L-M door Stas Van Hoof aan MinEZ/StasEZ

“Uit het overleg met de top van L-M kwam naar voren dat de in de brief van de heer Burbage aan u aangegeven Nederlandse omzet in de SDD- en productiefase (de \$ 8 mld bij 6.000 vliegtuigen) realistisch is in de zin dat de werkpakketten, bedrijven, etc. concreet op de lijst zijn gezet om mee te doen...”.

Commentaar JB:

Dus hier is 8 mld = SDD en productiewerk SAMEN.

En “ze worden op lijst gezet” om mee beoordeeld te worden in competitie

09-jan-2002

Brief Stichting Verenigde Nederlandse lucht- en ruimtevaart aan de heer premier Wim Kok.

Omzetverwachting Nederlandse industrie US\$ 10 miljard.

11-jan-2002

Bewindspersonen overleg JSF SDD met voorafgaand notitie MinEZ hierover (09-jan-2002)

Jan-2002

Brief Amerikaanse StasDef aan onze StasDef Van Hoof

23-jan-2002

Aanvullend Rapport op het Rapport Stuurgroep ‘Vervanging F-16’ van 2 november 2001 van de Interdepartementale Stuurgroep Vervanging F-16.

Kandidaten worden hier eveneens beoordeeld op participatie en te verwachten orders.

Over de Eurofighter wordt gezegd:

Het laatste bod van EADS (brief van november 2001) noemt € 7 miljard aan werk voor de Nederlandse industrie bij aanschaf van 100 toestellen; omgerekend is dat € 5,95 miljard bij 85 toestellen. Maar niet de EADS brief wordt als vaststaand aangenomen, maar de NIVR

berekeningen: 50% van de contractwaarde aan orders (50% van € 5 miljard) en daarnaast 50% van deze € 5 miljard aan compensatiewerk. Totaal dus € 5 miljard volgens NIVR. Maar het te investeren bedrag en wat dit aan ontwikkelwerk oplevert wordt niet vermeld. Over de Rafale wordt gezegd:

Het laatste bod dateert van november 2001 en bevat geen nieuwe elementen. Een uitwerking van totale bedragen vindt in dit beslissende document niet plaats. Alleen wordt gesteld dat de NIVR het door Dassault genoemde percentage participatie betwijfelt.

Over de JSF wordt gezegd:

“Lockheed Martin heeft aangegeven dat “in geval van participatie op Level 2 de totale Nederlandse industriële inschakeling al tijdens de SDD fase \$ 800 miljoen aan werk zal worden uitgezet in Nederland. In totaal kan Nederland voor een bedrag van \$ 8 miljard aan orders tegemoet zien bij een totale productie van 6.000 vliegtuigen. Daarnaast zullen de motorfabrikanten Pratt & Whitney en General Electric elk voor \$ 1 miljard in Nederland besteden. Hiermee komt de totale Nederlandse industriële omzet op \$ 10 miljard. Deze gegevens zijn bevestigd tijdens het bezoek van de StasDef aan de VS op 18 december 2001. Deze participatie is echter geconditioneerd “on the best value and competitive pricing” en heeft niet het karakter van een contractuele garantie.”

30-jan-2002

Gesprek US ambassadeur Sobel met EZ

05-feb-2002 en 7-feb-2002

In de (niet openbaar gemaakte) brief/brieven van 13 december 2001 en 5 en 7 februari 2002 zou Lockheed Martin hebben bevestigd dat de Nederlandse luchtvaartindustrie in de ontwikkelingsfase van de JSF 800 miljoen dollar aan orders tegemoet kon zien.

Volgens antwoord op Kamervragen 12-nov-2003:

“In zijn brief van 5 februari 2002 aan de MinEZ heeft de heer Burbage een potentiële omzet in SDD geïndiceerd van \$800 miljoen. Daarnaast indiceerde hij \$ 8 miljard in Productie (gebaseerd op een totale productie van 6000 toestellen), waarvan LRIP een onderdeel uitmaakt..”. Deze aantallen (\$800 SDD + \$8000 Prod) lijken af te wijken van december 2001. Dit blijkt ook uit de Interne EZ notitie van op 30 oktober 2003 “Met deze brief lijkt Lockheed zichzelf in de voet te schieten”.

11 februari 2002

In de aanloop naar het politiek gevoelige besluit over Nederlandse deelname aan de ontwikkeling van de JSF - meldde de regering aan de Kamer:

“In december 2001 heeft Lockheed Martin de minister van Economische Zaken schriftelijk laten weten dat Nederland in het geval van deelname aan de SDD en aan de productie kan rekenen op een omzet van 8,8 miljard dollar.”

