

Vergaderjaar 2001–2002

26 488

Behoeftestelling vervanging F-16

Nr. 12

VERSLAG VAN EEN NOTAOVERLEG

Vstgesteld 5 april 2002

De vaste commissies voor Defensie¹, voor Economische Zaken² en voor Financiën³ en de commissie voor de Rijksuitgaven⁴ hebben op 2 april 2002 overleg gevoerd met minister De Grave van Defensie, staatssecretaris Van Hoof van Defensie, minister Jorritsma-Lebbink van Economische Zaken en minister Zalm van Financiën over de **vervanging van de F-16**.

¹ Samenstelling:

Leden: Van den Berg (SGP), Zijlstra (PvdA), Apostolou (PvdA), Hillen (CDA), Valk (PvdA), voorzitter, Hessing (VVD), ondervoorzitter, Ardenne-van der Hoeven (CDA), Hoekema (D66), Stellingwerf (ChristenUnie), Van Lente (VVD), Verhagen (CDA), M.B. Vos (GroenLinks), Van 't Riet (D66), Van den Doel (VVD), De Haan (CDA), Koenders (PvdA), Van der Knaap (CDA), Harrewijn (GroenLinks), Niederer (VVD), Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Oplaat (VVD), Albayrak (PvdA), Balemans (VVD) en Herrebrugh (PvdA).
Plv. leden: Dittrich (D66), Swildens-Rozendaal (PvdA), Arib (PvdA), Van Oven (PvdA), Weisglas (VVD), Eurlings (CDA), Ter Veer (D66), Van Middelkoop (ChristenUnie), De Swart (VVD), Van der Hoeven (CDA), Pitstra (GroenLinks), Bakker (D66), Blaauw (VVD), Ten Hoopen (CDA), Hindriks (PvdA), Ross-van Dorp (CDA), Karimi (GroenLinks), E. Meijer (VVD), Dijksma (PvdA), Marijnissen (SP), Van Baalen (VVD), Wilders (VVD) en Duivesteijn (PvdA).

² Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), Biesheuvel (CDA), voorzitter, Witteveen-Hevinga (PvdA), Voûte-Droste (VVD), ondervoorzitter, Rabbae (GroenLinks), Hessing (VVD), Giskes (D66), Marijnissen (SP), Crone (PvdA), Van Dijke (ChristenUnie), M.B. Vos (GroenLinks), Van Walsem (D66), Hofstra (VVD), Wagenaar (PvdA), Stroeken (CDA), Van den Akker (CDA), Geluk (VVD), Ravestein (D66), Verburg (CDA), Blok (VVD), Hindriks (PvdA), Dijsselbloem (PvdA), Bolhuis (PvdA) en Horn (PvdA).

Vervolg noten op bladzijde 2.

Van het overleg brengen de commissies bijgaand stenografisch verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Defensie,
Valk

De voorzitter van de vaste commissie voor Economische Zaken,
Biesheuvel

De voorzitter van de vaste commissie voor Financiën,
Crone

De voorzitter van de commissie voor de Rijksuitgaven,
Van Walsem

De griffier van de vaste commissie voor Defensie,
De Lange

Plv. leden: Snijder-Hazelhoff (VVD), Atsma (CDA), Molenaar (PvdA), Klein Molekamp (VVD), Vendrik (GroenLinks), De Swart (VVD), Van den Berg (SGP), Poppe (SP), Kuijper (PvdA), Van Middelkoop (ChristenUnie), Van der Steenhoven (GroenLinks), Schimmel (D66), Van Baalen (VVD), Herrebrugh (PvdA), Van der Hoeven (CDA), De Haan (CDA), Van Beek (VVD), Bakker (D66), Schreijer-Pierik (CDA), Udo (VVD), Hamer (PvdA), Koenders (PvdA), Schoenmakers (PvdA) en Smits (PvdA), Wijn (CDA).

³ Samenstelling:

Leden: Witteveen-Hevinga (PvdA), Rosenmüller (GroenLinks), Crone (PvdA), voorzitter, Voûte-Droste (VVD), Noorman-den Uyl (PvdA), Giskes (D66), Kamp (VVD), Marijnissen (SP), Van Dijke (ChristenUnie), Bakker (D66), De Vries (VVD), Hofstra (VVD), De Haan (CDA), ondervoorzitter, Stroeken (CDA), Van Beek (VVD), Balkenende (CDA), Vendrik (GroenLinks), Remak (VVD), Wijn (CDA), Kuijper (PvdA), Dijsselbloem (PvdA), Bolhuis (PvdA), Slob (ChristenUnie) en Çörüz (CDA).

Plv. leden: Koenders (PvdA), Harrewijn (GroenLinks), Balemans (VVD), Van Oven (PvdA), Schimmel (D66), Klein Molekamp (VVD), De Wit (SP), Hoekema (D66), Van Walsem (D66), Wilders (VVD), Blok (VVD), Dankers (CDA), Hillen (CDA), Weekers (VVD), De Pater-van der Meer (CDA), Rabbæ (GroenLinks), Hessing (VVD), Van den Akker (CDA), Timmermans (PvdA), Hindriks (PvdA), Smits (PvdA), Van der Vlies (SGP), Ten Hoopen (CDA) en Duijkers (PvdA).

⁴ Samenstelling:

Leden: Witteveen-Hevinga (PvdA), ondervoorzitter, Rosenmüller (GroenLinks), Hillen (CDA), Van Heemst (PvdA), Hessing (VVD), Duivesteijn (PvdA), Giskes (D66), Marijnissen (SP), Crone (PvdA), Van Dijke (ChristenUnie), Bakker (D66), Van Walsem (D66), voorzitter, Th.A.M. Meijer (CDA), De Haan (CDA), Van den Akker (CDA), Van Beek (VVD), Duijkers (PvdA), Verburg (CDA), Vendrik (GroenLinks), Remak (VVD), Weekers (VVD), Kuijper (PvdA), Blok (VVD), De Swart (VVD) en Bolhuis (PvdA).

Plv. leden: Koenders (PvdA), Harrewijn (GroenLinks), Ross-van Dorp (CDA), Dijsselbloem (PvdA), Voûte-Droste (VVD), Depla (PvdA), Lambrechts (D66), Kant (SP), Feenstra (PvdA), Slob (ChristenUnie), Van der Vlies (SGP), Schimmel (D66), Stroeken (CDA), Wijn (CDA), Rietkerk (CDA), O.P.G. Vos (VVD), Hamer (PvdA), Ten Hoopen (CDA), Rabbæ (GroenLinks), Udo (VVD), Geluk (VVD), Smits (PvdA), Balemans (VVD), De Vries (VVD) en Hindriks (PvdA).

Stenografisch verslag van een notaoverleg van de vaste commissies voor Defensie, voor Economische Zaken en voor Financiën en de commissie voor de Rijksuitgaven

Dinsdag 2 april 2002

Aanvang 11.00 uur

Voorzitter: Valk

Aanwezig zijn 13 leden der Kamer, te weten:

Van Bommel, Stellingwerf, Valk, Timmermans, Horn, Van 't Riet, Harrewijn, Hoekema, Balemans, Voûte-Droste, Van den Berg, Verhagen en Van Ardenne-van der Hoeven,

en de heren Zalm, minister van Financiën, De Grave, minister van Defensie, mevrouw Jorritsma-Lebbink, vice-minister-president, minister van Economische Zaken, en de heer Van Hoof, staatssecretaris van Defensie.

Aan de orde zijn:

- **de brief van de staatssecretaris van Defensie, de minister van Defensie, de minister van Economische Zaken en de minister van Financiën d.d. 11 februari 2002 inzake opvolging F-16 (26488, nr. 8);**

- **lijst van vragen en antwoorden inzake vervanging F-16 (26488, nr. 9);**

- **de brief van de minister van Defensie d.d. 12 maart 2002 inzake Declaration of Principles (DoP) tussen NL en VS (Def-02-61);**

- **de brief van de minister van Economische Zaken d.d. 22 maart 2002 inzake letter of intent Nederlandse vliegtuig-industrie JSF (Def-02-69);**

- **de brief van de minister van Economische Zaken d.d. 22 maart 2002 inzake behandeling EZ Eurofighter- en Rafale-consortium (Def-02-67).**

De **voorzitter**: Ik heet alle aanwezi-

gen van harte welkom. Deze vergadering is uitgeschreven tot 23.00 uur. De spreektijd is verdeeld naar grootte van de fracties.

De heer **Timmermans** (PvdA): Voorzitter. Een land dat in deze tijden ook internationaal zijn verantwoordelijkheid wil nemen, kan niet zonder een goed defensieapparaat. Nog los van het feit dat bijdragen aan het voorkomen of stoppen van oorlogen elders een morele verplichting is, mag je vaststellen dat op de lange duur onze eigen stabiliteit en veiligheid gevaar lopen als we te weinig doen aan de instabiliteit elders. Ontwikkelingssamenwerking en eerlijke handel zijn daarvoor essentiële instrumenten, evenals conflictpreventie, maar met alleen brandpreventie red je het niet, je hebt ook een goed uitgeruste brandweer nodig. De Nederlandse krijgsmacht moet daarom voorzien zijn van de noodzakelijke instrumenten om onze internationale verantwoordelijkheid met daden inhoud te kunnen geven. Daarom is wat de PvdA fractie betreft vandaag ook niet de discussie aan de orde over de wenselijkheid of onwenselijkheid van defensie uitgaven. Evenmin is de vraag aan de orde of jachtvliegtuigen al dan niet een bijdrage aan vrede en veiligheid kunnen bieden. Zonder F-16's zat Milosevic nog in zijn paleis in Belgrado en niet achter tralies in Den Haag. En hoewel jachtvliegtuigen maar een zeer beperkte rol in Afghanistan spelen, het luchtwapen als geheel heeft wereldwijd in de afgelopen jaren vaak een doorslaggevende rol gespeeld.

Wat vandaag ter beoordeling voorligt, is het besluit van het kabinet om mee te doen in de verdere ontwikkeling van de JSF, een

besluit met dusdanige financiële gevolgen dat het naar het oordeel van het kabinet ook meteen betekent dat we kiezen voor de JSF als opvolger van de F-16. Wij zijn steeds van oordeel geweest dat – vanuit de optiek van defensie – een besluit over de opvolging nu niet nodig is. Noch in de antwoorden op de schriftelijke vragen, noch in hetgeen tijdens de hoorzitting op 11 maart jongstleden naar voren gekomen is, vinden wij elementen die ons oordeel ondergraven. Wij nemen daarom aan dat het kabinet het met ons eens is – ik herinner aan de uitspraken op dit punt van de minister van Defensie – dat militair gezien een besluit nog zeker vijf tot zeven jaar kan worden uitgesteld zonder dat de continuïteit van onze defensie-inspanning in gevaar komt. Er pleit veel voor een zo laat mogelijke beslissing. De discussie over de veiligheid in de wereld is na 11 september in een stroomversnelling geraakt. Nieuwe prioriteiten dienen zich aan en een nieuw gevoel van urgentie heeft zich meester gemaakt van de VS, maar ook van Europa. Deze nieuwe prioriteiten zijn nog maar zeer beperkt vertaald in beleidskeuzen voor de defensie van de betrokken landen. Evenmin is nu goed in te schatten welke van de vele langlopende projecten naar voren zullen worden gehaald, of juist lager op het prioriteitenlijstje zullen staan. Zelfs een land als de VS dat zijn defensiebegroting met 48 mld dollar ophoogt, ontkomt niet aan het stellen van prioriteiten, zoals ook blijkt uit de plannen van de marine en de mariniers om de voorziene vloot van jachtvliegtuigen met 30% in te krimpen.

De nieuwe prioriteiten van de Amerikaanse luchtmacht zijn

voorsnog onbekend, maar grotere nadruk op onbemande vliegtuigen lijkt wel vast te staan. Dit kan niet anders dan ook gevolgen hebben voor de bestaande plannen, waardoor de aantallen geplande JSF's ook bij de luchtmacht nog kunnen dalen. Als dat ook gaat in dezelfde orde van grootte als bij de andere krijgsmacht delen, kunnen de gevolgen voor het programma zeer ingrijpend zijn.

Overigens is het volstrekt terecht dat een land zijn defensieprioriteiten zo laat mogelijk vastlegt, ook wij zouden dat graag doen. Het punt is alleen dat de Amerikanen met prioriteiten kunnen schuiven, omdat minder van het één leidt tot meer van het ander of zelfs tot iets nieuws. Zij hebben genoeg geld om langere tijd meerdere opties open te houden. Die luxe kennen wij niet; wij kunnen maar één keer een opvolger voor de F-16 kiezen.

Als voor Nederland één ding duidelijk is, dan is het dat ook een volgend kabinet niet aan scherpe keuzes inzake defensie ontkomt. De Defensienota 2000 is een goed, degelijk werkstuk dat grondig is voorbereid en waarvoor mijn fractie steun heeft uitgesproken. Door de internationale ontwikkelingen is zij evenwel inmiddels deels achterhaald en als het aan de PvdA-fractie ligt, zal een volgend kabinet een nieuwe nota moeten schrijven. Daarbij zullen alle krijgsmachtsonderdelen weer grondig tegen het licht worden gehouden, waarbij van heilige huisjes geen sprake mag zijn. Op deze regel worden geen uitzonderingen gemaakt voor de luchtmacht, ook niet als zou worden besloten tot participatie in de ontwikkeling van de Joint Strike Fighter. Wij kunnen immers pas beslissen met welke instrumenten de luchtmacht in de toekomst gaat opereren, als wij hebben vastgesteld welke taken er voor de luchtmacht in het verschiet liggen en als wij weten hoe de instrumenten die er tegen die tijd zijn er precies uitzien.

Het is daarbij zeker niet uitgesloten dat het in Europees verband zal komen tot verregaande taak-specialisatie, ook tussen Europese luchtmachten. Daarmee zullen wij in de toekomst steeds intensiever samenwerken. Alleen zo kunnen de Europese bondgenoten op de lange duur een geloofwaardige bijdrage leveren aan het Atlantisch bondgenootschap. Alleen zo kunnen wij

invulling geven aan het Europese veiligheids- en defensiebeleid. Ook een Europees beleid inzake de defensie-industrie zal hiervan in de toekomst deel uitmaken. Dat landen vandaag nog "ieder voor zich" bezig zijn, wil niet zeggen dat dit morgen nog steeds het geval is. De voorkeuren zijn evenwel niet gunstig, gelet op de protectionistische reflex in veel landen met een zelscheppende defensie-industrie. Dat stemt bepaald niet hoopvol. Wij kunnen deze analyses niet met gebonden handen maken.

Mijn fractie zal het kabinetsbesluit binnen de volgende kaders beoordelen. Ten eerste moeten de financiële risico's inzichtelijk en verantwoord zijn. Ten tweede moet de business case in overeenstemming zijn met de criteria die het kabinet zelf heeft gesteld en moet de business case voor de Kamer op die criteria toetsbaar zijn. Ten derde mag industriële participatie niet leiden tot een onvermijdelijke keuze voor de Joint Strike Fighter als opvolger van de F-16. Binnen deze kaders zullen wij het besluit zakelijk en constructief beoordelen. Tussen tekentafel en realiteit ligt bij Defensie vaak een wereld van verschil, zeker nu de wereld zo in beweging is. Zoals de Amerikaanse staatssecretaris Aldridge in zijn recente persverklaring zei: de wereld kan er over twee jaar heel anders uitzien. Hiermee geeft ook hij aan, dat de vorm waarin het JSF-programma in de komende jaren wordt gegoten nog onderwerp van discussie kan zijn. Zo hoort het ook.

Hoe helder zijn de garanties dat het vliegtuig de configuratie krijgt die wij verwachten? Volgens de Amerikanen kan het alleen maar beter worden, omdat er door de nieuwe prioriteiten nog meer technologie in moet worden opgenomen. Beter is meestal ook duurder, zegt ook het kabinet. Hoe weet het kabinet zo zeker dat de prijs per toestel niet stijgt door de verlaging van de aantallen, zeker als ook de Amerikaanse luchtmacht tot soortgelijke maatregelen zou overgaan? De heer Tom Burbage van Lockheed Martin zegt daarover in De Telegraaf vorige week vrijdag "niet of nauwelijks". Dat is alweer minder helder, want "nauwelijks" is natuurlijk een rekbaar begrip. Volgens de gezaghebbende publicatie Defense Daily kan de reductie leiden tot een prijsverhoging van tussen de 5 en 10%. Omdat de

drie varianten voor een groot deel gemeenschappelijk worden ontwikkeld, lijkt het onjuist om te veronderstellen dat alleen de marine en de mariniersvariant hierdoor zullen worden getroffen. Een niet met naam genoemde vertegenwoordiger van het Britse ministerie van Defensie sprak de vrees uit dat de prijs van het toestel fors zou stijgen en zei zelfs dat voor hem de glans van het JSF-programma er nu af was.

De ervaring met een aantal grote vliegtuigprogramma's in de afgelopen tien jaar in de VS leert ons dat de aantallen tussen eerste opzet en latere uitvoering met een gemiddelde van ongeveer 50% dalen. Daling van de aantallen leidt meteen tot grote stijging van de stukprijs, zoals ook het geval was bij het F-22-programma. Wat maakt JSF de grote uitzondering op deze regel? Waarom is JSF het eerste programma in de geschiedenis dat in de loop van de ontwikkeling niet duurder zal worden? Was het tijdens de Clinton-jaren niet een ijzeren wet dat er niet aan de aantallen JSF's mocht worden getornd omdat anders de stuksprijs omhoog zou gaan? Zijn de Amerikanen in dit verband bereid om Nederland een not to exceed price te geven en, zo ja, hoe hoog ligt die prijs dan?

De heer **Balemans** (VVD): Gaat u nu niet voorbij aan het succes van het F-16-project waarbij de aantallen substantieel hoger zijn uitgevallen en de prijs ook voor Nederland lager is uitgevallen?

De heer **Timmermans** (PvdA): Het F-16-programma was aan de orde tijdens de koude oorlog. Dat waren dus heel andere omstandigheden. Het rekenkamerrapport dat zojuist verschenen is, geeft aan dat het voor Nederland geen financieel debacle is geworden omdat de dollarkoers inzakte. Dat was niet het geval omdat het vliegtuig almaar goedkoper zou zijn geworden, wat ons is verteld. Bovendien hebben wij de F-16 van de plank gekocht en niet mee-ontwikkeld. Voorzitter. Gisteravond hoorde ik oud-minister Van Eekelen bij het radioprogramma Met het oog op morgen het belang van een not to exceed price benadrukken, mede gelet op zijn ervaringen met de F-16 en Orion-programma's. Is hierover met de Amerikanen onderhandeld?

Zo neen, waar is dan dat grote vertrouwen op gebaseerd? Dat vertrouwen moet toch worden genuanceerd na lezing van het rapport van de Amerikaanse Rekenkamer van oktober 2001? Daarin worden de financiële risico's als potentieel enorm ingeschat omdat bepaalde technologieën nog onvoldoende zijn uitontwikkeld. Het kabinet is op deze kwestie al schriftelijk ingegaan, maar ik vraag de bewindslieden niettemin om hierop helder in te gaan.

De heer **Van Bommel** (SP): Ik vind de vraag met betrekking tot een maximumprijs heel begrijpelijk en logisch. Bij de PvdA-fractie leeft de behoefte hieraan blijkbaar sterk. Heeft zij ook zelf een maximumprijs in gedachten die zij nog redelijk en aanvaardbaar acht?

De heer **Timmermans** (PvdA): Dat vind ik een rare vraag. Ik kan nu niet allerlei prijzen gaan doorrekenen. De maximale stuksprijs is op dit moment maar van beperkte relevantie omdat je ook moet weten wat de life cycle-kosten van het hele project zijn en wat andere kosten zijn. Ik vind het heel moeilijk om deze vraag te beantwoorden. Krijg je van een fabrikant of overheid absolute duidelijkheid over de prijs, dan kun je in je planning veel meer zekerheden inbouwen, maar ik kan nu niet aangeven waar wat dit betreft onze grens ligt. Ook de aantallen hebben weer invloed op de life cycle-kosten.

De heer **Van Bommel** (SP): Wat u zegt is logisch. Bepaalde variabelen staan nog niet vast, waaronder het aantal aan te schaffen vliegtuigen. Echter, omdat u hierover vragen stelt, lijkt het mij voor de hand te liggen dat er door uw fractie een bepaalde marge kan worden aangegeven, desnoods procentueel, waarbinnen zij zou willen blijven.

De heer **Timmermans** (PvdA): Dergelijke marges kan ik u niet geven. U zult eerst het antwoord van het kabinet moeten afwachten om na te gaan hoe het precies zit. Vervolgens kan er meer in het totaal van de cijfers een beoordeling plaatsvinden. Ik kan nu geen marges aangeven; daarvoor zijn de calculaties te ingewikkeld. Bovendien gaat het nu niet om marges maar om de

zekerheid die men kan krijgen in verband met de te betalen prijs. Voorzitter. Het beste toestel voor de beste prijs. Dat uitgangspunt delen wij volkomen met het kabinet. In de evaluatie van Defensie komt de JSF als winnaar uit de bus. De Rafale is bijna net zo goed maar veel duurder terwijl de Eurofighter bijna net zo duur maar veel slechter is. Dat is, samengevat, de evaluatie van het kabinet. Kat-in-bakkie zou je denken, maar dan ga je toch voorbij aan alle onzekerheden die je voor je rekening neemt als je nu beslist. Op level 2 deelnemen, betekent uiteindelijk toch je vastleggen op een programma waarover je zelf geen controle hebt. Zelfs level 1-partner het Verenigd Koninkrijk is door de marine en de mariniers van de Verenigde Staten niet eens geraadpleegd bij de plannenmakerij over de verlaging van de aantallen. Bovendien blijft bij mij de vraag knagen waarom de Noren tot het oordeel komen dat Eurofighter voor hen een gelijkwaardige keuze is, althans als ik mag afgaan op de publiciteit daaromtrent. Banen in de maakindustrie zijn van groot belang voor de Nederlandse economie. Een aantal leden van de fractie van de Partij van de Arbeid heeft zojuist nog overleg gehad met de bonden van een bedrijf dat grote belangen in deze kwestie heeft, Stork. De bonden hebben dit belang nog eens benadrukt. Dat is natuurlijk één van de voornaamste redenen waarom wij vandaag, met alle twijfels die wij hebben, toch extreem zorgvuldig met dit besluit om willen gaan. Studies van het NIVR en Booz-Allen & Hamilton laten zien dat participatie 900 tot 1200 banen oplevert en jaarlijks circa 90 mln euro aan toegevoegde waarde. Deze resultaten lijken plausibel en moeten een belangrijke rol spelen bij de afweging. Er is bovendien weliswaar vooral sprake van technologie-overdracht van ons aan de Amerikanen, en niet andersom. Bovendien hebben zij een hele historie met het afschermen van gevoelige technologie, maar participatie in het programma biedt de Nederlandse industrie en een aantal instellingen de gelegenheid mee te kijken in bepaalde delen van de keuken, waardoor wellicht ook weer nieuwe kennis kan worden opgedaan. De arbeid die wordt ingezet is geschoold technisch personeel. Deze werknemers zijn schaars, zoals ons ook door de betrokken bedrijven bij werkbe-

zoeken is bevestigd. Die schaarste zal in de maakindustrie, de metaalindustrie, een punt van zorg blijven in de komende jaren.

Wat bij dit alles moet worden meegewogen is het specifieke karakter van defensieaankopen. De overheid zal daarbij, als enige opdrachtgever, steeds een sturende rol moeten spelen, ook omdat compensatie door degene waar je je order plaatst nog tot in lengte van jaren de stelregel zal zijn. Bij de opvolging van de F-16 is dat niet anders dan bij andere aankopen; het zal altijd aan de overheid zijn, te trachten de beste deal uit te onderhandelen.

In de presentatie, ook vanuit de industrie en vanochtend van de bonden, lijkt het weleens alsof het alles of niets is: banen als wij participeren, geen banen als wij niet participeren. Maar stel dat Nederland een met Canada vergelijkbare deal zou uitonderhandelen over participatie op level 3. De Canadezen hebben een deal gesloten die, als ik de cijfers volg die het kabinet in de beantwoording van de schriftelijke vragen aanlevert, tot een veel gunstigere verhouding leidt tussen de investering door de overheid, samen met de industrie, en de verwachtingen ten aanzien van het productiewerk dat later wordt geleverd.

De heer **Harrewijn** (GroenLinks): Is participatie voor level 3 voor de Partij van de Arbeid een optie?

De heer **Timmermans** (PvdA): Ik ga nu mijn vragen aan het kabinet formuleren. Naar aanleiding van de antwoorden van het kabinet zullen wij ons oordeel bepalen. Als de heer Harrewijn naar mijn betoog luistert, zal hij horen dat ik zeer gecharmeerd ben van de deal die Canada heeft gesloten. Ik wil graag weten hoe dat kan en hoe dat zich verhoudt tot de onderhandelingen die door Nederland zijn gevoerd. Hoe ziet het kabinet de kansen voor iets dergelijks in Nederland, nu de heer Burbage vrijdag in De Telegraaf ook uitdrukkelijk die mogelijkheid noemt? Het grote voordeel van deelname op level 3 is dat wij ons niet nu al vastleggen op de JSF en daarom ook de Europese industrieën kunnen uitdagen om interessante pakketten voor het Nederlandse bedrijfsleven samen te stellen. De Noren lijken dit tweesporenbeleid te willen volgen. Zij zullen laat in de

zomer een beslissing nemen. Tijdens de hoorzitting van 11 maart, is door de twee Europese aanbieders trouwens gesteld dat zij bereid zijn werk met een gegarandeerde omvang aan Nederland toe te delen en dat zij dat willen doen zolang Nederland zich niet vastlegt op de JSF, dus ook als Nederland op level 3 in SDD meedoet. Zijn dit geen interessante opties die nadere bestudering verdienen en wordt er, ook met het oog op de Canadese deal, niet wat al te makkelijk aangenomen dat level 3 net zo weinig oplevert als kopen van de plank? Is men in Canada, in Denemarken en in die andere landen dan gek geworden?

Er is ondertussen nog een nieuw project met volgens mijn fractie zeer grote kansen voor de industrie, naar alle waarschijnlijkheid met een hogere toegevoegde waarde qua technologie dan de JSF: het Europese Galileo-project. Ik weet dat met name minister Zalm hierover zeer sceptisch is geweest, maar nu het er toch komt, kan Nederland er maar beter voor zorgen, mee te doen met dit nieuwe GPS. Uit de conclusies van de Europese raad heb ik begrepen dat hiervoor een soort Europese PPS-constructie zal worden bedacht, wat belangrijke bedrijven als Thales, Philips en Stork grote mogelijkheden biedt. Je mag toch van de overheid verwachten dat zij hieraan in het kader van het innovatieve industriebeleid een stimulans geeft.

Het blijft al met al onduidelijk waarom Nederland, vooralsnog als enige, per se op level 2 wil deelnemen. Kan de regering dit nog eens uiteenzetten? De enige andere mogelijke level 2-partner is Italië, maar daar schijnt men ineens geen haast meer te hebben en zelf ook na te denken over level 3. Maar goed, het zijn allemaal geruchten; het is moeilijk om over ontwikkelingen in Italië duidelijkheid te verkrijgen. Dat is trouwens al jaren zo. Geldt voor Italië de deadline van eind april dan niet? Ons werd in december en januari steeds voorgehouden dat wij heel snel moesten beslissen, omdat anders de Italianen alle mooie contracten voor onze neus zouden weggapen. Overigens zou voor Italië het verlies aan keuzevrijheid toch al niet veel uitmaken; er is immers wereldwijd maar één opvolger van de Sea-Harrier, dus concurrentie met

andere vliegtuigen speelt bij die afweging geen rol.

De beroemde business case is gebaseerd op een vergelijking tussen de kosten van participatie enerzijds en kopen van de plank anderzijds. Vanuit bedrijfseconomisch oogpunt moet de Nederlandse bijdrage aan SDD met rente kunnen worden terugverdiend, anders kan er beter van de plank worden gekocht. Het kabinet komt tot de conclusie dat participeren niets extra's kost. Ik neem de aannames die hierbij worden gebruikt over; deze doelpalen zijn door het kabinet op het speelveld gezet, ik ga ervan uit dat deze nu niet meer worden verzet. Mijn vragen zijn de volgende.

Voorzichtigheid is geboden, omdat wij soms spreken op basis van "prijsspeil 2001" en soms op basis van "lopende prijzen". Is er sprake van het eerste, dan moeten wij 4% rente verdisconteren; gaan wij uit van het tweede, dan komt er bij die 4% rente ook nog 2% inflatie. Nog een vraagje vooraf, dat overigens al eerder is gesteld: is 4% rente niet wat aan de lage kant, in vergelijking met de door de markt gehanteerde percentages, ook in het licht van de risico's die worden gelopen? Uit de stukken blijkt dat defensie bij de uitgaven voor SDD een correctie van 6% heeft toegepast; het gaat immers om lopende prijzen. Voor de inkomsten lijkt echter alleen 4% te zijn verdisconteerd, omdat daarbij met prijspeil 2001 zou zijn gerekend. Volgens de documenten bij de vertrouwelijke stukken hebben de Amerikanen de totale SDD-kosten in lopende prijzen uitgedrukt. Ik hoor graag of dit zo is, want dit betekent dat ook alle van deze kosten afgeleide voordelen in lopende prijzen zijn uitgedrukt en dat daarin dus 6% in plaats van de gehanteerde 4% moet worden verdisconteerd. Bovendien hebben de Amerikanen de inflatie van tevoren uit hun cijfers gehaald voor de periode dat de Amerikaanse overheid betalingen doet aan Lockheed Martin, dus tot 2010. De verwachte inkomsten voor Nederland lopen over een veel langere periode, tot over de helft van deze eeuw. Dit betekent dan toch dat de inflatie weer bij de berekening moet worden betrokken? Kan de regering de cijfers aanleveren met deze nieuwe verdiscontering, als ze nodig is?

Er is bij de vaststelling van de verwachte royalty's, 111 mln euro in

de business case, uitgegaan van de export van 1390 toestellen naar landen die niet aan SDD deelnemen. Zo staat het in de sheets die de krant wisten te halen voor de presentatie aan het kabinet in januari. In het model wordt uitgegaan van 4500 totaal te produceren toestellen. 3002 Toestellen worden afgenomen door de VS en het Verenigd Koninkrijk. Als de aanname van 1390 hierbij wordt opgeteld, wordt het totaal 4390. Als daar bovenop nog eens de aantallen voor de participerende landen moeten komen, gaan wij ver boven de aanname van 4500 uit. Het is van tweeën één: of de 4500 is te laag, of de 1390 is te hoog. Gaat het aantal van 4500 omhoog, dan neemt het ontwikkelingskostenvoordeel voor Nederland af en moeten nieuwe afspraken met het bedrijfsleven worden gemaakt.

Overigens komen ook de life cycle-kosten er anders uit te zien. Als het aantal van 4500 te hoog is ingeschat, moeten de verwachte inkomsten uit royalty's naar beneden worden bijgesteld. Wat zijn hiervan de gevolgen voor de business case? Ik zie aan de reactie van het kabinet dat men wat het aantal van 4500 betreft blijkbaar bereid is, de doelpalen te verzetten.

De voorzitter: Laat u niet afleiden door de lichaamstaal uit vak K! Wilt u uw betoog vervolgen?

De heer **Timmermans** (PvdA): De netto contante waarde van de royalty's is berekend over de periode 2015-2030. Is het niet waarschijnlijk dat die periode veel later zal liggen? Immers, de participerende landen hebben voorrang bij de bestelling, dus de aanname die Defensie hanteert dat in 2050 al begonnen kan worden met de export naar derde landen is misschien erg optimistisch. Wat betekent het voor de hoogte van de royalty's als wordt verdisconteerd over de periode 2020-2040? Een belangrijk onderdeel van de business case is de bijdrage van de industrie. Het feit dat de industrie nu bereid is, een deel van haar omzet af te dragen aan de staat is een grote verworvenheid van de onderhandelingen, zoals die in de afgelopen maanden zijn gevoerd. Het kabinet heeft dit prima binnengehaald. Dat geldt ook voor de onderhandelingen – maar dit heb ik informeel gehoord – die gevoerd zijn door de minister van Financiën over de betalingster-

mijnen en voor het bedrag van 50 mln dat rechtstreeks in Nederland mag worden geïnvesteerd. Een deel van de extra kosten voor participatie ten opzichte van kopen van de plank wordt zo gedragen door degenen die voordeel hebben van de participatie. Dat is uitstekend. Het is ook logisch, omdat het immers voor Defensie niet nodig is om nu al over de opvolger van de F-16 te beslissen. Het gaat in feite om een industriepolitiek voorstel. De regering vindt dat op grond van de negatieve uitkomst van het CPB, SDD-deelname vanuit financieel oogpunt alleen gerechtvaardigd kan worden als het tekort in de business case volledig door het bedrijfsleven wordt gedicht. Zo staat het in de antwoorden op de schriftelijke vragen, maar zo lees ik het nergens in de letter of intent. Hoe zit precies? Waarom kan niet in de letter of intent staan dat het tekort in de business case volledig door het bedrijfsleven als sluitpost zal worden gedicht? Ik ken trouwens twee versies van de beroemde letter of intent. Een heb ik gekregen van de industrie en die is uitgedeeld in de ministerraad op 8 februari, de dag waarop het kabinet tot een besluit kwam. De ander heb ik van minister Jorritsma gekregen. Ik kreeg die thuisbezorgd op 22 maart om een uur of elf 's avonds. Ik woon ver weg. Deze laatste versie, zo werd door de heer Dibbets van het NIID verleden week gemeld, zou door alle bedrijven zijn ondertekend. Althans, dat meldde een aantal kranten. Later werd gezegd dat één bedrijf buiten de boot viel en nu schijnen wel vijf bedrijven niet te hebben getekend. Hoe zit dat precies? Waar is trouwens Elmo gebleven, dat inmiddels wel een contract heeft gesloten maar daarover wellicht niets afdraagt aan de Staat en daarom ook niet de letter of intent ondertekent? Graag zou ik zien dat het kabinet inzichtelijk maakt welke van de ondertekenende bedrijven nu daadwerkelijk straks omzet kunnen verwachten in de productiefase en hoe hoog die verwachting is per bedrijf. Alleen op die manier kunnen wij zien wie straks gaat betalen. Waarom staan al die andere bedrijven eigenlijk in de letter of intent? Bij de versie van 8 februari kon ik mij daar nog iets bij voorstellen, want toen stond er dat bij het faillissement van één van de ondertekenaars, de anderen het

eventueel ontstane financiële gat zouden dichten. Die bepaling zie ik niet terug in de versie van 22 maart. Mag ik aannemen dat dit risico nu voor rekening van de Staat komt? De business case wordt in 2008 opnieuw doorgerekend op basis van de dan bekende uitgangspunten, waarna opnieuw naar de bijdrage van het bedrijfsleven zal worden gekeken. Hoe moet ik mij dan de onderhandelingspositie van de overheid voorstellen? De overheid heeft dan inmiddels bijna 800 mln euro aan de Amerikanen overgemaakt. Wat is het dreigement dan nog waard om eruit te stappen als de industrie niet meebetaalt? Wordt de onderhandelingspositie van de overheid in financieel opzicht niet met het jaar zwakker naarmate er meer overheidsgeld naar Amerika wordt overgemaakt? Hoe ontwikkelt zich de onderhandelingspositie in financiële termen van jaar tot jaar? Waar bereiken wij het punt dat de overheid grote financiële verliezen gaat lopen bij het uitstappen uit het programma nu de bijdrage van de industrie is vastgesteld op een maximum van 87,5 mln dollar, waarschijnlijk niet toevallig 3,5% van de omzet die inmiddels vaststaat zelfs als Nederland niet meedoet aan SDD? Ik ga dan af op hetgeen de heer Burbage van Lockheed Martin heeft gezegd in dat interview in De Telegraaf van afgelopen vrijdag en in de Volkskrant van afgelopen zaterdag. Sommige bedrijven zouden afhaken omdat zij het financiële risico te groot vinden, maar je zou ook de conclusie kunnen trekken, zoals blijkbaar – ik weet niet door wie – is gezegd op een besloten NIFARP-bijeenkomst vorige week, dat alle risico's tot 2008 bij de Staat liggen, omdat nu dat maximum van 3,5% van reeds gegarandeerde omzet van het bedrijfsleven in de brief staat. Ik hoor graag de visie van het kabinet hierover. Zijn er buiten de letter of intent om nog andere afspraken met ondertekenaars gemaakt? Is er een side letter met TNO en NLR waarin staat dat het risico dat deze instituten lopen door een deel van hun omzet in de productiefase te moeten afstaan, door EZ weer voor eigen rekening wordt genomen? Is er een side letter met Philips zoals het Financieele Dagblad vandaag meldt, waarbij "speciale afspraken" zijn gemaakt over hoe Philips Corporate de verplichtingen gaat voldoen die niet

meer zouden liggen bij Philips Enabling Technologies die het werk gaat doen? Wat zijn precies die speciale afspraken? Zijn er nog meer speciale afspraken, nog meer aparte regelingen met individuele bedrijven? Zij die aparte regelingen ook met alle bedrijven besproken? Weten alle ondertekenaars daarvan?

