

Vergaderjaar 2004–2005

26 488

Behoeftestelling vervanging F-16

Nr. 27

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 24 februari 2005

De vaste commissies voor Defensie¹, Economische Zaken², Financiën³ en de commissie voor de Rijksuitgaven⁴ hebben naar aanleiding van de brief van 14 januari 2005 inzake de business case van het project «Vervanging F-16» (kamerstuk 26 488, nr. 26) de navolgende vragen gesteld. De regering heeft de vragen beantwoord bij brief van 24 februari 2005. Vragen en antwoorden zijn hieronder afgedrukt.

¹ Samenstelling:

Leden: De Vries (PvdA), Bakker (D66), Koenders (PvdA), Van Beek (VVD), Karimi (GL), Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Albayrak (PvdA), Voorzitter, Balemans (VVD), Van Baalen (VVD), Snijder-Hazelhoff (VVD), Van Winsen (CDA), Van den Brink (LPF), Mastwijk (CDA), Herben (LPF), Ondervoorzitter, Duyvendak (GL), Kortenhorst (CDA), Huizinga-Heringa (CU), Van Velzen (SP), Algra (CDA), Haverkamp (CDA), Aasted Madsen-van Stiphout (CDA), Straub (PvdA), Blom (PvdA), Eijssink (PvdA), Brinkel (CDA) en Szabó (VVD).
Plv. leden: Van Dam (PvdA), Van der Laan (D66), Waalkens (PvdA), Cornielje (VVD), Halsema (GL), Fierens (PvdA), De Ruiter (SP), Adelmund (PvdA), Van Miltenburg (VVD), Visser (VVD), Oplaat (VVD), De Haan (CDA), Nawijn (LPF), Smilde (CDA), Hermans (LPF), Vendrik (GL), Bruls (CDA), Van der Staaij (SGP), De Wit (SP), De Vries (CDA), Ormel (CDA), Ferrier (CDA), Van Heemst (PvdA), Tichelaar (PvdA), Noorman-den Uyl (PvdA), Jonker (CDA) en Veenendaal (VVD).

² Samenstelling:

Leden: Crone (PvdA), Bakker (D66), Hofstra (VVD), Voorzitter, Schreijer-Pierik (CDA), Ondervoorzitter, Atsma (CDA), Timmermans (PvdA), Vendrik (GL), Ten Hoopen (CDA), Slob (CU), Van den Brink (LPF), Duyvendak (GL), Kortenhorst (CDA), Hessels (CDA), Gerkens (SP), Van Velzen (SP), Varela (LPF), Algra (CDA), Aptroot (VVD), Blom (PvdA), Smeets (PvdA), Douma (PvdA), De Krom (VVD), Heemskerk (PvdA), Van Dam (PvdA), Dezentjé Hamming (VVD), Van Egerschot (VVD) en Jonker (CDA).
Plv. leden: Tichelaar (PvdA), Dittrich (D66), Örgü (VVD), De Nerée tot Babberich (CDA), Van Hijum (CDA), Koenders (PvdA), Vos (GL), Joldersma (CDA), Van der Vlies (SGP),

De voorzitter van de commissie voor Defensie,
Albayrak

De voorzitter van de commissie voor Economische Zaken,
Hofstra

De voorzitter van de commissie voor Financiën,
Tichelaar

De voorzitter van de commissie voor de Rijksuitgaven,
B. M. de Vries

De adjunct-griffier van de commissie,
Kok

Hermans (LPF), Van Gent (GL), Verburg (CDA), Van Vroonhoven-Kok (CDA), Vacature (SP), De Ruiter (SP), Van As (LPF), De Haan (CDA), Blok (VVD), Samsom (PvdA), Van Dijken (PvdA), Van Heteren (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Tjon-A-Ten (PvdA), Waalkens (PvdA), Szabó (VVD), Weekers (VVD) en Van Dijk (CDA).

³ Samenstelling:

Leden: Van der Vlies (SGP), Crone (PvdA), Bakker (D66), Hofstra (VVD), De Haan (CDA), Bussemaker (PvdA), Vendrik (GL), Halsema (GL), Kant (SP), Blok (VVD), Ten Hoopen (CDA), Ondervoorzitter, Smits (PvdA), De Pater-van der Meer (CDA), Van As (LPF), Tichelaar (PvdA), Voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van Vroonhoven-Kok (CDA),

Varela (LPF), De Nerée tot Babberich (CDA), Koomen (CDA), Fierens (PvdA), Aptroot (VVD), Smeets (PvdA), Heemskerk (PvdA), Dezentjé Hamming (VVD) en Van Egerschot (VVD).
Plv. leden: Rouvoet (CU), Koenders (PvdA), Dittrich (D66), Balemans (VVD), Kortenhorst (CDA), Vacature (algemeen), Duyvendak (GL), Van Gent (GL), De Ruiter (SP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Atsma (CDA), Dijsselbloem (PvdA), Omtzigt (CDA), Eerdmans (LPF), Noorman-den Uyl (PvdA), Mosterd (CDA), Van Bommel (SP), De Vries (CDA), Hermans (LPF), Mastwijk (CDA), Rambocus (CDA), Stuurman (PvdA), Luchtveld (VVD), Blom (PvdA), Douma (PvdA), De Vries (VVD) en Van Beek (VVD).