(Ten onrechte, zie 13-dec-2001, 19-dec-2001, 30-okt-2003)

11-feb-2002

Kamerstuk 26488 nr. 8 blz. 11

... dat Nederland kan rekenen op een industriële omzet van \$ 8,8 miljard... Naast Lockheed Martin zullen de motorenfabrikanten Pratt&Whitney en General Electric samen voor \$ 2 miljard aan werk bij de Nederlandse industrie uitzetten....

7-mrt-2002

Kamerstuk 26488 nr. 9 blz. 23

Aan de Kamer wordt hier gesuggereerd dat er serieus een afweging is gemaakt tussen diverse participatie voorstellen en dat dit zonder vooroordelen serieus is onderzocht en afgewogen: “Voor de Eurofighter, de JSF en de Rafale zijn de mogelijkheden op overheidsniveau deel te nemen in de (door)ontwikkeling van het vliegtuig bekeken.”

“Ook met betrekking tot de participatievoorstellen hebben alle drie de producenten dezelfde ruime gelegenheid gehad hun voorstellen te presenteren, toe te lichten en verder te verbeteren.”

“Alle drie de leveranciers hebben inmiddels met een aantal Nederlandse bedrijven voorwaardelijke overeenkomsten gesloten om, bij een keuze voor participatie in de ontwikkeling van het toestel werk in Nederland te plaatsen. Gelet op de hoogte van de te verwachten omzet, de mate van concreetheid van de werkpakketten heeft EZ een voorkeur voor de JSF” “is de verwachting dat SDD-participatie hiervoor betere perspectieven levert dan mee-ontwikkelen aan de Eurofighter en Rafale”.

Deze informatie aan de Tweede Kamer is suggestief en misleidend en staat in schril contrast met de Interne Nota van de Wnd. Directeur-generaal ondernemingsklimaat aan MinEZ en StasEZ van 26-jun-2001:

“De vraag de komende tijd is niet of Nederland moet besluiten om deel te nemen in de doorontwikkeling van de Rafale of Eurofighter, ..., maar of Nederland deel moet nemen in de EMD fase van de JSF of niet.” (de onderstreping is van de Wnd. Directeur-Generaal !).

Hier wordt een opstelling gegevens “Vergelijking ontwikkelingsfase”

Eurofighter: Participatiebijdrage € 150 mln, Waarde Nederlands ontwikkelingswerk € 150 mln. Eurofighter productiefase Omzet € 5,381 mln maximaal 50% direct en minimaal 50% indirect.

JSF: Participatiebijdrage \$ 800 mln.; Waarde Nederlands werk System Design Development fase (geraamd) \$ 800 mln. JSF productiefase waarde NL industriële omzet \$ 7.500 bij productie van 4500 vliegtuigen. Dit is exclusief reservedelen en onderhoud.

Rafale: Participatiebijdrage € 150 mln + € 200 mln.; Waarde Nederlands ontwikkelingswerk € 150 mln. Rafale productiefase Omzet € 6,669 mln maximaal 60% direct en minimaal 40% indirect.

7 maart 2002

Kamerstuk 26488 nr. 9; vraag/antwoord 45

Hieruit blijkt dat uitgegaan wordt van een industrie omzet van € 1,5 miljard over de periode 2002-2012. Dit wordt genoemd “het eerste deel van de productiefase”.

Dit zou dan in jaren daarna (“voortgang productie”) nog aanzienlijk kunnen oplopen.

(Commentaar JB: geschatte LRIP omzet gedurende de SDD fase wordt hier separaat op € 1,5 mld genomen; dat is ook bewijs dat voor SDD orders sprake was van € 800 mln en dat die helemaal niet bestond in 350 SDD werk en 450 LRIP werk. Immers kan deze afdracht nog niet gaan over echt productiewerk (Full Rate Production) want die start pas in 2014)

07-mrt-2002

26488 nr. 9; vraag/antwoord 211, 233, 236 en 243 7 maart 2002

Bevestigt de lezing van Omzet Lockheed Martin in productie \$ 8 miljard, in SDD van \$ 800 miljoen; \$ 2 miljard motoren omzet; totaal dus \$ 10 miljard productie omzet bij 6000 toestellen.

Een omrekening staat er bij naar \$ 7,5 miljard voor 4500 toestellen.

(Vergelijk dit met beleidsnotitie 25-okt-2001 MinEz., JB)

26488 nr. 9 blz. 66 7-mrt-2002 antwoord op vraag 227

“Het Nederlandse bedrijfsleven heeft de conclusie getrokken dat ..mogelijkheden... JSF programma veelbelovender zijn. Deze opinie heeft geen rol gespeeld bij de keuze van het kabinet. Dat heeft vooral op grond van militair-operationele, financiële en industriële overwegingen een keuze gemaakt ten gunste van de JSF. Vervolgens is een keuze gemaakt tussen deelname aan de SDD-fase, dan wel aanschaf te zijner tijd van de plank.”