De heer **Harrewijn** (GroenLinks): De heer Timmermans heeft veel vragen gesteld over de letter of intent en de business case. Buiten de Kamer heeft hij regelmatig duidelijk gemaakt dat wat hem betreft er geen cent van de belastingbetaler bij mag. Heeft hij de indruk dat dit werkelijk gegarandeerd is?

De heer **Timmermans** (PvdA): Vindt u het goed als wij eerst het antwoord van het kabinet op mijn vragen afwachten? Zoals u hebt gehoord, zijn mijn vragen over de business case juist daarop gericht.

De heer **Harrewijn** (GroenLinks): Ja, dat begreep ik. U stelt echter zoveel vragen en u straalt zoveel twijfel uit ...

De heer **Timmermans** (PvdA): Het is vandaag toch juist de bedoeling dat wij die vragen met het kabinet zouden wisselen?

De heer **Harrewijn** (GroenLinks): Ik wil alleen even de twijfel bevestigd zien, mijnheer Timmermans. Is uw uitgangspunt nog steeds dat het antwoord van het kabinet moet zijn dat de belastingbetaling geen cent mag bijleggen ten opzichte van kopen van de plank?

De heer **Timmermans** (PvdA): Dat lijkt mij helder, dat is ook de opzet van de business case van het kabinet. Ik toets die nu. Uiteraard is dat mijn uitgangspunt.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dan komen wij toch op de kern terecht. U heeft zojuist gezegd dat uw verhaal een industriepolitiek verhaal zou zijn en dat de reactie die u geeft op de brief van het kabinet een industriepolitieke reactie zal zijn. Mist u dan niet het militair-strategische verhaal? Is het niet zo dat het eerste traject dat bewandeld wordt, het militair-strategische traject dient te zijn aangezien u ook concludeert dat het nu in feite gaat om een aanschafbesluit?

De heer **Timmermans** (PvdA): Misschien was u niet in de zaal, toen ik met mijn verhaal begon. Ik was juist daarmee begonnen. Wij zullen in een volgende kabinetsperiode, gelet op alle internationale ontwikkelingen, de hele defensie-inspanning weer tegen het licht moeten houden. Daarbij bestaan geen heilige huisjes. Door beslissingen die vandaag worden genomen, kunnen niet sommige dingen buiten haken geplaatst worden in de discussie. Dat heb ik aan het begin gezegd.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik heb het gehoord, maar helaas is dat in uw verhaal opgelost. Daarom wilde ik u weer bij het begin terugbrengen.

De heer **Timmermans** (PvdA): Bij dezen dan.

De heer **Van Bommel** (SP): Ik kom even terug op het laatste punt. De heer Timmermans begon daar inderdaad mee. Hij zei bij het begin van zijn betoog dat een besluit over de opvolging nu niet nodig is, maar dat dit in een volgende periode kan. Ik herinner hem echter aan de woorden van de minister-president, die bij herhaling binnen, maar ook buiten de Kamer heeft gezegd: "meedoen is kopen". Meedoen aan de ontwikkeling en de productie van de JSF betekent volgens hem aanschaf van het toestel. Hoe beoordeelt de heer Timmermans die woorden? Als hij daarmee instemt, stemt hij ook in met de uitspraak van de minister-president.

De heer **Timmermans** (PvdA): Ik heb geen behoefte om op dit moment exegese te plegen over de uitspraken van de minister-president. Ik heb mijn vragen aan het kabinet nu helder geformuleerd en verwacht heldere antwoorden daarop. Aan het eind zullen wij het geheel beoordelen.

De heer **Van Bommel** (SP): Ik vraag de heer Timmermans niet om een exegese, maar om te reageren op de woorden "meedoen is kopen". Kan wat de PvdA-fractie betreft meedoen ook niet-kopen betekenen?

De heer **Timmermans** (PvdA): Aan het begin van mijn betoog heb ik gezegd dat meedoen volgens het kabinet kopen is. Ik toets nu of dat zo is. Daartoe heb ik er een aantal heel concrete vragen over gesteld in het

kader van de door ons gestelde randvoorwaarden. Ik ben zeer benieuwd naar de antwoorden van het kabinet op dat punt.

De heer **Van Bommel** (SP): Zo makkelijk komt de heer Timmermans niet van mij af. Het kabinet zegt dat meedoen kopen is, maar de PvdA-fractie stelt hier vandaag de voorwaarde dat nu niet over opvolging besloten hoeft te worden. De PvdA-fractie koppelt beide zaken zo toch los? Zij zegt zo toch dat meedoen voor haar niet per se kopen betekent? Laat hij dat dan gewoon uitspreken!

De heer **Timmermans** (PvdA): Ik wacht toch graag de reactie van het kabinet af. Ik heb mijn vragen helder geformuleerd.

De heer **Harrewijn** (GroenLinks): U heeft toch zelf drie criteria genoemd waaraan u het kabinetsbeleid meet? De eerste betrof het economisch programma, de tweede de business case – daar heeft u uitvoerig bij stilgestaan – en de derde was dat participatie geen onvermijdelijke keuze voor de JSF mag betekenen. Als meedoen op level 2-niveau, te weten het investeren van 800 mln dollar, volgens het kabinet kopen betekent, valt die optie volgens uw criterium af. In zoverre is de vraag dus toch wel relevant.

De heer **Timmermans** (PvdA): Laten wij het antwoord van het kabinet afwachten; dan zien het wij wel.

De heer **Harrewijn** (GroenLinks): Dat was geen vraag, maar een randvoorwaarde van u.

De heer **Timmermans** (PvdA): Binnen dat kader beoordelen wij.

De heer **Harrewijn** (GroenLinks): Dus als het kabinet zegt "meedoen is kopen", valt die optie voor u af?

De heer **Timmermans** (PvdA): As is verbrande turf; wij wachten rustig af wat het kabinet zegt.

Mevrouw **Van Ardenne-van der Hoeven** (CDA): Ik vind het zo lastig dat de heer Timmermans de indruk wekt dat hij overal voor is; bijna niets lijkt hem onmogelijk. Een aantal maanden geleden heeft hij gezegd dat hij meer Europees getint is. Vandaag heeft hij daar echter weinig

over gezegd, want de JSF is voor hem nu gelukkig het beste toestel. Hij vindt echter ook dat wij voor de verkiezingen nog geen besluit kunnen nemen en dat wij het besluiten uit moeten stellen. Bovendien is level 3 aan de orde geweest. De vraag is inderdaad waar de fractie van de heer Timmermans op dit moment staat. Ik zie ook wel dat wij aan het begin van het debat staan, maar het kan toch niet zo zijn dat de PvdA-fractie nog geen mening heeft over de voorstellen die er nu liggen?

De heer **Timmermans** (PvdA): De PvdA-fractie baseert haar mening op de feiten. Zij wil niet voordat de feiten op tafel liggen al rondtoeteren wat haar mening is. Dat is het grote verschil met de CDA-fractie. Binnen het toetsingskader dat ik eerder heb geschetst, gaan wij een beoordeling maken. Dan komen alle elementen die eerder zijn genoemd aan de orde. Ik laat mij zeker door u niet aanleunen dat ik niet consistent zou zijn geweest in mijn stellingname. Mijn twijfels zijn al maanden heel helder naar voren gebracht. Daar doe ik niets aan af. Vanaf het begin hebben wij gezegd dat wij het kabinetsbesluit eerlijk zullen wegen op zijn merites. Daar zijn wij nu mee bezig. De eindconclusie komt nadat het kabinet heeft gereageerd. Dan gaat mijn fractie zich over de reactie buigen en dan zullen wij met een eindconclusie komen. Die eindconclusie is onvermijdelijk. Daar lopen wij niet voor weg. Die zal helder en duidelijk zijn. En als het zo ver is, hoort u dat vanzelf. Maar ik heb geen zin om aan het begin van het debat met het kabinet al te zeggen waar wij gaan eindigen. Ons kader is helder uiteengezet.

Mevrouw **Van Ardenne-van der Hoeven** (CDA): De heer Timmermans blaast zichzelf wel erg op, want in de stukken die wij toegestuurd hebben gekregen, staat dat het kabinet op elk moment van de deal af kan, zij het dat deelname ook meteen aanschaf zou betekenen. Dus dat antwoord is duidelijk.

De heer **Timmermans** (PvdA): Waarom gaat u niet met de heer Van Bommel in discussie, want die ziet het totaal anders dan u? Misschien kunt u er dan samen uitkomen en dan hoor ik het wel.

Mevrouw **Van Ardenne-van der Hoeven** (CDA): Mijnheer de voorzitter. Ik ben nu in gesprek met de heer Timmermans en ik stel hem de vraag waar de PvdA staat als het gaat om dit voorstel. Is de PvdA bereid om zich te laten overtuigen van de business case, van de deal die gesloten is en van de risico's die afgedekt zullen worden?

De heer **Timmermans** (PvdA): Ik heb gezegd dat wij het voorstel, binnen de kaders die wij geschetst hebben, zakelijk en constructief zullen behandelen. Dat lijkt mij toch helder. De kaders zijn duidelijk en de wijze waarop wij een en ander beoordelen is duidelijk. Wij zijn pacifisten noch fortunisten. Wij gaan heel zakelijk met het voorstel om.

Mevrouw **Van Ardenne-van der Hoeven** (CDA): Dat correspondeert niet met hetgeen u de afgelopen maanden heeft geventileerd.

De heer **Timmermans** (PvdA): Dan wil ik dat graag met redenen omkleed zien. Ik kan werkelijk niet bedenken waarom ik nu niet consistent ben met wat ik eerder heb gezegd.

Mevrouw **Van Ardenne-van der Hoeven** (CDA): Daar kom ik in mijn bijdrage op terug.

De heer **Timmermans** (PvdA): Over consistentie kunnen wij nog weleens een discussie voeren. Voorzitter. Ik kom tot een afronding. Graag verzoek ik het kabinet de financiering van de SDD-bijdrage nog eens helder uit de doeken te doen. De tabel in de brief van 11 februari zorgt bij mij voor verwarring. Als het kabinet zegt dat alle rente moet terugkomen, dan is dat natuurlijk van toepassing op de rente over de 858 mln euro, dus de 6% verdiscontering, maar ook de rente – en die is vastgesteld op 5,5% conform de kapitaalmarktrente – die moet worden betaald omdat het EMU-saldo met bijna 300 mln euro wordt belast. In de tabel staat dat deze rente door EZ en Defensie samen zal worden opgebracht tussen 2004 en 2012, maar onduidelijk blijft hoe deze rente straks weer terugkomt in de business case. Want ook als zij door twee departementen wordt terugbetaald, blijft zij ten laste van de Staat komen.

De verwarring hierover bij mijn fractie is mede gevoed door de hoorzitting op 11 maart waar de heer Vis, namens het NIFARP sprekend, zei dat het bedrijfsleven niet zou meebetalen aan deze rente van 131 mln, hetgeen op gespannen voet lijkt te staan met de stelling van het kabinet dat het bedrijfsleven als sluitpost bij de business case dient. Hoe moet ik trouwens het steeds genoemde bedrag van 191 mln euro voor bijdrage industrie zien in het licht van de stelling dat het een sluitpost is? Waarom wordt dan een concreet bedrag genoemd? Hoe is dat bedrag opgebouwd? Voorzitter. In de brief van 11 februari staat dat er bij een meevaller van 500 extra toestellen – dus dat er 500 meer dan de 4500 worden gebouwd – door hogere royalty's en hogere afdrachten van de industrie de business case gunstiger zou uitvallen. Zijn die hogere afdrachten van de industrie ook zo in de letter of intent vastgelegd?

De heer **Balemans** (VVD): Voorzitter. Vandaag voert de Tweede Kamer een debat dat van groot belang is voor onze krijgsmacht, maar ook voor de Nederlandse industrie en niet in de laatste plaats voor de positie van Nederland zelf. Bij de beoordeling van het besluit van het kabinet Kok om deel te nemen aan de ontwikkelingsfase van de Joint Strike Fighter hanteert de VVD-fractie een tweetal uitgangspunten die al eerder in deze Kamer op een breed draagvlak hebben kunnen rekenen. In de eerste plaats heeft Nederland na het einde van de Koude Oorlog de keuze gemaakt om haar eigen politieke betrokkenheid bij de internationale ontwikkelingen te vergroten. Nederland is bereid om deel te nemen aan vredesoperaties, ook buiten het NAVO-verdragsgebied en daarbij tevens een rol te spelen in het hoogste militaire geweldspectrum, zoals wij hebben kunnen zien in Kosovo. Om een dergelijk politiek beleid vorm te geven, is sinds de Defensienota gekozen voor een krijgsmacht die vooral met kwaliteit dit beleid in de praktijk kan waarmaken. Als je eredivisie wilt spelen, voorzitter, dan moet je ook goed materieel hebben. En tweede uitgangspunt heeft direct te maken met de Nederlandse industrie. In tegenstelling tot vele andere landen wordt ons bedrijfsleven niet langer op de been gehou-

den door grote overheids subsidies. Na de ondergang van Fokker heeft de politiek dan ook twee duidelijke keuzen gemaakt. Allereerst werd in 1998 een luchtvaartcluster tot stand gebracht om daarmee ook zorg te dragen voor de instandhouding en verdere ontwikkeling van een hoogwaardige technologische kennis en infrastructuur. Dat is in die vier jaar tijd nog maar net begonnen. Daarnaast is er met betrekking tot de aanschaf van militair materieel gekozen voor het beginsel om te streven naar participatie in de ontwikkeling en productie boven compensatieorders of kopen van de plank. Deze uitgangspunten staan ook voor de VVD in dit debat niet ter discussie.

Voorzitter. Toen de F-16 27 jaar geleden door Nederland werd aangeschaft, was het de order van de eeuw en zeer omstreven. Het F-16-project is in politiek, militair en financieel opzicht zonder meer een succes te noemen. Nederland heeft met de F-16-gevechtsvliegtuigen eredivisie gespeeld – en doet dat nog – en met de inzet van de squadrons een substantiële bijdrage geleverd, waarin de piloten een belangrijke rol hebben gespeeld. In financiële zin was de prijs per toestel f 190.000, lager dan afgesproken. Bovendien werd meer aan compensatieorders binnengehaald dan verwacht was. Het oorspronkelijke aantal van 998 toestellen dat wereldwijd geproduceerd zou worden, is ruimschoots gehaald. Recentelijk werd de 4000ste F-16 afgeleverd. Nu geldt ook hier dat resultaten behaald in het verleden geen garantie zijn voor de toekomst, maar ze geven wel vertrouwen voor diezelfde toekomst. Door de internationale situatie en de ontwikkeling van een nieuwe generatie gevechtsvliegtuigen, zoals de Rafale, de Eurofighter en de JSF ontkomt ook Nederland niet aan de vraag of we over ongeveer tien jaar met de huidige F-16 nog eredivisie kunnen spelen. Het antwoord van de VVD op die vraag is "nee". Dat betekent voor de VVD dan ook dat reeds nu keuzen moeten worden gemaakt over de opvolging van de F-16. Het jaar 2012 lijkt ver weg, maar normaliter koop je ook niet pas een nieuwe auto als deze met rokende motor door zijn wielen zakt. Langer dan tot 2012 doervliegen met de F-16 is niet wenselijk omdat de huidige toestellen dan volledig

gemoderniseerd moeten worden en de instandhoudingskosten zullen stijgen. Niet moderniseren betekent dat Nederland op grote afstand komt te staan ten opzichte van andere NAVO-partners, omdat deze hoe dan ook hun huidige generatie vliegtuigen zullen vervangen door een nieuwe. Bovendien zullen de VS in 2010 uit het F-16-programma stappen, waardoor de kosten voor Nederland substantieel zullen gaan stijgen. Natuurlijk kun je zeggen dat de F-16 nog wel een paar vliegreuren meekan, maar hij komt daarmee wel aan het eind van zijn economische levensduur. Kortom, voorzitter, na 2012 vliegen met de F-16 betekent degradatie van de eredivisie naar de hoofdklasse amateurs. Dat is een weg die de VVD niet wenst te gaan. Bij de opvolging van de F-16 is het uitgangspunt voor de VVD dat de kandidaten in de eerste plaats voldoen aan de militaire operationele eisen die de krijgsmacht en de regering stellen, gelet op de taken die moeten worden uitgevoerd. Uiteindelijk bleken drie kandidaten geschikt: de Rafale, de Eurofighter en de JSF. Gelet op de ontwikkelingen in internationaal verband is het niet te verwachten dat er voor 2030 nog een verrassend konijn uit de hoge hoed wordt getoverd. Noch nieuwe typen bemande vliegtuigen noch ombemande vliegtuigen zullen zover ontwikkeld zijn dat zij een serieuze concurrent worden voor de huidige bekende kandidaten. Van de drie kandidaten kwam de JSF technisch als beste uit de bus. Bovendien is, als ik de geluiden uit de brief van het kabinet mag geloven, de prijs per stuk de goedkoopste. In de Hollandse koopmansgeest zou je dan zeggen: een logische keus, de beste kwaliteit voor de laagste prijs. De keuze voor deelname aan de ontwikkeling van de JSF is geen keuze tegen Europa, zoals wel vaker wordt gesuggereerd. Een gemeenschappelijk buitenlands en veiligheidsbeleid heeft vooral te maken met de wil om politiek samen te werken, waarbij het gaat om politieke daadkracht en militaire slagkracht. Deze worden niet bepaald door een sticker "made in Europe" op een vliegtuig. Gemeenschappelijk Europees beleid betekent voor de VVD-fractie niet automatisch Europees kopen. Dan zou je weleens een dief kunnen worden van je eigen portemonnee en daar wordt de belastingbetaler niet beter van. Naar de mening van de VVD-fractie is de

JSF dan ook de beoogde opvolger van de F-16.

De heer **Harrewijn** (GroenLinks): Ik probeer de redenering van de heer Balemans te volgen. Hij zegt dat de JSF het beste vliegtuig is voor de laagste prijs. Hoe weet hij dat dit de beste prijs is? Hij is de enige die dit blijkbaar al weet.

De heer **Balemans** (VVD): In de brief van het kabinet staat een berekening voor de drie kandidaten. Daaruit blijkt duidelijk dat de JSF naar verwachting de goedkoopste prijs zal opleveren.

De heer **Harrewijn** (GroenLinks): Dat is een verwachting, maar u weet het niet. Voor hetzelfde geld koopt u straks misschien wel het beste spul, maar voor de hoogste prijs. Die mogelijkheid bestaat toch?

De heer **Balemans** (VVD): Alles is mogelijk. Wij kunnen heel veel zwarte scenario's beredeneren, maar het gaat hier om een realistisch scenario. Voor de VVD-fractie zijn de uitgangspunten van het kabinet in de brief een realistisch scenario.

De heer **Harrewijn** (GroenLinks): De concurrenten Eurofighter en Rafale zijn verder ontwikkeld dan de JSF. Dan kun je met meer zekerheid iets zeggen over de prijs dan bij de JSF. Bent u dat met mij eens?

De heer **Balemans** (VVD): Mag ik een tegenvraag stellen? Kunt u garanderen dat de prijs van de Eurofighter en Rafale daadwerkelijk wordt berekend aan Nederland?

De heer **Harrewijn** (GroenLinks): Nee, dat kan ik ook niet garanderen, net zo min als u de stelling hard kunt maken dat de JSF het beste vliegtuig voor de laagste prijs is. Dat kunt u ook niet garanderen.

De heer **Balemans** (VVD): Er wordt vandaag nog geen definitieve beslissing genomen over het kopen van de JSF. Toch is de uitkomst van dit debat niet vrijblijvend. De Kamer zal een keus moeten maken tussen deelnemen aan de ontwikkelingsfase, de SDD-fase op niveau 2, of later kopen van de plank. Vanuit het perspectief van Defensie maakt dat misschien niet zoveel uit, maar voor de BV Nederland is er een wereld van verschil in termen van kostprijs,

omzet voor de industrie, werkgelegenheid en innovatiekracht van onze economie. In principe kiest de VVD voor participatie in plaats van kopen van de plank, als dat meer oplevert. Kopen van de plank vormt geen financieel risico voor de Staat, maar ook geen inkomsten. Verder levert het nauwelijks hoogwaardige werkgelegenheid op en leidt het tot een meerprijs per toestel van ongeveer 4 mln euro. Als dat wordt verdisconteerd over 85 toestellen, praat je over een meerprijs van 340 mln euro. Dat is bijna de helft van het entreebewijs dat wij moeten betalen voor deelname. Participatie op niveau 2 betekent dat Nederland enerzijds mede-eigenaar wordt en een aantal voordelen zal genieten en anderzijds over een aantal jaren verspreid geld op tafel moet leggen. Met de deelname aan de ontwikkeling voert de regering-Kok industriepolitiek. Dat wil zeggen dat er kansen worden geboden aan het Nederlandse bedrijfsleven om nieuwe, interessante uitdagingen aan te gaan, die zonder overheidsbeleid niet of nauwelijks mogelijk zijn. Er is dus geen sprake van overheidssubsidie voor het bedrijfsleven. Er is voor de VVD niets mis met het bieden van kansen voor ons eigen bedrijfsleven, zolang de overheid zich maar niet gedraagt als een suikeroom. Volgens een bekend adagium is een ondernemer niet geïnteresseerd in wat iets kost, maar in wat het uiteindelijk oplevert. Nu is de overheid geen ondernemer, maar toch kan ik mij voorstellen dat dit kabinet, met name de huidige en de vorige minister van Financiën, Zalm en Kok, zich hebben afgevraagd of zij alles wat zij erin stoppen, terugkrijgen. Welk risico loopt de Staat? In de brief van de regering staan het betalingsschema van de SDD-fase voor de komende jaren en de business case, die gaat over de manier waarop het geld dat wij erin steken, terugkomt. Deelname aan de SDD-fase kost 857,5 mln euro, waarvan 802,5 mln voor rekening van de Staat is. De netto contante waarde van dit bedrag, omgerekend naar prijzen van vandaag de dag, is 651 mln euro. Dat wordt volledig terugverdiend door de Staat via allerlei financiële voordelen bij de aanschaf van de JSF, gekoppeld aan een bijdrage van 191 mln euro van het bedrijfsleven, naar de prijzen en de kennis van nu.

Voorzitter. De VVD-fractie is van mening dat de business case gedegeen in elkaar steekt en dusdanig behoedzaam is opgebouwd dat de financiële risico's om deel te nemen aan de SDD-fase voldoende zijn afgedekt. Daarmee lijken deze risico's voor de VVD aanvaardbaar. De laatste maanden is veel gespeculeerd over het zwartste scenario en voor hoeveel geld de overheid dan de boot in zou gaan. Het gaat niet om het zwartste scenario, maar om het meest waarschijnlijke en meest realistische scenario. Een totaal en gelijktijdig faillissement van alle, maar dan ook alle bedrijven die betrokken zijn bij het JSF-programma op het moment dat de industrie zou moeten gaan terugbetalen aan de Staat, is een absoluut zwart maar ook een absoluut onrealistisch scenario. De VVD acht de kans op dat zwarte scenario nihil.

De heer **Harrewijn** (GroenLinks): Beseft de heer Balemans dat de business case of de deal met het bedrijfsleven zich uitstrekt tot 2052? Tot dat jaar moet er terugbetaald worden. Herinnert hij zich dat tientallen jaren geleden heel sterke bedrijven in Nederland, zoals Verolme, ADM en NDSM, onwrikbaar in onze economie stonden, maar die inmiddels allemaal zijn omgevallen? Hoe kan hij ervan uitgaan dat grote bedrijven in zo'n periode niet omvallen? Die periode is toch onwaarschijnlijk lang!

De heer **Balemans** (VVD): Het bedrag dat de overheid moet betalen, strekt zich uit tot 2012. Er moet worden betaald gedurende die hele SDD-fase. Dat bedrag moet daarna worden terugverdiend, maar dat terugverdienen zal ook wel iets eerder kunnen plaatsvinden, omdat het bedrijfsleven gaat terugbetalen aan de overheid vanaf het moment dat er productie wordt gemaakt. Die productie begint niet pas in 2012. Een aantal dingen ontwikkelt zich dus al eerder. Ik kan natuurlijk geen garanties bieden voor welk bedrijf dan ook. Ik zit niet in de top van het bedrijfsleven en ik bepaal ook niet het beleid van de industrie. Maar gegeven het feit dat de Nederlandse overheid bereid is om een bepaalde industriepolitiek te bedrijven en daarmee de kansen en de ruimte te bieden aan ons bedrijfsleven, sterkt mij in de veronderstelling dat het echt vrijwel onmogelijk is of in ieder

geval niet realistisch is om te veronderstellen dat er straks geen geld zal terugkomen.

De heer **Harrewijn** (GroenLinks): Het is, gezien de langere periode en het grote aantal bedrijven, ook niet onwaarschijnlijk dat een kwart van de bedrijven wel degelijk omvalt. Historisch gezien, is dat gewoon zo. Dan ontbreekt een deel van het geld, want de garantie dat andere bedrijven het overnemen, ontbreekt in de letter of intent. Dat is geen zwart scenario, er ontstaat gewoon een gat.

De heer **Balemans** (VVD): Ik zal straks nog een aantal opmerkingen maken over de letter of intent en de onduidelijkheden die wij daar ook in zien en die wij graag opgehelderd willen hebben. Wij moeten niet denken dat het bedrijfsleven straks niet meer zal terugbetalen, omdat er wel degelijk een fase aan voorafgaat waarbij omzet gegenereerd wordt, ook ver vóór 2052, en er dus geld naar de Staat terugvloeit. De Staat krijgt niet pas in 2052 de laatste eurocent terug, dat gebeurt al in een eerdere fase.

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter. Ik wil de heer Balemans graag toegeven dat het wel zeer onwaarschijnlijk zou zijn wanneer al die bedrijven in die fase zouden instorten. Dat gebeurt Stork misschien – wij kennen de cijfers van Stork immers – maar het lijkt mij onwaarschijnlijk dat al die andere ook instorten. Hoe beoordeelt de heer Balemans de business case met betrekking tot het aantal te produceren vliegtuigen? Daarmee hebben wij natuurlijk wel een zwakke plek in de business case.

De heer **Balemans** (VVD): De heer Van Bommel noemt het een zwakke plek. De Amerikanen gaan uit van een scenario van 6000 vliegtuigen en de regering gaat vervolgens uit van een scenario van 4500 toestellen, waarbij Nederland er een aantal afneemt, maar ook de Amerikanen en de Britten een fors aandeel van die 4500 voor hun rekening nemen. Op grond daarvan heb ik er wel vertrouwen in, dat dit door de regering geschetste scenario niet alleen behoedzaam is maar ook gerealiseerd zou kunnen worden. Ik denk dat de heer Van Bommel en ik

van mening verschillen over het risico van de aantallen.

De heer **Van Bommel** (SP): Ik wil de heer Balemans slechts vragen om een reactie op het aantal te produceren vliegtuigen, in de zin dat dit bepalend is voor de business case die de regering aan de Kamer heeft voorgelegd. Dat zal hij toch niet willen ontkennen?

De heer **Balemans** (VVD): Het is een van de factoren die meespeelt.

De heer **Timmermans** (PvdA): Om ieder misverstand te voorkomen, wil ik de heer Balemans de volgende vraag stellen. Ik neem aan dat hij met mij vindt dat, wat de aandames in de business case betreft, de doelpalen blijven staan waar zij nu staan? Wij gaan nu geen doelpalen verzetten, in aantallen en dergelijke. Dat is toch niet de bedoeling?

De heer **Balemans** (VVD): Nee. De doelpalen staan er, wij spelen op dit moment de wedstrijd en die doelpalen blijven staan. De heer Timmermans heeft zelf een vraag aan het kabinet gesteld. Ik ga ervan uit dat het kabinet daarop reageert. Na de beantwoording van die vraag kunnen wij concluderen of de doelpalen verzet zijn of niet. Ik ga echter uit van de gegevens die ik had tot vanochtend negen uur. Dat waren de brief van het kabinet en alle andere stukken die wij in de afgelopen periode gekregen en gelezen hebben. De terugbetaling door het bedrijfsleven aan de Staat wordt nader geregeld in de zogenaamde letter of intent. Voor mijn fractie is die letter of intent een voorwaarde om te kunnen instemmen met het kabinetsvoorstel om deel te nemen aan de SDD-fase van de JSF op niveau 2. Ik heb daarover nog wel een aantal vragen.

De heer **Van Bommel** (SP): Voor alle duidelijkheid: over welke versie spreekt de heer Balemans, die van 22 maart of wellicht nog een van latere datum?

De heer **Balemans** (VVD): Ik ken maar één letter of intent, namelijk die die wij van het kabinet hebben ontvangen. Die is van 22 maart. Alle concepten die daaraan vooraf zijn gegaan, zijn voor mij niet interessant en hebben geen waarde. Die kunnen

natuurlijk wel vragen oproepen, maar ik ga uit van het document dat ik van het kabinet heb gekregen. Daaronder moet de handtekening worden geplaatst en niet onder de concepten.

Mijn eerste vraag is hoeveel en welke bedrijven inmiddels de letter of intent hebben getekend. Is er voor het kabinet een minimum aantal bedrijven dat – gegeven het bedrag dat terugbetaald moet worden – getekend moet hebben om daarmee te kunnen garanderen dat het zogenaamde gat in de business case gedicht kan worden?

De heer **Timmermans** (PvdA): Is het niet zo dat alle bedrijven getekend moeten hebben?

De heer **Balemans** (VVD): Wat mij betreft wel, maar ik kan me voorstellen dat een aantal bedrijven niet tekent. Dan komt de vraag op of er dan nog wel voldoende vertrouwen is dat het bedrag dat terugbetaald moet worden, kan worden gedekt. Dit is een kwestie van kansen. Het bedrijfsleven en de industrie moeten het bedrag opbrengen dat als gat wordt aangemerkt in de business case. Dan is de zaak rond. Of dit uiteindelijk 10, 30 of 100 bedrijven zijn, maakt als zodanig niet zoveel uit voor het bedrag. Het gat in de business case moet worden gevuld en hoe dit vervolgens zal worden uitgewerkt, komt nog ter sprake, maar dit is niet alleen afhankelijk van een specifiek aantal bedrijven.

De heer **Van Bommel** (SP): De heer Balemans kan toch niet weglopen voor het feit dat de financiële risico's per bedrijf toenemen als er minder bedrijven deelnemen.

De heer **Balemans** (VVD): Dit zou kunnen. Voor mij is echter belangrijk dat wij ervan uit moeten kunnen gaan dat de industrie die deelneemt en de letter of intent tekent, het bedrag kan terugbetalen dat nu nog aan de business case ontbreekt. Uit de letter of intent meen ik te kunnen opmaken dat een faillissement van een van de deelnemende bedrijven geen invloed zal hebben op de terugbetalingen van de industrie aan de Staat. Steeds wordt immers gesproken over de luchtvaartindustrie; dit zou synoniem zijn voor alle bedrijven die de letter of intent hebben ondertekend. Met

andere woorden: het risico van faillissement van een deelnemer ligt bij alle andere deelnemers. In de media wordt gesuggereerd dat dit risico bij de Staat ligt. Misschien kan de minister van Financiën hier licht in de duisternis brengen?

In 2008 wordt opnieuw het percentage van de omzet vastgesteld dat de industrie zal moeten afdragen aan de Staat. Uit de letter of intent valt niet helemaal op te maken of in 2008 sprake is van een feitelijke afweging waarbij de hoogte van het afdrachtpcentage alleen wordt bepaald als een soort "for better or for worse"-post voor de bijdrage van de industrie aan de business case of dat er sprake is van volstrekt open onderhandelingsposities. Dit maakt nogal wat uit. Kan het kabinet aangeven wat in 2008 de formele uitgangssituatie is en welke randvoorwaarden zijn gesteld? Ik vraag mij eveneens af of de eenmalige bijdrage van 42 mln euro van het ministerie van Economische Zaken in 2008 bij de terugbetalingsregeling van de industrie wordt betrokken. Zowel in de business case als in het betalingsschema wordt zij separaat als post opgevoerd; zij valt blijkbaar niet onder het "gat" van de business case.