⁴ Leden: Duivesteijn (PvdA), Crone (PvdA), Bakker (D66), Ondervoorzitter, Rouvoet (CU), De Vries (VVD), Voorzitter, De Haan (CDA), Atsma (CDA), Vendrik (GL), Halsema (GL), Kant (SP), Blok (VVD), Ten Hoopen (CDA), Balemans (VVD), De Pater-van der Meer (CDA), Van As (LPF), Rambocus (CDA), Gerkens (SP), Van Vroonhoven-Kok (CDA), Varela (LPF), De Nerée tot Babberich (CDA), Aptroot (VVD), Blom (PvdA), Douma (PvdA), Stuurman (PvdA), Heemskerk (PvdA), Van Dam (PvdA) en Schippers (VVD).
Plv. leden: Noorman-den Uyl (PvdA), Fierens (PvdA), Dittrich (D66), Van der Vlies (SGP), Van Egerschot (VVD), Mosterd (CDA), Kortenhorst (CDA), Van Gent (GL), Duyvendak (GL), De Ruiter (SP), Dezentjé Hamming (VVD), Schreijer-Pierik (CDA), Hofstra (VVD), Ferrier (CDA), Eerdmans (LPF), Vacature (CDA), Vergeer (SP), De Vries (CDA), Hermans (LPF), Mastwijk (CDA), De Krom (VVD), Smeets (PvdA), Van Heemst (PvdA), Smits (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Kalsbeek (PvdA) en Van Beek (VVD).

1, 5, 6, 8, 43 en 46

In juni 2004 (26 488, nr. 22, p. 6) heeft de staatssecretaris van Defensie toegezegd dat hij geïnformeerd zal blijven over de ontwikkelingen van de andere kandidaten en dat hij de Kamer bij volgende jaarrapportages over de JSF de ontwikkeling van de alternatieven zal schetsen. Heeft de regering in de tussentijd bij de desbetreffende industrieën om recente, additionele informatie gevraagd? Zijn er relevante ontwikkelingen bij Eurofighter en Rafale? Kan de regering daar bij de volgende rapportage ook over rapporteren?

Is het voor een goede politieke besluitvorming, bijvoorbeeld over een eventuele aankoopbeslissing of voortzetting van de SDD-deelname, volgens de regering noodzakelijk alle relevante opties te (blijven) actualiseren?

Ziet de regering beëindiging van de SDD-deelname en eventueel kopen van de plank van de JSF of eventueel kopen van de plank van een andere opvolger van de F-16 (met of zonder SDD-deelname) nog steeds als alternatieven?

Wat zijn, vergeleken met de duurder geworden JSF, de prijsontwikkelingen en technische prognoses van de andere, eerder in discussie zijnde, potentiële opvolgers van de F-16, zoals de Eurofighter en de Gripen? Kan de regering dat toelichten?

De kale stuksprijs van de JSF is inmiddels gestegen van 38,1 naar 45,2 miljoen dollar, een stijging van 19%. Hoe verhoudt zich dat tot de Eurofighter en de Rafale? Hoe zijn daar de kostprijzen respectievelijk ontwikkelingen?

Wanneer verwacht de regering het verwervingsbesluit te nemen?

Met het besluit deel te nemen aan de SDD-fase is de facto gekozen voor de JSF als opvolger voor de F-16 (Kamerstuk 26 488, nr. 8). Het kabinet streeft ernaar in deze kabinetsperiode een besluit te nemen over de aanschaf. Daarbij geldt als randvoorwaarde dat de JSF gedurende de verwervingsvoorbereidingsfase (DMP-D fase) blijft voldoen aan de verwachtingen. Aangezien dat tot dusver het geval is, is er thans geen aanleiding om een aanvullende kandidatenevaluatie uit te voeren. Indien zou blijken dat de JSF niet aan de verwachtingen kan voldoen of indien de Verenigde Staten het JSF-programma zouden stopzetten, zal echter wel tijdig moeten kunnen worden gestart met een aanvullende kandidaten-evaluatie. Dat moet ook als Nederland, om welke reden dan ook, het partnerschap niet langer wenst te prolongeren. Het NLR volgt daarom de ontwikkelingen aan de hand van open bronnen. Het betreft de ontwikkelingen van de Advanced F-16, de Eurofighter Tranche 3 en de Rafale F4. Overeenkomstig de Kamerbrief van 11 februari 2002 (Kamerstuk 26 488, nr. 8) worden de ontwikkelingen van de Saab JAS-39 Gripen niet meer gevolgd. In de rapportage over het jaar 2004 zal over deze ontwikkelingen worden gerapporteerd.

2 en 28

Klopt het dat gewerkt wordt aan het Memorandum of Understanding voor de voortzetting van het JSF-project, met als doel deelname aan verdere ontwikkelingen en de Low Rate Initial Production (LRIP)? De Verenigde Staten (VS) hebben hun hoeveelheid Joint Strike Fighters (JSF's) van de LRIP aanzienlijk uitgebreid. In hoeverre zal dit te sluiten MoU de facto neerkomen op een eerste bestelling door Nederland?

Kan uit de passage over het door Nederland te verwerven aantal vliegtuigen worden geconcludeerd dat de regering een verwervingsbesluit voor het verwerven van JSF-toestellen in voorbereiding heeft, aangezien hier een koppeling wordt gelegd met de 85 toestellen uit de business case, de kale stuksprijs en de dollarkoers?

Sinds midden 2002 het MoU inzake de Nederlandse participatie in de SDD-fase met de Amerikaanse overheid is getekend, wordt het project Vervanging F-16 voortgezet met de verwervingsvoorbereidingsfase (DMP-fase D). In deze fase worden het verwervingsbesluit en de overgang van de F-16 naar de JSF voorbereid. De plannen betreffen onder meer de verdere uitwerking van het operatieconcept en de hiermee samenhangende kwantitatieve behoefte, de fasering van de vervanging en de uitwerking van de in de projectdefinitie genoemde, gerelateerde investeringen.

Voorts neemt Nederland deel aan de voorbereiding van de op de SDD-fase volgende productie- en instandhoudingsfase. De negen SDD-partners zullen de afspraken daarover vastleggen in een multilateraal MoU, het «Production, Sustainment & Follow on Development» (PSFD) MoU. Dit MoU behelst afspraken over de verwervingsstrategie, de productieplanning, de instandhouding en de doorontwikkeling van de JSF. In september 2003 zijn de informele technische discussies begonnen, in 2004 gevolgd door de formele technische discussies. Vanaf midden 2005 zullen de formele onderhandelingen aanvangen en die worden waarschijnlijk midden 2006 voltooid. Ondertekening van het MoU is vanaf dat moment mogelijk voor de SDD-partnerlanden.