VERSUS:

Vertrouwelijke Interne Nota van de Wnd. Directeur-generaal ondernemingsklimaat aan MinEZ en StasEZ van 26-jun-2001:

“...en gezien de sterke voorkeur van de Nederlandse industrie voor de JSF....”

En staat in contrast met dit:

26488 nr. 9 blz. 70 7-mrt-2002 antwoord op vraag 246

“Met Dassault en de Franse overheid is op dezelfde manier gehandeld als met de andere aanbieders”

7 maart 2002

Kamerstuk 26488 nr. 9 blz. 74 beantwoording vraag 261

Suggereert een serieuze afweging voor ontwikkelingsparticipatie tussen alle kandidaten.

12-mrt-2002

Brief Tweede Kamer Vaste Commissie voor Defensie aan MinEz en StasDef (29def2002)

Dat Eurofighter en Dassault hebben aangegeven niet serieus behandeld te zijn tijdens hun contacten met ministerie. “Niet of nauwelijks inhoudelijk ingegaan op mogelijke participatie van de NL vliegtuigindustrie”. “Ook zou tijdens genoemde contacten van de zijde van uw ministerie zijn aangegeven dat de keuze voor de JSF al min of meer vast zou staan”.

Een vertegenwoordiger van EZ (i.c. de toenmalige commissaris militaire productie) zou tegen hen (de concurrentie, JB) hebben gezegd “doe geen moeite, het wordt toch de JSF”.

27-mei-2002

Interne nota aan MinEz en StasEZ van DG Ondernemingsklimaat

Onderwerpen: informeren LPF fractie over voordelen JSF

“Zoals bekend werden in de media niet altijd alle relevante aspecten op een evenwichtige wijze uit de doeken gedaan”.

“Een aantal LPF-vertegenwoordigers.... is echter al voor de dood van de heer Fortuyn door vertegenwoordigers van de Luchtmacht op de hoogte gesteld over de achtergronden in het dossier.”

“Ook het nut voor de luchtmacht (niet eenvoudig in geld uit te drukken zaken als betrokkenheid bij het ontwerpproces, inzicht in de vliegeigenschappen van het vliegtuig, voorbereiding op invoering van het vliegtuig) speelt een belangrijke rol bij de overwegingen van de regering om deel te willen nemen in de ontwikkeling. Dat moet toch ook de LPF aanspreken”.

01-okt-2002

Brief Directie Bedrijven EZ aan MinEZ en StasEZ 1-okt-2002 met “Nadere informatie over de verschillende ‘deals’ rond de JSF”

Noemt “het begin van de productie in 2006”

In deze brief staat een raming van de productie omzet als Nederland tussentijds uit SDD stapt met als toevoeging “Als die inkomsten voor de Staat worden gecombineerd met een beperkt financieel voordeel als alsnog in de toekomst van de plank wordt gekocht, kan worden berekend dat uiterlijk eind 2003 er nog uitgestapt kan worden door de Staat zonder dat dat (ernstige) financiële problemen geeft”.

9-jul-2003

Kamervragen (1645) Karimi Vendrik Groen Links

Antwoord door StasEZ “De stand van zaken is dat gedurende het eerste jaar van deelname voor \$ 95 miljoen aan SDD opdrachten is verworven. Deze opdrachten bieden uitzicht op enkele honderden miljoenen dollars aan opdrachten in pre-productiefase”

(duidelijk scheiding SDD opdrachten en LRIP opdrachten).

26-mrt-2003

Brief (per fax) van Washington inzake JSF programma aan MinEZ (IFR03/202 MinFin)

16-jul-2003

Kamerstuk 26 488 nr. 17

De Amerikaanse hoofdaannemers hebben te kennen geven dat in de SDD fase, die tot en met 2012 duurt, bij de Nederlandse bedrijven opdrachten kunnen worden geplaatst voor

een bedrag van \$800 miljoen. Het gaat in deze periode om ontwikkelopdrachten en onderdelen voor de 'low rate initial production' (LRIP).
"Op basis van de tot nu toe bereikte resultaten bestaat geen reden tot ontevredenheid".

28-aug-2003

Vertrouwelijke interne nota van MinEZ directie bedrijven aan StasEZ met c.c. MinEZ. Notitie ter voorbereiding van gesprek met StasDef inzake gepland bezoek StasDef aan de USA op 5 september 2003. Quote uit deze vertrouwelijke interne nota, inzake informatie uitwisseling; level playing field bij krijgen JSF orders, inzet L-M daarbij: "De Nederlandse overheid is ontevreden over de voortgang op deze probleemgebieden. In het verlengde daarvan is Nederland bezorgd hoe de voorgespiegelde \$800 mln aan opdrachten in de SDD-fase van het JSF programma gehaald gaat worden".
Aangedrongen wordt om bij bezoek september door StasDef en bezoek november StasEZ dit "wederom met druk onder de aandacht wordt gebracht" en dat in de tussentijd "voortgang aan Amerikaanse zijde te zien zal zijn".