Naast de primaire eisen van militaire operationaliteit en betaalbaarheid, wenst mijn fractie de ogen niet te sluiten voor de voordelen die deelname aan de ontwikkeling van de JSF kan opleveren voor de belastingbetaler ofwel de BV Nederland. Onze economie kan een nieuwe impuls best gebruiken, gelet op de verminderde economische groei en de laatste maanden. Bovendien loopt Nederland, ten opzichte van de andere Europese landen, zo'n 6% achter op het gebied van de innovatiekracht van de economie. Innovatiekracht is hard nodig, wil de internationale concurrentiepositie van het Nederlandse bedrijfsleven niet verder verzwakken. Kan het kabinet aangeven wat het effect is van de deelname aan de ontwikkeling en productie van de JSF op de innovatiekracht en de concurrentiepositie van ons bedrijfsleven? Wat zijn de te verwachten effecten op het ingestelde luchtvaartcluster? Ook vandaag de dag is de werkgelegenheid een van de belangrijkste pijlers voor het vasthouden en verder uitbouwen van de welvaart in onze samenleving. Met betrekking tot

de werkgelegenheid die de deelname aan de ontwikkeling van de JSF van Nederland zou opleveren, blijkt uit alle analyses en berekeningen dat sprake is van tussen de 900 en 1600 volledige banen voor een periode van 25 tot 30 jaar. De getallen verschillen onderling, maar er wordt in ieder geval gesproken van een forse banengroei. Het gaat dan voor het overgrote deel om hoogwaardige technologische banen. Daarnaast is er vanwege de werkgelegenheidsaspecten nadrukkelijk steun voor deelname aan de ontwikkeling van de JSF van de vakbonden en de werkgeversorganisaties. De heren De Waal van de FNV en Schraven van VNO/NCW hebben in niet mis te verstane bewoordingen gewezen op de banen die dit project oplevert. Er is ook een dissonante speler in het orkest, maar ik spreek hierover geen kwalitatief waardeoordeel uit. Het gaat dan om het Centraal planbureau. Het CPB gaat in zijn analyses uit van een verdringing van 100% en heeft tijdens de hoorzitting op 11 maart op een directe vraag mijnerzijds geantwoord dat deelname aan de ontwikkeling van de JSF geen extra banen oplevert. Ik begrijp iets niet. Er komt extra werk naar Nederland toe, maar volgens het CPB levert dat geen banen op. Wie doet dat extra werk dan? De kabouterjes? Kan het kabinet duidelijk maken hoeveel werkgelegenheid voortkomt uit de deelname aan de ontwikkeling en de productie van de JSF? Hoe groot is volgens het kabinet de verdringing waarop het CPB wijst? Wat zijn de plannen van het kabinet om deze verdringings-effecten te voorkomen?

De heer **Van Bommel** (SP): Na deze "Jip en Janneke taal" over kabouters die werkgelegenheid zouden ...

De heer **Balemans** (VVD): Voorzitter. Ik spreek Nederlands.

De heer **Van Bommel** (SP): Jip en Janneke spreken ook Nederlands. De werkgelegenheid en de verdringings-effecten die het CPB heeft gesignaleerd, worden door de heer Balemans kennelijk niet begrepen. Het gaat volgens het CPB niet om extra banen; die komen er wel. De mensen die dit werk zullen verrichten, worden evenwel aan een ander deel van de economie onttrokken en daarmee ontstaan vacatures op andere plaatsen. Heeft de heer

Balemans die uitleg van het CPB op de hoorzitting niet gehoord of niet begrepen?

De heer **Balemans** (VVD): Ik heb die uitleg gehoord en begrepen. Daarom vraag ik het kabinet wat het van plan is te doen om de verdringings-effecten, die ongetwijfeld plaatsvinden, te voorkomen. Een verdringing van 100% lijkt mij echter wat te sterk.

De heer **Van Bommel** (SP): Waarom komt de heer Balemans dan met zo'n zware kwalificatie aan het adres van het CPB? Hij sprak over een "dissonante speler" op dit terrein. De heer Balemans gaat zelf uit van verdringing, maar hij vraagt het kabinet toe te lichten waarom die geen 100% zou bedragen.

De heer **Balemans** (VVD): Een aantal bedrijven en instellingen hadden een positief verhaal te vertellen over de werkgelegenheid. Ik heb gezegd dat ik geen waardeoordeel uitspreek over het CPB, maar dat het in dat orkest een dissonante speler is. Ik zeg daarmee niet dat het CPB vals speelt, maar het speelt wel een ander muziekstuk. Ik wil de uitspraken van het CPB op hun waarde beoordelen. Ik heb niet de indruk dat er sprake is van een verdringing van 100% en ik stel de regering daarover een aantal vragen.

Voorzitter. De te verwachten omzet voor de Nederlandse industrie is, volgens Lockheed Martin, 10 mld euro. Welk bedrag van deze omzet is al gegarandeerd en wat is de totale waarde van de thans al met de Nederlandse industrie afgesloten contracten? Wellicht kan de minister van Financiën aangeven wat het effect van deelname aan de ontwikkeling van de JSF is voor de handels- en betalingsbalans van Nederland.

Kan de staatssecretaris – ik verwijs naar berichten in de media over de positie van de VS – aangeven wat de stand van zaken is met betrekking tot het verminderde aantal door de Amerikaanse marine aan te schaffen toestellen? Ik ga ervan uit dat de staatssecretaris de afgelopen dagen contact heeft gehad met mensen aan de andere kant van de oceaan. Voorzitter. Mijn laatste vraag betreft de toekomstige samenwerking tussen overheid en industrie. Komt er een gemeenschappelijk bureau dat de deelname aan de ontwikkelingsfase en eventueel de productie- en

supportfase gaat bewaken? Ik doel op een bureau waarbij overheid en bedrijfsleven hand in hand gaan. Ook al is de eeuw nog jong, het JSF-project wordt nu al beschreven als de aankoop van de eeuw. Dat geeft het belang aan van dit project voor Nederland. De VVD is bereid haar verantwoordelijkheid te nemen, óók aan de vooravond van de verkiezingen. Met vol vertrouwen wachten wij het antwoord van het kabinet af.

Mevrouw **Van Ardenne-van der Hoeven** (CDA): Voorzitter. Ik begin met een citaat: "2002 is een verkiezingsjaar. Als het nu niet al te zeer tegenzit, treedt dit jaar een nieuw kabinet aan. Ondernemers zitten niet te wachten op weer een paars kabinet. De trage besluitvorming op veel dossiers staat hen tegen. Vanuit de zelscheppende industrie bezien, wil ik daaraan toevoegen dat ik de afgelopen acht jaar een integrale visie op het stimuleren van industriële activiteiten node heb gemist." Was getekend: Arie Kraaijeveld, voorzitter van de vereniging FME/CWV, in zijn voorwoord op het jaarverslag-2001. Voorzitter. Die onvrede over de trage besluitvorming van het kabinet herkennen wij. Dat geldt ook voor de onvrede over het ontbreken van een doordachte industriepolitiek. Wij hebben die onvrede aan de ministers van EZ meermalen kenbaar gemaakt. Men leze er de bijdragen van CDA-woordvoerders als Mateman, Leers en Wijn, geleverd tijdens begrotingsbehandelingen, maar op na. Die kritiek heeft blijkbaar gewerkt. Immers, wat vandaag voorligt – industriële deelname van maar liefst 46 Nederlandse bedrijven en kennisinstellingen, klein en groot, aan een internationaal langjarig miljardenproject voor de nieuwste straaljager – beschouwt mijn fractie als industriepolitiek van de bovenste plank. Meedoen met de ontwikkeling en productie op level 2. Voorzitter. Voor minder moeten wij het niet doen. NIFARP-voorzitter Vis zei het tijdens de hoorzitting heel bondig: "Als gekozen wordt voor meedoen op level 3, kunnen we net zo goed van de plank kopen." Welnu, het voorstel voorziet niet in meedoen op level 3. Het gaat niet om kopen van de plank maar om meedoen met level 2: hoogwaardig en innovatief. Op de valreep van het vertrek van paars

wordt aldus toch nog de eerdere financiële impuls in de luchtvaart-industrie, na het Fokker-drama in 1998, verzilverd.

De heer **Harrewijn** (GroenLinks): Hebben wij het vandaag over de aanschaf van een vliegtuig dat wij voor de taken van de krijgsmacht nodig hebben, óf hebben wij het over industriepolitiek waar toevallig ook een vliegtuig bij betrokken is? Had het ook een koffiemolen of zoiets kunnen zijn?

Mevrouw **Van Ardenne-van der Hoeven** (CDA): U weet net zo goed als ik dat wij uitgaan van de aanschaf van een nieuw gevechtstoe-stel.

De heer **Harrewijn** (GroenLinks): Ik weet niet of wij daarvan uitgaan.

Mevrouw **Van Ardenne-van der Hoeven** (CDA): De fractie van het CDA gaat daarvan uit. Na 2012 hebben wij nieuwe toestellen nodig en daar spreken wij vandaag over. Daarnaast is er de kans om deel te nemen aan de ontwikkeling. Dat kan u niet zijn ontgaan.

De heer **Harrewijn** (GroenLinks): U gaat ervan uit dat wij de F-16 sowieso moeten vervangen, met bepaalde taken enz.?

Mevrouw **Van Ardenne-van der Hoeven** (CDA): Ja.

De heer **Harrewijn** (GroenLinks): Daar had u nog niets over gezegd en dus was ik daar benieuwd naar.

Mevrouw **Van Ardenne-van der Hoeven** (CDA): Maar ik heb misschien nog maar twintig zinnen uitgesproken.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Ardenne heeft een spreektijd van enkele tientallen minuten. Ik kan mij voorstellen dat in haar betoog zeker nog daarop wordt ingegaan.

Mevrouw **Van Ardenne-van der Hoeven** (CDA): Ik sprak over de financiële impuls die nu verzilverd zal worden. De investering van enkele honderden miljoenen door overheid en bedrijfsleven van enkele honderden miljoenen in het Nederlandse luchtvaartcluster wordt nu omgezet in een structureel, langjarig programma voor Neder-

landse bedrijven en kennisinstituten. Omdat het Nederlandse bedrijfsleven zich in de afgelopen jaren heeft gekwalificeerd voor een groot en hoogwaardig project als de JSF zal, als alles goed gaat, de 800 mln dollar voorfinanciering het meer dan tienvoudige aan werkpakketten kunnen opbrengen, althans als de Tweede Kamer er vandaag uit komt. Waar het vandaag om draait is of het kabinetsbesluit op een meerderheid in de Tweede Kamer kan rekenen. Alle oren en ogen zijn vandaag gericht op de Partij van de Arbeid. De Partij van de Arbeid heeft het moeilijk; dat weten wij allemaal, maar daar heeft zij het ook zelf naar gemaakt.

Woordvoerder Timmermans is de afgelopen maanden maar liefst vier keer van standpunt veranderd. Het is de vraag welk standpunt hij vandaag gaat innemen. Was zijn stelling in oktober nog dat wij vooral naar een Europees toestel moesten kijken, in december werd geventileerd dat het besluit over deelname aan het JSF-project niet voor de verkiezingen genomen kon worden. Vervolgens werd na de bekendmaking van het kabinetsbesluit verkondigd dat de Partij van de Arbeid voor deelname op level 3 zou zijn. Enkele weken geleden was er weer het nieuws dat Timmermans pas over enkele jaren een besluit zou willen nemen.

De heer **Timmermans** (PvdA): Ik daag u uit, citaten uit mijn mond aan te leveren waarin deze stellingen zijn te vinden. U kunt niet aankomen met krantenartikelen waarin journalisten eigen conclusies trekken, maar ik wil van u de citaten uit mijn mond horen waarop u dit baseert.

Mevrouw **Van Ardenne-van der Hoeven** (CDA): Dat zal ik in tweede termijn doen. Ik heb de stukken niet bij mij. De heer Timmermans weet vanzelfsprekend zelf ook precies wat hij heeft gezegd. Het is niet zo moeilijk uit te zoeken. Ik kom erop terug. Eigenlijk gaat het erom of de heer Timmermans nog ruimte heeft voor een vijfde standpunt. Vandaag zullen wij met elkaar een beslissing moeten nemen.

De heer **Timmermans** (PvdA): Eerst komt u met de bewijzen en dan hebt u het over vier verschillende standpunten van mij! Voor die tijd

heb ik gewoon één standpunt gehad, dat altijd consistent is geweest.

Mevrouw **Van Ardenne-van der Hoeven** (CDA): Maar de vraag is nog steeds wat dan dat standpunt is. Ik heb dat zojuist in de termijn van de heer Timmermans gevraagd. Hij heeft er niets over kunnen zeggen. Zolang dat niet is gebeurd, blijf ik met die krantenberichten, waarin de heer Timmermans prominent is opgevoerd, zitten. Maand na maand kwam hij met meningen die afweken van de voorgaande. Dat is natuurlijk lastig, maar eigenlijk gaat het er vandaag veel meer om of er bij de Partij van de Arbeid nog ruimte is om door het kabinet overtuigd te kunnen worden. Harry van den Bergh schreef dat afgelopen weekend nog in NRC Handelsblad. Is het mogelijk dat het kabinet de Partij van de Arbeid vandaag overtuigt dat de business case sluitend is, dat de financiële risico's zijn afgedekt en dat deelname verantwoord is?

De heer **Timmermans** (PvdA): Zal ik mijn bijdrage nog een keer voorlezen?

De **voorzitter**: Liever niet, daar hebben wij geen tijd voor!

Mevrouw **Van Ardenne-van der Hoeven** (CDA): Het is nu juist zo interessant dat ik niet van de heer Timmermans heb gehoord dat hij uitgaat van het voorliggende voorstel van het kabinet en dat als zodanig zal beoordelen. Daar heeft hij niets over gezegd.

De heer **Timmermans** (PvdA): Dan moet u het maar nalezen.

Mevrouw **Van Ardenne-van der Hoeven** (CDA): Ik heb het exact nagelezen. Ik heb gevraagd waar de heer Timmermans staat. Hij houdt de optie gewoon open. Het blijft dus spannend vandaag.

De **voorzitter**: Het lijkt mij dat die discussie in de eerste termijn van de heer Timmermans gevoerd had moeten worden. Dat is volgens mij voor een deel ook gebeurd. Ik verzoek u uw bijdrage verder te richten op het voorstel van het kabinet. Er ligt een toezegging dat in tweede termijn met bronnen aangetoond zal worden welke uitspraken de heer Timmermans heeft gedaan.

De heer **Timmermans** (PvdA): Ik heb van de fractie van het CDA alleen maar, helemaal aan het begin, een standpunt gehoord. Vervolgens wilde men niet lastiggevallen worden met de feiten, want men had al een standpunt. Wij doen het andersom. Wij hebben geen definitief standpunt. Wij willen eerst de feiten weten. Dat staat mevrouw Van Ardenne misschien niet aan, maar dat is steeds onze benadering geweest. Daar zijn wij heel consistent in geweest. Ik daag mevrouw Van Ardenne uit om met citaten van mij aan te tonen dat ik vier keer van standpunt zou zijn veranderd.

De **voorzitter**: Dat is zojuist ook al gewisseld en toegezegd. Dit onderdeel van de discussie behoeft niet te worden herhaald.

Mevrouw **Van Ardenne-van der Hoeven** (CDA): Voorzitter. Wij willen vandaag helderheid krijgen op nogal wat punten die op z'n zachtst gezegd diffuus zijn gebleven, zowel in de brief van de regering als in de schriftelijke vragenronde. Hoe kijken de bewindslieden zelf aan tegen de kwaliteit van hun informatie over het JSF-project aan de Tweede Kamer, gelet op de bijna vijfhonderd vragen die diverse fracties hebben gesteld? Wat is de oorzaak van al die onduidelijkheden? Het is toch vanzelfsprekend dat de Kamer volledig en juist geïnformeerd wordt? Wij willen klip en klaar van de minister van Financiën vernemen hoe groot de risico's van dit megaproject zijn, wie deze risico's dragen en hoe deze afgedekt zijn. Over de afspraak dat het bedrijfsleven de business case financieel sluitend maakt en op termijn het financieel tekort afdekt, mag geen onduidelijkheid bestaan. Een tweede voorwaarde is dat de Algemene Rekenkamer en de accountantsdienst van Defensie tot taak krijgen, de kosten- en prijsontwikkeling in het JSF-project office te volgen en hierover te rapporteren, en dat tussentijdse Amerikaanse wet- en regelgeving de lopende afspraken niet zal verstoren. Voorts willen wij van de minister van Economische Zaken vernemen wat de investering van 800 mln dollar ten minste voor het Nederlands bedrijfsleven zal opleveren. Voor de CDA-fractie is het altijd helder geweest: de Koninklijke luchtmacht heeft na 2012 nieuwe

straaljagers nodig. Dat wij daarbij als goed koopman kijken naar het beste toestel voor de beste prijs, kan niemand ons kwalijk nemen; dat wij ons de buitenkans om deel te nemen aan de ontwikkeling van een toestel dat wij zelf willen aanschaffen, niet laten ontnemen, al evenmin. Bovendien zou het gelet op de voorgeschiedenis met betrekking tot de stimulering van het luchtvaartcluster in 1998 en de jaren daarna wat ons betreft vreemd zijn als de regering de mogelijkheid van deelname aan het JSF-project niet onderzoekt. Bij afzien van deelname zouden dan wel heel goede argumenten op tafel gelegd moeten worden. Ik heb dat in oktober bij het NIID-congres ook al gezegd. Ter beoordeling ligt nu het kabinetsbesluit met de business case, de beantwoording op de schriftelijke vragen, de letter of intent en de declaration of principles. Nogmaals, het financieel sluitend maken van de business case en op termijn het financieel tekort wegwerken is wat de CDA-fractie betreft de hoofdmoot van de discussie vandaag, maar allereerst komt de besluitvorming. De wijze van besluitvorming die het kabinet gekozen heeft, roept bij ons nogal wat vragen op. Het besluit over welk toestel de Nederlandse regering kiest als vervanger van de F-16, is niet als eerste aan de Tweede Kamer voorgelegd, maar in feite gaat het nu ook om die keuze, zodat er sprake is van een soort dubbelbesluit: deelname aan de ontwikkelingsfase JSF betekent tevens een keuze voor aanschaf van de JSF. Het gevolg is nu dat het zuiver militair-strategisch belang van welk toestel dan ook ondergesneeuwd raakt vanwege het economisch belang. Wat gaat er nu bij het kabinet vóór? Wij mogen aannemen dat het kabinet indien Nederland onverhoopt niet deelnam aan het JSF-project, ook zou kiezen voor de aanschaf van de JSF. Ik zou hiervan graag een bevestiging van de staatssecretaris horen. Van hem zou ik tevens willen vernemen waarom de Tweede Kamer niet op grond van de kandidatenevaluatie via een B/C-brief over de keuze uit de kandidaten is geïnformeerd. Die is toch al meer dan een jaar geleden ambtelijk voorbereid? Waarom is die keuze zo lang weggehouden? Door die keuze niet apart aan de Kamer voor te leggen wekt het kabinet de indruk dat de JSF vooral op

economische en financiële argumenten gekozen is. Dat is jammer. Natuurlijk is het belangrijk dat Defensie over het meest kosten-effectieve toestel beschikt; in feite is dit een van de belangrijkste criteria. Maar minstens zo belangrijk is de vraag of een nieuw jachtvliegtuig voldoet aan de eisen van effectiviteit en veiligheid voor de vliegers. De JSF onderscheidt zich met name van de overige kandidaten op het terrein van de veiligheid, de flexibiliteit en de mogelijkheid van geavanceerde wapensystemen. Dit blijkt uit de ons toegezonden evaluatie van de kandidaten. Wij kunnen daarom de keuze van de Klu voor de JSF goed volgen. Ik neem aan dat mijn collega Timmermans hierbij hetzelfde standpunt inneemt als bij de keuze voor de Fennek. Toen zei hij namelijk: "Als de deskundigen dit het beste vinden, wie ben ik dan om te zeggen dat ik het beter weet?" De JSF biedt de mogelijkheid om standaardisatie met de Amerikanen, die nu bestaat voor de F-16, te continueren. Dat is cruciaal voor een kleine luchtmacht als de Nederlandse. Naast operationele redenen zijn er andere voordelen, zoals de kosten die tijdens de levensduur van zo'n dertig jaar worden gemaakt voor het opleiden van vliegers en technici, voor logistieke ondersteuning en voor de ontwikkeling en introductie van stapsgewijze aanpassingen en moderniseringsen. Maar dan nog betreuren wij dat de Kamer zich niet apart en eerder over de kandidatenevaluatie heeft kunnen uitspreken. Uit de stukken, inclusief de brief van minister Jorritsma over de contacten tussen haar ministerie en EADS, maak ik op dat Dassault en EADS zeker in de laatste fase van besluitvorming er voor spek en bonen bij zaten. Aanvankelijk vond ik de opmerkingen daarover van deze twee consortia tijdens de hoorzitting overdreven; zie hiervoor Het Financieel Dagblad van 12 februari. Ik neem die woorden echter terug, want naast de brief van minister Jorritsma heb ik inmiddels ook nog een lijstje met tijdstippen van correspondentie tussen het ministerie van EZ en een van de twee consortia, dat ik graag aan de Handelingen wil toevoegen. Daaruit blijkt dat er niet echt over en weer indringend contact is geweest, en al helemaal nauwelijks op het hoogste niveau. Welke verklaring hebben de bewindslieden hiervoor?

(Het lijstje ligt ter inzage bij het Centraal Informatiepunt van de Tweede Kamer.)

Mevrouw **Van Ardenne-van der Hoeven** (CDA): Een ander punt van kritiek op de besluitvorming betreft het feit dat veel, zo niet alle informatie vanuit het kabinetsberaad op straat is gegooid. Wij hebben daar geen goed woord voor over. Dat de minister-president dienaangaande nu pas in actie komt, nu ook nog eens blijkt dat interne kabinetsstukken over de val van Srebrenica direct in handen van het IKV zijn gesteld, bevreedt ons. Waarom is Kok niet eerder in actie gekomen? Het is toch van de gekke dat we in de maanden januari en februari van week tot week op de voet hebben kunnen volgen hoe de besprekingen over het JSF-project in de minister-raad verliepen! Wat was er mis met de regie in het kabinet?

De heer **Timmermans** (PvdA): Voorzitter. Ik probeer even tot mij te laten doordringen dat ik nu een vertegenwoordiger van Hare Majesteits meest loyale oppositie hoor klagen over het feit dat er informatie uit het kabinet naar buiten komt. Dat heb ik toch goed begrepen?

Mevrouw **Van Ardenne-van der Hoeven** (CDA): Ja, mijnheer Timmermans, maar ik vind dat dit niet kan. Er zijn regels voor een kabinetsberaad en het lijkt mij dat alle leden van het kabinet zich daaraan hebben te houden. We hebben dag in, dag uit kunnen volgen wat in het kabinetsberaad is beslist en besproken en daaruit leid ik af dat in het kabinet personen zitten die zich niet aan die regels houden. Als de PvdA-fractie dat allemaal prima vindt, dan verschillen wij hierin van mening. Wij vinden dat dit niet kan.

De **voorzitter**: Dat heb ik de heer Timmermans niet horen zeggen.

Mevrouw **Van Ardenne-van der Hoeven** (CDA): Mijnheer Timmermans wekte de indruk dat ten aanzien van een dergelijke opvatting een verschil van mening zou moeten bestaan tussen oppositie en coalitie. Wij vinden dat niet het geval. Wij storen ons enorm aan dit soort zaken.

Toen wisten wij dus dat de voorstellen van minister Jorritsma en staatssecretaris Van Hoof blijkbaar niet waren afgestemd met minister Zalm en dat ze voortdurend werden teruggestuurd naar departementen en bedrijfsleven. Wat heeft het interdepartementale overleg dan opgeleverd? Blijkbaar weinig. Graag een reactie van de bewindslieden hierop.

Met verbazing en ergernis hebben wij het optreden van het kabinet en de verantwoordelijke bewindslieden gevolgd. Ook viel ons op dat de minister van Defensie de grote afwezige was in de afgelopen tijd. Ik ben blij verrast dat de heer De Grave nu wel aanwezig is. Wij weten nog steeds niet of hij een aantekening bij dit besluit heeft gemaakt. Was hij nu voorstander, tegenstander of neutraal?

Minister **De Grave**: Sta ik eens niet in de krant, is het ook niet goed!

Mevrouw **Van Ardenne-van der Hoeven** (CDA): Zoiets roept nu juist vragen op. Dan staat hij eens niet in de krant, maar anderen die een aantekening maken wel. Je vraagt je dan af hoe het met de minister van Defensie is gesteld. En dat de handtekening van de minister van Sociale Zaken onder de Kabinetsbrief ontbreekt, verbaast ons ook. Bij het F-16-project was deze nog de prominente ondertekenaar van het besluit. Is er een verklaring voor het ontbreken van zijn handtekening? Het gaat hier toch ook om behoud en uitbreiding van werkgelegenheid? Het is weliswaar geen ESF, maar JSF, maar minstens zo belangrijk. Zelfs de vakbonden staan pal voor dit JSF-project.

Een derde punt van kritiek betreft het tijdspad. Jarenlang zijn wij bezig met de vervanging van de F-16. Hoe is het mogelijk dat de Tweede Kamer pas anderhalve maand voor de verkiezingen met zo'n belangrijk besluit wordt geconfronteerd? Had dit niet voor het kerstces rond kunnen zijn? Waarom is het CPB pas in september om een beoordeling van eventuele deelname gevraagd? Kortom, het CDA kan zich niet aan de indruk onttrekken dat hier geen erg sterke regie is gevoerd en dat de factor tijd in het geheel niet in het oog is gehouden. Het resultaat is dat onder druk van de aanstaande verkiezingen een zeer belangrijk besluit door de Kamer geaccordeerd

moet worden dat van betekenis is voor vele toekomstige jaren. Dat is vragen om moeilijkheden. Overigens leeft bij ons nog de vraag of half april werkelijk de deadline is voor ondertekening van het MoU. Voor het CDA staat het onomstotelijk vast dat onze Koninklijke luchtmacht over de modernste supersonische multi-role straaljagers dient te beschikken. Wat ons betreft, levert de Klu ook in toekomst een bijdrage aan de internationale rechtsorde, aan vrede en stabiliteit. Daartoe zal onze krijgsmacht flexibel inzetbaar moeten zijn en hightech toegerust. Bovendien is voor de veiligheid van deelnemende militairen aan crisisbeheersing en vredesoperaties altijd luchtdominantie noodzakelijk. Daarom hebben wij indertijd ingestemd met de aanschaf van de F-16's en met de updating van deze toestellen. Zowel in NAVO-verband als Europees gezien is de vervanging van de F-16 door Nederland van belang. Voor crisisbeheersing onder Europese vlag of in NAVO-verband is in de Helsinki headline goal de behoefte aan uiterst moderne straaljagers vastgesteld. Momenteel staat het totale aantal toestellen dat direct inzetbaar is door de EU-landen op 400. Een aantal landen overweegt de vervanging van de luchtvloot en daarbij valt het op dat geen keuze voor één Europees toestel maar voor minstens vier verschillende wordt gemaakt. Het EVDB staat dan ook niet een Europees defensieaanschafbeleid voor en dat is maar goed ook. Het zou de onderhandelingspositie van de Europese lidstaten, en zeker van Nederland met zijn zeer beperkte defensie-industrie, alleen maar verzwakken. Wel wil het kabinet, zo staat in de brief van 11 februari jongstleden, de mogelijkheid van gezamenlijke aanschaf en poolvorming met andere Europese lidstaten onderzoeken. Over die gezamenlijke aanschaf kom ik later te spreken. Vooralsnog is de mix aan benodigde airpower nog grotendeels gebaseerd op bemande hoogwaardig ontwikkelde toestellen en dat zal in de nabije toekomst zo blijven. Verschillende nationale en internationale onderzoeken geven aan dat onbemande toestellen die qua capaciteit vergelijkbaar zijn met de JSF niet eerder dan rond 2030 te verwachten zijn. Wanneer zal het kabinet over de definitieve aanschaf van de JSF-toestellen besluiten en

wanneer kan de Kamer een dergelijk besluit tegemoet zien?

De business case vormt de hoofdmoot van vandaag. De CDA-fractie heeft de informatie al eerder als rommelig en onduidelijk gekenschetst. Alleen al het feit dat de 42 mln euro van het ministerie van Economische Zaken door het kabinet aanvankelijk als een subsidie werd aangemerkt en later als deel van de voorfinanciering hebben wij als slordig ervaren. De beantwoording van de 490 schriftelijke Kamervragen neemt een deel van de onduidelijkheid weg, maar lang niet alles. Bovendien kwam maandag 25 maart het NIFARP in zijn nieuwsbrief met de stelling dat het aandeel van het Nederlandse bedrijfsleven, te weten 3,5% van de omzet, tot een maximum van 191 mln euro netto contante waarde zal zijn. Dat wijkt nogal af van wat het kabinet ons voorhoudt, namelijk dat het Nederlandse bedrijfsleven te allen tijde het financiële tekort zal dekken. Dit bedrag kan naar onze mening dan ook niet worden gemaximeerd. Kan de minister van Financiën dit opmerkelijke verschil van inzicht tussen het bedrijfsleven en de overheid verklaren? Waar moeten wij nu van uitgaan? Zal het bedrijfsleven in 2008, wanneer naar de dan geldende inzichten bepaald wordt wat de afdracht van het bedrijfsleven aan de Nederlandse overheid zal zijn – for better and for worse – zich dan beroepen op dit maximaal gestelde bedrag netto contante waarde van 191 mln euro? Als dat het geval zou zijn, betekent dit dat het financiële tekort niet door het bedrijfsleven gedekt zal worden. Ik krijg hierover graag duidelijkheid van de minister. Er zijn veel onbekenden, welk rekenmodel je ook neemt.

De heer **Harrewijn** (GroenLinks): Wat is de conclusie van mevrouw Van Ardenne als uit het antwoord van de regering blijkt dat dit bedrag niet door het bedrijfsleven wordt gedekt? Is de business case voor haar dan onaanvaardbaar?

Mevrouw **Van Ardenne-van der Hoeven** (CDA): Allereerst moet ik dan vaststellen dat de Kamer onjuist geïnformeerd is. Vervolgens is gezegd dat in 2008 een nieuw moment van vaststelling ontstaat. Als je nu de mogelijkheid dichttimert dat er dan een andere positie voor het bedrijfsleven kan zijn,

hebben wij dus verkeerde informatie ontvangen. Wat daarvan de consequentie zal zijn, moeten wij vandaag horen. Ik weet het niet. Wie weet helpt het vaststellen van een maximumbedrag, maar ik denk het niet. Een feit blijft wel dat wij dan op een andere manier geïnformeerd zijn: in 2008 opnieuw vaststellen.

De heer **Harrewijn** (GroenLinks): Maar het is wel een zwaarwegend punt in uw uiteindelijke oordeel of kunt meegaan met het voorstel van het kabinet?

Mevrouw **Van Ardenne-van der Hoeven** (CDA): Ik heb eerder gezegd dat het sluitend maken van de business case en van het financiële tekort voor ons de hoofdmoot van het debat vormen.

Ik kom dan bij het aantal toestellen dat Defensie aanschaf. Hoe zeker is bijvoorbeeld de aanschaf van 85 toestellen door de Nederlandse regering? In de letter of intent is vastgelegd hoe de financiering is geregeld indien Nederland geheel afziet van aanschaf, maar niet wanneer het aantal reduceert. Minder toestellen aanschaffen dan de beoogde 85 betekent minder teruggave van ontwikkelings- en organisatiekosten, dus een financieel gat. De regering heeft dit downward en upward betekend op 0,1 mln dollar per toestel. Zijn in dit bedrag alle tegenvallende inkomsten voor de Nederlandse overheid opgenomen en is ook hier weer met netto contante waarde gerekend? De aanschafprijs zou volgens de letter of intent gelijk zijn aan de aanschafprijs van de Verenigde Staten. Waar is deze afspraak met de VS juridisch vastgelegd en geldt deze afspraak ongeacht het aantal toestellen dat Nederland en de Verenigde Staten zullen aanschaffen?

Volgens het kabinet heeft de Amerikaanse overheid laten weten niet van plan te zijn waivers te verstrekken bij kopen van de plank. Indien dit zo blijft, is meedoen met de ontwikkeling financieel aanzienlijk gunstiger dan kopen van de plank. Kan de staatssecretaris bevestigen dat bij kopen van de plank geen waivers worden verstrekt? En kan de staatssecretaris aangeven wat het voordeel is voor de Nederlandse regering bij deelname op level 2, vergeleken met deelname op level 3, of bij kopen van de plank als je naar de waivers kijkt? Het kabinet rekent

in de business case met een waiver van 50%. Hoe verhoudt zich dat met de informatie dat geen waivers verstrekt worden? Hoe realistisch is dit percentage en geldt dit ook indien Nederland mocht besluiten geen 85 maar 60 toestellen aan te schaffen? Kortom, hoe hard is die 50%? Het kabinet heeft in het rekenmodel het totale aantal te produceren toestellen van 6000 volgens opgave van Lockheed Martin bijgesteld naar 4500. NRC Handelsblad berichtte ons afgelopen zaterdag dat zelfs deze aantallen onrealistisch hoog zouden zijn. Klopt de aannahme dat de VS er 3000 nodig hebben nog? Vanuit de VS bereikte ons dezer dagen het bericht dat de navy wellicht 409 toestellen minder zal bestellen. Dat zou dus beduidend minder orders voor het bedrijfsleven betekenen. Wat betekent dit voor de business case? Kan dan nog wel uitgegaan worden van een productie van 4500 toestellen? Welke verschillen zullen optreden in de business case en in het financieel tekort indien uitgegaan wordt van een totale productie van bijvoorbeeld 3000 toestellen? Voor het verkrijgen van royalty's zijn de verkopen aan derde landen van belang. In hoeverre staat het beoogde aantal van 1390 verkoop aan derde landen nu ook ter discussie? Waarop is die aannahme van 1390 gebaseerd? Is het niet allemaal te rooskleurig voorgesteld? Na waarschuwing van de Amerikaanse Rekenkamer heeft het Congres een aantal maatregelen voor de kostenbeheersing genomen. Het totale bedrag voor de ontwikkeling is op 30 mld dollar gesteld met een bandbreedte van 10%. Nederland heeft zijn bijdrage op maximaal 800 mln dollar gesteld, zonder bandbreedte. Indien de totale kosten hoger zijn en Nederland desondanks niet meer bijdraagt, dan daalt voor Nederland verhoudingsgewijs het aandeel in die royalty's. Daarentegen nemen in dat geval de royalty's per vliegtuig toe, omdat deze zijn gebaseerd op een percentage van de inmiddels gestegen ontwikkelingskosten. Zien wij het goed dan zal kostenoverschrijding in de SDD-fase van niet al te grote omvang dus positief uitpakken voor een level 2-partner. Op welke fronten verwacht de minister van Financiën eigenlijk overschrijding van de kosten? De Nederlandse "subcontractors" zullen uitsluitend concurrerend kunnen meedoen: de laagste prijs

voor de beste prestatie. Dat past helemaal in het concept van kostenbeheersing dat nu als systeem is gesteld. Dat is nieuw: niet steeds weer nieuwe eisen maar de kostenontwikkelingen zijn leidend voor het gehele project. De vraag is echter, in hoeverre deze scherpe concurrentiepositie voor het Nederlandse bedrijfsleven niet verder wordt aangetast door het feit dat langjarig een vast percentage van de omzet per jaar aan de Nederlandse Staat moet worden afgedragen. Met name indien onverhoopt minder toestellen dan nu beoogd, worden geproduceerd dan zal de omzet tegenvallen, terwijl in die situatie het bedrijfsleven wel eens meer zou moeten afdragen dan de nu vastgestelde 3,5% van de omzet. Desondanks heeft de meerderheid van de bedrijven de letter of intent getekend. Men heeft er dus vertrouwen in. In de letter of intent is ook een artikel opgenomen voor het geval er omzetten in het buitenland worden gemaakt. Wij begrijpen dat dan ook de afdracht van 3,5% geldt. In welke ordergrootte verwacht de minister van Economische Zaken dat de Nederlandse bedrijven omzet in het buitenland realiseren? Wat betekent dit voor het beoogd aantal extra arbeidsplaatsen en de berekende toegevoegde waarde? Wat is overigens de mening van de bewindslieden over de bevindingen in beide CPB-rapporten? In paragraaf 3.4 van de letter of intent is de hoogte van de private bijdrage opgenomen indien de Nederlandse regering voor 1 juli 2008 deelname aan de SDD-fase zou beëindigen. Kan de minister van Economische Zaken aangeven welke omstandigheden zich zouden kunnen voordoen waardoor de Nederlandse regering het besluit daartoe zou nemen? Is de Nederlandse regering dan in alle gevallen de voorfinanciering van 800 mln dollar kwijt? Welke afspraken zijn hierover met de Verenigde Staten gemaakt? Grote onduidelijkheid is wat ons betreft ontstaan over het uiteindelijk onderhandelingsresultaat vergeleken met de kabinetsinformatie. Volgens de antwoorden op vragen neemt, indien een of meer bedrijven failliet gaat, het overige bedrijfsleven de verplichtingen aan de Nederlandse Staat van de desbetreffende bedrijven over en voldoet het eraan. In de letter of intent heb ik daarover geen afspraken kunnen terugvinden.