Bij het MoU komt een annex waarin wordt vastgelegd hoeveel vliegtuigen de partners van plan zijn af te nemen en in welke periode. Dit is nodig voor planningsdoeleinden en als basis voor de kostenverdeling. De annex kan echter later worden gewijzigd. Ondertekening van het MoU betekent dus niet dat Nederland zich definitief vastlegt op een aantal af te nemen vliegtuigen. De ondertekening van het MoU houdt wel in dat Nederland definitief kiest voor de JSF als vervanger van de F-16. Een regeringsbesluit zal u vóór de ondertekening van dit MoU worden voorgelegd. Dit besluit zal berusten op de behoefte aan jachtvliegtuigen ter vervanging van de F-16, de tot dan toe geboekte voortgang in de ontwikkeling van de JSF, de capaciteiten van het toestel en de mate waarin de Nederlandse industrie is ingeschakeld en naar verwachting kan worden ingeschakeld bij de ontwikkeling en de productie.

3, 4 en 10

In hoeverre hanteert de regering het al dan niet aanschaffen van de JSF als drukmiddel in de onderhandelingen met de Amerikanen? Hoe blijkt voor de VS en/of Lockheed Martin uit de brief dat Nederland als mogelijke stok achter de deur nog kan afzien van aanschaf van de JSF? Betrof de reden van de langdurige onderhandelingen gedurende 2004 met Lockheed Martin het feit dat naar de zin van de regering onvoldoende aan de eisen van Nederland werd tegemoet gekomen of betrof het naar de smaak van Lockheed Martin louter een kwestie van bedrijfsgeheimen waarin het de Nederlandse regering niet wilde kennen? Waren er wellicht nog andere redenen? Zo ja, welke? Kan de regering haar antwoord toelichten?

Tijdens alle bezoeken aan en gesprekken met de hoofdaannemer Lockheed Martin, met de motorenleveranciers Pratt & Whitney en General Electric en met de Amerikaanse overheid wordt druk uitgeoefend om de omzetverwachtingen voor de Nederlandse industrie te realiseren. Daarbij wordt onderstreept dat Nederland nog geen besluit heeft genomen over de aanschaf van de JSF. Ook in de besprekingen over het PSFD MoU bestempelen de partnerlanden de industriële participatie als essentieel.

Lockheed Martin heeft diverse malen de productieomzetverwachting van \$ 8 miljard, zoals geschetst in de correspondentie van februari 2002, mondeling en schriftelijk herbevestigd. Zoals opgemerkt tijdens het afge-

meen overleg van 30 juni jongstleden, liet de brief van Lockheed Martin van 20 mei 2004 een aantal vragen onbeantwoord. Deze vragen hadden vooral betrekking op de concrete onderbouwing van de totale productie-omzetverwachting. Het van Lockheed Martin verwachte detailbeeld van de productieomzetverwachting en de daaraan gekoppelde realistische omzetwaarde hebben een grote inspanning vereist van deze partij en veel overtuigingskracht van de Nederlandse overheid. Uiteindelijk heeft Lockheed Martin veel – en veelal vertrouwelijke – informatie verschaft. Het is evident dat de regering de ontwikkelingen voortdurend zal blijven volgen.

7, 15, 16

Wat zijn de militair-technische gevolgen voor de kwaliteit van het toestel aan de gewichtsvermindering?

Wat behelzen de resterende gewichtsproblemen van de Short Take Off and Vertical Landing-variant (STOVL) en wanneer verwacht Lockheed Martin de gewichtsproblemen definitief onder de knie te hebben?

Wat is de «onzekerheidsmarge» waarmee rekening moet worden gehouden?

Pas nadat de eerste vliegtuigen werkelijk zijn gebouwd, is het gewicht van deze vliegtuigen met volledige zekerheid vast te stellen. Voor die tijd is sprake van een onzekerheidsmarge die afneemt naarmate de detaillering van het ontwerp verder toeneemt. Het ontwerpgewicht van de STOVL-variant is als gevolg van een groot aantal gewichtsbesparende maatregelen met 3000 pond afgenomen, waardoor deze variant weer voldoet aan de belangrijkste eisen, de zogenoemde «Key Performance Parameters» (KPP's). Het ontwerpgewicht, inclusief groeipotentieel voor toekomstige modificaties, is echter nog 100 pond te hoog, waardoor er nog een klein risico bestaat dat het uiteindelijke gewicht van de STOVL-variant te hoog uitkomt. Lockheed Martin onderzoekt daarom verdere gewichtsbesparende maatregelen. De CTOL-variant, de variant waarin Nederland is geïnteresseerd, voldoet ruimschoots aan de KPP's, zelfs indien rekening wordt gehouden met de onzekerheidsmarge voor het gewicht. Als gevolg van de gewichtsbesparende maatregelen en de daaruit voortvloeiende ontwerpverbeteringen, die voor een groot deel ook van toepassing zijn voor de CTOL-variant, zijn de prestaties van deze variant aanzienlijk verbeterd ten opzichte van het oorspronkelijke ontwerp.

9 en 13

Kan de regering een korte maar alomvattende opsomming geven van de «onzekerheden» waarvan de business case omgeven is?

Waarom zijn niet alle parameters in analyse genomen voor deze business case?

De onzekerheden waarmee de «business case» wordt omgeven, betreffen alle parameters die nog in de loop van de tijd kunnen veranderen. Aangevuld met de omzetverwachtingen van de Nederlandse industrie, zijn deze parameters gepresenteerd op pagina 10 van de brief (Kamerstuk 26 488, nr. 26). Voor een aantal parameters geldt dat zij geen werkelijke veranderingen hebben ondergaan, zodat andere aannames dan in de oorspronkelijke «business case» nu niet aan de orde zijn.

11 en 12

Hoe verhoudt naar het oordeel van de regering haar mededeling dat het NIFARP er vertrouwen in heeft de business case met succes te kunnen voltooien, zich tot de uitlatingen van het NIFARP zelf in een persverklaring dat de business case geen graadmeter is voor het succes in participatie in de JSF?