September 2003 - mei 2004

Een andere discussie ontstond in het najaar van 2003. Lockheed Martin maakte toen duidelijk dat de LRIP-omzet wél zou meetellen bij de \$800 miljoen aan SDD-omzet, althans voor zover die productieomzet in de looptijd van de SDD-fase zou worden behaald. Welke opdrachten wel en niet tot SDD-werk zouden behoren, is vervolgens onderwerp geweest van een uitgebreide discussie tussen de Staat en Lockheed Martin in de periode van september 2003 tot en met mei 2004.

03-sep-2003

Om 14:30 uur overleg StasEZ met StasDef in bijzijn EZ plv. DG Ondernemingsklimaat en EZ commissaris militaire productie

05-sep-2003

Bezoek StasDef en Commissaris Militaire Productie aan US DoD secretary Wolfowitz. Onderwerpen: informatie uitwisseling; level playing field bij krijgen JSF orders.

09-sep-2003

Notitie aan MinFin inzake artikel NRC "Het kunstmatig optimisme rondom de JSF orders"

18-sep-2003

Notitie aan MinFin inzake artikel NRC over uitspraken StasDef vd Knaap over JSF

Begin okt-2003

Hierover wordt in brief aan Kamer van 26-sep-2008 gezegd:
"Om de onderhandelingspositie ten opzichte van Lockheed Martin niet te schaden, heeft de staatssecretaris van Economische Zaken al in een vroeg stadium, begin oktober 2003, aangeboden de Kamer in een vertrouwelijk overleg nader te informeren (Handelingen TK 2003-2004, Aangangsels nr. 113). Van dit aanbod is destijds geen gebruik gemaakt."

29-okt-2003

Brief NIFARP over "Nederlandse industriële inschakeling in JSF"
"Mede op basis van de technologie demonstraties onder NVJSF hebben LM, P&W en GE/RR commitments afgegeven voor wat betreft de Nederlandse industriële inschakeling in het JSF programma. Voor wat betreft L-M bestond dit commitment uit een omzet van \$800 mln in de SDD fase, gevolgd door US\$ 8 mld in de productiefase. Door elk van de motorenfabrikanten P&W en GE werd US\$ 1 mld in de productiefase in het vooruitzicht gesteld." "Uiteraard heeft dit perspectief in belangrijke mate bijgedragen aan het Nederlandse besluit tot deelname aan de ontwikkeling van de JSF".

“De tot nu toe geplaatste opdrachten leiden namelijk tot een vals gevoel van gerustheid, omdat slechts een klein deel van deze opdrachten ook daadwerkelijk vooruitzichten op substantiële productieomzet bieden.”

“En als er dan wel over de productievooruitzichten wordt gesproken worden [door L-M] belangrijke effecten, zoals uitbesteding aan derden buiten Nederland en dual-sourcing niet meegenomen”.

30-okt-2003

Dit is ook wat op 30 oktober 2003 is gemeld aan de staatssecretaris van Economische Zaken: “Nederland wist vanaf het begin dat \$800 miljoen aan puur SDD-werk onhaalbaar is (er wordt gerekend met ongeveer \$350 miljoen)”.

De KRO Reporter in de uitzending van 5 september 2008 e.v. hierover:

“Nadat de contracten waren getekend, en Nederland zich aan het JSF-project had verbonden, kwam de Amerikaanse vliegtuigbouwer, volgens interne notities van EZ, met slecht nieuws. Lockheed Martin bestempelde de productie van de eerste 519 JSF's (Low Rate Initial Production) plotseling ook als SDD-werk. Dan ontstaat er toch even paniek binnen Economische Zaken, want dat “gaat in tegen wat aan de Kamer is gemeld.”

Om een politieke rel over tegenvallende SDD-orders te voorkomen (“politieke situatie wat betreft JSF nog steeds explosief,” schrijven ambtenaren op 30 oktober 2003 aan hun staatssecretaris) wordt vanuit het ministerie van Economische Zaken zware druk op de Amerikaanse vliegtuigfabrikant uitgeoefend om meer SDD-werk bij Nederlandse bedrijven uit te zetten. Maar er is één probleem: ook Economische Zaken weet dat 800 miljoen aan SDD-orders “onhaalbaar” en “niet realistisch” is. In een advies

(http://reporter.kro.nl/downloads/0856_001.pdf) aan de staatssecretaris, die enkele dagen later de topman van Lockheed Martin zal ontmoeten, wordt dat dilemma pijnlijk duidelijk

“Optie A: Volharden in eigen opstelling \$800 miljoen moet volledig worden bereikt door SDD-contracten. LRIP (de bouw van de eerste serie JSF's-redactie Reporter) maakt deel uit van de productiefase, dus van de \$8 miljard.