Waar is dit wel vastgelegd? Wij kunnen in de letter of intent evenmin terugvinden hoe de risico's zijn afgedekt indien de Nederlandse overheid onafhankelijk van de prijsvorming besluit om minder dan 85 toestellen aan te schaffen.

Volgens de kabinetsbrief zou het bedrijfsleven tot en met 2012 55 mln euro betalen. In de letter of intent is ook die afspraak niet terug te vinden. Hoe kan dit? Wat betekent al deze informatie voor het sluitend maken van de business case en op termijn van het financieel tekort? Daarover wil de CDA-fractie absolute helderheid.

Met de eerdere impuls van 260 mln voor innovatie aan de Nederlandse luchtvaartindustrie heeft de CDA-fractie van harte ingestemd. Wij vinden dat Nederland moet inzetten op hoogwaardige technologische ontwikkeling en innovatie. Zowel civiel in het Airbus-project, als militair in het JSF-project ziet het ernaar uit dat die investering in dat opzicht vruchten begint af te werpen. Heeft de minister van Economische Zaken hiervan al eens de balans opgemaakt? Zo ja, met welke bevinding? Tijdens de hoorzitting heeft de directeur van het NRL overtuigend aangetoond dat het luchtvaartcluster inderdaad inmiddels is samengesteld uit makers en gebruikers. Dat is het sterke van het cluster, evenals de synergie tussen het militair en civiel ontwikkelen en produceren. De CDA-fractie acht het vasthouden van dit spoor van wezenlijke betekenis voor de Nederlandse luchtvaart-industrie.

De vraag aan de minister van Economische Zaken is evenwel of zij de nu voorliggende werkpakketten voor de Nederlandse industrie voldoende hoogwaardig en innovatief vindt. Hoe komt het bijvoorbeeld dat een firma als Thales, dat aan de top van de wereld staat met radartechnologie op fregatten, die kennis niet zal benutten voor de JSF? Waarom neemt bijvoorbeeld SP Aerospace niet deel aan de ontwikkeling van het onderstel van de JSF? Dit is nota bene een specialiteit van SP. Heeft de minister van Economische Zaken de indruk dat zij er in de onderhandelingen alles voor het Nederlandse bedrijfsleven uitgehaald heeft? Kan zij dit aantonen? Stel dat er na de ondertekening van de letter of intent Nederlandse bedrijven bij komen die

gaan deelnemen aan de ontwikkelingsfase, dan ontstaat het gevaar van free riders-gedrag. Met deze bedrijven is immers niet de afdracht van 3,5% van de omzet overeengekomen. Hoe zal dit voorkomen worden? Kan de regering nieuwe bedrijven ertoe bewegen zich alsnog aan te sluiten bij de letter of intent en, zo ja, hoe dan wel?

Dan de "lessons learned" van het F-16-project. Wij hebben twee rapporten ontvangen. Een van de gezamenlijke rekenkamers van België, Denemarken, Noorwegen, de Verenigde Staten en Nederland en een apart rapport van de Nederlandse Rekenkamer. Daaraan is een aantal conclusies en aanbevelingen verbonden. Uit beide rapporten blijkt de succesvolle samenwerking met de Verenigde Staten in de productiefase van de F-16, de up-dating en het gezamenlijk onderhoud. Op basis van deze goede ervaring zijn de volgende aanbevelingen voor een nieuw project zoals de JSF van belang.

1. Zorg dat tussentijdse Amerikaanse wet- en regelgeving niet nadelig interfereert met het lopende programma. Kan de minister van Financiën aangeven hoe dit juridisch verzekerd is?

2. Van tevoren zal vastgelegd moeten zijn hoe de verkoop en eventuele kortingen aan derde landen van gezamenlijk ontwikkeld materieel is geregeld. Is dit gebeurd en, zo ja, op welke wijze?

3. Stel van tevoren vast wat de omvang van de deelname kwalitatief en kwantitatief zal zijn. Dat is bij het JSF-project niet aan de orde, omdat daarbij slechts concurrerend deelgenomen kan worden. Toch is de vraag wat er nu precies is vastgelegd ten aanzien van deelname van de Nederlandse industrie in de ontwikkelingsfase, in de productiefase en in de onderhoudsfase. Welke garanties zijn afgegeven?

4. Zorg dat je als deelnemer de ontwikkelings-, productie- en onderhoudskosten kunt volgen en controleren. Hoe is dit geregeld? Ik heb het voorstel gedaan om daar de Rekenkamer en Defac bij te betrekken.

5. Stel een not to exceed price vast. In het JSF-project geldt dat de aanschafprijs van Nederland gelijk is aan de aanschafprijs voor de VS. Ik heb niet kunnen vinden waar dit is vastgelegd.

6. Bij de aanschaf van de F-16 is samenwerking tussen de Europese landen buitengewoon vruchtbaar gebleken, onder andere met het oog op onderhoud en opleidingen van monteurs en vliegers. Staat de staatssecretaris een dergelijke samenwerking met Europese landen voor ogen? Zo ja, met welke? Is hij hierover al in contact met bepaalde landen?

Voorzitter. De CDA-fractie is altijd warm voorstander geweest van het onderzoeken van de mogelijkheden van deelname aan het JSF-project. De Klu moet nu eenmaal zijn straaljagers vernieuwen en voor de Nederlandse industrie en kennisinstellingen is dit project een buitenkans. Voor onze fractie is op dit moment niet te overzien wat de financiële risico's van dit project zijn en op welke wijze deze afgedekt worden. Het kabinet heeft daartoe de Kamer tot nu toe niet eenduidig en helder geïnformeerd. Dat betreuren wij, maar wij hopen dat vandaag deze informatie alsnog op tafel komt. Investeren in het JSF-project betekent ook investeren in de transatlantische relatie. Dat vindt de CDA-fractie van belang. Daarmee is niet gezegd dat wij de Europese samenwerking van minder belang achten. Integendeel, maar het één hoeft het ander niet uit te sluiten. Investeren in de transatlantische relatie zal echter van twee kanten moeten komen. Wat dat betreft mogen wij van de Verenigde Staten een optimale inspanning verwachten. De CDA-fractie vindt dat daar dan niet zoiets als een plotselinge importheffing op staal bij hoort. Wij mogen de Verenigde Staten dan ook weleens duidelijk maken dat de liefde niet altijd van één kant kan komen.

Mijnheer de voorzitter. Het moge duidelijk zijn dat de CDA-fractie nog niet toe is aan een eindoordeel. Wij wachten de beantwoording van de bewindslieden met belangstelling af.

De heer **Balemans** (VVD): Koppelt mevrouw Van Ardenne nu de goedkeuring van de CDA-fractie voor deelname aan het JSF-project aan de staalimport of gaan wij dat regelen via de World Trade Organization.

Mevrouw **Van Ardenne-van der Hoeven** (CDA): Hoe het geregeld wordt, maakt de CDA-fractie absoluut niet uit, als het maar geregeld wordt. Maar het zou ook niet verkeerd zijn

om een signaal af te geven. Dit punt koppelen wij niet expliciet aan deelname aan het project, want het is een toevalligheid dat het een en het ander samenvalt.

De heer **Balemans** (VVD): Dus als ik het goed begrepen heb, is het niet zo dat u vanwege de staalproblemen straks de luchtmacht een JSF door de neus boort.

Mevrouw **Van Ardenne-van der Hoeven** (CDA): Die combinatie zou ik absoluut niet willen maken.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter. In de jaren zeventig werd over de aanschaf van de F-16 al gesproken als de wapenorder van de eeuw. Die kwalificatie gaat wederom op voor de 21ste eeuw, zij het dat "order" nu kan worden vervangen door "project". De fractie van D66 steunt een hoogwaardige defensie en daarin past een hoogwaardige luchtmacht. De F-16 levert een belangrijke bijdrage aan vredesoperaties en het herstel van de internationale rechtsorde. De fractie van D66 stelt daarom een zorgvuldige besluitvorming over de vervanging van de F-16 voor. Op 15 maart 2000 stuurde de regering het basisdocument aan de Tweede Kamer. Hierin wordt gesproken over twee trajecten. Het eerste traject betreft de vraag op welke wijze Nederland te zijner tijd wil voorzien in de vervanging van de F-16. Het tweede traject betreft de vraag of Nederland al dan niet wil ingaan op de Amerikaanse uitnodiging om deel te nemen aan de ontwikkeling van de JSF.

Voorzitter. Ons inziens is de eerste vraag niet beantwoord. Het kabinet verwijst in zijn beantwoording van de vragen naar de hoofdtaken van de luchtmacht, zoals deze in de Defensienota zijn verwoord. Deze Defensienota gaat echter tot 2010. De behoefte aan een nieuw jachtvliegtuig wordt rechtstreeks gerelateerd aan een financieel plaatje. Dat is op zijn zachtst gezegd merkwaardig. Het basisdocument vermeldt dat zou moeten worden gezien op welke wijze NAVO-bondgenoten de komende periode voorzien in jachtvliegtuigen en welke taken een jachtvliegtuig in de toekomst dient uit te voeren. Daarbij moet ook worden gezien hoe dat zich in de Europese samenwerking ontwikkelt. Europa wil meer verantwoordelijk-

heid dragen en minder afhankelijk zijn van de Verenigde Staten. Dat betekent dat moet worden gestreefd naar een verkleining van technologische achterstand.

Tevens moeten de mogelijkheden van internationale samenwerking worden bekeken. Dit heeft het kabinet naar de mening van D66 in onvoldoende mate gedaan. Samenwerkingsverbanden zoals EAD en OCCAR worden niet eens genoemd. Toegegeven: er is nog weinig sprake van Europese materieelsamenwerking op defensiegebied. Deze komt inderdaad slecht van de grond. Nu kiezen voor een Amerikaanse samenwerking tot ver in deze eeuw stimuleert dit proces niet, integendeel.

De levensduur van de F-16 zou wat de eerste toestellen betreft tot 2010 zijn. Er is discussie ontstaan over het tijdstip van de vervanging. Het kabinet is daar niet helder over. "De vraag wanneer de vervanging van de F-16 moet beginnen, is nog niet met een enkel jaartal te beantwoorden", zegt het kabinet zelf in zijn brief, "De oudste toestellen worden het eerst uitgefaseerd." De problemen die het kabinet noemt betreffen neem ik aan met name de oudste toestellen. Wij hebben er 137 en we zijn volgens het financiële plaatje van plan om er 85 aan te schaffen. Mijn conclusie is dus dat we nog wel even kunnen doorvliegen, omdat we de tijd hebben.

De net gerenoveerde toestellen van mid life update zullen nog wel een tijdje doorvliegen. Hoeveel hebben ze dan inmiddels gevlogen? Ook daar is nog niet echt helderheid over, hoewel het kabinet in antwoord op de vragen toch zegt dat de 6000 vliegtuigen gehaald worden. Kan het kabinet dit bevestigen?

De onderhoudskosten nemen toen naarmate er minder afnemers zijn. Als Amerika wegvault, hebben we een hoger onkostenplaatje. De extra kosten moeten worden verdeeld over de deelnemers. Maar worden er op dit moment niet ook nog vier F-16's van de plank geleverd? Moeten deze ook niet onderhouden worden in de komende 30 jaar, als ze tenminste 30 jaar doorvliegen wat toch de planning is? Volgens het kabinet zullen de nieuwere F-16's tot 2025 doorvliegen.

Voorzitter. Het kabinet stelt dat het besluit om nu deel te nemen aan de ontwikkelingsfase de flexibiliteit van een keuze in de toekomst openlaat.

Het kabinet zegt "dat de flexibiliteit is verzekerd door nu nog geen besluiten te nemen over het aantal te verwerven JSF-toestellen". Dat is natuurlijk kul. Bij een impliciete keuze voor 85 toestellen klopt het financiële plaatje anders niet. Die keuze, voorzitter, wordt in de voorliggende opzet wel degelijk gemaakt, terwijl wij nu in feite niet weten hoeveel toestellen we later nodig hebben. Ik vraag de regering daarom nadrukkelijk of zij hier wil bevestigen dat deelneming in feite betekent kopen. Of is het voor de regering mogelijk dat deelneming kan uitmonden in de aanschaf van een ander toestel? Wij sluiten dat uit. Ook de PvdA was daar niet duidelijk over.

Bij de vragen welke taken jachtvliegtuigen in de toekomst moeten uitvoeren in relatie tot andere systemen, wordt door het kabinet naar de zeer verre toekomst verwezen, namelijk 2030. Het kabinet zegt oog te hebben voor de ontwikkeling van onbemande toestellen en ziet deze de rol van jachtvliegtuigen niet geheel overnemen. Dat is volgens D66 ook niet de bedoeling. De vraag is in hoeverre de onbemande toestellen taken van jachtvliegtuigen kunnen overnemen en in hoeverre zij complementair kunnen zijn. Er zijn ontwikkelingen gaande op het gebied van de UAV, unmanned aerial vehicles, en de UCAV, de unmanned combat aerial vehicles, en de cruise missiles. Je hebt dus de UAV's, de UCAV's, de betere gevechtsvliegtuigen, de waarnemers en de cruise missiles. Dat zijn de drie modellen waarbij nu een ontwikkeling gaande is. Jachtvliegtuigen kunnen in de toekomst deels en misschien zelfs geheel vervangen worden door de onbemande toestellen. Ook de structuur van de Amerikaanse luchtmacht wordt voor een substantieel uitgewerkt in de toekomst door onbemande vliegtuigen. Dit bleek uit de hoorzitting, waar de heer Burbage dit zelfs bevestigde. Er vinden verschillende onderzoeken plaats, waarbij de regering Boeing in Amerika en Israël noemt. Ook andere landen, zoals Australië, Frankrijk en Nederland, zijn hiermee bezig. Als wordt uitgegaan van het vervangen van een vast aantal jachtvliegtuigen tussen 2012 en 2030, speelt Nederland niet adequaat in op deze ontwikkeling, die vooral in die periode plaatsvindt. Het kabinet stelt

dat de UCAV's vanaf circa 2010 een substantieel deel van de taken van de jachtvliegtuigen zullen overnemen, waarbij reeds is berekend dat een onbemand toestel ongeveer een kwart kost van een jachtvliegtuig, terwijl er ook geen slachtoffers meer zullen zijn.

In de eerste alinea van de Defensienota 2010 staat dat nieuwe noties van veiligheid in een constant veranderende wereld nopen tot een flexibele houding. Daarom sluit ik mij aan bij de gedachte van de Partij van de Arbeid dat het noodzakelijk is om in de volgende kabinetsperiode een nieuwe Defensienota te schrijven. De Amerikaanse disclosure policy, de bescherming van intellectuele eigendomsrechten en terughoudendheid met technologieoverdracht, berust op veiligheidsoverwegingen en de wens om de nationale industrie te beschermen. Deze vormt een obstakel voor open materieel-samenwerking in Europa, maar ook tussen Europa en de Verenigde Staten. Doordat de wapensystemen zo complex zijn, zijn de investeringen bijna niet meer door een land op te brengen. Samenwerking met meerdere landen is noodzakelijk, maar wordt verhinderd door het Amerikaanse disclosure-beleid, terwijl deze in Europees verband nog altijd zeer traag en moeizaam verloopt. Tijdens de gebruikperiode zijn standaardisatie en samenwerking op operationeel en logistiek gebied van belang. Hoe worden zij gerealiseerd? Zij lijken in de brief niet aan de orde, omdat het kabinet stelt dat er nog steeds geen sprake is van een aanschafbesluit. In mijn inleiding zei ik al dat dit impliciet wel aan de orde is, omdat in het rekenmodel wordt uitgegaan van 85 te vervangen vliegtuigen. Dan kom ik op de overwegingen van de regering bij het besluit tot deelname aan de SDD-fase van de JSF. De belangrijkste kanttekening hierbij is dat er wordt ingeboet aan flexibiliteit. Daar ging mijn verhaal tot nu toe over, maar nu komen de financieel-economische argumenten. Het kabinet noemt een aantal voordelen. Bij latere aanschaf van de JSF worden door de Verenigde Staten geen ontwikkelingskosten alsmede organisatiekosten betekend. Participatie levert de Nederlandse industrie veel omzet, olopend tot mogelijk 10,7 mld dollar. Uitgaande van 6000 toestellen en een kostprijs van \$4500 is dat 7,5 mld dollar.

Deelname biedt uitzicht op hoogwaardige werkgelegenheid, die bijdraagt aan een versterking van de kennisinfrastructuur en het luchtvaartcluster. Verder is er spill over en spin-off, waardoor technologische kennis overvloedt van de Verenigde Staten naar Nederland die wordt toegepast in andere sectoren. Het laatste argument van het kabinet is het militair-operationele voordeel dat defensie meer invloed heeft op het ontwerp, waardoor men zich beter kan voorbereiden op invoering van het toestel, onder andere door opleidingen.

Ik plaats hierbij de volgende kanttekeningen. Het is niet duidelijk of de Verenigde Staten bij het kopen van de plank alsnog kortingen zullen verstrekken. De regering schat deze kans op 50%. Bovendien kan Nederland in een later stadium onderhandelen over kortingen. Er zijn beslist geen garanties gegeven aan de Nederlandse industrie over de productie van de JSF. Het aantal van 6000 toestellen is een onzekere factor. Sterker nog, er is geen enkele order geplaatst, ook niet door Amerika. Nederland gaat in de business case uit van 4500 toestellen, maar het is onzeker of dit aantal wordt gehaald. Er zijn nu al berichten dat er door de Amerikaanse marine minder toestellen worden afgenomen dan geraamd. Kent het kabinet dit bericht? Klopt het? Wat zijn de consequenties hiervan voor de business case? Hoe realistisch is de aanname dat er 1390 vliegtuigen kunnen worden geëxporteerd naar derde landen? Eerst wordt er geleverd aan de landen die participeren, zoals mevrouw Van Ardenne stelde, en daarna aan de exporterende landen. Wanneer krijgen de revenuen hun beslag? Als de aantallen veel lager zouden zijn dan verwacht terwijl alle andere voor de business case relevante parameters gelijk aan de huidige zouden zijn, dan zou dit in de nieuwe overeenkomst een hoger afdrachtspercentage voor de industrie betekenen. Kan de industrie deze risico's wel allemaal opvangen? Wat gebeurt er als zij dat niet kan? Vangt de overheid dan toch de tekorten op? Wij kunnen geen kant meer op! In 2008 hebben wij 479,7 mln euro betaald aan de ontwikkelingsfase en zitten wij in het project. De industrie heeft daar overigens maar 4,1 mln euro van betaald. Betaalt de industrie het vast te

stellen percentage van de verwachte of feitelijke omzet? Hoe zit het met de omzet? Wie rekent die uit en hoe vindt de controle plaats?

Het CPB redeneert dat het effect voor de werkgelegenheid oftewel de totale macro-economische effecten verwaarloosbaar zijn door te wijzen op het verdringingseffect. Klopt het dat er onlangs een rapport is verschenen waaruit blijkt dat er een groot tekort is aan bètamensen? Wat betekent dit voor andere sectoren in onze samenleving? Ik sluit mij aan bij de vragen van mijn collega's op dit punt. In de brief wordt uitgegaan van 43.000 mensjaren over veertig jaar. Dat betekent in het begin gemiddeld zo'n 1000 banen per jaar. Maar heeft Stork al niet een contract binnen, los van de hele ontwikkelingsfase? En hoe zit het met de afspraken met Philips, zoals ook de heer Timmermans heeft gevraagd. Er is nog altijd geen garantie dat daadwerkelijk overdracht van kennis en technologie zal plaatsvinden.

Ik kom te spreken over "spill over"-effect. Er ligt een "declaration of principles" waarin initiatieven worden genomen om industriële samenwerking te verbeteren. Het is echter slechts een intentieverklaring. In hoeverre wordt de disclosure policy daadwerkelijk doorbroken met deze verklaring? Het kabinet heeft geen antwoord gegeven op de vraag of de Nederlandse industrie inzicht krijgt in de stealth-technologie. Of krijgt zij slechts informatie die relevant is voor de onderhoudsdoelstelling? Het voordeel van stealth is dat het vliegtuig minder zichtbaar is voor de radar. Het nadeel is echter dat het vliegtuig minder wendbaar is. Zij moeten dus vooral niet worden ingezet in een luchtgevecht.

Nederland is op dit moment het enige land dat zou gaan meedoen in level 2. Italië overweegt het, maar dat land zit ook in het Eurofighter-project. Het is nog niet duidelijk hoe het Italiaanse parlement zal beslissen. Het Verenigd Koninkrijk zit in level 1 en de overige landen zitten in level 2. Ik sluit mij korthedshalve aan bij de vragen die mijn collega's hebben gesteld over level 3. Hoe is dat gegaan? Is er überhaupt over gesproken? Hoe verhoudt zich dat met het kopen van de plank en de uitspraken van Bush en Hamilton, waaruit ik heb begrepen dat de deelname aan level 3 geen voor- of nadelen geeft in vergelijking met kopen

van de plank. Het kabinet heeft zich daarbij aangesloten. Misschien kan dat nog eens toegelicht worden? Ik kom te spreken over de business case. Nederland participeert op level 2 en de bijdrage is 858 mln euro. Na aftrek van alle financiële voordelen resteerde een tekort. Daarom is enerzijds een bijdrage gevraagd van de industrie. Deze is voorlopig vastgesteld op 191 mln euro netto contante waarde. In 2008 zal een herformulering plaatsvinden. Anderzijds is voorlopig 42 mln euro betaald door het ministerie van EZ om de bijgestelde koers van € 1,15 en \$1 te ondervangen. De afspraken over de medefinancierings-overeenkomst tussen de overheid en de industrie zijn weergegeven in de letter of intent. Afgesproken is dat de industrie tot 1 juli 2008 3,5% van de participatieomzet betaald. Per die datum wordt het op dat moment resterende tekort becijferd en het percentage over de participatieomzet opnieuw vastgesteld teneinde het gehele tekort te dichten. De rente over de staatslening van 300 mln euro, namelijk 131 mln euro die dan geparkeerd zijn op de begrotingen van Defensie en EZ, en ook de 42 mln euro van EZ worden dan meegenomen. Is deze conclusie juist? De hele rekenpartij wordt echter in 2008 weer overgedaan. Niet vergeten mag worden dat door Defensie 401 mln euro is betaald. Verder is door EZ 60 mln euro betaald. Wij betalen dus sowieso 461 mln euro. Dat kan dan echter via revenuen, kortingen en royalty's terugkrijgen. Het is ingewikkeld, maar ik denk dat de rekensom, met de aandames die het kabinet doet, klopt. Dat moet ook wel, want anders zou minister Zalm nooit akkoord zijn gegaan. Er zijn echter risico's. Minister Jorritsma heeft gelijk als zij zegt dat zonder risico's niet te leven is. Waar ligt echter de balans? De dollarkoers is een onzekere factor en blijft dat, hoewel het kabinet er verstandig aan heeft gedaan om er niet van uit te gaan dat een dollar gelijk is aan een euro. Dat was het immers eerst wel van plan. Ik ga vervolgens in op het risico van kostenstijgingen. Als de stuksprijs van de JSF hoger uitvalt en Nederland als gevolg daarvan minder toestellen afneemt, groeit het gat van de business case. Wordt dit gat meegenomen bij de her-

berekening in 2008 en komt dit dan ten laste van de industrie? De Amerikaanse overheid heeft op 2 november 2001 de raming van de kosten van de SED-fase verhoogd van 25,7 mld dollar naar 30,2 mld dollar. De Verenigde Staten nemen deze kostenstijging van 20% voor eigen rekening en de bijdrage van Nederland wordt niet verhoogd. Nederland heeft overigens zelf geen wezenlijke invloed op de kosten-beheersing van de SDD, maar heeft voor zichzelf het risico beheerst door in het concept memorandum of understanding een vast bedrag voor Nederlandse deelname op te nemen. Doet zich een kostenstijging voor, dan kan de bijdrage slechts worden verhoogd indien Nederland daarmee instemt. Wat betekent dit? Als Nederland daarmee niet instemt, kan dit gevolgen hebben voor onze deelname aan het project. Als de totale ontwikkelingskosten stijgen en Nederland besluit de eigen bijdrage niet te verhogen, dan ontvangen wij minder royalty's. Is de conclusie gerechtvaardigd dat wij of minder moeten betalen of minder ontvangen? De hoofdcontractanten krijgen een soort beloning van 4 mld dollar dat wil zeggen 15% van de contract-waarde, als zij de afgesproken doelen halen. Welke maatregelen zijn er genomen opdat de kosten niet verder worden overschreden?

Mevrouw Van Ardenne-van der Hoeven (CDA): Ik heb begrepen dat D66 niet wil meedoen aan dit project. Mevrouw Van 't Riet stelt echter ongelooflijk veel vragen. Ik had liever gehoord dat zij aangeeft waarom D66 niet wil meedoen en waarom zij deelname aan dit project onverantwoord vindt. Ik vind dat zij dit hier klip en klaar moet zeggen en niet nog meer vragen moet bedenken dan de voorstanders hebben bedacht.

Mevrouw Van 't Riet (D66): Ik kan mij voorstellen dat mevrouw Van Ardenne wil dat ik omwille van de tijd alleen zeg dat ik tegen ben. Zo werkt dit echter niet. In mijn conclusie zal ik onze beweegredenen heel duidelijk formuleren.

Mevrouw Van Ardenne-van der Hoeven (CDA): Waarom is mevrouw Van 't Riet zo diep ingegaan op de business case en de letter of intent, enz. terwijl zij al voordat het kabinet

een besluit had genomen, heeft gezegd dat D66 niet meedoet?

Mevrouw Van 't Riet (D66): Ik kan de bal nu flauw terugspelen, want mevrouw Van Ardenne had ook al maanden geleden haar mening gevormd.

Mevrouw Van Ardenne-van der Hoeven (CDA): Wij zijn nog steeds die mening toegedaan.

Mevrouw Van 't Riet (D66): Ik las in de krant wat genuanceerdere berichten. Wij nemen de brief van het kabinet serieus en willen ook serieus onze reactie daarop bepalen. Daarna kom ik tot een eindconclusie. Wij zijn al eerder met die eindconclusie naar voren gekomen, omdat dit met de gegevens van toen al mogelijk was. Daarin is geen verandering gekomen. Dit laat onverlet dat wij de kanttekeningen die wij bij de brief van het kabinet maken, hier naar voren brengen om te vragen hoe een en ander in elkaar steekt.

De heer Van Bommel (SP): Is mevrouw Van 't Riet wellicht zo diep in de stukken gedoken om juist de voorstanders van dit project zoals de CDA-fractie en de VVD-fractie te overtuigen van de onverstandigheid van de deelname aan dit project.

Mevrouw Van 't Riet (D66): De heer Van Bommel neemt mij de woorden uit de mond. Misschien lukt mij dit. De Amerikaanse Rekenkamer geeft aan dat de kosten aanzienlijk kunnen oplopen van 20 mld dollar naar 200 mld dollar door gebruik van technologieën die nog in de kinderschoenen staan. Dit is weer zo'n risico. De Amerikaanse regering denkt dat deze risico's door demonstratievliegtuigen en simulatiemodellen zijn ondervangen. Ik wijs erop dat de JSF nog niet bestaat, alleen een model in karton. Weet wat je koopt! Uit de geschiedenis blijkt dat kinderziektes onvermijdbaar zijn en zijn er geen voorbeelden bekend waarin die zich niet hebben voorgedaan. Ik verwijs verder naar recente voorbeelden in onze eigen defensiepolitiek: de Cougar en de Apache.

De heer Balemans (VVD): Ik meen mij te herinneren dat mevrouw Van 't Riet ook in Amerika is geweest en

daar de prototypes heeft zien vliegen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Nee, ik heb alleen simulatie- en demonstratiemodellen gezien. In een hangar waartoe wij dankzij veel pasjes toegang kregen, stond een model van de JSF in karton.

De **voorzitter**: Dit staat te lezen in het verslag van die reis.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): In de berekening van de business case houdt de regering geen rekening met een risico-opslag van 2%. Dit risico kan volgens het CPB uitmonden in een tekort met een breedte van 9 tot 99 mln euro. Dit heeft het CPB berekend in zijn actualisatie van 11 maart 2002. Het gaat dan met name om risico's die kunnen ontstaan doordat participerende bedrijven niet aan hun betalingen kunnen voldoen. Die situatie is niet denkbeeldig, aangezien de industrie, aldus de LOI, de kans krijgt om haar betaling te voldoen tot 1 juni 2053. Dat is dus een periode van een halve eeuw. Hoeveel van de deelnemende bedrijven bestaan dan nog? Wat is de gemiddelde levensduur van een bedrijf? Waarom heeft het kabinet de oorspronkelijke bepaling geschrapt dat de bijdragen van failliete bedrijven worden overgenomen door de resterende bedrijven? Wie neemt die bijdrage dan over? Is dat de Staat?

In antwoord op vraag nr. 251 stelt de regering dat de afspraken met de industrie, de industrie als geheel betreffen. Indien een bedrijf wegvalt en er komt geen Nederlands bedrijf voor in de plaats, moeten de overgebleven Nederlandse bedrijven meer van hun omzet afdragen om tot hetzelfde resultaat voor de Staat te komen. Dat blijkt helemaal niet uit de letter of intent, waar in het geheel niet meer wordt gesproken van failliete bedrijven, maar slechts van vervreemding en nieuwe ondernemingen.

Samenvattend heeft mijn fractie de volgende bezwaren tegen het kabinetsbesluit. Ten eerste betekent de keuze voor deelname aan de ontwikkelingsfase van de JSF impliciet een keuze voor JSF-straaljagers, zonder dat duidelijkheid bestaat over de uiteindelijke kostprijs en de daadwerkelijke behoeften. Zowel politiek als strategisch is over de wenselijkheid van de aanschaf

van 35 straaljagers nog niets te zeggen. De flexibiliteit gaat met het kabinetsbesluit verloren.

Ten tweede is de business case die de regering heeft voorgelegd, niet overtuigend. Belangrijke onderdelen ervan, zoals werkgelegenheid en stimulans van de kenniseconomie, zijn gebaseerd op zeer optimistische scenario's, waarbij forse kanttekeningen kunnen worden geplaatst. De risico's voor de Nederlandse Staat zijn niet of nauwelijks afgedicht, zeker in het licht van de ervaring dat megaprojecten in tijd en kosten altijd nadeliger afvallen dan gepland. Ten derde heeft de regering te weinig oog gehad voor de optie "kopen van de plank" respectievelijk in een later stadium bijdragen aan de ontwikkeling van een van de mogelijke straaljagers. In dat kader is ook de noodzaak van een Europese defensie-identiteit onvoldoende meegewogen om tot een verantwoord JSF-besluit te kunnen komen.

Mevrouw **Van Ardenne-van der Hoeven** (CDA): Ik begrijp er niets meer van. Uit de bijdrage van mevrouw Van 't Riet concludeer ik dat zij alle stukken nauwkeurig heeft bestudeerd. In die stukken is toch ook te lezen wat het verschil is tussen deelname en kopen van de plank? Alle voordelen van deelname komen overeen met de nadelen van het kopen van de plank. Ziet mevrouw Van 't Riet dat ook? Wat is de conclusie van de D66-fractie op dit punt?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik heb die conclusie zojuist geformuleerd. Naar mijn mening heeft het kabinet helemaal niet gekeken naar de mogelijke voordelen van het kopen van de plank. Het kabinet heeft voornamelijk gekeken naar de mogelijke industriepolitieke voordelen van de deelname aan de ontwikkeling van een straalvliegtuig over een aantal jaren. Met name heeft het kabinet dus gekeken naar de voordelen voor de industrie. Ik wilde juist het accent leggen op de militair-strategische invalshoek: wat willen wij in de toekomst met ons defensieapparaat en met de luchtmacht? Wij vinden dit onvoldoende toegelicht.

Mevrouw **Van Ardenne-van der Hoeven** (CDA): Dat is van een andere orde dan de financiële kwestie. Op dat punt had u de

stukken nog iets beter moeten bestuderen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik zei in het begin dat de financiële kant voor mij secundair is. Het militair-strategische aspect gaat voor.

De heer **Balemans** (VVD): Voorzitter. Ik vind dat mevrouw Van 't Riet iets te kort door de bocht gaat. Ook D66 heeft ingestemd met de politieke doelstellingen van de krijgsmacht in de Defensienota. Ik snap niet wat de waarde van het debat voor mevrouw Van 't Riet is als zij al ver voor de beantwoording van de vragen al meldt dat haar conclusie is dat wij maar niet moesten meedoen. Zij ontkent de mogelijkheden voor ons bedrijfsleven gewoon. Blijkbaar is zij niet bereid om te investeren voor ons bedrijfsleven.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik heb uitgebreid toegelicht dat wij de risico's te groot vinden. Wij vinden het heel belangrijk dat er in de volgende kabinetsperiode een nieuwe Defensienota komt, waarin de toekomstige rol van de luchtmacht goed wordt bekeken, waarin taakspecialisatie plaatsvindt, waarin wordt onderzocht hoe op Europees niveau met andere landen kan worden samengewerkt en waarin de ontwikkeling van andere toestellen tot 2008 wordt nagegaan. Wij adviseren het kabinet om in 2008 terug te komen met een goed verhaal, zowel militair-strategisch als financieel. Dat is vier jaar voordat de eerste toestellen moeten worden vervangen, dus we hebben zo ruimschoots de tijd. Die berichten over een heroverweging na drie jaar vind ik echt onzin. In 2008 is toch de rekenmethode aan de orde, weten we hoeveel toestellen we nodig hebben en hoe eventueel andere toestellen kunnen worden bijgevoegd. Dat is een veel betere optie en daarom zijn wij voor het kopen van de plank.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De heer **Harrewijn** (GroenLinks): Mijnheer de voorzitter. De eerste vraag die wat onze fractie betreft moet worden beantwoord, is: hebben wij jachtvliegtuigen nodig? Dat is de vraag die achter de hele discussie over business case, letter of intent, industriepolitiek enz. ligt.

