

Vergaderjaar 2008–2009

26 488

Behoeftestelling vervanging F-16

Nr. 185

BRIEF VAN DE MINISTER VAN ECONOMISCHE ZAKEN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 11 juni 2009

Tijdens het Algemeen Overleg over de JSF op 22 april jl. (Kamerstuk 26 488, nr. 181) heb ik, in antwoord op het verzoek van het lid Pechtold, toegezegd uw Kamer nader te informeren over de kwantitatieve en kwalitatieve werkgelegenheidseffecten van deelname van Nederland aan het JSF-programma.

Allereerst ga ik in op de tot nu toe feitelijk gerealiseerde werkgelegenheid van het JSF-programma. Vervolgens schets ik de door bedrijven en onderzoeksinstituten verwachte werkgelegenheid gedurende de looptijd van het programma. Voor de goede orde wijs ik u ook op de uitgebreide reactie en de antwoorden op de Kamervragen die ik u op 6 april jl. heb toegestuurd als reactie op de analyses van PwC en het CPB (Tweede Kamer 2008-2009, 26 488, nr. 163 en Aanhangsel van de Handelingen van de Tweede Kamer, nr. 2192, blz. 4605–4607).

Feitelijk gerealiseerde werkgelegenheid

Deelname van Nederland aan het JSF-programma leidt tot hoogwaardige werkgelegenheid in de luchtvaartindustrie in Nederland (civiel en militair). Op dit moment werken tussen de 15 000 en 16 000 mensen in deze industrie.

Uit de meest recente cijfers van het NIFARP (brief aan de Tweede Kamer van 14 april 2009) blijkt dat als gevolg van de deelname aan de ontwikkelingsfase van het JSF-programma in de periode 2002–2008 jaarlijks gemiddeld 600 personen aan het werk zijn. Het gaat zowel om banen in onderzoek en ontwikkeling als om productiewerk van bijvoorbeeld deuren, kabels, vanghaken en flaperons. Het betreft een gemiddelde realisatie per jaar met tot nu toe een piek in 2006 (922 banen).

De verwachting van het NIFARP is dat de komende jaren – als de productiefase van de JSF goed op gang komt – het aantal banen aanzienlijk zal toenemen. De productie van de JSF helpt in de jaren 2009–2018 naar

verwachting zo'n 3 000 mensen per jaar in Nederland aan werk. Nog eens 1 000 mensen zullen vanaf 2016 aan het onderhoud gaan werken. Dit aantal loopt in de piekperiode (2015–2030) naar verwachting op tot ongeveer 3 250 onderhoudsspecialisten per jaar. De werkgelegenheidseffecten als gevolg van onderhoud en instandhouding zijn tot nu toe vaak buiten beschouwing gebleven (bijvoorbeeld ook in de analyses van PwC en het CPB). De deelname aan het JSF-programma geeft echter een belangrijke invulling aan de ambitie van Nederland – en in het bijzonder de regio Brabant – om een internationale topspeler te worden als het gaat om de kennis en productie van onderhoud van vliegtuigen. Verschillende betrokken gemeenten – verenigd in de West-Brabantse Vergadering – hebben uw Kamer hier ook op gewezen in hun brief van 15 april 2009.

Ik wil op deze plaats nogmaals onderstrepen dat het gaat om kwalitatief hoogwaardige banen. Uit de cijfers van het NIFARP blijkt dat 37% van de banen in de luchtvaartindustrie op MBO-niveau ligt, 31% op HBO-niveau en 22% ligt op WO-niveau. Het NIVR heeft berekend dat de toegevoegde waarde per arbeidsplaats in de luchtvaartindustrie gemiddeld 20% hoger is dan in de gehele industrie. Juist de kwalitatief hoogwaardige werkgelegenheid is altijd één van de belangrijkste argumenten voor Nederland geweest om mee te doen aan het JSF-programma.

Relatie met analyses van PwC en CPB

De genoemde cijfers komen goed overeen met de berekeningen van PwC en het CPB. In de brieven van 6 april jl. heb ik u uitgebreid mijn visie gegeven op beide rapporten. Voor mij staat vast dat zowel PwC als het CPB tot de conclusie komen dat deelname aan het JSF-programma leidt tot kwalitatief hoogwaardige werkgelegenheid in Nederland. PwC en het CPB verschillen alleen van mening over de omvang van de effecten, afhankelijk van de vraag in hoeverre er rekening is gehouden met toekomstige stijging van de arbeidsproductiviteit en de mate waarin er verdringing van werkgelegenheid zal optreden, gegeven de lange doorlooptijd van het JSF-programma.

Afhankelijk van de veronderstellingen komen PwC en het CPB gemiddeld tot circa 200 banen in de onderzoeksfase en circa 600 tot 1 200 banen in de luchtvaart- en aanverwante industrieën in de productiefase van de JSF. Het gaat hier om een gemiddelde over de gehele looptijd (2001–2052). De «piek» van de productiefase ligt echter in de periode van 2015 tot circa 2030, zodat het gemiddelde op jaarbasis dan aanzienlijk hoger zal liggen en in de richting komt van de cijfers van het NIFARP. Ik wijs u er op dat deze cijfers exclusief de werkgelegenheid als gevolg van onderhoud en instandhouding zijn, zodat het verwachte totale aantal banen gerelateerd aan de JSF naar verwachting hoger zal liggen.

Conclusie

Deelname van Nederland aan het JSF-programma leidt tot een substantiële en kwalitatief hoogwaardige werkgelegenheid in Nederland. De resultaten tot nu toe zijn het gevolg van forse inspanningen van bedrijven om de beste kennis en producten te ontwikkelen en te leveren. Ik vind het te gemakkelijk om te concluderen dat deze werkgelegenheid ook min of meer vanzelf zal ontstaan elders in de economie, waardoor het JSF-programma alleen maar banen zou verdringen. Naar mijn mening is de creatie van werkgelegenheid geen automatisme, maar vergt dit forse inspanningen van zowel bedrijven als de overheid. Het bestaan van hoogwaardige clusters van bedrijvigheid (op basis waarvan landen internationaal het verschil kunnen maken) is hierbij een belangrijke voorwaarde. Dit vereist ook investeringen. Daarom hebben we bijvoorbeeld de

innovatieprogramma's of regionale programma's (Pieken in de Delta). Een hoogwaardig programma als de JSF past in deze benadering.

Uiteraard zijn we er nog niet en moeten we de komende jaren hard blijven werken om alle verwachtingen daadwerkelijk te realiseren in omzet en feitelijke banen bij bedrijven. Hier wijst FNV-Bondgenoten ook op in haar brief van 14 april 2009. Ik zal mij hiervoor de komende jaren ook blijven inspannen.

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