Is de regering bekend met de opvatting van het NIFARP dat het afdrachtpercentage bij de huidige inzichten op 6,74% zou terechtkomen niet door

de industrie wordt gedeeld? Welke cijfers van de business case bestrijdt het NIFARP? Weet de regering welk percentage het NIFARP zelf aanhoudt? Op welke wijze is dit feit onderwerp van gesprek met het NIFARP? (Bron: Persbericht NIFARP «Business case geen goede graadmeter voor het succes van de participatie in JSF» d.d. 14 januari 2005)

In de «business case» worden inkomsten en uitgaven tussen kopen «van de plank» en participatie in de ontwikkeling vergeleken. Het betreft de inkomsten en uitgaven van de overheid. De Nederlandse industrie heeft geen invloed hierop en derhalve ook niet op het berekende tekort in de «case». De mate van Nederlandse industriële participatie heeft dus geen relatie met het berekende «gat» in de «business case», wat wellicht de reden is dat het NIFARP de «business case» geen graadmeter vindt voor het succes van de industriële participatie in het JSF programma. De mate van industriële participatie bepaalt overigens wel in combinatie met het «gat» het afdrachtpercentage voor de industrie vanaf 1 juli 2008.

Het is de regering niet bekend of het NIFARP tussentijdse cijfers of afdrachtpercentages hanteert. Wel heeft het NIFARP onlangs nog verklaard het niet zinvol te achten vooruit te lopen op het in 2008 vast te stellen afdrachtpercentage, gezien de vele variabelen die in het spel zijn. Met het oog op de lange duur van het programma en de vele variabelen die tussentijds kunnen wijzigen, is bij de opstelling van de mede-financieringsovereenkomst tussen de Staat en de Nederlandse luchtvaart-industrie expliciet gekozen voor een herberekening van de «business case» in 2008. In zijn persbericht van 14 januari jongstleden heeft het NIFARP verklaard dat de herbevestiging door Lockheed Martin van de omzetverwachtingen voor de Nederlandse industrie leidt tot blijvend vertrouwen in het succes van het JSF-programma bij de industrie.

14

Is de regering bereid de Kamer te informeren over beslissingen van de Amerikaanse regering met betrekking tot het JSF-programma, in het bijzonder de begroting van het Amerikaanse ministerie van Defensie?

Ja, indien de regering hierover informatie van de Amerikaanse regering ontvangt. De regering zal de Kamer dus niet informeren op basis van informatie uit open bronnen.

17

Waarom is de stellige conclusie van de brief in tegenspraak met de opmerking op pagina 2 dat de uitgangspunten in de business case nog met allerlei onzekerheden omgeven zijn?

De conclusie van de brief, waarin wordt ingegaan op de rekenkundige effecten, is niet in tegenspraak met de opmerking op pagina 2. In de conclusies zijn aannames, recente ontwikkelingen, de dagkoers van de Amerikaanse dollar en de momentopname van de omzetprognoses betrokken. Ook is opgemerkt dat verschillende parameters nog kunnen wijzigen.

18

Is de regering bereid de informatie van Lockheed Martin vertrouwelijk ter inzage te leggen?

Lockheed Martin heeft veel informatie verstrekt, waaronder commercieel vertrouwelijke gegevens, waarop een geheimhoudingsbepaling van toepassing is. Openbaarmaking van deze commercieel gevoelige informatie kan de positie van de betrokken Amerikaanse en Nederlandse industriële partijen schaden. Zoals in de brief van 14 januari is vermeld,

zijn wij graag bereid u in een vertrouwelijk overleg een toelichting te geven op de informatie die in de twee bijlagen bij de brief van Lockheed Martin is verstrekt.

19, 31 en 32

Is de bewering «omdat Nederland niet zal meebetalen aan de hogere kosten van de SDD-fase en omdat ons land bij aankoop van de JSF geen ontwikkelingskosten hoeft te betalen, wordt het voordeel voor Nederland in vergelijking met kopen van de plank in deze rekenexercitie 33 miljoen euro netto contant groter bij een dollarkoers van \$ 1 = € 0,76» alleen geldig als er inderdaad geen sprake zal blijken te zijn van meer onderhandelingsruimte voor niet SDD-deelnemers bij kopen van de plank dan ruimte ter grootte van 50% van het totaal aan te betalen ontwikkelingskosten?

Zijn er wel ontwikkelingen of inzichten die het handhaven van de huidige kans van 50% voor «plankkopers» op vrijstelling van ontwikkelingskosten ondersteunen? Zo ja, kan de regering die ontwikkelingen en inzichten toelichten?

Is de kans op vrijstelling van ontwikkelingskosten voor plankkopers een kans per plankkoper, onafhankelijk van het aantal toestellen dat een plankkoper wil bestellen en geldig voor de hele order?

Ten tijde van het SDD besluit heeft de Amerikaanse overheid er in een brief op gewezen dat er geen vrijstellingen van ontwikkelingskosten zullen worden verstrekt (Kamerstuk 26 488, nr. 8). Het Amerikaanse beleid zou in de loop der tijd echter kunnen wijzigen. Daarom is destijds bij de basisberekening van de «case» voorzichtigheidshalve het uitgangspunt gehanteerd dat landen die de JSF «van de plank» kopen een kans van 50 procent hebben op een vrijstelling voor de betaling van ontwikkelingskosten. Er zijn thans geen ontwikkelingen te melden die het noodzakelijk zouden maken dit uitgangspunt te wijzigen. Het is hoe dan ook niet zinvol hierover te speculeren. Wijziging van deze parameter kan overigens wel een groot effect hebben op het ontwikkelingskostenvoordeel in de «business case». De grootte van dit voordeel kan bij een dollarkoers van € 0,76 variëren van € 0 tot € 294 miljoen netto contant: € 0 bij vrijstelling van ontwikkelingskosten en € 294 miljoen zonder vrijstelling van ontwikkelingskosten voor «plankkopers».