Voor mijn fractie is bij de beantwoording van die vraag het referentiepunt de inzet van de Nederlandse krijgsmacht voor vredesmissies, vredesbewarende en -afdwingende operaties. Op dit moment moet deze vraag met een voorzichtig "ja" worden beantwoord. Gelet op de vredesmissies die wij nu verrichten, hebben wij jachtvliegtuigen nodig. We hebben ze daarvoor nodig gehad en het ziet ernaar uit dat ze ook voorlopig wel nodig blijven. Zeker wanneer men op het land partijen uit elkaar wil halen of houden, heeft men de hegemonie in de lucht nodig.

Echter, wij hebben het niet over nu, maar over de periode 2012-2030. Hebben wij ook dan nog jachtvliegtuigen nodig voor vredesmissies? Het antwoord op die vraag is mijns inziens óók een voorzichtig "ja", maar de vraag is: in welke mate? Wij zien op dit moment verschuivingen plaatsvinden waar het gaat om de inzet van middelen binnen het brede spectrum van het luchtwapen. Lag in Kosovo nog sterk de nadruk op het inzetten van jachtvliegtuigen, in Afghanistan zien wij dat alweer minder. Je ziet een verschuiving in de richting van het gebruik van langeafstandsbommenwerpers, kruisvluchtwapens, onbemande vliegtuigen voor waarneming, satellietgebruik voor waarneming en speciale eenheden op de grond. Het is een andere mix die gebruikt wordt voor taken die ook jachtvliegtuigen zouden kunnen uitvoeren.

Nu moet men nooit aan de hand van één voorbeeld zijn hele toekomst extrapoleren, in de zin van: het zal wel zo worden zoals het in Afghanistan was. Echter, niet ondenkbaar is dat dergelijke verschuivingen doorzetten en dat er bij het gebruik van het luchtwapen een ander soort mix zal ontstaan waarbij jachtvliegtuigen wellicht een minder prominente rol krijgen. Ik denk hierbij aan aantallen en functies. De heer Timmermans heeft er al op gewezen dat Nederland zich zo'n mix niet kan veroorloven. Wij kunnen niet zeggen: doe ons maar een onsje van dit en een onsje van dat zodat wij de ideale mix kunnen creëren. Daar zijn wij te klein voor en daar hebben wij het geld niet voor. Dat moeten wij niet willen.

Een land als Amerika kan dit wél. Voor Amerika kan een en ander betekenen dat in 2015-2020 het aantal jachtvliegtuigen geringer is

dan nu wordt aangenomen. Dat heeft gevolgen voor de aantallen te produceren vliegtuigen, in dit geval de JSF. Ook Europa als geheel zou over zo'n mix moeten nadenken. Europa zou afspraken moeten maken over een taakspecialisatie die in de toekomst ruimte biedt voor de verschillende middelen van het luchtwapen, nodig voor vredesmissies. Ik sluit niet uit dat dit de komende jaren gebeurt. Op dit punt ben ik het met de heer Timmermans eens. Een nieuw kabinet moet, ook gelet op de huidige ontwikkelingen op het terrein van internationale veiligheid, eens goed nadenken hoe het verder wil, ook met een prognose voor na 2010. De Defensienota is vooral gericht op de periode daarvoor. Voor de vervanging van de F-16 hebben wij het vooral over een periode waarover wij minder diepgaand hebben gediscussieerd. Het lijkt mij heel goed dat wij fundamentele de discussie aangaan over hetgeen Europa naar onze mening moet doen, welke specialisaties er dan zijn en over de rol van Nederland daarbij. Ik sluit dan niet uit dat Nederland de jachtvliegtuigen zal hebben, België het transport en andere landen meer de onbemande vliegtuigen. Er kan een mix in Europa ontstaan. Ik ben geen fundamentele tegenstander van jachtvliegtuigen en zeker ook niet van de JSF; daar gaat het niet om. Ik heb er moeite mee dat wij ons nu vastleggen, terwijl allerlei ontwikkelingen nog gaande zijn, discussies voor een deel nog moeten worden gevoerd en politieke en militaire vragen nog open zijn. Als wij meer zekerheden hadden konden wij nu misschien beslissen wat Amerikaanse taken worden en wat Europese, hoewel ik dat onverstandig zou vinden. Maar hoe ontwikkelt de politiek zich de komende jaren? Het afgelopen jaar is een probleem ontstaan in de NAVO. Wat is de rol van de NAVO de komende tijd precies? Analisten schrijven regelmatig dat de betekenis van de militaire tak van de NAVO langzamerhand terugvalt. Amerika kiest veel meer voor een Alleingang, met bondgenoten die het zelf binnen de NAVO uitzoekt, dan voor de NAVO-structuren. Hoe wordt die Alleingang van Amerika voortgezet? Wat betekent dat voor de internationale posities van Europa en Amerika over tien jaar?

Ik begreep bijvoorbeeld dat in Kosovo bepaalde software-configuraties voor de F-16's van de Amerikanen verkregen zijn voor de operaties daar, die daarna weer teruggegeven moesten worden. Is dat juist? Ontstaat er voor ons een zodanige afhankelijkheidsrelatie dat wij, naar gelang de politieke situatie, al dan niet bepaalde middelen krijgen en mogen gebruiken in door Amerika geleverde toestellen? Lopen wij dat risico ook met de JSF? Ik vind dat wij bij onze keuzes dat soort politieke onzekerheden gewoon onder ogen moeten zien. Ik vind dat wij de tijd moeten nemen voor een fundamentele discussie over middelen voor vredesmissies, over de politieke ontwikkelingen in Europa en de verhouding met Amerika. Ook militair-technologische ontwikkelingen moeten dan aan de orde komen. Beslissen kan best later. De beslissing die wij nu nemen is voor 95% voor het bedrijfsleven. Die andere 5%, waardoor de luchtmacht alvast kan meekijken en onze milieuregels duidelijk kan maken aan de Amerikanen, is heel nuttig, maar ook het enige positieve punt dat GroenLinks er uit heeft gehaald. De beslissing is voor 95% geënt op het belang van het bedrijfsleven. 800 mln dollar nu investeren betekent: meedoen. Formeel kan men er natuurlijk altijd uit stappen, maar na een investering van 800 mln dollar zeg je niet: foutje, bedankt, we gaan eens bij de burens kijken. Dat moeten wij elkaar niet voor ogen houden. Ik zeg dit in het bijzonder tegen de fractie van de PvdA. Als voor de fractie van de PvdA een hard criterium is dat wij ons nu niet moeten vastleggen op de JSF, moeten wij niet in level 2 van de SDD-fase van de JSF stappen. 800 mln dollar investeren betekent dat wij meedoen. Er wordt gezegd dat het zo goed is voor de BV Nederland. Ik vind dat zo'n naar begrip. Het duikt altijd op als het over dit soort industrieel-militaire opdrachten gaat. Alsof wij met 800 mln geen andere leuke dingen voor de BV of de coöperatie Nederland kunnen doen, bijvoorbeeld op het gebied van gezondheidszorg. Ik vind het dus allemaal nogal misplaatst en ik moet zeggen dat ik me ook mateloos geërgerd heb aan het optreden van de vakbonden in dezen. Zij suggereerden dat de werkgelegenheid in Nederland zou afhangen van deze participatie. Ik

ben zelf lid van FNV Bondgenoten en ik stond op het punt, mijn lidmaatschap op te zeggen. Ik vroeg me af of ik me nu nog door zo'n vakbond zou kunnen laten vertegenwoordigen, met zo'n enge visie op de functie van een vakbond. Ik zal er niet verder op ingaan, ik wil hiermee alleen maar zeggen dat de vakbond wat mij betreft breder is en een breder spectrum aan leden vertegenwoordigt dan wat hieruit blijkt. Het gaat hierbij om het belang van enkele bedrijven, niet om het belang van de BV Nederland of hoe je het ook wilt noemen. Het is respectabel dat deze bedrijven ervoor knokken, maar dan moeten wij niet net doen alsof de werkgelegenheid en de technologische ontwikkelingen in Nederland ervan afhangen. Je kunt het geld net zo goed investeren in milieutechnologie, probeer daarbij maar eens voorop te lopen in Europa. Milieutechnologie is ook heel nuttig en innovatief. De argumenten op dit vlak overtuigen mij dus absoluut niet, zeker niet met het kritische rapport van het CPB, dat stelt dat het neerkomt op verschuiving van werkgelegenheid en dat aanbeveelt om maar een vliegtuig van de plank te kopen.

Mevrouw Van Ardenne-van der Hoeven (CDA): Voorzitter. Ik vind dit een wat vreemd verhaal van de heer Harrewijn, want op zichzelf is het natuurlijk winst dat een vakbond inziet dat het om meer gaat dan mensen aan de slag zien te krijgen via ESF, Melkertbanen enz. Dit is vernieuwend, dit is in een ander segment voor nieuwe banen zorgen en werkgelegenheid behouden. Dit heeft de vakbond ingezien; ziet de heer Harrewijn dit ook in?

De heer Harrewijn (GroenLinks): Een roerend pleidooi voor de vakbonden, maar ik vind niet dat zij iets ingezien hebben. Ik heb helemaal niet de indruk dat het allemaal zo super vernieuwend zou zijn. Op een aantal onderdelen is het project vernieuwend, dat klopt. Maar ook al is dit zo, het sluit toch niet uit dat wij net zo goed voor vernieuwende werkgelegenheid kunnen zorgen als wij dat bedrag van 800 mln dollar in andere projecten steken? Ik noemde de milieutechnologie al; ik maak me er zorgen om dat wij daarbij in Nederland niet echt voorop lopen. Laten de vakbonden daar dan eens voor knokken, als zij inzien hoe

belangrijk vernieuwing is voor de technologie en het Nederlands bedrijfsleven.

Mevrouw Van Ardenne-van der Hoeven (CDA): Maar, voorzitter, de heer Harrewijn veronachtzaamt nu dat wij bij militaire aanschaffingen gewend zijn om compensatieorders te verkrijgen, terwijl het nu om de mogelijkheid van participatie gaat. Ik vind dat hij deze twee naast elkaar moet leggen, want dit betekent per definitie dat de Nederlandse overheid het beste beentje voor zet om voor opdrachten te zorgen.

De heer Harrewijn (GroenLinks): Ja, maar ook bij participatie zijn wij afhankelijk van wat de Amerikanen ons toestaan om te doen. En het is nog maar de vraag of wij de meest hoogwaardige technologie met de Amerikanen zullen kunnen delen. De stealth-technologie is al uitgesloten en bij andere technologieën is het de vraag of het niet veeleer omgekeerd zal zijn, dus dat er Nederlandse technologische kennis naar de Amerikanen gaat, waarbij zij zich het recht voorbehouden om die ook elders in te zetten. Natuurlijk is er een verschil tussen participatie en compensatie achteraf; compensatieorders hebben veelal betrekking op willekeurige goederen, dus als je op een verantwoorde wijze kunt participeren, kunnen er best voordelen zijn. Maar ik heb al een aantal politieke en andere redenen gegeven waarom ik vind dat wij dit in dit geval beter niet kunnen doen. Daarnaast betwijfel ik nog de grote voordelen voor de industrie die u schetst.

De heer Balemans (VVD): Voorzitter! Ik zou het waarderen als de heer Harrewijn de discussie over de stealth-technologie zuiver probeerde te houden, want de orders die het Nederlandse bedrijfsleven verwacht, hebben daar niets mee te maken. En los van de vraag of de Amerikanen bereid zouden zijn om die kennis te delen, het bedrijfsleven heeft geen behoefte aan die kennis. Overigens kan ik me best voorstellen dat u teleurgesteld bent in de vakbonden, maar ik ben er verheugd over dat zij dezelfde gedachtelijn volgen als de VVD-fractie.

De heer Harrewijn (GroenLinks): Misschien kunnen het lidmaatschap ruilen.

De voorzitter: Dat doet u maar na de vergadering!

De heer Harrewijn (GroenLinks): Voorzitter. Ik vind het best dat het Nederlandse bedrijfsleven niet in de stealth-technologie geïnteresseerd is, maar dit geeft wel aan hoezeer de Amerikanen hun technologie tot nu toe afschermen. Zij beginnen nu in te zien dat zij dit niet zo strak kunnen volhouden omdat zij zich anders toch een beetje uit de markt prijzen, maar ik ben er toch absoluut niet gerust op dat zij hun technologische kennis zo maar gaan delen. Wij krijgen ook geen garanties voor opdrachten, voor werk. Nee, wij moeten ons kwalificeren voor de beste prijs en de beste kwaliteit. Anderen hebben het probleem met het staal al gememoreerd; daarbij heeft Hoogovens, nu Corus, zich redelijk gekwalificeerd. Het is een goed bedrijf dat prima met de Amerikaanse bedrijven kan concurreren. En wat doen de Amerikanen? Zij gooien de markt dicht. Het zo maar kunnen concurreren met een goed technologisch product kan ook een omgekeerde uitkomst hebben. Wie garandeert mij dat over vijf of tien jaar in Amerika niet een president gekozen wordt wiens verkiezingskassen bijvoorbeeld gevuld zijn door belangrijke toeleveranciers voor de vliegtuig-industrie, zodat zij daar wel wat van willen terugzien? Denkt de heer Balemans dat men zich in Amerika dan Nederland herinnert en dat daar een soort belofte aan was gedaan? De kwalificatie "het beste product voor de beste prijs" vervalt dan. Er zullen dan andere verplichtingen voorgaan. Met de staal en de olie was dit ook het geval. Ik vertrouw, wat dat betreft, die Amerikanen voor geen cent. Volstrekt onduidelijk is of de JSF het beste product voor de laagste prijs is. Vooral nog krijgen wij geen prijsgarantie. Het zou mij verbazen als de regering die uit de hoge hoed kan toveren. Wij kunnen geconfronteerd worden met technologische tegenvallers die de prijs opjagen of een kleinere bestelling door de Amerikanen waardoor de prijs ook omhoog gaat. De prijs is nog niet bekend en wij stappen in een project waar wij na 800 mln bijna niet meer uitkunnen en waarvoor wij een soort blanco cheque getekend hebben. Formeel niet, maar er moet wel een groot verschil met een ander toestel

zijn als wij een prijsverhoging niet willen slikken. De aanschaf legt een groot beslag op de investeringen bij Defensie. Eigenlijk gaan alle investeringen voor de luchtmacht hierin zitten. Als er straks bijgepast moet worden, wie zijn dan de klos? Ik denk niet dat er dan extra geld kan worden uitgetrokken. Het beperkt voor jaren de investeringsruimte voor de luchtmacht zelf en voor de gehele krijgsmacht. Door velen is al over de business case gesproken. De letter of intent die van belang is om de business case rond te krijgen – het gaat dus om het aandeel van de industrie – is niet door iedereen getekend. Wat betekent dit? Wat is de speciale positie van Philips? Hoe zit het met NLR en PNO? Het is toch vreemd dat door de overheid gesubsidieerde instituten bij een business case van de industrie staan. Kan dat wel? Hoe kunnen die competitief opereren? Wie neemt dat risico? Dekkt de overheid dat risico af? Is dat geen achterommetje waardoor de overheid toch weer de business case gaat subsidiëren? Ik zou daarover graag helderheid krijgen. Het bedrijfsleven staat niet garant voor uitvallers. Als vóór 2008 een bedrijf omvalt, kan dat nog gerepareerd worden bij het sluitend maken van de afspraken in 2008. In 2008 worden afspraken gemaakt op basis van prognoses. In de letter of intent staat ook dat vervolgens niet elk jaar wordt bijgesteld op grond van de werkelijke ontwikkelingen. Het gaat om prognoses van het program office hoeveel JSF's er verkocht zullen worden, om prognoses met betrekking tot de royalty's en om prognoses over de ontwikkelingskosten. Dat leidt op een gegeven moment tot een percentage en dat geldt tot 31 december 2052. Mevrouw Van 't Riet heeft gelijk als zij zegt dat het voor 1 juni 2053 afgerekend moet zijn. Zo zit het in elkaar. Als er dus na 2008 bedrijven omvallen, zullen andere geen hoger percentage gaan betalen. In de lange periode van 2008 tot 2053, waarin statistisch gezien minstens een kwart van de bedrijven behoort om te vallen, is er dus een gat. Als er een belangrijke speler met veel opdrachten omvalt, kan het gat groot zijn; zijn het wat marginale bedrijven, dan hebben wij mazzel, maar feitelijk wordt hiermee een gat getekend door de overheid. Er zal een gat

ontstaat omdat tussen 2008 en 2052 bedrijven failliet zullen gaan en niemand staat daarvoor garant. Als deze uitleg klopt, hebben wij het eerste gat geslagen! Het tweede gat is geconstateerd door het CPB en betreft het verschil tussen de rekenrente van 4% die gehanteerd wordt en het percentage dat normaal is bij obligatieleningen: 5-5,5. Waarom wordt hier 4% gehanteerd? Het CPB stelt dat de Staat hiermee een risico neemt in de orde van grootte van 9 tot 99 mld euro. Dat kan dus geweldig tegenvallen. Het derde gat ontstaat omdat in de berekeningen bij de uitgaven gerekend is met 4% rekenrente plus 2% inflatie en bij de ontvangsten met 4% en geen 6%. Hierover wil ik graag duidelijkheid. Ik zal de casus die de NRC zo keurig heeft neergezet over de royalty's niet herhalen. Het is door collega's ruim besproken. Of er zijn minder royalty's omdat er minder toestellen binnen de business case van 4500 afgenomen worden óf het gaat om meer toestellen en dan worden de ontwikkelingskosten over meer toestellen uitgesmeerd. Dat betekent dat het voordeel voor die 85 toestellen minder is. Linksom of rechtsom kom je wat te kort. Dat is gat nummer vier. Waarom wordt het bedrag van 191 mln genoemd in de letter of intent? Waar slaat dat op als er sprake is van een openeindfinanciering voor het bedrijfsleven? Waarom wordt dat bedrag genoemd en wordt niet gesproken over het bedrag van 42 mln of over die 131 mln rente? Waarom staat er niet gewoon in dat het een openeindfinanciering is totdat de business case rond is? Waarom worden er in de letter of intent 85 toestellen genoemd? Wat maakt dat nu uit als het een sluitende financiering is? Waarom staat er expliciet bij dat het er om redenen van de prijs meer of minder kunnen worden? Als wij in 2008 zeggen dat wij maar 40 toestellen nodig hebben om andere redenen dan de prijs, wat betekent dat dan voor de business case? Waarom staat dat hier zo vermeld? Ik heb geleerd dat je altijd de kleine lettertjes moet lezen en vraag mij af, of het om overbodige woorden gaat of dat er heel wat achter zit. Een lagere afzet van 500 toestellen aan de Amerikaanse marine betekent dat er een nadelige ontwikkeling van de

business case is van 50 mln, 0,1 per toestel. Wat betekent dit voor de deelname van de industrie? Kortom, het is een grote gatenkaas. Ik vind het erg bijzonder dat de minister van Financiën zo soepel is wat betreft de financiering uit het EMU-saldo. Er wordt gewoon 300 mln uitgelicht, hoewel dat uiteraard niet gebeurt in 2002 en 2006, want dat zijn immers jaren waarin er allemaal verkiezingsprogramma's verschijnen. Het is raar, omdat wij bij het FES het omgekeerde kennen: als je wat verkoopt, gaat de opbrengst in de staatsschuld, maar de vrijvallende rente mag je gebruiken voor investeringen. Hierbij is het omgekeerd: je haalt het uit de staatsschuld en de vrijvallende rente lijkt ten koste te gaan van investeringen die de ministeries van Defensie en van Economische Zaken kunnen doen. Komt dit wel volledig terug? Ja, zeggen wij, want alles is teruggerekend tot 2001 en over de 191 mln gaat de 4% heen en betalen zij rente. Die wordt echter niet over 300 mln betaald. Ook Defensie en EZ betalen rente over hun aandeel in de business case. Komt die 131 mln wel volledig terug? In haar brief geeft de minister van Economische Zaken enerzijds feitelijk toe dat er altijd al een grote voorkeur voor de JSF heeft bestaan, ook al omdat wij eerder bedragen daaraan hebben besteed. Anderzijds is de conclusie dat iedereen een faire kans gehad heeft. Toch moeten wij constateren dat een verantwoordelijk topambtenaar als de heer Wijdeman bij Eurofighter en Dassault heeft rondgebazuind dat zij geen moeite hoeven te doen, omdat het toch de JSF wordt. Dat vind ik wel erg ver gaan. De minister is daarover toch een uitleg verschuldigd. Is dit intern gecorrigeerd? Kan het in ieder geval hier gecorrigeerd worden? Onze conclusie is duidelijk. De regering moet wel van heel goede huize komen om onze twijfels nog weg te nemen. Wij vinden dat er alle reden is om ervoor te kiezen, later van de plank te kopen en dan te weten wat je koopt. Wij hopen dat de Kamer vandaag zo'n duidelijke keuze maakt. Nogmaals, wij hebben het nu over de JSF, over jachtvliegtuigen. Ik weet best dat het politiek gevoelig ligt. De heer Timmermans is in tegenstelling tot mevrouw Van Ardenne vrij consistent geweest. Hij heeft constant gezegd dat het voor hem nu eigenlijk niet hoeft en dat

men moet laten zien dat de business case voordelen heeft voor Nederland. Als dat laatste niet het geval is, valt het besluit wat hem betreft weg. Als nu inderdaad blijkt dat er te veel gaten in zitten, is deze beslissing van tafel. Wij gaan bovendien niet over een level 3-deelname, waarnaar men lijkt te koersen. De Amerikanen hebben niet toegestaan dat er over level 2 en level 3 tegelijkertijd onderhandeld wordt. Als wij nu besluiten dat wij niet in level 2 meegaan, is het besluit van tafel en beginnen wij weer bij nul. Er moet dan opnieuw onderhandeld worden, niet alleen met de Amerikanen, maar ook met heel veel anderen over wat wij doen. Je kunt dat een level 2- of een level 3-beslissing noemen, maar level 3 is dan alleen maar een schaamlapje waar Melkert en Kok achter staan om nog een soort overeenkomst te hebben. Feitelijk stelt het niets voor.

De heer **Balemans** (VVD): Is de heer Harrewijn nu nog bereid om zich door de regering te laten overtuigen, of probeert hij zelf de PvdA-fractie te overtuigen?

De heer **Harrewijn** (GroenLinks): Vooral dat laatste; dat lijkt mij toch vrij duidelijk. Ik heb gezegd dat de regering wel van heel goede huize moet komen om ons te overtuigen. Daarom besteed ik wat meer tijd aan het overtuigen van de PvdA-fractie.

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter. Begin februari van dit jaar heeft de regering het besluit genomen om deel te nemen aan de ontwikkeling van het Amerikaanse gevechtsvliegtuig JSF. Vandaag, zes weken voor de verkiezingen met historische stembusuitslagen in het vooruitzicht, is de Tweede Kamer in de gelegenheid om over dat besluit te debatteren. Het besluit om deel te nemen aan de ontwikkeling van de JSF heeft in militair, buitenlands-politiek en financieel opzicht verstrekende gevolgen die 10 tot 20 jaar na vandaag merkbaar zullen zijn. Alleen al op grond daarvan plaatst de SP-fractie grote vraagtekens bij dit besluit. Vindt de regering het zelf wel verantwoord om zo'n verstrekend besluit te nemen, zo kort voor het moment dat zij is uitgeregeerd? Is dat niet vergelijkbaar met het afsluiten van een bouwcontract voor een nieuwe villa, terwijl de begrafenisondernemer jouw kant al op komt

rijden? De erfgenamen zijn daar doorgaans niet erg blij mee. Voorzitter. Mijn vragen en opmerkingen richten zich op verschillende aspecten van het regeringsbesluit. Om te beginnen de vraag naar de militaire wenselijkheid van deelname. De regering heeft bij herhaling verklaard dat er geen uitspraak kan worden gedaan over het precieze aantal vliegtuigen dat moet worden aangeschaft. Toekomstige ontwikkelingen op het gebied van de internationale verhoudingen of van de technologie kunnen de invulling van de behoefte beïnvloeden. Na 11 september vorig jaar is er een nieuwe dynamiek in de internationale verhoudingen gekomen. Het NAVO-bondgenootschap is, ook voor de Amerikanen, niet vanzelfsprekend meer. Technologische veranderingen, zoals de ontwikkeling en de inzet van onbemande vliegtuigen, komen sneller dan verwacht. Met deze ontwikkelingen moet rekening worden gehouden bij de vaststelling van de behoefte aan bemande jachtvliegtuigen. Daar komt nog bij dat de ontwikkeling en de productie van de JSF veel tijd kost. De JSF zal in de praktijk op z'n vroegst na 2012 voor de Nederlandse krijgsmacht beschikbaar zijn. Acht de regering het, gezien die onzekerheden, verantwoord en niet veel wijzer om nu te wachten en te zijner tijd, indien dan nog gewenst, kant en klare vliegtuigen van de plank te kopen? Dat heeft bijkomende voordelen. De financiële en technische risico's die aan deelname zijn verbonden, worden zo met zekerheid niet op de Nederlandse belastingbetaler afgewenteld. Is het niet zo dat de aanschaf van defensiematerieel nooit goedkoper is uitgevallen dan gepland, maar duurder, nooit eerder gereed is dan gepland, maar later en dat het nooit technologische meevallers kent, maar eerder genezen moet worden van kinderziekten? Al die zaken kosten tijd en geld. Ziet de regering deze risico's en hoe beoordeelt zij die? Ik stel die vraag in het bijzonder aan de staatssecretaris van Defensie. In de afgelopen vier jaar heeft hij op dit punt immers pijnlijk veel ervaring opgedaan. Voorzitter. Haast maken met het vervangen van de F-16 kan volgens de SP-fractie niet voortkomen uit overjarigheid van de bestaande vloot. De huidige gevechtsvliegtuigen kunnen nog tot 2025 mee, mits

er een technische revisie, een end life update, wordt uitgevoerd. Maar ook zonder verdere revisie zijn de F-16's nog lang niet aan hun vliegreuren. Bij aanschaf van de F-16 werd gerekend met een ontwerplevensduur van 8000 vliegreuren. Later werd dat 6000 vliegreuren. En nu ziet het er naar uit dat de meeste vliegtuigen bij vervanging nog niet eens 6000 uren zullen hebben gemaakt. Waarom gaat de regering nu uit van een levensduur in jaren in plaats van vliegreuren? Bij hoeveel vliegreuren wordt nu vervanging van de bestaande vloot voorzien? Door uit te gaan van levensduur in jaren in plaats van vliegreuren lijkt het erop alsof er koste wat kost een nieuw vliegtuig gekocht moet worden. Ik kan mij niet voorstellen dat de regering die indruk wil wekken. Laat zij die dan vandaag proberen weg te nemen.

Voorzitter. Op de vraag waarom er niet een end life update wordt uitgevoerd, komt geen duidelijk antwoord, ook niet in de schriftelijke ronde. Dat zou te duur zijn, zegt de regering. Maar een onderzoek naar de exploitatiekosten van de F-16 met een end life update is niet gedaan. Waarop baseert de regering dan de stelling dat een end life update te duur zou zijn? Hier lijkt sprake van het vaststellen van de uitkomst nog voordat de rekensom is gemaakt. Dat is geen politiek unicum, maar gezien de grote bedragen en belangen die ermee zijn gemoeid, is dat niet acceptabel. Kan de regering hier en nu duidelijk maken wat een end life update in vliegreuren zou opleveren en wat de kosten zouden zijn die daarmee gemoeid zijn?

Dan enkele woorden over de buitenlandspolitieke aspecten. Terecht stelt de regering dat voor de verwerving van defensiematerieel geen dogmatisch pro-Amerikaanse of pro-Europese koers moet worden gevolgd. Dat zou mogelijk leiden tot concessies aan de kwaliteit of de prijs van defensiematerieel. Voorzover mij bekend, is niemand in deze Kamer daar een voorstander van. Tegelijkertijd is er wel sprake van Europese defensiesamenwerking en de vorming van een Europees veiligheidsbeleid. De opvattingen van de SP-fractie daarover zijn bekend. Wij staan daarover niet te juichen, maar wij zien wel die feitelijke ontwikkeling. De afgelopen jaren zijn er ook omvangrijke materieel-aankopen gedaan, waarbij het

Europese argument wel een rol speelde. Momenteel wordt binnen de Europese Unie dan ook volop bekeken welke aantallen en welke typen militaire vliegtuigen nodig zijn voor luchtacties. De meeste Europese landen nemen deel aan het Eurofighter-consortium. Ook op het gebied van de wapenexport ligt Nederland dichter bij de Europese partners dan bij de Verenigde Staten. Waarom erkent de regering niet volmondig dat deelname aan de JSF de vorming van een Europees veiligheids- en defensiebeleid bemoeilijkt en dat in dat opzicht de keuze voor een Europees product veel meer voor de hand ligt? Hoe kan het dat het Europese argument eerder wel een rol speelde bij andere materieelaankopen en nu als neutraal wordt opgevat?

Voorzitter. Er wordt door de regering veel waarde gehecht aan vermeende voordelen van deelname aan de JSF. Ik zeg bewust "vermeende voordelen", omdat ik van mening ben dat het gepresenteerde voorstel veel onzekerheden bevat. Deelname aan de JSF is het grootste militaire project dat ons land ooit is aangegaan. Ik kan mij niet voorstellen dat dit kabinet de belastingbetaler met onbetaalde rekeningen wil opzadelen. Ik loop een aantal zaken door. Om te beginnen de overeenkomst tussen overheid en bedrijfsleven. Vijf van de 46 bedrijven die de overeenkomst zouden tekenen, hebben dat niet gedaan, ondanks het aanvankelijke optimisme van de minister van Economische Zaken. Het Ingenieursbedrijf Incat en vier dochterondernemingen van Thales achtten de financiële risico's te groot. NLR en TNO hebben wel getekend, maar gezien het feit dat beide non-profitorganisaties voor een belangrijk deel door de overheid worden gefinancierd, zal men daar de risico's wat gemakkelijker accepteren. Hoe verhoudt deelname van deze organisaties zich tot de Europese regelgeving met betrekking tot de mededinging? NLR en TNO kunnen ook bij commerciële mislukking immers blijvend rekenen op steun van de overheid. De bijdrage van TNO en NLR is daarmee indirect een bijdrage van de overheid en dat geeft een vertekend beeld. Dat het ingenieursbureau Incat heeft afgehaakt, wekt na de hoorzitting geen verbazing. De woordvoerder van Incat meldde daar dat de deelname aan de JSF voor

ingenieursbedrijven een bedreiging inhoudt voor de samenwerking in het Airbus-project. Kent de minister van EZ dat geluid? Zo ja, wat vindt zij daarvan? Indien zij het niet kent, wil ik haar vragen daar onderzoek naar te doen.

Veelzeggender nog is de houding van de dochterondernemingen van Thales. Welke conclusies verbindt de minister van EZ aan het beperkte vertrouwen dat er bij dat deel van het bedrijfsleven bestaat? Eerder gaf zij per brief aan te verwachten dat alle partijen op korte termijn zouden tekenen. Dat blijkt nu niet het geval te zijn. Hoe verklaart de minister dat? En dan de betrokkenheid van Philips. Vanochtend meldt Het Financieele Dagblad dat Philips een uitzonderingspositie heeft bedongen bij het aflossen van de overheidsbijdrage. Philips zou de verplichte afdracht op een andere manier mogen invullen, indien zich een koper meldt voor High Tech Aerospace. Philips wil graag af van HTA. Door deze speciale deal met de minister krijgt HTA nu wel de lusten maar niet de lasten van de deal. De minister van EZ stelt zich hier op als loopmeisje voor het bedrijfsleven. Hoe rechtvaardigt zij de speciale behandeling die Philips krijgt? Hoe is dat juridisch vormgegeven?

Voorzitter. Er bestaat een groot verschil in beleving over de aard van de financiële betrokkenheid van het bedrijfsleven. Bestuursvoorzitter Veenman van Stork stelt de relatie tussen overheid en bedrijfsleven met betrekking tot de JSF graag voor als een relatie waarbij het bedrijfsleven de overheid subsidieert. In de business case die de regering de Kamer voorhoudt, wordt ook melding gemaakt van een bijdrage van de industrie van 191 mln euro. Dit bedrag is gebaseerd op 3,5% van de omzet over de initiële investeringskosten. Dit bedrag is echter wel gebaseerd op goede omzetverwachtingen. Worden deze niet gehaald, dan zal het bedrag dus lager uitvallen. Bovendien is het een afdracht die wordt gedaan uit de feitelijke omzet door het Nederlandse bedrijfsleven, waarbij Stork een van de grootste deelnemers is. De voorstelling van zaken die de bestuursvoorzitter van Stork tijdens de hoorzitting aan de Kamer gaf, als zou de business case een subsidie zijn van het bedrijfsleven aan de overheid, is in de optiek van de SP dan ook een valse. Hoe kwalificeert

de regering die relatie? Helpt de overheid bij deelname het bedrijfsleven? Of is het, zoals Veenman zegt, precies omgekeerd? Ik doel daarbij dus op de eerste fase en niet op het resultaat aan het eind van de rit. Dat is de fase waarbij de overheid 858 mln euro betaalt aan de Amerikaanse overheid om mee te mogen doen aan de ontwikkeling van de JSF. Mag ik de minister van Financiën vragen op dit punt te reageren?

Voorzitter. In de business case staat ook de eenmalige subsidie van het ministerie van Economische Zaken van 42 mln euro. Die subsidie wordt gegeven om de business case sluitend te maken. De SP-fractie is hierover in hoge mate verbaasd. Als het hele project zo gunstig is voor het Nederlandse bedrijfsleven als wordt beweerd door de regering, waarom wordt er dan voor dat relatief geringe bedrag geen bijdrage vooraf van het bedrijfsleven gevraagd? Dat zou de cluster gezamenlijk toch met gemak op moeten kunnen hoesten? Deelt de regering mijn opvatting dat een bijdrage van de industrie in deze eerste fase een blijk van vertrouwen in het commerciële succes zou zijn? Kennelijk is dat vertrouwen er bij het bedrijfsleven onvoldoende. Voorzitter. Terwijl de lijst van ondertekenaars van de letter of intent kleiner werd, is het aantal bepalingen ervan toegenomen. Eerdere concepten besloegen enkele A4'tjes, terwijl de versie van 22 maart is toegenomen tot vijftien pagina's. Toch is er ook een belangrijk onderdeel uit het eerdere concept verdwenen. In paragraaf 8 van de versie van 7 maart jongstleden stond nog een bepaling over een eventueel faillissement van deelnemende bedrijven die gunstig was voor de overheid. Is antwoord 438 van de schriftelijke vragenronde gebaseerd op die eerdere bepaling, die in de versie van 22 maart is verdwenen? In dat antwoord staat dat de overgebleven Nederlandse bedrijven bij een eventueel faillissement meer uit hun omzet moeten afdragen om tot eenzelfde resultaat voor de Staat te komen. Wat is de situatie bij een faillissement van een van de deelnemende bedrijven? Waarom is deze paragraaf, die zo gunstig was voor de overheid, uit de laatste versie van de letter of intent verdwenen? Is de versie van 22 maart de laatste versie?

