

Vergaderjaar 2001–2002 Nr. 369a

28 302

Wijziging van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Defensie (X) voor het jaar 2002 (wijziging samenhangende met de Voorjaarsnota)

VERSLAG VAN DE VASTE COMMISSIE VOOR DEFENSIE¹

Vastgesteld 2 juli 2002

Het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel heeft de commissie aanleiding gegeven tot het maken van de volgende opmerkingen en het stellen van de volgende vragen.

De opvolging van de F-16 is een grotere investering dan de aanleg van de Betuweroute. De keuze voor een nieuw jachtvliegtuig was naar de mening van de leden van de fractie van **GroenLinks** niet in alle openheid en ook niet met een zo volledig mogelijke afweging van argumenten genomen. Er bestaan te veel onzekerheden.

De Tweede Kamer in nieuwe samenstelling heeft niet over het gewijzigd voorstel van wet kunnen debatteren. Er is gestemd, zonder dat het publiek en leden van de Staten-Generaal kennis hebben kunnen nemen van de argumenten en tegenargumenten van ruim tachtig nieuwe kamerleden en twee nieuwe fracties.

Wat is hiervan de reden? Waarom is bij zo'n belangrijke beslissing waar zoveel middelen bij zijn gemoeid niet gekozen voor een serieuze behandeling?

In een artikel in het Financieel Dagblad van 6 juni 2002 getiteld «De geest van Pim houdt met JSF het achterkamertje in ere» wordt de suggestie gewekt dat er sprake is geweest van achterkamertjespolitiek. Berust deze berichtgeving op feiten? Hebben leden van het kabinet voor de stemming over dit wetsvoorstel in de Tweede Kamer, overleg gevoerd met de fractie van de LPF? Hebben deze leden van het kabinet de LPF-fractie verzocht om voor onderhavige wet te stemmen? Deelname aan de SDD-fase betekent impliciet aanschaf van JSF-toestellen. Heeft het kabinet een berekening gemaakt wat de toekomstige kosten zijn van het jarenlang onderhouden van zowel de F-16 als de JSF-toestellen?

Welke concrete garanties zijn door de Verenigde Staten gegeven aan de Nederlandse industrie?

Onlangs hebben nieuwe landen zich gemeld om deel te nemen aan de ontwikkeling van de JSF. Bestaat de mogelijkheid dat de Nederlandse industrie hierdoor op minder orders kan rekenen?

De toekomstige inkomsten voor de Staat en de industrie zijn berekend op basis van een schatting van het aantal JSF-toestellen voor derde landen en kortingen op aan te schaffen JSF-toestellen.

De fractieleider van de LPF, de heer Herben, opperde daags na stemming

¹ Samenstelling: Baarda (CDA), Eversdijk (CDA), Van Gennip (CDA), Van Eekelen (VVD) (voorzitter), Dees (VVD), Ruers (SP), Terlouw (D66) Wolfson (PvdA), De Vries (ChristenUnie) (plv. voorzitter), Rosenthal (VVD), Doesburg (PvdA), Pormes (GL).

dat hij over de streep is getrokken door de mogelijkheid dat de luchtmacht uiteindelijk niet 80, maar wellicht, 70, of 60, of wellicht maar 50 toestellen zal aanschaffen. Is deze informatie juist en beschikt het kabinet over dezelfde informatie?

Is het het kabinet bekend dat EADS het grootste luchtvaartconcern van Europa, en met onder meer de Airbusmodellen een grote werkgever van Stork, heeft laten weten dat het technologieconcern uit Naarden voortaan zal doorgaan als een doodgewone toeleverancier, in plaats van een voorname partner indien Stork zich verslingert aan de JSF. Hoe verklaart de minister deze stellingname?

Intussen heeft na de Amerikaanse Navy, nu ook de Amerikaanse luchtmacht gemeld te overwegen het aantal te bestellen JSF-toestellen te verminderen. Ook neemt in de VS de discussie toe over de vraag of de F-22 wellicht een «multirole»-toestel moet worden. Waarmee de JSF, dat een multirole-toestel is, zijn grondslag dreigt te verliezen.

Deelt u deze zorgen? En wat zouden de gevolgen voor de Nederlandse industrie en voor de toekomstige besluitvorming van de JSF-toestellen kunnen zijn?

Tot slot spraken de leden van de fractie van GroenLinks hun ernstige zorgen uit over de risico's van deze onderneming. Zo is de JSF nog volop in ontwikkeling. Nog geen half jaar geleden waarschuwde de Amerikaanse Rekenkamer voor de enorme financiële risico's van het JSF-project. De defensieindustrie kan dan ook bogen op een imponente historie van exorbitante kostenoverschrijdingen. Bovendien leert de ervaring in de vliegtuigindustrie dat de aantallen te produceren toestellen tussen de eerste opzet en de definitieve uitvoering met 50% dalen. Een eerste tegenslag voor het JSF-project was de recente suggestie in een studie van de Amerikaanse marine om het aantal te bestellen jagers met 30% te reduceren. Minder verkochte toestellen zullen hun weerslag hebben op de prijs, omdat dan de ontwikkelingskosten over minder toestellen moeten worden omgeslagen.

Heeft het kabinet ook een maximumprijs voor de JSF afgesproken? Wat is hiervan het resultaat? Zo nee, waarom niet?

Bestaat de mogelijkheid dat de meerkosten kunnen worden afgewenteld op de Nederlandse Staat en de industrie? Welke concrete afspraken zijn hierover gemaakt?

Vooralsnog bestaat er bij de leden van de GroenLinks-fractie nog niet de bereidheid om het wetsvoorstel te steunen.

Vertrouwende, dat deze vragen tijdig zullen worden beantwoord, acht de commissie de openbare beraadslaging over het onderhavige wetsvoorstel voldoende voorbereid.

De voorzitter van de commissie,
Van Eekelen

De griffier van de commissie,
Baljé