20

Zitten er wel nadelen aan het niet verhogen van de Nederlandse SDD-bijdrage? Zo ja, welke?

De hogere SDD-kosten hebben bij een gelijkblijvende Nederlandse bijdrage tot gevolg dat het Nederlandse aandeel in de ontwikkeling van de JSF afneemt. Omdat de ontwikkelingskosten op de kale stuksprijs naventant toenemen en deze de grondslag vormen voor de royalty's, heeft dit geen effect op de door Nederland te ontvangen bedrag aan royalty's.

21

Als Nederland geen nadeel ondervindt van de stijgende stuksprijs, ondanks het niet meebetalen aan de stijgende ontwikkelingskosten, wie betaalt de extra kosten dan?

Nederland ondervindt wel, indien wordt besloten tot aanschaf van de JSF, nadeel van de stijgende kale stuksprijs (de stuksprijs exclusief de in de stuksprijs te verrekenen ontwikkelingskosten, de «Non Recurring Costs»). Dit heeft echter geen discriminerend effect op de «business case», omdat dit nadeel zowel voor «plankkopers» als voor alle SDD-partners geldt. Omdat Nederland echter niet zal meebetalen aan de hogere kosten van de SDD-fase en omdat ons land bij aankoop van de JSF geen ontwikkelings-

kosten hoeft te betalen, ontstaat er een voordeel voor deelneming aan de SDD-fase in vergelijking met kopen «van de plank». Omdat alle internationale partners met uitzondering van de Verenigde Staten hebben besloten de SDD-bijdrage niet te verhogen, zijn de extra ontwikkelingskosten voor rekening van de Verenigde Staten. Bij verkopen aan «plankkopers» zullen deze hogere ontwikkelingskosten waarschijnlijk worden verrekend door de «Non Recurring Costs» te verhogen.

22 en 23

Als de stijgende ontwikkelingskosten in de stuksprijs worden verwerkt, kan dat dan invloed hebben op de totale productieaantallen (minder aantrekkelijk geprijsd) en/of op de mogelijke onderhandelingsruimte over de ontwikkelingskosten voor plankkopers (meer korting om aantal vliegtuigen op peil te houden)?

Wat vindt de regering een reële prognose van het totaal aantal te produceren JSF-toestellen?

In het algemeen zal de stuksprijs voor elke potentiële koper een belangrijke rol spelen bij de keuze van een nieuw jachtvliegtuig en vervolgens bij de vaststelling van het aantal vliegtuigen dat zal worden afgenomen. De stijgende ontwikkelingskosten boven op de kale stuksprijs zouden dus een negatieve invloed kunnen hebben op de exportaantallen. De regering kan echter niet speculeren over de uiteindelijke gevolgen voor de onderhandelingsruimte over ontwikkelingskosten voor «plankkopers». Thans is overigens ook sprake van een lage dollarkoers, die een positief effect zou kunnen hebben op de totale productieaantallen.

De schatting van de regering van het totaal aantal te produceren toestellen berust op de prognose van de Amerikaanse overheid. Ook in de medefinancieringsovereenkomst is afgesproken van deze prognose uit te gaan. De Amerikaanse prognose bedraagt thans 4685 toestellen, waarbij rekening wordt gehouden met 1500 toestellen voor de exportlanden (zie ook het antwoord op vraag 59). Daarom kan de Nederlandse prognose van het totale aantal te produceren vliegtuigen en het aantal vliegtuigen voor export gehandhaafd blijven op respectievelijk 4500 en 1390 toestellen.

24

Welke potentiële exportlanden ziet de regering?

De Amerikaanse overheid heeft de exportmogelijkheden voor de JSF geanalyseerd. In het meest realistische scenario, dat ook Nederland heeft gehanteerd in de «business case», wordt rekening gehouden met in totaal 1 390 vliegtuigen voor 24 landen. De Amerikaanse regering heeft om strategische redenen geen details van deze analyse vrijgegeven.

25

Welke gevolgen heeft een dalend aantal vliegtuigen voor de export (dus niet een eventuele daling van de Amerikaanse behoefte) voor de door Nederland te ontvangen royalty's?

Een dalend aantal vliegtuigen voor export heeft een negatief effect op de door Nederland te ontvangen royalty's. In de in 2002 uitgevoerde gevoeligheidsanalyse (Kamerstuk 26 488, nr. 13) is een beeld gegeven van de mogelijke omvang van dit effect.

26, 30 en 57

Wat is het effect van de voorspelde 8 miljard dollar omzet nu de dollarkoers zo laag is of misschien nog lager wordt? Alleen maar omzetverlies in euro's of ook kleinere marges of zelfs verlies bij de industrie?

Waarom gaat de regering in de basisberekening uit van een dollarkoers van \$ 1= 1 euro terwijl in de Miljoenennota een koers van \$ 1= 0,83 euro is gehanteerd?

Hoe schat de regering de kans in dat bij een blijvende lage dollarkoers, waarbij de afdracht door de industrieën hoger wordt en dus de te berekenen kostprijs voor de Nederlandse industrie zal stijgen, dat de Nederlandse industrie over de gehele breedte van grote en kleine bedrijven een reële kans heeft om de competitie met Amerikaanse toeleveranciers aan te gaan en werkelijk die 8 miljard dollar aan omzet binnen te halen?

In de brief van 25 juni jl. is bij de bepaling van de effecten op de «case» uitgegaan van de toenmalige plandollarkoers van \$ 1 = € 1. De koers van de dollar is daarna echter aanzienlijk gezakt. De dagkoers op het moment van verzending van de brief van 14 januari was \$ 1 = € 0,76 en in de miljoenennota is een dollarkoers van \$ 1 = € 0,83 gehanteerd. Om zo veel mogelijk de huidige stand van zaken van de «business case» weer te geven, is voor de basisberekening uitgegaan van de dagkoers van \$ 1 = € 0,76.