Dan over de prijs van de JSF. Bij het prijspeil van 2000 wordt gerekend met 41,4 mln euro per vliegtuig, maar een maximumprijs wordt niet vastgesteld. Wat doet de regering als het vliegtuig belangrijk duurder wordt? De Rekenkamer van het Amerikaanse Congres waarschuwde eerder al voor een stijging tot 65 mln dollar per stuk. Worden er dan minder vliegtuigen gekocht of worden er miljoenen euro's extra belastinggeld uitgegeven? Wordt de defensiebegroting daarvoor verruimd of komt dat ten laste van de algemene middelen voor gezondheidszorg, onderwijs, openbaar vervoer en andere delen van de publieke sector?

Er is geen helderheid over het aantal aan te schaffen gevechtsvliegtuigen of over het totale budget. In dit project wordt de ene onzekerheid op de andere gestapeld. Zo ontstaat een kaartenhuis dat bij de eerste de beste tegenvaller finaal kan instorten. Van de minister van Financiën hoor ik graag hoe realistisch hij de ingeboekte 111 mln euro aan royalty's acht. In de basisberekening van de business case wordt uitgegaan van de productie van 4500 vliegtuigen, waarvan Amerika en Engeland er 3000 afnemen. Als wij de overige deelnemende landen bij elkaar optellen en de potentieel deelnemende landen erbij betrekken, blijven er weinig toestellen over waarmee royalty's kunnen worden binnengehaald. Bovendien is het voor potentiële kopers zoals Israël en Egypte niet gebruikelijk om royalty's te betalen, hetgeen door de Amerikanen in de regel wordt geaccepteerd. De vraag luidt dus op welk aantal te verkopen toestellen 111 mln euro aan royalty's is gebaseerd en of dit bedrag realistisch is.

De suggestie dat er bij een ruimere productie, van 500 toestellen extra, een hogere afdracht door het bedrijfsleven is, zoals vermeld in de brief aan de Kamer, lijkt feitelijk onjuist. Als de grens voor de afdracht van 3,5% door het bedrijfsleven bij 4500 te produceren toestellen ligt, valt er van die kant toch geen extra afdracht te verwachten?

Een ander veelgehoord argument voor deelname aan ontwikkeling van de JSF is het werkgelegenheidseffect, dat aanzienlijk zou zijn. Het Centraal planbureau heeft de betekenis hiervan onthutsend

gerelativeerd door te stellen dat de uitbreiding van de werkgelegenheid door verdringing elders zeer gering zal zijn. De hoogopgeleide werknemers die worden ingezet bij het uitvoeren van hoogwaardige werkpakketten kunnen ook elders in de economie een productieve bijdrage leveren.

Het CPB gaat in zijn analyse uit van vrijwel volledige verdringing. Op grond waarvan bestrijdt de regering de visie van het CPB? Zij stelt dat er bij de opleidingen wordt geanticipeerd op grotere beschikbaarheid van voldoende hoogopgeleid personeel, maar er is nu al een tekort aan technisch opgeleide werknemers op elk niveau. Waarop is de aanname gebaseerd dat jongeren in ons land na een besluit tot deelname aan de ontwikkeling van de JSF plotsklaps meer belangstelling krijgen voor een technische opleiding? Als woordvoerder onderwijs weet ik dat niet een overheids campagne dat effect heeft kunnen bewerkstelligen. De regering kan toch niet met droge ogen beweren dat dit met een besluit tot deelname aan de JSF wel lukt? Twintig jaar geleden zei Wim Kok, toen vakbondsbaas: geen bommen, maar banen. Nu zegt dezelfde Wim Kok als minister-president dat bommenwerpers bouwen banen oplevert. De verwording van de sociaal-democratie is niet treffender te illustreren. Ik hoop van harte dat de dreigende verkiezingsnederlaag de PvdA tot inkeer kan brengen. Ik wil het afsluitend hebben over het draagvlak waar de regering op hoopt te kunnen rekenen. Bij ingrijpende besluiten, zoals de deelname aan vredesoperaties maar ook het aangaan van grote en langdurige financiële risico's zoals aan dit project verbonden zijn, verlangt de regering terecht een breed draagvlak bij de volksvertegenwoordiging. Je moet er toch niet aan denken dat het al dan niet deelnemen aan dergelijke zaken valt of staat met de steun van de meerderheid van één enkele stem in de Tweede Kamer. Bij dit project is dat echter zeer wel denkbaar. Verschillende partijen, waaronder ook de regeringspartij D66, hebben zich al uitgesproken tegen deelname. Wij steunen met dit besluit af op een links-rechtsverdeling in de Tweede Kamer. Acht de regering het aanvaardbaar om een dergelijk verstrekkend besluit als nu wordt besproken, zo kort voor de verkiezin-

gen met een toevallige meerderheid van één of enkele stemmen ten uitvoer te brengen? Ik kan mij dat nauwelijks voorstellen.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Voorzitter. De Kamer lijkt op herhaling. We maken ons weer op voor de aanschaf van een nieuw vliegtuig voor de Koninklijke luchtmacht en dan is er natuurlijk weer sprake van politieke strijd. Was het dertig jaar geleden de Starfighter die werd vervangen door de F-16, nu moet diezelfde F-16 vervangen worden. Blijkbaar spreken vliegtuigen meer aan dan ander materieel. Zo levert de aanschaf van bijvoorbeeld een fregat aanzienlijk minder discussie op. Gezien het thema, is dat misschien ook wel begrijpelijk. Formeel beslissen wij vandaag al dan niet tot deelname aan de ontwikkelingsfase van de JSF en is het eigenlijke verwervingsbesluit pas over een aantal jaren aan de orde. De realiteit is echter dat wij de komende dagen voor of tegen de aanschaf van de JSF kiezen. Er zijn belangrijke vragen aan de orde. Hoe past deze keuze in het toekomstige defensie- en veiligheidsbeleid? Welke financiële risico's lopen wij? Participeren wij in de ontwikkelingsfase en, zo ja, op welk niveau? Of kopen wij "van de plank"? Voorzover mogelijk zal vandaag antwoord op deze en andere vragen moeten worden gegeven. Deze vragen klemmen te meer nu uit de Verenigde Staten geluiden komen dat minder JSF's nodig zouden zijn. Het regeringsstandpunt heeft zich in de loop der tijd ontwikkeld. De Defensienota van enkele jaren geleden was nog vaag over de opvolging van de F-16. Daarin staat te lezen: bij de beoordeling van de alternatieven zal meewegen dat Nederland goede ervaringen heeft opgedaan met de flexibiliteit van het F-16 multi-role jachtvliegtuig, dat voor verschillende taken kan worden ingezet. In maart 2000 luidde het standpunt van de regering: alle opties zijn nog open en uiteindelijk zal een zorgvuldige politieke afweging moeten worden gemaakt van de verschillende factoren die in het geding zijn. Er zou niet bij voorbaat worden gekozen voor een Europees of een Amerikaans vliegtuig. Maar geleidelijk aan concretiseerde premier Kok de keuze. Hij stelde recent dat de JSF met de kennis van nu de beste papieren

heeft voor de opvolging van de F-16. Na het kabinetsbesluit is de regering in haar brief aan de Kamer duidelijk. Daarin staat: de conclusie luidt dat de JSF operationeel het meest effectief is.

En daarmee zitten de regering en de Koninklijke luchtmacht op één lijn. Binnen de Luchtmacht bestaat al grote voorkeur voor de JSF. Reeds in 1997 werd deze voorkeur door de luchtmacht ook publiekelijk uitgesproken. In een artikel in Elsevier van 4 januari 1997 zei een commodore van de luchtmacht: geen ander ontwikkelingsproject is zo veelbelovend als dat van de JSF. In Europa is domweg niets vergelijkbaars te koop of in ontwerp en elders ter wereld zie ik ook niets te koop.

De Nederlandse regering is echter niet over één nacht ijs gegaan. Zij heeft de keuze tussen de drie alternatieven blijkbaar op een evenwichtige wijze uitgewerkt, gezien het feit dat geen van de drie kandidaten bezwaar heeft gemaakt tegen de vergelijking die door de regering is opgesteld. Wat de ChristenUnie betreft, moet in de keuze van vandaag de vraag centraal staan, met welk vliegtuig de luchtmacht en dan de vliegers in het bijzonder in de nabije toekomst op pad kunnen worden gestuurd. Zij zullen hun gevaarlijke en verantwoordelijke taak ook in de toekomst op een verantwoorde manier moeten kunnen blijven uitoefenen. Dat aspect mag, ongeacht de politieke discussie, niet onder tafel verdwijnen.

De mondiale gevolgen van de aanslagen van elf september vorig jaar zijn nog dagelijks voelbaar. Wie zou een jaar geleden hebben kunnen denken dat ten gevolge van die aanslagen het Talibanbewind uit Afghanistan zou zijn verdreven en dat het internationale terrorisme zo keihard zou moeten worden aangepakt? Niemand. De in laatste instantie onvoorspelbare gevolgen van actuele ontwikkelingen en de erkenning dat het onverwachte en ongedachte op zo'n korte termijn en op zo'n fundamentele manier van beslissende invloed konden zijn op de loop van de geschiedenis, zullen ons bescheiden moeten maken. Bescheiden, omdat wij de menselijke mogelijkheden om de werkelijkheid in onze afwegingskaders en berekeningen te vatten, keer op keer blijken te overschatten. Bescheiden

ook, omdat we tegelijkertijd het demonische in de mens en in de door hem in het leven geroepen structuren, keer op keer blijken te onderschatten! Onze strategische en technische bespiegelingen van vandaag met betrekking tot de situatie over tien, twintig of dertig jaar zullen wij dan ook vanuit die optiek moeten bezien. Binnen die beperktheid moeten wij uiteraard roeien met de riemen die wij hebben en zullen wij de afwegingen zo goed mogelijk moeten maken.

De operaties in de Golfoorlog, in het voormalige Joegoslavië en in Afghanistan hebben duidelijk gemaakt dat multi-role vliegtuigen zoals de F-16 en zijn opvolger in de nabije toekomst een belangrijke rol zullen blijven spelen. Met dit luchtwapen kan op korte termijn en op grote afstand militaire macht tot gelding worden gebracht. De inzet hiervan is effectief gebleken. De bereidheid tot onderhandelen werd erdoor bespoedigd of door de inzet werd een situatie gecreëerd waarbij het optreden van grondtroepen mogelijk werd gemaakt.

Alles afwegende is de keus van de Nederlandse regering op de JSF gevallen. Dit toestel is in staat de beste operationele prestaties te leveren. Daar komt bij dat de JSF ook in de prijsvergelijking het beste scoort. De enorme bedragen waarover wij het hebben, maken deze beslissing er een van groot gewicht. Wij dienen daarbij wel te bedenken dat welk toestel uiteindelijk ook gekozen wordt, de hoogte van dit bedrag ongeveer gelijk zal blijven. De regering is via een uitgebreide en zorgvuldige voorbereiding tot een keuze gekomen. Het probleem spitst zich daarmee toe op de vraag of wij ook moeten deelnemen aan de ontwikkelingsfase van de JSF en zo ja, op welk niveau wij dit dan moeten doen. Denemarken, Canada, Engeland en Italië hebben reeds een keuze gemaakt. De beide laatste kiezen overigens voor zowel de Eurofighter als de JSF. Andere landen staan op het punt een definitieve keuze te maken. Wat de tijd betreft: Lockheed Martin heeft duidelijk gemaakt dat de komende weken de knoop moet worden doorgehakt als men nog aan de SDD-fase wil kunnen deelnemen. Wij vragen de regering nog eens in te gaan op de tijdsdruk en op de vraag of door uitstel veel nieuwe informa-

tie kan worden toegevoegd c.q. meer zekerheid kan worden verkregen.

De zekerheid of onzekerheid betreffen onder andere het totaal aantal te produceren vliegtuigen. De Nederlandse regering is tot nog toe uitgegaan van een verondersteld aantal van 4500 toestellen. Daarin is de export naar het buitenland meegerekend. Het Amerikaanse ministerie van Defensie gaat uit van een eigen behoefte van zo'n 2600 vliegtuigen. Men geeft op dit punt echter geen garantie. De vraag is dan wat de financiële gevolgen voor ons land zijn als de Amerikaanse regering in haar militaire strategie een lagere prioriteit zou geven aan de JSF. Een belangrijk gegeven is ook dat de Amerikaanse marine aangeeft ongeveer 400 toestellen minder nodig te hebben dan tot nog toe werd geraamd. Natuurlijk kan de regering zeggen dat de cijfers in de business case uitgaan van 3000 toestellen en dat herberekening nog niet aan de orde is. Hoe zeker kunnen wij ervan zijn dat de Amerikaanse luchtmacht niet tot eenzelfde conclusie komt en bijvoorbeeld meer prioriteit zal geven aan onderzoek naar en productie van onbemande gevechtsvliegtuigen? Kan de regering ook aangegeven hoe wij tegen deze zekerheden en onzekerheden moeten aankijken, ook wanneer wij de beide Europese toestellen in dit opzicht vergelijken met de JSF? Spelen deze onzekerheden bij de Europese toestellen in dezelfde mate?

Volgens de regering zal het nog tientallen jaren duren voordat de onbemande toestellen in staat zullen zijn om beweegbare doelen te raken of een multi-role kunnen vervullen zoals die nu door de bemande toestellen wordt waargemaakt. De regering stelt dat een goede combinatie tussen bemande en onbemande vliegtuigen met operationele taken pas na 2030 mogelijk zal zijn. Ik wil dit best aannemen, maar ik las onlangs wel dat het onbemande gevechtsvliegtuig dichterbij is dan Den Haag denkt. Boeing zou de X-45, een robotvliegtuig, reeds testen en in 2004 zou dit worden gevolgd door operationele tests. Ook de mogelijkheden van inzet van onbemande helikopters lijken sneller te gaan dan tot voor kort verwacht. Als die ontwikkelingen inderdaad zo snel gaan, moet dan niet worden gevreesd dat de ontwikkeling van de

JSF daardoor onder druk komt te staan. En als er minder JSF's worden afgezet, dan lijkt het toch logisch dat de prijs daardoor hoger wordt? Wij moeten met andere woorden voldoende inzicht hebben in de ontwikkelingsmogelijkheden van de UCAV's en in de mogelijkheden dat deze toestellen op termijn een volwaardig alternatief zullen vormen voor de bemande toestellen. In hoeverre kan daarop in het beleid voldoende worden geanticipeerd, bijvoorbeeld door te zijner tijd voor die toekomstige ontwikkelingen ook nog geld te kunnen reserveren zonder dat de mogelijkheden voor de marine of voor de landmacht op onaanvaardbare wijze worden beknót? Vormt het jaar 2008 in dit kader nog een belangrijk moment? Kan en zal in de ogen van de regering, wanneer in 2008 de formele keus voor de JSF gemaakt moet worden en over het aantal toestellen een definitieve knoop moet worden doorgemaakt, ook de ontwikkeling van de onbemande vliegtuigen nog van invloed zijn op het aantal af te nemen JSF's? Ik vraag me overigens wel af in hoeverre onbemande toestellen in de toekomst de taak van bemande vliegtuigen wel zullen kunnen overnemen. Piloten kunnen toch te allen tijde op actuele situaties inspelen, waar onbemande toestellen plichtmatig hun opdrachten uitvoeren. Zo zullen piloten in die situaties bijvoorbeeld grote aantallen gewonden en doden kunnen voorkomen – de zogeheten collateral damage – wanneer op een locatie plotseling veel meer burgers aanwezig blijken te zijn dan vooraf bekend was. Dit lijken me belangrijke aspecten in de afwegingen. De regering laat de operationele kwaliteiten van de JSF zwaar wegen. Mijn fractie kan de redenering wat dat betreft op een groot aantal punten volgen. Zo is het terecht dat wordt gehecht aan de stealth-eigenschappen van de JSF. Vliegtuigen uitgerust met deze techniek zijn altijd in het voordeel ten opzichte van vliegtuigen die deze techniek niet hebben. Vanwege deze relatieve onzichtbaarheid hebben de JSF's minder ondersteunende systemen nodig. Daarnaast geeft de betere manoeuvreerbaarheid de JSF een operationele voorsprong op de andere kandidaten. De JSF levert daarnaast logistieke voordelen op. Op grond van de wet van de grote

getallen is immers al snel een kostenvoordeel op het onderhoud te behalen ten opzichte van de relatief kleine aantallen van een Europees toestel. Een ander logistiek argument betreft het feit dat de onderhoudsfilosofie van de luchtmacht sinds de keuze voor de F-16 reeds op Amerikaanse leest is geschoeid. Tenslotte zullen ook toekomstige ontwikkelingen van systemen aan het gevechtsvliegtuig vanuit de Verenigde Staten worden ondersteund. Een groot aantal F-16's heeft onlangs de mid life update achter de rug. Dit is in nauwe samenwerking met de Amerikanen gebeurd. Doordat de Amerikanen soortgelijke ontwikkelingen uitvoeren, lijkt ons ook voor de toekomst een forse besparing te behalen ten opzichte van een Europese kandidaat. De vraag is aan de orde in hoeverre de keuze voor de JSF op gespannen voet staat met het Europees Buitenlands en Veiligheidsbeleid. De aanschaf van de JSF betekent dat op termijn moderne jachtvliegtuigen aan de Europese militaire capaciteit worden toegevoegd. Ze kunnen opereren onder zowel Europees als Amerikaans commando. Wij vragen ons af hoe vruchtbaar het is de Eurofighter en de Rafale als puur Europese kandidaten te beschouwen en de JSF als alleen Amerikaans. Het is een feit dat de moderne luchtvaartindustrie zich de laatste decennia heeft ontwikkeld tot een in wezen mondiaal werkende bedrijfstak. De JSF biedt de Europese defensie-industrie de mogelijkheid om volwaardig deel te nemen in alle fases van de ontwikkeling en productie. De vraag waarom Duitsland, Italië, Spanje en Groot-Brittannië kozen voor de Eurofighter lijkt toch vooral ingegeven te zijn door nationale industriële overwegingen. Daar is niets mis mee, maar de andere realiteit is dat vele andere EU- en NAVO-landen reeds belangstelling hebben getoond voor de JSF. En daar is ook niets mis mee. Per slot van rekening zal naast een goede Europese samenwerking ook de toekomstige samenwerking binnen NAVO-verband van levensbelang blijven. Aan deelname aan de ontwikkeling van een zo'n omvangrijk project zitten, uiteraard zou ik bijna zeggen, financiële risico's. Daarom is het terecht dat van de beheersing van deze risico's een belangrijk punt wordt gemaakt. Het komt hierbij aan

op een evenwichtige beoordeling van de kansen en de risico's. Nederland heeft zelf geen wezenlijke invloed op de kostenbeheersing in de SDD-fase. Wel heeft het voor zichzelf het risico beheerst door in het memorandum of understanding een vast bedrag voor de Nederlandse deelname op te nemen. Doet zich een kostenstijging voor, dan kan de bijdrage slechts worden verhoogd als Nederland daarmee instemt. De vraag is echter in hoeverre men nog "nee" kan zeggen wanneer we eenmaal op deze rijdende trein zijn gesprongen. De industrie heeft zich garant gesteld voor de dekking van het financiële gat dat overblijft wanneer we meedoen aan de SDD-fase. Wat dat betreft is het signaal van zowel bedrijfsleven als vakbonden een belangrijk signaal. Het vertrouwen in dit project is bij deze partijen blijkbaar aanwezig voor dit toestel en blijkbaar niet voor de andere toestellen. De balans inzake participatie in de SDD-fase dan wel het "van de plank kopen" slaat door ten gunste van deelname aan de ontwikkelingsfase. De Nederlandse regering heeft besloten tot deelname op level 2-niveau; de grote industriële voordelen zijn hierbij doorslaggevend. Hoe deze voordelen zich precies verhouden tot deelname op level 3 blijft onduidelijk. De Amerikanen stonden immers geen gelijktijdig onderzoek op beide niveaus toe. Het blijft, wat mijn fractie betreft, onbevredigend dat de regering naar aanleiding van de vraag waarom niet voor level 3 is gekozen, moet erkennen dat de mogelijke Nederlandse voordelen bij deelname op level 1-niveau of level 3-niveau niet goed met elkaar vergeleken kunnen worden door een gebrek aan informatie. Kan de regering hierover vandaag meer helderheid scheppen? Ten slotte heb ik nog een vraag omtrent de analyse van het CPB. De maatschappelijke kostenbatenanalyses van dit belangrijke advieslichaam worden vaak onvoorwaardelijk gevolgd door de Nederlandse regering. Ik denk hierbij aan de toetsing van de vraag of de HSL-Oost twee- of viersporig moest worden gemaakt. Het CPB gaf toen een advies op grond waarvan de regering kon bepleiten, met het huidige spoor door te gaan. In het onderhavige geval is de regering het niet eens met het advies van het

CPB. Hoewel mijn fractie van mening is dat de CPB-redenering omtrent het fenomeen "verdringing" niet erg sterk is, hecht zij er wel aan dat de regering vandaag nog eens nadrukkelijk ingaat op de analyse van het CPB.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter. Er is nogal een fors verschil tussen de formele inzet van dit debat en de militair-strategische en zelfs politieke betekenis ervan. Formeel gaat het immers alleen om de participatie in de ontwikkelingsfase van de JSF. In feite gaat het om een veel verderstreckende beslissing. Mijn fractie gaat ervan uit dat het louter theorie is dat Nederland meedoet aan de SDD-fase en later niet tot aanschaf van de JSF zou overgaan.

Ook politiek heeft dit debat natuurlijk een bijzonder belangrijke strekking. Naar de mening van mijn fractie gaat het om een signaal inzake onze toekomstige visie op defensie en defensie-investeringen. Dat laatste is een aspect van groot belang en ik wil daarmee beginnen.

De laatste jaren zijn er voortdurend discussies geweest over de Nederlandse defensie-uitgaven. Het ongegronde optimisme over de veiligheidsrisico's na de val van de Muur heeft ertoe geleid dat, vooral in de eerste jaren erna, in de ogen van mijn fractie zeer ongewenste bezuinigingen op het defensiebudget hebben plaatsgevonden. In de laatste fase is dat weer wat goedge maakt, maar mijn fractie heeft steeds bepleit, juist vanuit het oogpunt van een realistische visie op de veiligheidsproblematiek, om meer aandacht te besteden aan onze defensie-inspanningen. Ook daarom is dit een belangrijk debat, omdat hiermee ook in de verdere toekomst een duidelijke keuze zal worden gemaakt over een militair-strategische inzet, met name van het luchtwapen. Ook daar moeten de benodigde investeringen worden gedaan. Dat is helaas noodzakelijk in deze wereld die, zoals wel eens door een dichter is gezegd, bloedt uit duizend wonden. Dat maken wij tot op de dag van vandaag mee en naar mijn fractie vreest, zal dit de komende tijd niet beter worden. De overheid zal dan toch een reële defensie-inspanning moeten plegen en daarbij horen ook discussies als deze.

In dat licht is het een positief signaal dat de regering nu bereid is, fors te investeren in de aanschaf van een nieuwe generatie gevechtsvliegtuigen. Dat die vervanging nodig is, is duidelijk. Ik hoef daarop verder niet in te gaan. Naar de mening van mijn fractie is een end life update van de F-16 in zowel militair-strategische als in financieel-economische zin een desinvestering en dus niet aan de orde. Er zal een keuze moeten worden gemaakt en dat moet ver van tevoren gebeuren, althans, er moet op worden voorgesorteerd, zeker wat de investeringen betreft. Bij de strategische keuze speelt ook de visie op het luchtwapen in de toekomst een heel duidelijke rol. Daarover zijn veel opmerkingen gemaakt, ook in dit debat. Vaak is de vraag gesteld wat het gevolg is van de gebeurtenissen van 11 september 2001 voor het luchtwapen. Mijn fractie is van oordeel, voorzover zij nu de ontwikkelingen kan overzien, dat tot in lengte van jaren een belangrijke rol is weggelegd voor multi-role gevechtsvliegtuigen. Dat is ook een van de speerpunten van onze huidige krijgsmacht en van de Defensienota. Het belang daarvan is concreet naar voren gekomen bij onze inzet in Kosovo. Wij vinden het van een zekere logica getuigen dat wij er voor de middellange termijn van uitgaan dat die rol weggelegd blijft voor het luchtwapen, hetgeen consequenties heeft voor de keuzes die wij nu maken. Verschillende verhalen horen wij wanneer wordt gevraagd hoe het perspectief van de onbemande vliegtuigen moet worden gezien. Hier doet zich een zeer belangrijke ontwikkeling voor. Ook daar is een belangrijke technologie vernieuwing aan de orde. De regering stelt dat niet te verwachten is dat meer complexe onbemande systemen voor 2030 breed en effectief kunnen worden ingezet voor specifieke gevechtstaken, zoals het aanvallen van bewegende gronddoelen. Uit diverse bronnen verneem ik echter dat de eerste UCAV's reeds in 2010 of mogelijk eerder gereed zullen komen. Als dat zo is, heeft dat zeker zijn invloed op de discussie die wij hier voeren. Wij volgen de regering in haar verwachting dat een en ander niet zo snel te verwachten valt, maar op dit punt moet in dit debat toch zoveel mogelijk helderheid worden geschapen. De vraag is of de regering ook hierin investeert en

participeert en hoe zij in internationaal perspectief tegen deze ontwikkelingen aankijkt. Vervolgens komen wij bij de vraag welk bemand gevechtsvliegtuig voor de middellange termijn het meest geschikt is. De regering is na een grondige vergelijking tussen de verschillende alternatieven tot het oordeel gekomen dat de Joint Strike Fighter in het licht van de bestaande behoefte het meest geschikte toestel is, zowel uit een oogpunt van strategische keuze als wat betreft de prijs-kwaliteitverhouding. Wij vinden dit een zeer belangrijke conclusie. Om van die keuze af te wijken, zal er sprake moeten zijn van zwaarwegende argumenten. Natuurlijk kan men hier niet als land alleen opereren. Nederland mag ook op defensiegebied niet een te grote broek aantrekken. Hoe breder men dergelijke ontwikkelingen kan aanpakken, des te beter is het, óók in financieel opzicht. Daarom verkrijgen wij graag van de regering een actuele stand van zaken met betrekking tot de deelname van andere landen aan het JSF-project. Wat zijn de verwachtingen op dit terrein en hoe zit het met de veronderstelling dat Italië langer met een keuze zou mogen wachten? Is dit bericht juist en, zo ja, hoe verhoudt dit zich dan tot de termijnen die Nederland zijn gesteld? Voorzitter. Bij deze keuze is natuurlijk ook een belangrijk politiek-strategisch aspect aan de orde. Ik denk hierbij aan de Europese defensie-inspanningen versus de relaties met de VS. Ik vraag mij overigens af of dit hierbij een doorslaggevende factor kan zijn. Men moet natuurlijk een zo goed mogelijk toestel kiezen; dat moet voorop staan. Mijn fractie vindt het argument dat de keuze voor een Europees toestel ook in het licht van de Europese defensieontwikkelingen een pre zou opleveren, niet juist. Zoals bekend is zijn wij voor een hechte band in NAVO-kader, waarbij wij de transatlantische relaties willen blijven accentueren. Wij staan zeer sceptisch tegenover de opbouw van een eigen Europese defensiemacht. Tegen die achtergrond zou men de keuze voor de JSF slechts kunnen onderstrepen. Degene die pleit voor een Europese defensiemacht zou zich ook moeten realiseren dat het juist in dat verband van heel groot belang is, dat je een toestel hebt dat volledig kan concurreren met de Amerikaanse

defensie-inspanningen en daarbij aanhaakt. Ook vanuit die optiek lijkt mij de keuze voor de JSF alleen maar voordelen te bieden. Collega's hebben al vragen gesteld over de actuele internationale ontwikkelingen, dus ik ga daar verder niet diep op in. Ook wij vernemen echter graag hoe de regering aankijkt tegen de berichten die ons bereiken over vermindering van het aantal gevechtsvliegtuigen dat de Verenigde Staten zelf zouden kunnen afnemen. Dat heeft natuurlijk gevolgen voor de prijs, maar wat betekent het voor de afspraken die vandaag aan de orde zijn? Als een berekening met 4500 toestellen niet meer geheel adequaat is en neerwaarts moet worden bijgesteld, wat betekent dat dan? In de schriftelijke vragenronde is de behoefte van Nederlandse zijde al aan de orde geweest. De behoefte is gesteld op een aantal van 85. Hoe verhoudt deze behoeftestelling zich tot het huidige aantal F-16's, 136? In antwoord op onder meer door mijn fractie gestelde vragen geeft de regering aan dat de operationele behoefte en niet de prijs leidend is voor de behoeftestelling. Toch wordt in de brief van 11 februari jongstleden opgemerkt dat nader inzicht in de prijzen heeft geleid tot de keuze om voor de berekening uit te gaan van een aantal van 85 toestellen. Dat is natuurlijk enigszins met elkaar in tegenspraak. Is de prijs dan toch leidend voor de behoeftestelling? In mijn ogen zou de operationele behoefte doorslaggevend moeten zijn. Kan de regering uitleggen waarom de operationele behoefte nu tot een aantal van 85 leidt? Betekent de neerwaartse bijstelling van onze eigen behoeftestelling ook een afname van de korting op de ontwikkelingskosten bij deelname aan de SDD-fase? Formeel gaat het vandaag niet direct om de koop van een vliegtuig maar om een keuze voor participatie in de SDD-fase. Men kan zoals bekend later ook kopen van de plank. Naar ik heb begrepen zegt de regering zelf eigenlijk ook, dat die keuze vanuit technisch-operationeel-militair perspectief minder relevant is. In de brief van 11 februari jongstleden staat in ieder geval dat het ministerie van Defensie zowel voor- als nadelen ziet. Kennelijk is er geen uitdrukkelijke voorkeur vanuit militair oogpunt voor participatie in de ontwikkelingsfase. Er zijn natuurlijk voordelen,

zoals invloed op het ontwerp van het toestel en als gevolg daarvan besparingen op eventuele latere aanpassingen, maar kennelijk ligt dit vanuit militair oogpunt niet zwart-wit. Dit betekent dat de deelname aan de ontwikkelingsfase van de JSF vooral een economische vraag zou zijn, via inschatting van voor- en nadelen, risico's, resultaten enz. Positieve effecten op kennisverwerving en werkgelegenheid moeten worden afgewogen tegen kosten en financiële risico's. Op dat punt zijn er nogal wat tegenstrijdige berichten. Er zijn al veel vragen over gesteld. Het lijkt mij niet zinvol om die allemaal te herhalen, maar mijn fractie wil natuurlijk graag horen hoe zeker het is dat de positieve werkgelegenheidsaspecten zich zullen voordoen. Welke garanties heeft de regering op dat punt? Als ik de stukken goed bekijk, is van echte garanties nauwelijks sprake en gaat het meer om verwachtingen, die natuurlijk wel van betekenis kunnen zijn. Hoe hard is dat allemaal? De regering gaat uit van aanzienlijke kortingen bij de aankoop van de JSF-toestellen als gevolg van de deelname aan de ontwikkelingsfase. Ook houdt de regering rekening met zowel in omvang als kwaliteit aanzienlijke opdrachten voor het Nederlands bedrijfsleven, maar daar bestaan natuurlijk ook risico's. Is er voldoende reden om te verwachten dat deelname aan de ontwikkelingsfase daadwerkelijk tot forse kortingen op de aankoopprijs zal leiden? Worden deze kortingen minder bij wijzigingen in de totale productie? Hoe hard zijn de afspraken over gunning van de opdrachten aan het Nederlandse bedrijfsleven? Vragen te over! Een negatieve uitkomst van deelname aan de SDD-fase kan voor mijn fractie alleen worden gerechtvaardigd als een eventueel tekort volledig door het bedrijfsleven wordt gedicht. Wij vinden het prima als deze stap wordt gedaan, maar wij vinden niet dat er risico's voor de overheid en de belastingbetaler uit mogen voortkomen. Welke garanties kan de regering daarvoor geven? In ieder geval zal de voorfinanciering geheel in de staatskas moeten terugvloeien. Dat vinden wij een heldere voorwaarde. In hoeverre wordt dat uitgangspunt met de letter of intent waargemaakt? In 2008 zullen er met het bedrijfsleven

definitieve afspraken over het te hanteren afdrachtspercentage worden gemaakt. Maar als de omzet van het bedrijfsleven daarna minder zal blijken te zijn dan was verwacht, kan er dan nog worden gegarandeerd dat het tekort volledig door het bedrijfsleven wordt weggewerkt? Het risico van faillissementen is al uitgebreid aan de orde gekomen. En zullen de te verwachten opbrengsten en kosten voor de overige jaren dan al bij benadering vastliggen? Kortom, er zijn op dat punt nog heel wat risico's en wij zouden dan ook graag heel duidelijk van de regering vernemen welk risico de Staat, de belastingbetaler loopt. De deelnemende bedrijven hebben de letter of intent allerminst zonder slag of stoot getekend. Ik heb uit persberichten begrepen dat er één bedrijf niet getekend zou hebben, maar ik heb nu al horen zeggen dat het er vijf zouden zijn. Kan de regering ons van de laatste stand van zaken op de hoogte brengen en ook de specifieke positie toelichten die Philips schijnt te hebben? Moet ik hieruit concluderen dat het enthousiasme van het bedrijfsleven toch niet overhield? Dat is dan toch een signaal dat wij bij onze overwegingen moeten betrekken. Voorzitter. Het geheel afwegend, zoals de militair-strategische aspecten en die van de behoeften van onze defensie, staan wij sympathiek tegenover het besluit van de regering om over te gaan tot participatie in de ontwikkelingsfase, met het perspectief dat Nederland te zijner tijd JSF-toestellen zal aanschaffen. Dat verband zie ik in ieder geval heel duidelijk. Maar een aantal vragen moet eerst nog helder beantwoord worden, in het bijzonder op het punt van de risico's voor de staatsfinanciën. Mijn fractie vindt het wel heel belangrijk om nu een keuze te maken; zij zou het heel slecht vinden als dit debat niet tot een conclusie leidde en de zaak over de verkiezingen heen werd getild, zoals sommigen bepleiten. Ik denk dat er op zichzelf voldoende gegevens zijn om een duidelijke strategische keuze te maken. Ik vind het ook uiterst belangrijk voor de defensie-organisatie dat er op dit punt een heel duidelijk signaal wordt gegeven. Ik hoop dat ook de PvdA-fractie zich tot een heldere keuze zal bekennen. Ooit was "congressen kopen geen vliegtuigen" in haar kring een gevleugelde uitspraak. Parlementen

kopen wel vliegtuigen, althans uit een oogpunt van budgetrecht. Ook de PvdA-fractie kan zich hieraan niet onttrekken; zij speelt zelfs een sleutelrol in dit debat en ik hoop dat ook zij een duidelijk signaal aan de defensieorganisatie zal willen geven.

De vergadering wordt van 14.38 uur tot 15.30 uur geschorst.

Minister De Grave: Voorzitter. Ik zal de vragen beantwoorden over de militair strategische analyse. De staatssecretaris van Defensie gaat in op alles wat de procedure betreft, de onderhandelingen en de technische elementen. Collega Jorritsma behandelt de business case en minister Zalm gaat in op de financiën.