Voordelen: dit is geheel in lijn met wat tot nu toe voorligt aan de Kamer; richting VS kan dit de ernst van de situatie benadrukken; benadrukken dat voor Nederland schriftelijke indicaties status hebben (in plaats van sheets die ons om de oren vliegen) en dat deze ook expliciet zijn gebruikt ten tijde van de Nederlandse besluitvorming.

Nadelen: Nederland wist vanaf het begin dat \$800 mln aan puur SDD-werk onhaalbaar is (er wordt gerekend met ongeveer 350 miljoen). Onderhandelingstechnisch daarom wellicht niet geheel realistisch meer dan twee keer zo veel als onze eigen inschatting te verlangen; risico Lockheed Martin compleet van ons te verwijderen door onrealistische eisen.”

Uiteindelijk moet Nederland bakzeil halen. Orders voor het Nederlandse bedrijfsleven in verband met de PRODUCTIE van de eerste 519 JSF's worden vanaf dat moment geboekt als ontwikkelings-contracten. Maar met innovatie en kenniseconomie heeft het allemaal niets meer te maken.

12-nov-2003

Tweede Kamer vragen Timmerman/Blom:

Vraag 2: “Heeft de heer Burbage ... gisteren bij zijn bezoek aan NL gezegd dat er altijd sprake is geweest van één fase (SDD + LRIP) en dat het bedrag van 800 miljoen dollar aan orders voor Nederlandse bedrijven geldt voor beide fases (SDD + LRIP) samen?”

12-nov-2003

Tweede Kamer vragen Timmerman/Blom:

Vraag 3: “Zo ja, hoe zijn de uitspraken van de heer Burbage ten aanzien van de SDD/LRIP fase en het daarmee gemoeide bedrag te rijmen met uw antwoorden van 7 oktober 2003?”
Antwoord 2 en 3 “Tijdens zijn bezoek aan NL begin november 2003 heeft de heer Burbage gemeld dat zijn indicatie van een omzet van \$800 miljoen voor het Nederlandse bedrijfsleven betrekking heeft op zowel ontwikkelingsopdrachten als op de LRIP.”

"In zijn brief van 5 februari 2002 aan de MinEZ heeft de heer Burbage een potentiële omzet in SDD geïndiceerd van \$800 miljoen. Daarnaast indiceerde hij \$ 8 miljard in Productie (gebaseerd op een totale productie van 6000 toestellen), waarvan LRIP een onderdeel uitmaakt.."

16-apr-2004 Interne nota EZ

KRO Reporter hierover (3 oktober 2008): *"Nu wordt het belang van de SDD-omzet plotseling gebagatelliseerd door de minister van Economische Zaken. Maar zes jaar geleden, in de aanloop naar de besluitvorming over Nederlandse deelname aan het JSF-project, werd juist betoogd dat de betrokkenheid van de Nederlandse luchtvaartindustrie bij de ontwikkeling van het nieuwe gevechtsvliegtuig van eminent enorm belang was. Orders in de innovatieve SDD-fase zouden goed zijn voor de Nederlandse kenniseconomie. Nederlandse ondernemingen die aan de wieg van de JSF stonden, zouden bovendien betere kansen hebben op vervolgoorders in de productiefase van de JSF. Kortom, het binnenhalen van zo veel mogelijk SDD-orders zou automatisch leiden tot veel productiewerk. Het is evident dat 350 miljoen aan SDD-werk minder toekomstperspectieven biedt dan een goed gevulde orderportefeuille van 800 miljoen dollar. Van een minister van Economische Zaken zou je meer inzicht verwachten. Haar ambtenaren weten wèl hoe het werkt. In een interne nota van april 2004 (http://reporter.kro.nl/downloads/0858_001.pdf) schrijven ze: "Nederlandse bedrijven hebben opdrachten verloren in SDD, waardoor minder SDD-werk kan worden doorgetrokken naar productie."*

19-apr-2004

Bliksembezoek van E.J. de Vries (MinEZ) aan Tom Burbage L-M om "level of comfort" te krijgen over eerder gedane uitspraken. Vraag is blijven afspraken over "potential JSF workshare" overeind. Is de US\$ 800 mln alleen SDD werk of SDD en LRIP werk. Burbage zegt brief toe; binnen een week te sturen. (zie nota 24-05-2004)

20-mei-2004

Brief Burbage L-M aan MinEZ (E.J. de Vries)

"That logic led us to combine SDD and LRIP into a single phase and has always been the center piece of our phased approach to fielding the JSF"

"SDD/LRIP expanded from 10,5 and 22+465 aircraft to 11,5 year and 22+519 aircraft program"

Geeft aan dat tot dan US\$ 195M SDD werk in Nederland is ondergebracht; wat kan oplopen tot US\$ 405 miljoen in 2012.

En verwacht: "could approach an US\$ 5,5 miljard projected workshare in Netherlands Industry" (gebaseerd op 6000 toestellen; niet bindend op basis van hun Best Value criteria).