De aanmerkelijk lagere dollarkoers vergroot het tekort in de «business case» en verlaagt bovendien, in euro's uitgedrukt, de omzetverwachting van de Nederlandse industrie. Dit heeft potentieel een hoger afdrachtpercentage voor de Nederlandse industrie tot gevolg. Tot de herberekening van de «business case» in 2008 kunnen echter nog diverse variabelen wijzigen. De regering heeft geen inzicht in de effecten van een hoger afdrachtpercentage op de marges van de Nederlandse industriële partijen. Het NIFARP heeft aangegeven zich bewust te zijn van de effecten van de huidige lage dollarkoers. Overigens is het in het luchtvaartsector gebruikelijk te werken met langetermijncontracten, waarin ook de effecten van koersfluctuaties zijn verwerkt. De productieperiode van de JSF loopt naar verwachting tot en met 2032, de instandhoudingsfase tot ten minste 2060, dertig jaren na aflevering van het laatste productievliegtuig.

27 en 45

Tot welke stuksprijs is de eventuele aankoop van de JSF nog interessant voor Nederland, als dit wordt vergeleken met het elders kopen van de plank?

Stelt de regering een grens aan de «kale stuksprijs» waarboven zij afziet van verdere deelname (zie zin «de verhoogde kale stuksprijs zal een belangrijke rol spelen bij de vaststelling van het aantal vliegtuigen dat Nederland zal afnemen», pagina 5)? Zo ja, welke is dat? Indien neen, waarom niet?

De stukprijs van de JSF is een van de criteria die een rol zullen spelen bij de totstandkoming van het regeringsbesluit. De stukprijs zal worden afgezet tegen de capaciteiten van het vliegtuig om de kosteneffectiviteit te kunnen bepalen. De kosteneffectiviteit van de JSF zal worden vergeleken met die van de productalternatieven. Een bovengrens voor de stukprijs als zodanig is dus niet aan de orde.

29

Is er nog steeds een behoefte aan 85 vliegtuigen of is het mogelijk dat de behoefte nog afneemt, onafhankelijk van het aantal van 85 toestellen zoals gehanteerd in de business case?

Voor een afweging tussen (mee) ontwikkelen en kopen «van de plank» is in de «business case» een aantal van 85 toestellen gekozen. Dit rekenvoorbeeld zou in operationele termen een reëel aantal kunnen zijn, maar hiermee wordt niet vooruit gelopen op de kwantitatieve behoefte. Deze behoefte is nog niet vastgesteld. Het verwervingsbesluit, inclusief de

bepaling van de kwantitatieve behoefte, is thans in voorbereiding. Er is thans geen aanleiding het rekenvoorbeeld in de «business case» te wijzigen.

33, 34, 35, 36 en 37

Kan de regering de inhoud van de naderhand ingetrokken brief van Lockheed Martin van 29 september 2004 overleggen?

Welke vragen werden in de brief van 29 september 2004 wel beantwoord en welke vragen niet?

Heeft Lockheed Martin zelf het initiatief genomen om de brief van 29 september 2004 in te trekken, hoewel deze al door Defensie ontvangen was?

Werd de brief van 29 september 2004 ingetrokken nadat Defensie te kennen had gegeven dat nog niet alle vragen beantwoord waren? Zo ja, waarom is er niet voor gekozen voor de ontbrekende antwoorden om een aanvullende brief te vragen?

Zijn in de brief van 6 december 2004 zowel de in de eerdere brief (29 september 2004) opgenomen antwoorden als antwoorden op de in de brief van september nog niet beantwoorde vragen verwerkt? Zo ja, kan de regering aangeven welke passages uit de nieuwe brief al in september als antwoord op gestelde vragen werden beschouwd? Zo nee, welke antwoorden die in september wel werden gegeven zijn nu weggelaten of vervangen door andere passages?

Lockheed Martin heeft op 29 september jongstleden een brief gezonden die niet op alle gestelde vragen een duidelijk en ondubbelzinnig antwoord gaf. Dit is Lockheed Martin medegedeeld. Naar aanleiding hiervan heeft Lockheed Martin de brief ingetrokken en vervangen door de brief van 6 december, die u is gezonden als bijlage bij onze brief van 14 januari 2005. De brief van 29 september 2004 acht de regering niet meer relevant voor de beleidsvoorbereiding.

38

Heeft het faillissement van SP Aerospace en de overname door Stork van activiteiten van SP Aerospace nog gevolgen voor de omzetprognoses voor de Nederlandse industrie?

Neen. Met de overname van de activiteiten van SP Aerospace door Stork is de voortzetting van de aanvankelijk door SP Aerospace verkregen opdrachten verzekerd.

39

Biedt het door Lockheed Martin in de brief van 6 december 2004 uitgesproken volste vertrouwen in het halen van de omzetverwachtingen voldoende basis voor het optimisme van de regering, ondanks de nadrukkelijke splitsing in drie categorieën?

De haalbaarheid van de door Lockheed Martin in 2002 geschetste omzetverwachting is verder onderbouwd met de brief van 6 december jongstleden. De splitsing in drie categorieën draagt bij aan een voldoende gedetailleerd beeld. De omzetverwachting van Lockheed Martin is uiteraard geen garantie. De Nederlandse industrie zal «best value» moeten blijven bieden.

40

Voor welk bedrag is er op dit moment door contracten afgedekte en dus gegarandeerde omzet voor Nederlandse bedrijven? Kan dit worden uitgesplitst in op dit moment zekere omzet gedurende de SDD en de FRP-fase?

Tot op heden hebben de Nederlandse bedrijven en instituten ongeveer \$ 212 miljoen aan contracten gesloten. Op grond hiervan heeft de Nederlandse industrie een goede kans op productiecontracten ter waarde van \$ 2,3 miljard, zoals Lockheed Martin heeft voorzien in categorie 1. Deze productieomzet is echter nog niet afgedekt met contracten, omdat de Amerikaanse overheid nog geen budget heeft vrijgegeven voor de productiefase.