Ik stel het zeer op prijs dat de Kamer indringend op alle belangrijke aspecten van dit dossier is ingegaan. Het gaat om een belangrijk onderwerp. Niet alleen omdat het een omvangrijke financiële order betreft, maar ook omdat de beslissing van het kabinet voor de toekomst van de defensie van grote betekenis is. Ik sluit mij aan bij de beginzinnen van de heer Timmermans. Hij zei dat een land dat ook internationaal zijn verantwoordelijkheid wil nemen, niet zonder een goed defensieapparaat kan. Voor de PvdA gaat de discussie niet over militaire uitgaven voor jachtvliegtuigen of iets anders. Het gaat om deze specifieke militaire uitgave en de beslissing moet nu genomen worden. Volgens mij volgt de heer Harrewijn deze redenering ook. Met uitzondering van de heer Van Bommel gaat het volgens de partijen niet om de vraag of deze uitgaven aan iets anders – bijvoorbeeld zorg of onderwijs – moeten worden besteed. Het gaat om de vraag of men op dit moment deze beslissing moet nemen of dat op een later tijdstip de gelegenheid moet worden geboden om binnen het geheel van de defensie-uitgaven te komen tot een andere afweging. Het is belangrijk om dit vast te stellen, omdat ook in het maatschappelijke debat deze lijnen door elkaar lopen. Het zal de heer Timmermans niet verbazen dat de regering op dit punt zich zeer in zijn analyse kan vinden en dat ik op de kernvraag wil ingaan. Is het beter om die afweging binnen het geheel – er moet een goede defensie zijn en de middelen moeten voor defensieafwegingen

beschikbaar zijn – een aantal jaren later te maken?

Indien men de vraag zo formuleert – zijn er voordelen aan een beslissing die later genomen wordt – moet het antwoord daarop zijn: ja. Onweerlegbaar is het beter, een besluit te nemen op het laatst mogelijke moment. Als het alleen om deze militaire afweging zou gaan, had de regering dit voorstel niet op dit moment aan de Kamer voorgelegd. De reden dat het nu wel voorligt heeft niet zozeer te maken met die vraag, maar met het feit dat er een aanbod ligt van de kant van de VS om deel te nemen, het zogenoemde level 2, aan de ontwikkelingsfase van dit Amerikaanse toestel, met alle voordelen die daaraan verbonden zijn. Hierop komen de collega's van Economische Zaken en van Financiën uitvoerig terug. Ik verahul u ook niet dat daarover in het kabinet zeer langdurig en grondig is gesproken, juist vanwege de belangen die daarmee gemoeid zijn. Ik betrek de stelling dat de logische consequentie van het nu nemen van een dergelijk besluit is dat vervolgens tot aanschaf van de JSF wordt overgegaan. Hoe weeg je nu de daaraan verbonden nadelen tegenover de voordelen die verbonden zijn aan het participeren in de ontwikkelingsfase van de JSF? Ik zou willen ingaan op de nadelen vanuit militair planningsoogpunt en een en ander met u willen wegen. In mijn wijze van zien is de kernvraag, hoe de situatie over een aantal jaren zal zijn. Licht het dan zoveel anders? Een aantal onderwerpen is daarbij van belang. Ik zou die met u willen doornemen en willen beginnen met de veiligheidspolitieke analyse. Hoe kijk je in dat kader aan tegen de ontwikkelingen van de laatste jaren en wat is daarin de rol van het jachtvliegtuig? De conclusie van de Nederlandse regering is dat er op grond van alles wat wij nu weten en zien aan ontwikkelingen, reden is om vast te stellen dat de rol van het jachtvliegtuig belangrijker wordt, zeker voor een Europees NAVO-land. Mag ik dat onderbouwen met een aantal argumenten? De Defensienota is twee jaar geleden breed gesteund – ook door de fractie van de PvdA – vastgesteld in deze Kamer. Die Defensienota heeft een extra dimensie gekregen vanwege Kosovo. Kosovo is in dezen heel belangrijk omdat het een conflict betrof waarbij het luchtwapen zeer dominant is geweest. Terecht heeft

de heer Timmermans erop gewezen dat als toen het luchtwapen niet was ingezet, Milosevic nog in Belgrado had gezeten. Die conclusie is zeer terecht. Er is nog wat anders aan Kosovo gekoppeld. Wij hebben moeten vaststellen dat Europa bij een conflict in zijn eigen achtertuin in overheersende mate afhankelijk is van Amerikaanse steun; 85% van de luchtsorties zijn uitgevoerd door de Amerikanen. Het overleg Saint Malo tussen Engeland en Frankrijk heeft geleid tot een zeer belangrijke doorbraak. Toen zijn de fundamenten gelegd voor het Europese veiligheids- en defensiebeleid onder andere op grond van de politieke conclusie van zowel Frankrijk als Engeland dat Europa een grotere verantwoordelijkheid zou moeten nemen voor vrede en veiligheid in de wereld en dat het in een partnerschap niet zo kan zijn dat één partner een zo overheersend deel van de verantwoordelijkheid op zich moet nemen. Met andere woorden: de tekortkomingen in Europa op het terrein van capaciteit – gebaseerd op tekortkomingen aan capaciteit bij het luchtwapen – zijn de belangrijkste drijfveer geweest voor het politieke momentum dat heeft geleid tot het EVDB. Dat heeft voor mij tot een in die zin pijnlijk moment geleid dat ik door de Kamer ben gedwongen om een voorgenomen schrapping van een squadron F-16's terug te nemen. Door de desbetreffende motie van de Kamer is vervolgens de collega van Financiën echter bereid geweest mij daarvoor de middelen ter beschikking te stellen. De eerlijkheid gebiedt mij te zeggen dat de pijn voor mij beperkt was. Dit oordeel van de Kamer was rechtstreeks gebaseerd op een veiligheidspolitieke analyse van dat moment, namelijk dat Kosovo en de instelling van het EVDB een voorstel van de regering om over te gaan tot inperking van het aantal jachtvliegtuigen, niet konden schragen. Dat is een heel belangrijk moment geweest. Situaties in de wereld veranderen natuurlijk voortdurend. Wij hebben daarna bijvoorbeeld 11 september gehad, zoals verschillende afgevaardigden hebben opgemerkt. Wat betekent 11 september voor de veiligheidspolitieke situatie in de wereld? Ik wijs erop dat wij daar donderdag over zullen spreken aan de hand van een notitie van de werkgroep onder leiding van mijn secretaris-generaal Barth. De Kamer

heeft in die notitie de conclusie van de Nederlandse regering kunnen lezen. Kort samengevat komt die erop neer dat de fundamenteën van het Nederlandse defensiebeleid, zoals vastgelegd is in de Defensie-nota, overeind staan. 11 september leidt alleen op een aantal punten tot aanscherpingen en verduidelijkingen van accenten en niet tot een fundamenteel andere analyse van het veiligheidsbeleid. In dat verband wijs ik erop dat de Britse regering kort geleden een white paper heeft aangekondigd. Mijn Britse collega heeft echter de belangrijkste conclusies daarvan reeds via de publiciteit gemeld. De conclusie van de Britse regering blijkt precies dezelfde als die van de Nederlandse, namelijk dat 11 september hoogstens leidt tot intensivering van het bestaande beleid, maar niet tot een wijziging van de veiligheidspolitieke analyse. Dat beeld krijg ik ook uit verschillende besprekingen die ik heb gevoerd tijdens verschillende Europese bijeenkomsten van ministers van Defensie. Met alles wat wij nu kunnen overzien, is de conclusie van de Nederlandse regering dat er reden is om de rol van het jachtvliegtuig verder te versterken. Er is geen aanleiding om te verwachten dat de betekenis van het jachtvliegtuig minder groot wordt.

Die conclusie, die ik met argumenten heb weergegeven, wordt ook elders getrokken. Ik bedoel dat niet flauw, maar ook de regering heeft goed kennis genomen van de rapporten van de commissie inzake veiligheid en defensie van de Partij van de Arbeid onder leiding van de heer Van den Berg. Die rapporten zijn natuurlijk bekend. De heer Van den Berg heeft de conclusie ook op die wijze geformuleerd. De fractie hoeft dat natuurlijk niet noodzakelijkerwijs te volgen, net zomin als men een forum hoeft te volgen. Het desbetreffende rapport is natuurlijk grondig en lijkig en de conclusie wordt daarin met argumenten onderbouwd.

De heer **Timmermans** (PvdA): Een aantal passages uit dat rapport zult u herkennen, omdat ik er bij lezing van het BC-document achterkwam dat een of twee pagina's letterlijk hetzelfde waren. Misschien is dat een van de redenen waarom de fractie dat rapport niet tot het hare heeft willen maken.

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter. Ik wist niet dat dit rapport onderdeel uitmaakte van de beraadslaging. Misschien kan de regering het alsnog aan de Kamer sturen.

Minister **De Grave**: Het mag dan wel geen onderwerp van de beraadslaging zijn, maar is wel onderwerp van wat uitvoerig in de kranten heeft gestaan. Ik heb Kamerleden hier geloof ik wel twintig keer horen verwijzen naar de kranten. Als ik niet meer mag verwijzen naar iets wat gewoon openbaar is, dan lijkt mij dat ...

De **voorzitter**: Het is u toegestaan om te verwijzen naar openbare stukken.

Minister **De Grave**: Dank u wel, mijnheer de voorzitter. Dat is een belangrijke conclusie van de Nederlandse regering, die ik op talloze andere plekken hoor, ook internationaal: de betekenis van het jachtvliegtuig neemt alleen maar toe. Voorzover ik kan overzien hebben ook alle andere landen bijna zonder uitzondering besloten fors te investeren in de vervanging van jachtvliegtuigen; hoewel ik misschien een sterretje moet plaatsen bij België, want de afwegingen daar zijn heel moeilijk te volgen, noem ik met name alle andere belangrijke NAVO-landen, waaronder Canada, en Australië en Japan. Met andere woorden: er is brede internationale consensus over dat jachtvliegtuigen een belangrijke kern van het militaire vermogen vormen voor wat nodig is om de veiligheidspolitieke problemen in de wereld het hoofd te bieden.

De heer **Timmermans** (PvdA): De minister is het toch wel met mij eens dat de landen die hij zo-even noemde weliswaar straks een ander jachtvliegtuig willen hebben, maar dat ze de keuze voor welk jachtvliegtuig nu nog niet maken en die nog voor zich uitschuiven?

Minister **De Grave**: Ik ben nu bezig te antwoorden op de vraag die door u en anderen is opgeworpen, of de militair-strategische veiligheids-situatie roept om jachtvliegtuigen. Ik geef nu stap voor stap aan hoe ik tot de conclusie gekomen ben – die internationaal breed wordt gedragen – dat jachtvliegtuigen in de komende

decennia een belangrijke rol blijven spelen.

De heer **Harrewijn** (GroenLinks): U formuleert het nu iets voorzichtiger. Eerst zei u dat jachtvliegtuigen een steeds belangrijker rol zullen spelen, maar nu zegt u dat jachtvliegtuigen een belangrijke rol zullen blijven spelen. Ik betwijfel dat. Het luchtwapen zal belangrijk blijven en het jachtvliegtuig zal daar een rol bij spelen, maar ziet u ook mogelijke verschuivingen naar andere mixen?

Minister **De Grave**: Ik heb het erover gehad dat Nederland steeds belangrijker wordt als Europees NAVO-land en ik heb dat gekoppeld aan het feit dat de conclusie van Saint-Malo was, dat het niet goed is om bij een conflict als speelde in Kosovo in zo'n overheersende mate afhankelijk te zijn van Amerikaans luchtoptreden. Daar is de conclusie aan verbonden dat Europa op dat punt veel zal moeten doen aan de versterking en verbetering van zijn capabilities. Eén van de belangrijkste lacunes ligt juist op het punt van wat er met het luchtwapen kan gebeuren. Ik heb dus gezegd dat voor Europese landen als onderdeel van het EVDB het jachtvliegtuig steeds belangrijker wordt. In de bredere context heb ik gezegd dat ik internationaal nog geen enkele ontwikkeling zie die regeringen tot de conclusie zou brengen dat die belangrijke rol van jachtvliegtuigen anders wordt in de komende decennia. Ik wijs er overigens op dat ook Nederland van 138 F-16's teruggaat naar 85. Dus het blijft altijd een afweging rondom de mogelijkheden die er zijn en de prijzen die ermee gemoeid zijn. Maar in de veiligheidspolitieke analyse is geen verandering. Een ander belangrijk punt dat door alle afgevaardigden is genoemd betreft de ontwikkeling van onbemande vliegtuigen, zowel voor verkenningen als voor het uitvoeren van gerichte bombardementen. Dat is een lastig punt, omdat in zekere zin gevraagd wordt naar de ontwikkeling in de toekomst. Dat is moeilijk met absolute zekerheid te voorspellen. Ik moet mij wat dat betreft baseren op wat op dat punt de internationale consensus is. Dezelfde vraag heeft ook voor alle andere landen gegolden, alle Europese landen die grote investeringen doen. Ik noem de investeringen in de Eurofighter, maar ook de

investerings van de Fransen in de Rafale en van de Engelsen die nog grotere bedragen in de participatie in de JSF stoppen. Daar vindt dus dezelfde discussie plaats. TNO en NLR zeggen dat beschikbaarheid van dit soort mogelijkheden voor 2020 niet aannemelijk is. Internationale instituten zoals de RUSI noemen 2030 als het gaat om het overnemen van de multi-role taken. Dat is een nog later tijdstip. Dat ligt natuurlijk heel ver in de tijd, omdat, zoals bekend, de Nederlandse regering van mening is dat de F-16 vanaf 2012 moet worden vervangen. Het ligt allemaal zo complex omdat er heel grote beperkingen zijn aan de mogelijkheden om dit soort onbemande vliegtuigen in te zetten, juist vanwege het feit dat zeker in vredesoperaties er zoveel randvoorwaarden zijn naast het puur militaire. Ik noem het voorkomen van collateral damage, het gericht een balans brengen in de hoeveelheid geweld die wordt ingezet en het doel dat men wil bereiken. Dat zijn allemaal randvoorwaarden waar wij het hier in de Kamer voortdurend over hebben. Dat alles verhoudt zich zeer slecht met een technologie die daar nog absoluut niet geschikt voor is.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter. De ontwikkelingen gaan snel. Alle andere collega's hebben dat ook gezegd. Zo las ik in de New York Times van 31 maart dat – los van het feit dat gesteld werd dat de JSF het laatste bemande toestel zal zijn dat wordt ontwikkeld – de ontwikkeling van Boeing X45, die veel beter is dan de Predator die nu boven Afghanistan vliegt, zo snel gaat dat de ontwikkeling binnen zes jaar zal zijn afgerond. Dat betekent in 2008. 2008 blijft dus een aantrekkelijk jaartal. Ik begrijp echt niet hoe NLR en TNO tot 2030 kunnen rekenen.

Minister **De Grave**: Niet alleen TNO en NLR doen dat, ook het RUSI. Een belangrijk deel van mijn stelling is verder dat het de internationale consensus is. Tot nu toe heeft nog geen enkel land gezegd dat het stopt met besluitvorming over bemande vliegtuigen, omdat het verwacht dat het die taak in belangrijke mate kan laten overnemen door onbemande vliegtuigen. De internationale consensus is dat deze ontwikkeling interessant is en hier en daar wellicht aanvullend kan opereren. Ik heb hier

toevallig een artikel uit de International Herald Tribune van 28 maart van mensen die in Afghanistan hebben gewerkt met zo'n verkenningsvliegtuig. De conclusie is daar dat de effectiviteit en de strategische mogelijkheden ervan uitermate beperkt zijn geweest in het conflict in Afghanistan.

De heer **Timmermans** (PvdA): Kent de minister het document "Joint vision 2020" van het Pentagon, waarin staat dat tegen 2020 een derde van de militaire gevechtstoestellen onbemand zal zijn? Dat is geen krantenartikel maar het zou een planningsdocument zijn van het Pentagon. Dat lijkt me op zich een relevant gegeven, als het inderdaad zo is.

Minister **De Grave**: Ik moet een beetje glimlachen vanwege al die planningsdocumenten van het Pentagon. Het lijkt het ministerie van Defensie wel. Er wordt altijd vreselijk veel gepland. Ik ken het document niet. Misschien kunnen de medewerkers er nog iets over zeggen met oog op de tweede termijn. Mijn wedervraag is dan vervolgens welke conclusie dat oplevert voor de Amerikaanse regering. Ik zie mevrouw Van 't Riet al naar de microfoon snellen. Maar voordat zij een foute interruptie gaat plegen, nog even dit. De studie van de Navy gaat niet over minder vliegtuigen voor de Navy omdat men denkt dat onbemande vliegtuigen dat kunnen overnemen. De studie van de Navy gaat over minder vliegtuigen omdat men meer schepen wil kopen. Overigens is ook dat niet meer dan een document in een van de zeer vele kamers van het Pentagon. De staatssecretaris zal hier ook het nodige over zeggen. Het heeft echter niets met onbemande vliegtuigen te maken.

De heer **Timmermans** (PvdA): Het is voor de Amerikanen een stuk gemakkelijker. Ik heb dat in eerste termijn ook al gezegd. Zij kunnen allerlei verschillende opties openhouden en een interessante mix maken van verschillende toestellen. Het vervelende voor een land als Nederland – en vele andere landen met eenzelfde omvang – is dat wij geen verschillende keuzes tegelijk kunnen maken. Daarom moet dat in mijn visie extra zwaar wegen, omdat Nederland maar een keer kan kiezen.

Minister **De Grave**: Zelfs voor de Amerikanen zijn dollars dollars. Men zal daarom goed nadenken over de vraag voordat men die dollars uitgeeft, nog daargelaten dat allerlei mensen hier ongetwijfeld heel grondig naar zullen kijken. De partijpolitieke verhoudingen in het Amerikaanse Congres liggen weliswaar een slagje anders dan in Nederland, maar ook daar zal men heel kritisch naar de dollars kijken. Maar ook daar is bij mijn beste weten nergens de conclusie getrokken om het aantal jachtvliegtuigen aanzienlijk terug te brengen. Dit zou overigens ook geweldige consequenties voor de Amerikaanse luchtmacht hebben. Wij verwachten met de kennis die wij nu hebben niet dat onbemande mogelijkheden echt in de plaats kunnen komen van de behoeftes, zoals wij die nu analyseren. Men analyseert een additionele behoefte of mogelijkheid, maar niet een behoefte in plaats van. Er zijn ook vragen gekomen over het Europees veiligheids- en defensiebeleid. Ik vind het heel plezierig dat de meeste Kamerleden hebben gezegd dat dit niet de kern van de discussie is. De kern van de discussie is of wij behoefte hebben aan zo'n vliegtuig en wat de nadelen zijn om het nu te doen in plaats van later. De flexibiliteit van de afweging staat tegenover de voordelen van de beslissing nu. De collega's zullen hier nog over spreken. Ik vind het juist dat er weinig is gesproken over het EVDB. Ik sluit mij aan bij de conclusie van de Adviesraad voor internationale vraagstukken in een lijvig rapport dat dit soort afwegingen niet of Amerikaans of Europees moeten zijn, omdat je jezelf dan tegenkomt in je beleid. Dat is ook zo. Het is bekend dat Nederland het Europees veiligheids- en defensiebeleid heel belangrijk vindt, vooral omdat Europa een grotere bijdrage moet leveren aan vrede en veiligheid in de wereld. Voor Nederland blijven de Noord-Atlantische Verdragsorganisatie en de transatlantische samenwerking met de Amerikanen echter de hoeksteen van ons internationale veiligheidsbeleid. Als je zegt dat wij nu een Europees veiligheidsbeleid hebben en dat Nederland daarom alleen participeert in Europese projecten, zeg je in zekere zin simpelweg dat je niet meer geïnteresseerd bent in transatlantische samenwerking met

de Amerikanen. Dat is niet goed. Waar het om moet gaan, is dat Europa en Amerika interoperable kunnen zijn, dus met elkaar kunnen samenwerken. De staatssecretaris zal hier het nodige over zeggen. Het Europees veiligheidsbeleid mag niet verworden tot een situatie waarin Europa zijn eigen beleid ontwikkelt, los van de samenwerking met de Amerikanen in de NAVO. Ik ben blij dat de meerderheid in de Kamer het met die redenering eens is. Los van het feit dat er geen Europees toestel is en dat ook andere Europese landen voor de JSF kiezen, zou het een denkfout zijn dat het Europees veiligheids- en defensiebeleid erin wordt vertaald dat de veiligheidsanalyse van Nederland wordt gebaseerd op samenwerking met andere Europese partners. Daarmee wordt ontkend dat de kern in de zienswijze van de Nederlandse regering blijft het bondgenootschap met de Amerikanen in de NAVO.

De heer **Timmermans** (PvdA): Wij komen bij de staatssecretaris en met minister Jorritsma terug op hoe de keuze wordt gemaakt. Ik hoor de minister de redenering toch niet omdraaien dat je alleen een goede transatlantische bondgenoot bent, als je Amerikaans kiest? Dat beluister ik af en toe, maar dat is ook niet de discussie. Niet linksom, maar dan ook niet rechtsom, neem ik aan.

Minister **De Grave**: Nee, absoluut niet. Ik heb hier een klassieke CDA-positie: ik buig niet naar links en niet naar rechts.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik mag hopen dat minister de capabilities en het headline goal niet veronachtzaamt. Deze belangrijke ontwikkelingen kunnen gefrustreerd worden, maar ik zeg niet dat dit gebeurt, door voor Amerikaans te kiezen, terwijl wij zitten te wachten op technologische ontwikkelingen in Europa.

Minister **De Grave**: De kern van het Europees veiligheids- en defensiebeleid is dat Europa een groot deel van de verantwoordelijkheid op zich neemt voor vrede en veiligheid in de wereld. Na Kosovo is ook door de Europese regeringsleiders vastgesteld dat Europa op een groot aantal terreinen tekortkomingen heeft, als het gaat om militaire capaciteiten. Een heel belangrijke tekortkoming

betreft moderne multi-role jachtvliegtuigen. Ik heb al uitgelegd dat het daar allemaal mee begon. De stelling van de Nederlandse regering is dat het aankopen van de vliegtuigen een belangrijke bijdrage levert aan het EVDB. De keuze van het toestel moet gebaseerd zijn op het beste toestel voor de beste prijs, en niet of het Amerikaans of Europees is. Ik zeg volmondig tegen de heer Timmermans dat dit de argumentatie moet zijn. Niet linksom, maar ook niet rechtsom. De staatssecretaris heeft in de Kamer al een aantal keren voorstellen verdedigd voor de aankoop van Europees materieel, dus ik geloof niet dat Defensie een lijn heeft die alleen maar Amerikaans is.

De heer **Harrewijn** (GroenLinks): Het EVDB kan ook een raamwerk zijn om te komen tot samenwerking en taakspecialisatie. Ik weet dat u daar een voorstander van bent. Dat kan van invloed zijn op de aantallen jachtvliegtuigen die worden aangeschaft. Speelt dat element bij de afweging van de regering om het nu te doen of de beslissing nog zeven jaar uit te stellen?

Minister **De Grave**: Het is bekend hoe de discussie op dit punt loopt. Ik heb daar inderdaad vaak met de heer Harrewijn, maar ook met andere leden van de Kamer over gediscussieerd. Ik vind taakspecialisatie een ontwikkeling die onvermijdelijk is, omdat het de enige manier is om op een kosteneffectieve wijze te komen tot vergroting van de Europese capaciteiten. Los van het feit dat daar nog geen begin van zicht op is – misschien is dat over zeven jaar wel het geval – is taakspecialisatie juist op dit punt niet zo'n geschikt argument, omdat Europa op het gebied van multi-role jachtvliegtuigen een grote achterstand heeft. Met Kosovo is het allemaal begonnen. Toen is vastgesteld dat Europa op dit gebied een enorme achterstand heeft. Frankrijk, Duitsland, Engeland, Italië en Spanje investeren zulke enorme bedragen in een nieuw jachtvliegtuig om iets te doen aan de enorme tekortkomingen die er op dat punt binnen Europa zijn. Het is dus geen kwestie van taakspecialisatie, waarbij het kan worden overgelaten aan een aantal landen. Nee, hier is sprake van het inhalen van een enorme achterstand teneinde op dit heel belangrijke onderdeel als

Europa ook een bijdrage te kunnen leveren in de vele soorten crisisoperaties, die in balans is met datgene wat van de Amerikanen wordt verwacht en wat zij ook leveren.

De heer Harrewijn heeft een vraag gesteld over het teruggeven van software na Kosovo. Ik heb dat laten uitzoeken. Het betrof de nog niet uitontwikkelde zogeheten M2-software. Die is vrijgegeven om het voor F-16's mogelijk te maken om tijdens Kosovo met de zogeheten "lantern pot" te kunnen opereren. Wij mochten dat van de Amerikanen gebruiken, zodat wij effectiever konden opereren, maar met de afspraak om dit na Kosovo weer terug te geven. Dat was niet omdat het, zoals de heer Harrewijn veronderstelde, allemaal veel te gevoelig was, maar omdat de software nog niet uitontwikkeld was. De software moest nog worden geperfectioneerd. Dat is inmiddels gebeurd. De software is geperfectioneerd en uitontwikkeld en die is op dit moment ook gewoon aan de F-16-landen, dus ook aan Nederland, ter beschikking gesteld. Voorzitter. Ik heb hiermee de vragen beantwoord. Mevrouw Van Ardenne heeft haar verbazing uitgesproken over mijn aanwezigheid hier. Zij noemde mij de grote afwezige. Ik weet niet helemaal precies waar mevrouw Van Ardenne dan bij was, waar ik niet bij was. Misschien was ik afwezig in de krant. Ik vind ook niet dat een minister van Defensie in de krant hoort te figureren. Hij moet op de plek zijn waarvoor hij ook wordt betaald. Hij moet aanwezig zijn bij alle besprekingen die op het ministerie van Defensie hebben plaatsgevonden. Hij moet voorts aanwezig zijn in de ministerraad. Ik kan mevrouw Van Ardenne verzekeren dat ik bij de bespreking van dit onderwerp in de ministerraad zeer nadrukkelijk aanwezig ben geweest. Ik neem overigens aan dat mevrouw Van Ardenne het staatsrecht kent. Toen ik één dag minister was, heb ik de zogeheten beschikking getekend die elke minister moet tekenen als het gaat om staatssecretarissen. In die beschikking staat dat binnen de grenzen van het door de minister vastgestelde beleid de staatssecretaris van Defensie belast is met onder andere het materieelbeleid. Ik kan mevrouw Van Ardenne verzekeren dat de grenzen van het defensiebe-

leid met betrekking tot dit dossier door mij buitengemeen zorgvuldig zijn bewaakt. Alles wat ter zake door de staatssecretaris van Defensie is gezegd en gedaan, heeft met mijn volle instemming plaatsgevonden. Sterker nog, ik was er voortdurend volledig van op de hoogte. En zo hoort het ook staatsrechtelijk! Ik hoop dat men mij de opmerking wil vergeven als ik tegen mevrouw Van Ardenne zeg dat ik oprecht hoop dat, als zij nog eens staatssecretaris wordt, zij een minister heeft die ook zo'n taakverdeling wil hanteren op het moment dat er belangrijke dossiers aan de orde zijn. Immers, om met de woorden van de heer Van Agt te spreken: de functie van staatssecretaris is af en toe al een moeilijk bestaan, maar dat is helemaal het geval als er een minister is die elk belangrijk onderdeel zelf overneemt.

Mevrouw Van Ardenne-van der Hoeven (CDA): Voorzitter. Ik zou bijna wensen dat ik deze minister dan zou krijgen!

Ik heb goed geluisterd naar de minister en heb geconstateerd dat hij alleen maar naar links buigt. Hij heeft aan het begin van zijn betoog in de richting van de Partij van de Arbeid en GroenLinks gezegd: het nemen van een besluit moet je zo laat mogelijk doen. Vervolgens heb ik over het besluit dat voorligt, helemaal niets gehoord. Hij heeft het alleen maar over de aanschaf gehad, en niet over het project dat nu voorligt. Dat is toch wat omvangrijker. In de Volkskrant van 27 maart staat dat minister De Grave er niet over peinst, het JSF-project zonder steun van Zalm te verdedigen. Dat lijkt niet sterk voor een minister van Defensie. Dan zou ik toch weer niet zo blij zijn met deze minister, omdat ik gewoon vind dat een minister van Defensie er alles aan moet doen om dit project eruit te slepen. De vraag is nog steeds: waar staat deze minister van Defensie ten aanzien van dit project? Ik begrijp dat hij positief denkt over straaljagers al toonde hij dit niet zozeer bij de behandeling van de Defensienota 2000. Waar staat de minister nu?

Minister De Grave: Ik heb aan het begin van mijn antwoord aangegeven dat wij een bepaalde rolverdeling hebben. Over de punten die mevrouw Van Ardenne noemt, komen mijn collega's nog uitvoerig

te spreken. Ik ben in mijn politiek strategische analyse vooral ingegaan op de wijze waarop ik aankijk tegen de nadelen die kleven aan het kopen nu in vergelijking met een aanschaf over zes jaar. Ik heb aangegeven dat ik die nadelen zeer beperkt acht, omdat de situatie over zes jaar naar mijn stellige overtuiging niet fundamenteel anders zal zijn. De voordelen op industrieel politiek terrein van de deelname aan de ontwikkelingsfase van de JSF zijn duidelijk. In die afweging is mijn conclusie helder: ik sta volledig achter dit besluit van dit kabinet. Ook als minister van Defensie sta ik hier volledig achter.

Als de minister van Financiën zou zeggen dat hij een besluit tot de aanschaf van de JSF onverantwoord vindt, zouden op dat moment alle risico's bij het ministerie van Defensie liggen. Mijn verantwoordelijkheid als minister van Defensie geldt natuurlijk niet alleen dit besluit dat ik van harte steun, maar ook talloze andere belangen. Ik wijs op de vele belangrijke onderdelen van het beleid van Defensie zoals neergelegd in de Defensienota. Ik moet als minister de verantwoordelijkheid kunnen dragen voor een besluit dat ik goed vind en verdedigbaar, niet alleen omdat ik vind dat het een goed toestel is en omdat ik vind dat de luchtmacht het beste toestel moet hebben voor de beste prijs, maar ook omdat het verantwoord is ten opzichte van de vele andere belangen nu en in de toekomst.

Mevrouw Van Ardenne-van der Hoeven (CDA): Zegt de minister nu ook dat er dus geen risico's meer liggen bij Defensie?

Minister De Grave: Het voorstel zoals het nu voorligt, kent geen risico's voor Defensie anders dan dat op het moment dat er iets zou gebeuren, bijvoorbeeld dat de prijs hoger wordt, binnen de begroting van het ministerie van Defensie het bedrag dat beschikbaar is voor de vervanging van het luchtwapen een gegeven is. Dit betekent dat er dan een nadere afweging moet worden gemaakt binnen het budget, hetzij in aantallen, hetzij in relatie tot andere categorieën uitgaven. Voor het overige acht ik het voorliggende voorstel een zeer verantwoord besluit.

De heer **Timmermans (PvdA):** Als ik de minister goed begrijp, zegt hij: als het duurder wordt, kunnen wij twee dingen doen, minder vliegtuigen of elders in de begroting dingen schrappen.

Minister De Grave: Als minister van de Kroon en zonder mijn staatsrechtelijke mantel als minister van dit kabinet – want ik kan als minister van dit kabinet die vraag niet anders beantwoorden – wijs ik op een derde mogelijkheid, namelijk dat er een nadere afweging wordt gemaakt binnen het geheel van de uitgaven van de overheid. Ik vind dit echter een onbevredigend antwoord. Ik sta voor mijn budget en ik weet wat daarin zit. Wij gaan nu richting de verkiezingen en dan zal wel blijken hoe dit in de volgende periode zal zijn, maar je moet met de Kamer argumenteren en redeneren op grond van de cijfers die nu voorliggen. Ik ga uit van de cijfers van de Defensienota. De uitgaven voor de JSF zijn daarin precies over een lange reeks van jaren belegd. Ik zeg tegen u als minister van Defensie dat ik op grond van deze cijfers en deze informatie, dit besluit zeer verantwoord vind, omdat ik niet verwacht dat dit voor andere uitgaven risico's met zich meebrengt die ik niet verantwoord vind.

Staatssecretaris Van Hoof: Voorzitter. Mag ik beginnen met in de richting van mevrouw Van Ardenne te zeggen dat ik onderschrijf wat de minister heeft gezegd over de taak- en rolverdeling tussen de minister en de staatssecretaris. De F-16 is een multi-role fighter en niet, zoals de heer Van Bommel consequent blijft zeggen, een bommenwerper; dat is een geheel ander vliegtuig. De vervanging van de F-16 is een ingewikkeld project. Dat was het vanaf het begin, omdat wij al in 1997 deelnamen aan de concept demonstration-fase. Toen was nog geen sprake van andere kandidaten, noch van een behoeftestelling rond de F-16 omdat die pas met de A-brief in april 1999 startte. Overigens was die behoeftestelling zeer beknopt. In maart 2000 kwam het zogenaamde basisdocument naar de Kamer waarin alle elementen van de vervanging uitgebreid aan de orde kwamen. Dit basisdocument was een gevolg van de directe keuze van de Kamer om de vervanging te zien als een Groot project met alle

consequenties van dien, de daarbij behorende controles inclusief. Ik kom hier straks op terug. De Amerikaanse overheid nodigde ons vervolgens uit tot participatie op het level 2-niveau. Dit betekende een ingewikkeld probleem voor Defensie. Immers, was er geen uitnodiging voor level 2-EMD c.q. -SDD geweest, dan hadden we daarover misschien niet hoeven spreken. Was er in dat geval overigens wel een uitnodiging geweest voor de verdere ontwikkeling van Eurofighter of Rafale, dan hadden we daarover ook moeten praten, eventueel op een ander moment. Wij hebben dus altijd met twee parallelle zaken te maken gehad: de industriële participatie, waar je afhankelijk van de voorwaarden voor of tegen bent, en de uiteindelijke keuze voor het toestel, die een vergelijking van de kandidaten aan de hand van de gebruikte criteria-analyse behelsde.

Mevrouw **Van Ardenne-van der Hoeven** (CDA): Zegt u nu dat we nog langer hadden moeten wachten op de brief over de kandidatenevaluatie als er geen deelname mogelijk was aan het JSF-project?

Staatssecretaris **Van Hoof**: Ik probeerde uit te leggen dat niet alleen bij de SDD, maar ook bij de varianten participatiemogelijkheden bestonden. Daarvoor hadden we ook niet kunnen wachten tot 2008 of 2009. We hadden dan ook een snellere keuze moeten maken en hadden daarom een soortgelijk debat moeten voeren.

De heer **Timmermans** (PvdA): Stel dat we ook de Eurofighter en de Rafale hadden moeten bekijken. Waren de door Dassault en Eurofighter gevraagde bedragen dan van een vergelijkbare hoogte als bij de JSF, zodat participatie vanwege de hoge bedragen dan ook had betekend dat je aan het toestel vast zou hebben gezeten? Of was er in dat geval meer flexibiliteit mogelijk? Of is dit allemaal hypothetisch?