24-mei-2004

Interne nota aan StasEZ met cc MinEZ

Geeft toelichting op bezoek d.d. 19 april 2004 van E.J. de Vries aan Tom Burbage L-M.

Duidelijk te zien: Standpunt NL regering US\$ 800 miljoen is SDD werk; standpunt van L-M is US\$ 800 miljoen is SDD + LRIP werk.

Daarnaast zorg over werk voor Pratt&Whitney F135 motor: "Het blijkt dat P&W veel moeite heeft met het uitzetten van reële opportuniteiten in NL en dat ook haar strategische partner Eldim maar weinig lijkt te profiteren van de geprivilegeerde relatie."

En in totaal wat er aan SDD werk binnen is gekomen: "De laatste maanden is de thermometer slechts marginaal gestegen en blijft hangen rond de US\$ 210 mln. Er lijken ook weinig grote (tientallen miljoenen) orders in het verschiet te liggen. NL industrie zal nu vooral aandacht moeten richten op onderaannemers en GE (voor motor)."

(Ofwel: alle SDD werk is al verdeeld; jammer; richt je maar op productiewerk en sleep daar nog uit wat er uit te halen valt, noot JB).

02-jun-2004

Bilateraal tussen StasDef en StasEZ over stand van zaken m.b.t. JSF project.

22-jun-2004

StatEZ heeft gesprek met Burbage LM. StasEZ vraagt brief met nadere onderbouwing van de omzetverwachtingen.

25-jun-2004

Kamerstuk 26488 nr.21 d.d. 25 juni 2004

“...waarbij de Nederlandse overheid ervan uitging dat de geïndiceerde \$800 miljoen gedurende de SDD fase geheel was gebaseerd op de te verwerven ontwikkelingscontracten. Tegen het einde van 2003 bleek echter dat Lockheed Martin de LRIP-omzet meerekende in dit bedrag, zoals ook aan u gemeld in antwoorden...” En: “De uiteindelijke contractwaarde van de door de Nederlandse industrie te verwerven ontwikkelingsopdrachten wordt hierdoor beperkt.”

Brief Regering aan Kamer 26-sep-2008 daar nu over:

“In de loop van 2004 is de discussie met Lockheed Martin over zowel de SDD-omzet als de productieomzet tot een einde gekomen. De conclusie dat de \$800 miljoen omzet in de SDD-fase zowel SDD-opdrachten als LRIP-opdrachten omvat, is de Kamer op 25 juni 2004 gemeld (Kamerstuk 26 488, nr. 21).”

9-aug-2004

Interne nota EZ (aan MinEZ) nav bilateraal MinEZ en CMP op 6-aug-2004

Sprake van een “concept nota” opgesteld met BEB/BHI over de onderhandelingen met L-M en “de onderbouwing van de \$ 8 mld.”

26-aug-2004

Interne nota EZ van DGO/directie bedrijven aan StasEZ

Sprake van “Conceptdossier en achtergrondossier” ; overhandigd voor bezoek aan L-M

7 tot 9-sep-2004

Bezoek StasEZ aan Fort Worth. Bespreking LM en P&W en GE

Hier is ook Program Director JPO Brig Gen Davis aanwezig

In Interne nota 26-8-2004 en 3-9-2004 staat: “Voorstel is (eveneens afgestemd met plv.dgO) dat de inhoud van de uiteindelijke concept-brief van LM alleen op 8 september ter sprake zal komen wanneer daar voldoende aanleiding voor is. In het andere geval luidt het advies alleen uw wensen m.b.t. de definitieve brief te uiten”. Over deze brief wordt op ambtelijk niveau door EZ met LM gesproken.

Een Bezoekdossier bestaat met voorbereiding diverse gesprekken met LM, PW en GE.

8-sep-2004

14.00 uur StasEZ bilateraal LM

15.00 uur idem P&W

15.30 uur idem GE

Er is bezoekdossier een “H.8 met als titel “Boodschappenlijstje met punten die eventueel (!) opgebracht kunnen worden tijdens lunch/rondleiding fabriek”.

30-sep-2004

Interne nota EZ

Verslag van bezoek Fort Worth van begin sep-2004 met alle presentaties, etc.

08-okt-2004

Notitie intern aan MinFin met titel “Stand van zaken JSF en intern bezien of deelname JSF verstandig is”

21-okt-2004

Notitie intern aan MinFin met titel "Stand van zaken JSF n.a.v. negatief signaal omzetverwachting industrie

6-dec-2004

Wat schrijft Burbage in die brief aan StasEZ:

"We currently divide our estimates into two phases of the program. The first are those items [F35s] currently under SDD contract and the estimated value of those production items based upon a total of 519 LRIP which coincides with The Netherlands SDD investment period (\$800M)."