41 en 42

Wat is de achtergrond van het woord «uiteraard» in de zin «de omzetprognose van Lockheed Martin is uiteraard geen garantie dat deze omzetten metterdaad zullen worden gerealiseerd»? Zijn of waren er over de status van die omzetprognose (geen garantie) misverstanden volgens de regering?

Wat wordt concreet bedoeld met de «aanzienlijke inspanningen» die worden geleverd?

«Aanzienlijke inspanningen» betekent dat van de zijde van de overheid onafgebroken druk op de Amerikaanse overheid en industrie moet worden uitgeoefend om de omzetverwachtingen voor de Nederlandse industrie te verwezenlijken. Voor de Nederlandse industrie betekent het dat zij voor elk contract, ook voor de contracten in de toekomstige productiefase, volgens het beginsel van «best value» zal moeten blijven meedingen. Dit is de achtergrond van het woord «uiteraard».

44

Wat doet de regering in het geval in 2012 niet tot vervanging van de F-16 overgegaan kan worden omdat er geen vervanger voorradig is? Wanneer wordt dan een besluit genomen?

De fasering van de instroom is onderdeel van de verwervingsvoorbereiding, waarbij onder meer rekening zal worden gehouden met de leveringsmogelijkheden aan Nederland. In de huidige planning is voorzien dat de eerste vliegtuigen in 2009 aan de Amerikaanse krijgsmachtdelen worden geleverd. Nederland heeft met de SDD-deelname op niveau 2 een hoge leveringsprioriteit gekregen. Op dit moment bestaan geen zorgen over de tijdige beschikbaarheid van de JSF.

47, 48 en 59

Kan de regering aangeven wat de meest recente ramingen van het aantal JSF toestellen zijn per Amerikaans krijgsmachtonderdeel?

Kan de regering bevestigen dat de VS op dit moment voornemens is 3110 toestellen van de JSF af te nemen? Indien zij dit niet kan, op welke wijze verklaart zij dan de «totaal aantal te produceren JSF's» min het «totaal aantal JFS's voor exportlanden» (4500 – 1390 = 3110)? In hoeverre verhoudt dit cijfer zich tot de gestelde 2443 toestellen in de jaarrapportage van het project «Vervanging F-16» over 2003 (26 488, nr. 19 H)?

Het aantal van 4500 vliegtuigen dat in de business case gehanteerd wordt lijkt behoudend (zie brief van 8 april 2002, 26 488, nr. 13, p. 2, («voorzichtigheidshalve») en p. 6). Het effect op de businesscase is aangegeven. Wat is het effect van een beduidend geringer aantal te produceren vliegtuigen op de prijsvorming; zal de prijs daardoor, afgezien van verdeling van ontwikkelingskosten, niet gaan stijgen bij kleinere aantallen? Hoe beoordeelt de regering dit risico?

De huidige Amerikaanse behoefte bedraagt 1763 en 680 vliegtuigen voor respectievelijk de luchtmacht en de marine, in totaal dus 2443 toestellen. In de schatting van het totale aantal te produceren vliegtuigen zijn niet alleen de Amerikaanse behoefte en de schatting voor het aantal vliegtuigen voor exportlanden (de Amerikaanse overheid gaat uit van een

productie van 1500 toestellen voor exportlanden) verwerkt, maar ook het aantal vliegtuigen dat naar verwachting aan de SDD-partners zal worden geleverd. De Amerikaanse overheid houdt thans rekening met 742 vliegtuigen voor de SDD-partners. De Amerikaanse prognose van het totale aantal vliegtuigen is thans dus 4685 toestellen.

In 2002 hield de Amerikaanse overheid rekening met een totaal aantal te produceren vliegtuigen van 5123 toestellen; de Amerikaanse behoefte bedroeg 2852 toestellen (inmiddels is de behoefte van de Amerikaanse marine met 409 toestellen afgenomen), de prognose voor de partnerlanden bedroeg 771 toestellen en het aantal exportvliegtuigen werd geschat op 1500 toestellen. Het aantal van 4500 toestellen, waarmee in de «business case» rekening wordt gehouden, is dus nog steeds behoudend, zij het minder behoudend dan bedoeld in de brief van 8 april 2002. In het algemeen zal de gemiddelde stuksprijs stijgen als het totaal aantal te produceren vliegtuigen daalt. Voor de JSF berust de berekeningsgrondslag voor de kale stuksprijs echter op de behoefte van de Verenigde Staten en van het Verenigd Koninkrijk. Deze behoefte bedraagt (2443 + 150 =) 2593 toestellen. Zolang de totale productie meer zal bedragen dan 2593 toestellen, zal de thans gepresenteerde gemiddelde stuksprijs niet stijgen. Bij een hoger aantal zal de gemiddelde stuksprijs overigens wel kunnen dalen. Voor de stuksprijs die Nederland moet betalen, speelt uiteraard ook de dollarkoers een belangrijke rol.

49

Hoe kan de regering verklaren dat zij in de brief een productieomzetverwachting noemt van 8 miljard dollar terwijl de brief van Lockheed Martin een hoger totaalbedrag weergeeft?

Als uitgangspunt wordt de correspondentie van Lockheed Martin van februari 2002 gehanteerd. Bijna drie jaar later in het programma, per brief van 6 december 2004, stelt Lockheed Martin op basis van de thans beschikbare gegevens dat zij een potentiële omzet van \$ 9,2 miljard tot \$ 11,2 miljard realistisch acht. Wij onderschrijven deze potentie, maar houden voorzichtigheidshalve vast aan de aanvankelijke omzetverwachting van \$ 8 miljard, zoals door Lockheed Martin in februari 2002 is verwoord.

50 en 55

Waarom gaat Lockheed Martin nog steeds uit van 6000 te bouwen vliegtuigen terwijl er in de hele wereld een duidelijke trend is, ook bij het Amerikaanse ministerie van Defensie, om minder jachtvliegtuigen in de inventory te houden?