"The second.. items during Full Rate Production (FRP) period.... Approximately 5500 aircraft. We have always categorized this as representing \$8B in opportunities for Netherlands industry. ... does not include the work anticipated during LRIP....."

Burbage L-M verdeelt dit dan in:

Categorie I : mogelijk werk als uitvloeisel van lopend werk in SDD, waar in SDD contracten voor zijn; dit werk kan later oplopen tot US\$ 2,3 miljard

Categorie II: mogelijk werk als uitvloeisel van lopend werk in SDD, maar waar nog geen contracten voor zijn. Waarde potentieel US\$ 4,9 miljard.

Categorie III: werk waarvoor kansen zijn vastgesteld, maar waar Nederland mogelijk naar mee kan dingen in de toekomst. Waarde mogelijk US\$ 2 tot US\$ 4 miljard.

Brief heeft detail appendices met verdere specificaties (commercieel vertrouwelijk).

Wat maakt de brief 26-sep-2008 van de regering aan de Kamer hiervan: "*Eind 2004 gaf Lockheed Martin bovendien voldoende duidelijkheid over de productieomzet, waarop de Kamer is geïnformeerd met de brief van 14 januari 2005 (Kamerstuk 26 488 nr. 26). Daarbij heeft de Kamer tevens een afschrift van de brief van Lockheed Martin van 6 december 2004 ontvangen. De totale omzetverwachting aan opdrachten van Lockheed Martin van \$8,8 miljard in de SDD- en productiefasen bleef hiermee ongewijzigd.*"

14-jan-2005

Volgens brief 26-sep-2008: "Eind 2004 gaf Lockheed Martin bovendien voldoende duidelijkheid over de productieomzet, waarop de Kamer is geïnformeerd met de brief van 14 januari 2005 (Kamerstuk 26 488 nr. 26). Daarbij heeft de Kamer tevens een afschrift van de brief van Lockheed Martin van 6 december 2004 ontvangen. De totale omzetverwachting aan opdrachten van Lockheed Martin van \$8,8 miljard in de SDD- en productiefasen bleef hiermee ongewijzigd.

30-mrt-2005 in AO EZ

Toezegging in Jaarrapportage 2005 (te verschijnen voorjaar 2006) in te gaan op gevolgen van SDD-deelname voor de economie.

Mrt-2006

Toezegging van 30-mrt-2005 in AO EZ om in Jaarrapportage 2005 (te verschijnen voorjaar 2006) in te gaan op gevolgen van SDD-deelname voor de economie nagekomen?

Controleert u maar. Wel studie NIVR later in 2006 verschenen.

16-mei-2006

Nota EZ DGO&I/Directie industrie en diensten aan EZ/plv. DG van Ondernemen & Innovatie "Daarnaast merkt het NIVR tijdens een toelichtend overleg nog op dat er slechts een beperkte instroom van technologische kennis vanuit de VS naar de Nederlandse bedrijven gaat. Dat is overigens niet verwonderlijk gelet op het terughoudende Amerikaanse beleid t.a.v. het verlenen van 'exportvergunningen'(TAA's) en is ook niet zo heel erg gelet op de eigen technologische ontwikkelingen die de Nederlandse bedrijven inbrengen in het programma (een stimulans derhalve)."

26-Sep-2008

Brief Regering aan Kamer: "Het in 2002 genoemde bedrag van \$800 miljoen aan SDD-omzet werd door de Nederlandse industrie en de Nederlandse overheid beschouwd als te behalen SDD-omzet, toen nog voor de periode 2002 – 2012. De Nederlandse industrie heeft destijds daarnaast een eigen schatting gemaakt van de gewenste omzet in pure ontwikkelingsopdrachten. Deze opdrachten betreffen hoogwaardige "design & development" opdrachten waaraan de bedrijven zelf mee-ontwerpen en waarvan zij mogelijk zelfs de ontwerprechten kunnen behouden. In de opmaat naar de besluitvorming voor deelname aan de SDD-fase heeft de industrie begin 2002 aangegeven zich goed te kunnen positioneren voor een productieomzet van \$8 miljard, indien zij voor \$350 miljoen aan pure ontwikkelingsopdrachten zou behalen in de eerste 6 jaar van de SDD-fase, te weten de periode 2002 – 2008. Deze schatting van de industrie was bij de overheid bekend en werd als realistisch beoordeeld. Dit is ook wat op 30 oktober 2003 is gemeld aan de staatssecretaris van Economische Zaken: "Nederland wist vanaf het begin dat \$800 miljoen aan puur SDD-werk onhaalbaar is (er wordt gerekend met ongeveer \$350 miljoen)".