Op grond van welke veronderstelling verwacht Lockheed Martin dat zij 6000 JSF-toestellen zal produceren?

Lockheed Martin heeft voor eigen berekeningen destijds de totale productie geschat op 6000 toestellen. De gegevens achter de prognose van Lockheed Martin zijn commercieel vertrouwelijk. Het aantal van 6000 toestellen heeft Lockheed Martin in zijn communicatie met de Nederlandse overheid steeds herhaald. In de Nederlandse «business case» is voorzichtigheidshalve het aantal van 4500 toestellen gehanteerd.

51

De bijdrage van de Nederlandse industrie werd berekend op 191 miljoen euro. Dit percentage correspondeert met een percentage van 3,5%. Met welk bedrag correspondeert het nu berekende percentage van 6,74%?

Zoals weergegeven in de brief van 14 januari (p. 10), correspondeert het tussentijds berekende tekort van € 267 miljoen met het percentage van

6,74. Het betreft een tussentijdse berekening, waarvan de uitkomst per dag kan fluctueren.

52

Bij een productieomzetverwachting van 8 miljard dollar en een koersverwachting van 0,76 levert de JSF een bedrag van 6 miljard euro op. Wat is globaal het effect van deze omzetverwachting voor de rijksoverheid (belastingen en premies)?

Uit de CPB-studie «Participeren in de ontwikkeling van de JSF» uit oktober 2001 bleek dat baten gelegen kunnen zijn in de toegevoegde waarde en de werkgelegenheid die participatie op zou leveren. Het CPB wees daarbij echter op de verdringing die door dit project elders in de economie op zou treden, omdat het gaat om geschoold technisch personeel dat schaars is. Het netto effect voor de economie zou daarom naar verwachting verwaarloosbaar klein zijn. Dit geldt navenant voor het effect op de rijksinkomsten.

53

Is de regering het eens met de volgende berekening? Uitgangspunt is een behoefte van 85 toestellen, oorspronkelijk gold daarvoor de volgende berekening: $85 \times 38,1 \times 1,15 = 3\,724\,275.000$ euro. Thans lijkt de volgende berekening actueel: $85 \times 45,2 \times 0,76 = 2\,919\,920.000$ euro, dus een vermindering van de kosten met 804 355 000 euro.

Het aantal van 85 toestellen betreft het rekenvoorbeeld uit de «business case». Hiermee wordt niet vooruitgelopen op de nog vast te stellen kwantitatieve behoefte. Het project «Vervanging F-16» behelst niet alleen de aanschaf van jachtvliegtuigen, maar ook de verwerving van bijbehorende simulatoren, initiële reservedelen, infrastructuur, speciale gereedschappen, meet- en testapparatuur, documentatie, initiële opleidingen en transport, alsmede de betaling van BTW en mogelijke invoerrechten. Rekening houdend met de huidige dollarkoers en de huidige schatting van de kale stuksprijs is de gepresenteerde berekening voor de aanschaf van 85 JSF's correct. De kale stuksprijs en de dollarkoers zijn echter nog aan verandering onderhevig. Voorts is het regeringsbeleid niet te speculeren en is het daarom niet toegestaan om, vooruitlopend op een verwervingsbesluit en parlementaire goedkeuring, de vliegtuigbestelling met termijn-dollars af te dekken.

54

Heeft de heer Burbage invloed op de Amerikaanse overheidsbeslissing teneinde de oorspronkelijke omzetverwachtingen op peil te houden? Indien neen, op welke wijze kan gegarandeerd worden dat de oorspronkelijke omzetverwachtingen worden gerealiseerd? Waarom was de heer Burbage voor 19 november 2004 niet in staat te garanderen dat hij vertrouwen heeft in de omzetverwachtingen voor de Nederlandse industrie?

Neen. De Amerikaanse overheid heeft uiteraard een eigen verantwoordelijkheid ten aanzien van het aantal te bestellen vliegtuigen. De verwezenlijking van de Nederlandse omzetverwachting is van vele factoren afhankelijk, reden om onafgebroken druk uit te oefenen op Lockheed Martin en de Amerikaanse overheid. Geen enkele partij kan een garantie geven van omzetverwachtingen, daar het een programma betreft dat berust op «best value». Dit betreft zowel contracten in de SDD-fase als in de productiefase. De heer Burbage heeft bij herhaling zijn vertrouwen uitgesproken in zijn oorspronkelijke omzetindicatie van februari 2002, ook vóór 19 november 2004. Wij wensten deze indicatie echter concreter onderbouwd te zien. Dat is gebeurd in de brief van Lockheed Martin van 6 december 2004.

56

Het Noorse parlement is zeer sceptisch over de door Lockheed Martin gewekte omzetverwachtingen voor de industrie. Is de staatssecretaris van Defensie hiervan op de hoogte en hoe plaatst hij de bij Nederland gewekte verwachtingen?

Anders dan Nederland is Noorwegen een level 3-partner in het JSF-programma. Bovendien zijn de aard en de omvang van de Noorse luchtvaartindustrie anders dan die van de Nederlandse. Noorwegen en Nederland zijn daarom slecht te vergelijken.

58

Kan de regering de berichtgeving in Jane's Defence Weekly van 12 januari jl. bevestigen dat het JSF-programma ontzien wordt in de bezuinigingsvoorstellen van het Pentagon? Klopt het dat één van de belangrijkste redenen hiervoor is dat men de internationale partners, in het bijzonder degenen die een bijdrage leveren aan de stabilisatieoperatie in Irak, zoals Nederland, niet voor het hoofd wil stoten? Hoe beoordeelt de regering deze transatlantische houding?

De Amerikaanse regering heeft nog geen besluit genomen over de bezuinigingsvoorstellen. Het presidentiële begrotingsvoorstel dat binnenkort aan het Amerikaanse Congres wordt aangeboden, is de eerste formele stap in het besluitvormingsproces dat in september 2005 moet resulteren in de vaststelling van de Amerikaanse begroting 2006 en de lijn voor de meerjarenplanning tot en met 2011.