En:

Brief Regering aan Kamer : "Zoals opgemerkt was het uitgangspunt dat de SDD-omzet in de volledige 10 jaar van de SDD-fase van 2002 – 2012 minimaal \$800 miljoen zou bedragen. De Nederlandse industrie en de Nederlandse overheid vonden de \$350 miljoen in 10 jaar dan ook niet voldoende, en de verwachting was dat naast het pure "design & development" werk meer SDD-opdrachten zouden voortkomen uit het JSF-programma. Er was echter tot in de zomer van 2003 nog geen concreet beeld van de invulling van het restant van de \$800 miljoen aan SDD-omzet tot 2012".

Commentaar redactie Reporter:

"Hoe ingewikkeld kan een minister het maken? Ook bovenstaande uiteenzetting verandert namelijk niets aan het feit dat de Tweede Kamer in 2002 is misleid."

Brief Regering aan Kamer:

"Het uiteindelijke succes van de Nederlandse deelneming aan de JSF-ontwikkeling moet echter niet worden afgemeten aan de SDD-omzet maar aan de productieomzet gedurende de komende decennia. Lockheed Martin heeft in 2002 uitzicht geboden op \$8 miljard aan productieomzet. Dit is ook verwerkt in de businesscase. De verwachtingen ten aanzien van de JSF-productieomzet zijn onverminderd positief en komen overeen met de verwachtingen van 2002."

Commentaar redactie Reporter:

"Nu wordt het belang van de SDD-omzet plotseling gebagatelliseerd door de minister van Economische Zaken. Maar zes jaar geleden, in de aanloop naar de besluitvorming over Nederlandse deelname aan het JSF-project, werd juist betoogd dat de betrokkenheid van de Nederlandse luchtvaartindustrie bij de ontwikkeling van het nieuwe gevechtsvliegtuig van eminent enorm belang was. Orders in de innovatieve SDD-fase zouden goed zijn voor de Nederlandse kenniseconomie. Nederlandse ondernemingen die aan de wieg van de JSF stonden, zouden bovendien betere kansen hebben op vervolgoorders in de productiefase van de JSF. Kortom, het binnenhalen van zo veel mogelijk SDD-orders zou automatisch leiden tot veel productiewerk. Het is evident dat 350 miljoen aan SDD-werk minder toekomstperspectieven biedt dan een goed gevulde orderportefeuille van 800 miljoen dollar. Van een minister van Economische Zaken zou je meer inzicht verwachten.

Haar ambtenaren weten wèl hoe het werkt. In een interne nota van april 2004

(http://reporter.kro.nl/downloads/0858_001.pdf) schrijven ze: "Nederlandse bedrijven hebben opdrachten verloren in SDD, waardoor minder SDD-werk kan worden doorgetrokken naar productie."

Brief Regering aan Kamer:

De Kamer is in de periode daarna verschillende malen, ook vertrouwelijk, geïnformeerd over de verwachtingen van de JSF-productieomzet. Zo heeft de Kamer in oktober 2006 inzage gekregen in de Letter of Intent waarin de Nederlandse overheid met Lockheed Martin nadere afspraken heeft gemaakt over de industriële participatie (Kamerstuk 26 488 nr. 48). In juli van dit jaar is de toelichting op de herberekening van de business case, waaronder de meest recente omzetverwachtingen van de industrie, aan de Kamer ter inzage gegeven (Kamerstuk

26 488 nr. 92). Daarnaast heeft de Kamer op 10 juli jl. het onderzoeksrapport ontvangen over de verwachte effecten ten aanzien van spin-off, spill over en werkgelegenheid van de Nederlandse deelneming aan de JSF-productie (Kamerstuk 26 488 nr. 98). Uit al deze documenten blijkt dat de verwachtingen uit 2002 nog steeds realistisch zijn.

Brief Regering aan Kamer:

De suggestie dat de omzet voor de Nederlandse industrie zou tegenvallen en dat de Kamer hierover verkeerd zou zijn geïnformeerd, zoals die onlangs in verschillende media is gewekt, is dan ook onjuist. Zoals gemeld in de Jaarrapportage Vervanging F-16 over 2007 (Kamerstuk 26 488 nr. 67 van 28 maart 2008) is tot en met 2007 \$698 miljoen aan JSF-orders behaald in de SDD-fase, waarvan \$332 miljoen betrekking heeft op puur ontwikkelingswerk. Daarnaast zijn reeds verschillende langetermijncontracten gesloten voor de productiefase, waaronder die voor de bekabeling van het toestel door Stork.

Commentaar redactie Reporter:

Voor pure SDD orders staat de teller nu dus op 332 miljoen dollar. En het is nog maar de vraag of de realistisch geachte 350 miljoen nog gehaald zal worden.

Al in april 2004 schreven ambtenaren aan de staatssecretaris van Economische Zaken: “....hintte op de mogelijkheid dat we verder niet al te veel van Lockheed Martin moeten verwachten voor wat betreft echt SDD-werk (airframe is immers zo goed als af).”

http://reporter.kro.nl/downloads/0857_001.pdf