Staatssecretaris **Van Hoof**: Ik kom daar zo op terug. Ik was slechts bezig met het schetsen van de complexiteit van het probleem. Als de drie participatievragen niet hadden bestaan, dan hadden wij rustig kunnen wachten met "kopen van de plank" tot 2007 of 2008. Wij voeren nu dit debat vanwege de participatie.

Bij de keuze voor een bepaald toestel moeten we echter niet alleen letten op de participatiemogelijkheden, maar ook op de vraag of wij wel het vliegtuig krijgen dat wij willen. Wij moeten waken voor een ongewenste spagaat.

Het gevolgde tweesporenbeleid heeft geleid tot het opstellen van de A-brief en de basisdocumenten en tot een inventarisatie van de potentiële opvolgers van de F-16. De Kamer is daarover, ook in het basisdocument, geïnformeerd. Vervolgens is met de verschillende leveranciers contact opgenomen en is hun verteld dat zij kandidaat-leverancier konden zijn indien zij dat wilden. Als dat het geval was, moest men de door ons gevraagde informatie verstrekken. Het betrof hier informatie die wij nodig hadden om het traject te kunnen vervolgen. Alle leveranciers hebben daaraan voldaan. Bij de een moesten wij wat meer aandringen voordat wij serieus werden genomen dan bij de ander, maar ik zal de Kamer verdere details besparen. Uiteindelijk hebben alle leveranciers de nodige moeite erin gestoken. Dat heeft ertoe geleid dat wij langs twee sporen zijn gaan opereren.

De kandidatenevaluatie heeft plaatsgevonden met behulp van TNO, LNR en NIVR. De multicriteria-analyse is uitgevoerd met behulp van de inmiddels bekende ruim 700 vragen. De kandidatenevaluatie heeft geleid tot het resultaat dat de Kamer bekend is. Ik constateer samen met de minister van Defensie dat in de Kamer op dit moment geen discussie wordt gevoerd over de militair-operationele uitkomst van die vergelijking. De JSF kwam daar als beste uit, nog zonder het stealth-element erbij te betrekken. Als het stealth-element nadrukkelijk wordt meegenomen, steekt de JSF er zelfs met kop en schouders bovenuit. In het kader van de industriële participatie was deze kennis van belang, zodat wij bij het juiste vliegtuig terecht zouden komen. Vervolgens is de industriële participatie langzaam maar zeker in de discussie gebracht. Dit had tot gevolg dat de collega van Economische Zaken en de collega van Financiën bij het onderwerp werden betrokken opdat alle elementen op een goede manier in beeld konden worden gebracht. Wij hebben het bedrijfsleven op een en dezelfde manier benaderd en dat is op zeer

zorgvuldige wijze gebeurd, zodanig zelfs dat is afgevinkt of de contacten ongeveer in evenwicht waren. Dezelfde werkwijze werd gevolgd met de contactpersonen bij de verschillende programma-leveranciers. Vertegenwoordigers van de Koninklijke luchtmacht zijn zowel in Amerika als bij Eurofighter gestationeerd geweest. Iedereen is dus op dezelfde wijze behandeld. Wij hebben slechts de gegevens gehanteerd die men ons heeft aangereikt en geen gebruikgemaakt van andere gegevens.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Het is daarom betreurenswaardig dat bij de hoorzitting bleek dat Eurofighter de staatssecretaris "a lack of engagement of the case" verwijt. Rafale sprak van "zero comment and zero reaction". Ik begrijp best dat daarin de teleurstelling doorklinkt over de keuze van het kabinet. Uit het overzicht van de contacten dat de minister van Economische Zaken heeft verstrekt, blijkt evenwel dat er twee keer zoveel contacten zijn geweest met de Amerikanen als met Eurofighter en Rafale samen. Het argument daarvoor was dat er apart met de industrie en met de overheid moest worden overlegd, maar dat geldt naar mijn mening ook voor de twee andere consortia. Hoe kan dat?

Staatssecretaris **Van Hoof**: Ik wijs mevrouw Van 't Riet op het lijstje met contacten dat zij aangereikt heeft gekregen door het ministerie van Defensie. Misschien heeft zij daar overheen gekeken. Op dat lijstje is te zien dat het aantal contacten met alle bedrijven ongeveer hetzelfde is geweest, zowel wat de vergelijking van de vliegtuigen betreft als wat de aandacht voor de business case betreft. Als een bedrijf door een departement niet is ontvangen dan geldt dat voor alle bedrijven. Wij hebben iedereen gelijk behandeld. Wellicht kan de minister van Economische Zaken hierover straks nog wat vertellen. Als ik terugdenk aan waar wij zijn geweest en wanneer wij met wie hebben gesproken, is er absoluut sprake van een gelijke behandeling. Sterker nog, er waren bedrijven die wij via de Nederlandse televisie duidelijk moesten maken dat wij het niet interessant vonden om gegevens via de Denen aangeleverd te krijgen. Toen wij dat hadden gedaan, stond ineens het desbetreffende bedrijf bij

mij op de stoep om uit te leggen dat het een serieuze kandidaat wilde zijn.

Mevrouw **Van Ardenne-van der Hoeven** (CDA): U verwijst naar de periode tot aan het opstellen van de shortlist. Mij is opgevallen dat u in de zomer 2001 sprak over drie mogelijkheden op die shortlist. Wat is nu het verschil in behandeling geweest na het opstellen van die shortlist voor die drie consortia?

Staatssecretaris **Van Hoof**: Voorzitter. Tijdens de vliegshow die het vorige jaar op Le Bourget werd gehouden, heb ik – door mijn oogharen heen kijkend – gezien dat er naar mijn waarneming nog drie serieuze kandidaten waren. Ik heb op Le Bourget met die drie leveranciers gesproken, wat de JSF betreft met de toen nog aanwezige beide producenten. Daar hebben wij aangegeven dat wij de komende periode gewoon zouden doorgaan om het pakket-operationeel/materieel enerzijds en het industriële aspect anderzijds maximaal ingevuld te krijgen. Meer kan ik niet vragen omdat ik afhankelijk ben van wat ik krijg aangeleverd.

Mevrouw **Van Ardenne-van der Hoeven** (CDA): Wellicht is de gang van zaken voor twee consortia niet optimaal geweest. Daarmee is een en ander voor de Kamer niet meer te vergelijken. Er ligt één business case en er liggen geen twee of drie. Met andere woorden: die vergelijking kunnen wij al niet maken. Is in die situatie niet de vraag gesteld of nog verder met beide andere consortia moest of kon worden onderhandeld? Waar is het gestopt?

Staatssecretaris **Van Hoof**: Onderweg hebben wij één van de kandidaten van de longlist geschrapt omdat bij operationele vergelijking bleek dat het desbetreffende vliegtuig niet voldeed aan de eisen die wij stelden. Vervolgens is er met alle andere partijen doorgesproken, tot op het laatste moment. Terwijl wij in het kabinet spraken over de vraag hoe hiermee om te gaan, kreeg ik nog bezoek van Dassault. Men kwam met wéér een nieuw pakket aan, inclusief industriële concept-contracten die met de Nederlandse industrie besproken waren. Die vormden een uitwerking van eerder verzonden brieven die weer betrekking hadden op datgene wat

eerder in de richting van de minister-president was gestuurd. Bij al die contacten hebben wij steeds gevraagd wat er is veranderd ten opzichte van de vorige situatie. Vervolgens hebben wij het allemaal weer vergeleken en vastgesteld dat een en ander meer en meer uitgewerkt was. Er is niet gestopt. Gedurende een langere periode zijn wij doorgegaan met het aflopen van dezelfde trajecten, tot het moment waarop wij aan besluitvorming toe waren. Op dat moment moesten wij de vraag beantwoorden of Nederland al dan niet in het JSF-project zou participeren.

Mevrouw **Van Ardenne-van der Hoeven** (CDA): Kunt u het moment aangeven waarop die streep werd getrokken?

Staatssecretaris **Van Hoof**: Ik zou in mijn agenda moeten kijken, maar ik weet dat ik – vlak voor dat wij in het kabinet het definitieve besluit namen – vertegenwoordigers van Dassault en de Franse ambassadeur op bezoek kreeg. Daarbij kregen wij weer informatie en opnieuw is gecontroleerd of die informatie overeen kwam met wat wij al wisten.

De heer **Timmermans** (PvdA): Wat ik vervelend vind, is dat op het moment dat de staatssecretaris op Le Bourget door zijn oogharen staat te kijken, met betrekking tot de relatie tussen kabinet en Kamer nog altijd geldt dat er het aantal zes wordt gesproken. Ineens, zonder dat er iets aan de Kamer wordt gemeld, ziet de staatssecretaris tussen zijn oogharen door dat het er nog maar drie zijn. Het hele proces is belast doordat er op deze manier is gecommuniceerd over dit dossier dat toch zó gevoelig ligt en dat in de relatie tussen kabinet en Kamer met grote zuiverheid zou moeten worden behandeld.

Staatssecretaris **Van Hoof**: Daar heeft u gelijk in. Wij hebben onszelf dan ook een bijzonder ingewikkelde en moeilijke vraag voorgelegd: op welk moment zouden wij wat in de richting van de Kamer moeten gaan communiceren? In de richting van mevrouw Van Ardenne onderstreep ik nog eens dat wat ons betrof het hele keuzeproces draaide om de vraag: wat is het beste vliegtuig? Dat was relevant. Alles wat er daarna aan industriële aspecten bij kwam,

was uiteraard belangrijk tegen de achtergrond van de vraag of gebruik zou worden gemaakt van participatiemogelijkheden. Maar de eerste vraag was wat het beste vliegtuig voor de beste prijs is. Die evaluatie was er op enig moment, door de oogharen heen kijkend. Toen hebben wij ons afgevraagd of wij met een brief, wat voor een brief dan ook, de Kamer moesten informeren. Wij hebben dat uiteindelijk om een aantal redenen niet gedaan. De eerste reden was dat met het versturen van een dergelijke brief zou worden gesuggereerd dat daarmee een DMP-fase was afgesloten, inclusief besluitvorming daarover, alsof er al een keuze voor een bepaald vliegtuig was gemaakt. Dat was niet het geval, omdat er geen besluiten werden genomen over het vliegtuig dat wij zouden kiezen. Zoals ik aan het begin van mijn betoog al uitlegde, waren wij in een wat raar besluitvormingstraject, met aan de ene kant evaluatie en aan de andere kant industrie. Die moesten bij elkaar komen om uiteindelijk met de Kamer te kunnen praten over het enige echte besluit, namelijk of wij zouden meedoen aan SDD of niet. Theoretisch kon misschien ook nog voor een andere participatie worden gekozen. Het zou een verkeerde conclusie op een verkeerd moment zijn geweest dat er voor de JSF moest worden gekozen, aan de hand van een verkeerde vraag. Dat was niet aan de orde. Dat was de eerste reden om de brief niet te sturen.

Over de tweede reden wil ik ook heel duidelijk zijn. Als wij wel een brief hadden gestuurd, had ik moeten stoppen met het gesprek met Eurofighter en Dassault. Daar had ik op dat moment helemaal geen behoefte aan, omdat er nog een competitie gaande was, waarbij de partijen met elkaar concurreerden. Het besluit ging ook niet om de keuze voor een vliegtuig, maar over SDD. Alles bijeen kwam ik tot een integrale afweging, op basis waarvan wij het niet verstandig vonden om iets naar de Kamer te sturen waarvan wij ons moesten afvragen wat de waarde ervan was. Ook moesten wij er rekening mee houden dat het verdere proces kon worden verstoord.

De heer **Timmermans** (PvdA): Maar dan was het ook niet verstandig om in Le Bourget iets te zeggen dat

gelijk stond met een besluit. Als de staatssecretaris publiekelijk zegt dat hij een down-selectie maakt, is dat in feite een besluit van het kabinet. Dat had hij beter achterwege kunnen laten. Dan was het proces jegens de Kamer zuiver gehouden.

Staatssecretaris **Van Hoof**: Op Le Bourget gebeurde niet meer en niet minder dan dat het lijstje met zeven varianten korter werd gemaakt. In goed overleg met Saab hebben wij daar afgesproken dat Saab niet meer mee zou doen. In Le Bourget kwam het moment om voor het publiek ook duidelijk te maken dat Saab uit beeld was. Daarmee hebben wij ook een aantal andere varianten afgeserveerd. Er bleven op dat moment drie serieuze kandidaten in de race.

De heer **Timmermans** (PvdA): Maar u vond het dus niet nodig om er met de Kamer over van gedachten te wisselen. Dat deed u liever via de tv.

Staatssecretaris **Van Hoof**: Ik heb er niet met de Kamer over van gedachten gewisseld om de redenen die ik zojuist heb geschetst. Er had alleen maar verwarring in het dossier kunnen ontstaan. De processen zouden op een negatieve manier zijn beïnvloed. De concurrentie was er niet door bevorderd.

Mevrouw **Van Ardenne-van der Hoeven** (CDA): Ik begrijp de staatssecretaris heel goed. Ik vind het prima dat hij ervoor uitkomt dat het tactisch beter was om met drie consortia door te gaan. Feit is natuurlijk wel, of ik moet het misverstaan hebben, dat het kabinet voor JSF heeft gekozen. Dat is in werkelijkheid een heel ander traject. Als het niet zo is, stel ik vast dat het kabinet het beste toestel voor de beste prijs nog niet heeft gekozen.

Staatssecretaris **Van Hoof**: Op dat moment is er in het kabinet überhaupt niet over gesproken. Wij hebben alleen in het door mij geschetste tweesporentraject vastgesteld, dat wij met de evaluatie van kandidaten inmiddels zover waren dat wij, door de oogharen kijkend, al wel een conclusie konden trekken. Overigens is ook na Le Bourget over de techniek, over operationele zaken en over allerlei andere onderwerpen verder informatie verzameld. Daar is echter nooit een besluit genomen. In het

tweede spoor, dat van de industriële participatie, is heel lang verder gesproken. Vervolgens moesten de sporen bij elkaar komen. Het besluit zou gaan over SDD respectievelijk participatie. Je moet dan weten of je bij het goede vliegtuig uitkomt.

Mevrouw **Van Ardenne-van der Hoeven** (CDA): Maar dan gaat het vandaag toch impliciet om het besluit om de JSF aan te schaffen.

Staatssecretaris **Van Hoof**: Daar kom ik zo op terug. Voorzitter. Ik heb al geprobeerd om te schetsen dat het proces niet op een bepaalde datum is gestopt, maar dat het doorging zo ongeveer tot het kabinet een besluit nam. Wij konden het tijdschema heel moeilijk vervroegen, al was het alleen al omdat pas op 28 oktober duidelijk werd, welke variant de Amerikaanse regering als prototype voor de JSF zou kiezen. Ik voeg er overigens aan toe dat de derde tranche voor de Eurofighter nog niet bepaald is en dat de vierde fase voor de Rafale ook nog niet vastgelegd is. In die zin is ook bij die projecten nog heel veel onduidelijk. Maar in oktober was het dus duidelijk hoe het JSF-traject zou verlopen. Op dat moment wist je wie er zou gaan produceren en dus met wie je in industriële teams verder zou moeten gaan praten. Op dat moment wist de industrie met wie zij verder moest gaan overleggen over de onderdelen van de productie die wellicht in Nederland zouden kunnen worden uitgevoerd. In december hebben wij nog met de Amerikaanse regering over de voorwaarden voor de SDD gesproken, om te bezien of wij op basis van het beeld op dat moment van betalingen, faseringen in betalingen, de Nederlandse industriële bijdrage enz. nog stappen zouden kunnen zetten. Dan komt het moment waarop je naar het kabinet moet om het bij het besluitvormingsproces betrekken, terwijl het kabinet in de dezelfde positie verkeert als ieder ander die niet iedere dag met dit dossier bezig is. Ik moet zeggen dat ik pas de laatste tijd echt ben gaan beseffen hoe ingewikkeld het eigenlijk is. Je kunt je afvragen of je het niet eerder had moeten doen; de les die ik geleerd heb, is dat je bij dit soort ingewikkelde projecten wat eerder moet proberen, anderen te betrekken bij alle elementen die er een rol bij spelen. Wij hebben het in het kabinet

moeten doen met behulp van een briefing en daarna volgden uitgebreide discussies met vragen en antwoorden. Dit heeft wel wat tijd gekost, ook al omdat het om een omvangrijk project gaat waarbij zorgvuldigheid geboden is.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Maar u wist al drie jaar voor die datum van 28 oktober dat dit in aantocht was. U had natuurlijk ook al overleg met de industrie over eventuele deelname gehad. U wist ook dat een aantal bedrijven al aan het werk was in de demonstratie-fase. Waarom had u uw huiswerk dan nog niet af en waarom heeft minister Zalm uiteindelijk zo'n katalyserende rol gespeeld? De industrie heeft mij namelijk tot en met december ook verteld dat zij er geen cent voor over had omdat zij er het geld gewoon niet voor had. Dit is op een gegeven moment gaan kantelen, waarbij minister Zalm waarschijnlijk baanbrekend werk verricht heeft. Waarom is het allemaal zo laat op gang gekomen? U had het toch kunnen voorzien?

Staatssecretaris **Van Hoof**: Misschien mag ik u eraan herinneren dat de minister een jaar of twee geleden al aangegeven heeft dat het met de JSF nog geen gelopen race was en dat er meer kandidaten in beeld waren. En vervolgens heb ik op een NIID-congres of bij de opening van een tentoonstelling in het luchtvaartmuseum op Schiphol luid en duidelijk aangegeven dat de bijdrage voor toen nog de EMD-fase en nu de SDD-fase in ieder geval niet voor de volle 100% uit de Defensiebegroting betaald zou worden. En ik heb nooit onder stoelen of banken gestoken dat er voor financiering van de SDD-fase geld van het bedrijfsleven nodig zou zijn. Dat het bedrijfsleven daar niet spontaan op gereageerd heeft, daar heeft u gelijk in. En dat het tot één minuut voor twaalf heeft geduurd voordat wij uiteindelijk met hulp van minister Zalm, maar niet alleen van hem, een overeenkomst hadden bereikt, is niet zo gek, want als er één dossier is waarbij de koopman ook meedoet, dan is het dit dossier wel. Ik heb weleens gezegd dat er bij dit dossier tot aan het gaatje onderhandeld is. Natuurlijk kon je het zien aankomen en natuurlijk moest er onderhandeld worden. Er is fors onderhandeld, wat

tijd kostte. Dat ging echt door tot één minuut voor twaalf.

Het verhaal dat voorligt na de evaluatie gaat over participatie in de JSF. In het MoU over het SDD staat niets over het moment en de hoeveelheid JSF's die wij zullen aanschaffen. Betekent deelname aan het SDD dat je bij de JSF uitkomt? Geruime tijd geleden tijdens een algemeen overleg over de industriecluster heb ik gezegd dat wanneer dit soort bedragen in SDD wordt geïnvesteerd, het voor de hand ligt dat de JSF een serieuze kandidaat is ter vervanging van de F-16. Dit is niet onlogisch omdat de kosten voor de baat uitgaan. Betekent dit dan dat men zich via het MoU heeft vastgepind op aanschaf van JSF's op een bepaalde datum? Het antwoord op deze vraag is neen. Ik zoek naar wat de heer Timmermans bedoelde met zijn opmerking dat niet automatisch voor de JSF gekozen mag worden, zij het dat dit hem wel het beste vliegtuig lijkt. Als de JSF het beste vliegtuig is en als die industriële participatie het meest lucratieve is, dan is het de vraag waarom niet mag worden bedacht dat het in deze situatie voor de hand ligt dat bij vervanging in eerste instantie naar de JSF wordt gekeken. De laatste maanden heb ik met verbazing geluisterd naar opmerkingen over de Europese variant omdat ik niet weet welke dat is. Er is een Europese variant van vier grote landen met een eigen Europese industrie. Verder is er een Europese variant in Zweden en in Frankrijk. Dat land is zijn eigen vliegtuig gaan bouwen omdat het uit het Eurofighter-project gestapt is en omdat men het niet eens kon worden over de outline van het vliegtuig en de industriële verdeling. Er is een aantal Europese vliegtuigen in beeld, maar een ander punt is de vraag of ze met elkaar in Europa kunnen vliegen. Op dit moment vliegen in Europa de F-16, de F-4, de Tornado, de Jaguar en de Mirage. Niet alle kunnen samen vliegen, maar met enige technische aanpassingen is het mogelijk op dezelfde manier interoperabel te zijn. Het gaat om de vraag of wij kans zien, ook in EVDB-constellatie, met elkaar interoperabel te functioneren. Dat is de hamvraag. Het gaat veel minder om de vraag of het een beetje een Europese Eurofighter, Rafale of Saab kan zijn.

De heer **Timmermans** (PvdA): Ik stel vast dat je prima met Eurofighter, Rafale of Saab samen met de Amerikanen aan een operatie kunt deelnemen.

Staatssecretaris **Van Hoof**: Als men voldoet aan de daarbij behorende technologische eisen en interoperabele systemen.

De heer **Timmermans** (PvdA): U zegt net dat dit het geval is.

Staatssecretaris **Van Hoof**: Voor een belangrijk deel. Ik zei er ook bij dat het niet voor alle huidige vliegtuigen geldt. Ik heb opgesomd welke vliegtuigen er nu rondvliegen. In toekomstige constellaties, afhankelijk van de uitrusting moeten deze interoperabel kunnen zijn. Er is geïnventariseerd dat er een groter aantal vliegtuigen nodig is in Europa. Ongeveer 1200 vliegtuigen kunnen 24 uur van de dag opereren waarvan er slechts 400 interoperabel zijn in coalitieverband. Dat aantal blijft ver achter bij de behoefte. In die zin moet er nog heel wat gebeuren in Europa.

De heer **Timmermans** (PvdA): Maar met de volgende generatie jachtvliegtuigen – waar zij ook vandaan komen uit Europa of de Verenigde Staten – kun je in de NAVO interoperabel vliegen. De Amerikanen zeggen weleens: als je met ons wilt vliegen, moet je ook onze spullen hebben. Dat is dus niet in overeenstemming met de realiteit van de volgende generatie – ook Europese – jachtvliegtuigen?

Staatssecretaris **Van Hoof**: Als men de juiste uitrusting en de juiste systemen aan boord heeft, geldt dat alle twee de kanten op.

De heer **Harrewijn** (GroenLinks): Gaat de staatssecretaris nog verder in op de vraag of deelname goedkoper is?

Staatssecretaris **Van Hoof**: Ik heb daarover gezegd wat daarover te zeggen is en dat is hetzelfde wat ik daarover anderhalf jaar geleden ook al gezegd heb.

De heer **Harrewijn** (GroenLinks): Ik vond de opmerking dat het dan logisch is dat als eerste naar de JSF gekeken wordt, nogal zwakjes. Het is toch zo dat wij onder andere

participeren omdat de luchtmacht het goed vindt zich beter voor te bereiden? Door deel te nemen in die ontwikkelingsfase koers je toch af op een aanschaf van de JSF, tenzij er echt veel verandert of misgaat. Mag ik het zo sterk zeggen?

Staatssecretaris **Van Hoof**: De heer Harrewijn vindt mijn antwoord zwakjes. Ik bepaal graag zelf wat ik zeg. Ik heb u de situatie geschetst en gezegd dat in het MoU waarin deelname aan de SDD wordt vastgelegd niet staat wanneer en hoeveel JSF's wij zullen aanschaffen. Ik heb steeds gezegd dat het, gezien de investeringen die wij doen en de bijdragen die geleverd worden, voor de hand ligt dat een komend kabinet bij het nemen van een besluit primair in de richting van de JSF kijkt, al ware het alleen maar omdat het het beste vliegtuig is en zal zijn, ook op dat moment. Als het gaat om de vraag wat er nog te verwachten valt op het gebied van het ontwikkelen van nieuwe vliegtuigen die competitief zijn met de JSF zowel qua prijs als prestatie, zie ik niet dat er rond die tijd ineens een heel nieuw vliegtuig is dat de concurrentiestrijd aankan.

De heer **Harrewijn** (GroenLinks): U heeft verschillende malen gezegd: de beste kwaliteit voor de laagste prijs. Maar wij weten die prijs toch niet?

Staatssecretaris **Van Hoof**: Voorzitter. Als u het goed vindt, kom ik in de opbouw van mijn verhaal terug op de prijs. Ik zal u dan aangeven wat het verschil is in percentages tussen de verschillende prijzen die wij nu allemaal niet kennen en hoeveel vliegtuigen je daarvoor kunt kopen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik vind premier Kok duidelijker in zijn uitspraken dan de staatssecretaris. De staatssecretaris zegt dat er nog sprake is van flexibiliteit en zelfs van een mogelijkheid voor een andere keuze hoewel dat niet waarschijnlijk is. De heer Kok zegt duidelijk dat er natuurlijk een materiële verbinding ligt tussen de ontwikkelingen waarin je deelneemt en wat je later koopt. Hij zegt bovendien dat als wij nu besluiten mee te doen, dat onze manoeuvreerruimte in de toekomst beperkt en dat het niet goed voorstelbaar is dat wij de JSF gaan ontwikkelen en vervolgens over vijf

of zes jaar een ander type gaan kopen. Dat is vrij duidelijk.

Staatssecretaris **Van Hoof**: Dat is ongeveer hetzelfde als wat ik zeg.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat is dan bevestigd.

Staatssecretaris **Van Hoof**: Ik weet niet wat u nu bevestigd ziet. Al die dingen die de heer Kok zegt, heeft u mij ook horen zeggen, alleen met andere woorden. Ik begrijp niet welk verschil u nu denkt te zien.

Mevrouw **Van Ardenne-van der Hoeven** (CDA): Ik vind dat de staatssecretaris iets te gemakkelijk heenloopt over het probleem van het sluitend maken van de business case.

Staatssecretaris **Van Hoof**: Ik heb het nog helemaal niet over de business case gehad. Ik ben nog helemaal aan begin van het traject. Ik wilde net iets gaan zeggen over het vervangingsmoment. Dit is niet het goede moment om te besluiten wanneer er vervangen moet worden. Er wordt gedacht aan het jaar 2012. De heer Van Bommel gaf op enig moment aan dat een en ander allemaal pas veel later beschikbaar zou zijn voor Nederland. Er ligt evenwel een brief uit Amerika waarin staat dat levering van onze uitvoering zelfs vanaf 2010 mogelijk is als wij dat zouden willen. De Kamer heeft gezien dat wij in onze business case rekening houden met 2012. Als het vervangingsmoment 2010 zou worden, is dat overigens in het voordeel voor de business case. Dat gebruik ik echter niet als argument. De end life update is ook aan de orde geweest. Je zou de MLU F-16, de huidige mid life update, dan opnieuw moeten verbeteren. Dat zou betekenen dat je daarin eigenlijk hetzelfde moet zetten als wat er in de Advanced F-16 zit. Die Advanced F-16 is de F-16 die nu van de plank gekocht wordt en die niet vergelijkbaar is met onze F-16, blok 10 en blok 15. In de sfeer van onderhoudskosten en de vraag wie waarvoor betaalt, is het feit dat er op dit moment F-16's van de plank verkocht worden niet relevant, omdat het bij ons gaat over blok 10 en blok 15. Daarmee stoppen de Amerikanen in 2010. Als wij dan doorvliegen, komen de kosten op de doorvliegende landen terecht, namelijk

Portugal, Denemarken, Nederland en België. Dat verklaart de kostenverhoging. De end life update betekent dat je er een nieuwe radar, een infrarood-detectiesysteem, extra brandstoftanks, een nieuwe motor, nieuwe beeldschermen in de cockpit en een nieuw electronic warfare-managementsystem in moet zetten. Kortom, er moet een heel pakket in en dat kost qua aanschaf en exploitatie meer dan de Advanced F-16 waarvan wij globaal gezien, vinkend in ons capaciteitenplaatje, al konden zien dat die af zou vallen. Als wij er serieus scherp naar kijken, blijft er niets van over. Met andere woorden: de end life update is wat dat betreft niet aan de orde. Doorvliegen betekent alleen maar meer onderhoudskosten. Het gaat niet zozeer om de vraag hoeveel uren of jaren met de toestellen is gevlogen als wel om de vraag wat er op dat moment operationeel en economisch nog kan. Vlieguren zijn dus geen criterium. Zoals in de antwoorden op schriftelijke vragen van mevrouw Van Ardenne staat, gaat het om een combinatie van operationele, technische en economische overwegingen. Dat betekent dat je moet vaststellen dat tussen 2010 en 2012 er een eind aan komt. Het ene vliegtuig zal dan wellicht 5000 uren gevlogen hebben en het oudste wellicht 7000 uren.

De heer **Timmermans** (PvdA): Ik blijf het toch vreemd vinden dat nu ineens vlieguren geen criterium zijn, terwijl bij de aanschaf van de F-16 juist op basis van verwachte vlieguren is besloten.

Staatssecretaris **Van Hoof**: Dat komt misschien omdat men zich bij de aanschaf van de F-16 ook een beeld had gevormd van hoe, waar, in welke omstandigheden, met welke intensiteit en in welke constellatie dat toestel zou worden ingezet. In de loop der tijd zijn er natuurlijk wel wat wijzigingen in gekomen en is gebleken hoe dat vliegtuig zich technologisch, technisch en economisch houdt. Met andere woorden: het voortschrijdend inzicht en de werkelijkheid hebben ons geleerd hoe wij er op dit moment tegen aankijken. Dat is ook uitgebreid gecommuniceerd in uw richting.

De heer **Timmermans** (PvdA): De termijn tot 2010 of 2012 strookt

overigens niet meer met de leveringstermijnen die Lockheed Martin geeft.

Staatssecretaris **Van Hoof**: Maar het is onze keus. Lockheed Martin bepaalt niet wanneer wij bestellen.

De heer **Timmermans** (PvdA): Lockheed Martin bepaalt niet wanneer wij bestellen, maar wel wanneer er afgeleverd wordt. Los daarvan zouden, consequent doorgeredeneerd, de Belgische en de Deense luchtmacht in 2010 of 2012 ophouden te bestaan, want die gaan met dezelfde kisten als wij nog minstens tot 2015 verder.

Staatssecretaris **Van Hoof**: Ik kan dat niet beoordelen, omdat ik niet weet hoeveel de Belgen aan onderhoudskosten willen spenderen en op welke wijze men met de toestellen wil vliegen. Als je vanaf nu maar een derde van de huidige capaciteit gaat vliegen, heb je iets meer tijd om door te vliegen. Als je veel meer geld in het onderhoud stopt, kun je ook meer doorvliegen. Ik kan u niet vertellen welke keuze de Belgen daarin gemaakt hebben. Dus ik kan wat dat betreft niet digitaal één op één uw redenering volgen. Nogmaals, er zijn wat variabelen in het spel waar de Belgen aan kunnen draaien en die zullen bepalen op welke manier men daarmee verder door kan gaan. Ik sluit helemaal niet uit dat het kan, maar dan wel onder de voorwaarden die ik zojuist heb geschetst.

De heer **Van Bommel** (SP): Bij de variatie "levensduur van de bestaande F-16's" kan ik mij nog wel wat voorstellen, maar wanneer de staatssecretaris het heeft over vlieguren noemt hij een variatie van 5000 tot 7000 en dat vind ik wel een heel groot verschil. Ik nodig de staatssecretaris dan ook uit, op dat punt aan te geven hoe zich dat verhoudt tot de meerkosten die gemaakt worden voor de updates die nu worden uitgevoerd.

Staatssecretaris **Van Hoof**: U moet niet uit het oog verliezen dat wij in 2010/2012 niet het gehele pakket F-16's inleveren en nieuwe krijgen. Ik ga ervan uit dat in 2012 begonnen wordt met het vervangen van de oudste F-16. Maar nogmaals, het is aan onze opvolgers om daarover te discussiëren. Dat gaat door tot 2025

of daaromtrent. Wij zullen dus moeten zien hoe dat allemaal op die manier gecombineerd zal worden, waarbij wij rekening moeten houden niet alleen met het hebben van een vliegtuig, maar ook met alle ondersteunende systemen die daarbij horen, de logistieke systemen die daarbij horen. Wat kun je wel en wat kun je niet combineren? In welke hoeveelheden moet dat gebeuren? Hoe bouw je af van het aantal dat er nu is naar het aantal dat dan overblijft? Ik kan nu niet vertellen hoeveel vliegtuigen wij op welk moment precies zullen hebben. Er is een schema voorzien op dit moment, maar hoe dat precies wordt ingekleurd, durf ik niet te vertellen, ook al niet vanwege het feit dat het nu pas 2002 is en wij nog 10 jaar te gaan hebben en ik niet weet hoe in de komende 10 jaar onze F-16's ingezet zullen worden.

De heer **Van Bommel** (SP): Dat er veel onzekerheden zijn, heb ik zelf ook betoogd. Dat geef ik de staatssecretaris graag toe. Maar de staatssecretaris zegt hier en nu dat het gaat om tussen de 5000 en 7000 vliegtuigen en dat er vervangen zal worden en uitgefaseerd afhankelijk van de komst van de JSF. Daarmee geeft hij toch eigenlijk toe dat wij veel langer door zouden kunnen vliegen met de bestaande F-16's?

Staatssecretaris **Van Hoof**: De verwachting is dat de oudste F-16 in 2025 op 7000 uren zit. Dat betekent dat wij de oudste dus behoorlijk belasten. Als u vindt dat wij daarmee misschien wat ver gaan of dat het misschien te duur is, dan zegt u daarmee dat wij eigenlijk al veel eerder zouden moeten vervangen. Dat is de enige conclusie die ik uit uw verhaal kan trekken en die conclusie neem ik nog niet over.

De heer **Harrewijn** (GroenLinks): De staatssecretaris wijst er terecht op dat de vliegtuigen portiegewijs uitgefaseerd worden en dat wij tot 2025 waarschijnlijk nog met F-16's vliegen. Maar wat nu als de volgende regering zou besluiten om een squadron of twee squadrons F-16's uit de vaart te nemen? Betekent dit dat eventueel later begonnen kan worden met de vervanging?

Staatssecretaris **Van Hoof**: Ik weet niet op welk moment men dat gaat

invullen. Ik weet niet of zo'n vraag überhaupt aan de orde is. Het lijkt mij wijs om zo'n vraag onder ogen te zien als hij aan de orde komt.

De heer **Harrewijn** (GroenLinks): Maar het zou theoretisch wel kunnen dus?

Staatssecretaris **Van Hoof**: Theoretisch kan ik van alles bedenken, alleen de realiteitswaarde bij het besluit of wij meedoen aan de SDD kan ik op dit moment niet helemaal overzien.

Voorzitter. Is zo laat mogelijk beslissen een interessante optie? Wat betekent het voor de flexibiliteit of voor nader inzicht? Ik denk dat ik mij korthedshalve maar aansluit bij wat de minister daarover gezegd heeft en dat er tussen nu en de komende 7 à 8 jaar geen grote nieuwe ontwikkelingen te verwachten zijn met nieuwe bemande vliegtuigen noch met onbemande vliegtuigen.

Voorzitter. Ik kom bij de prijs, een onderwerp dat veel aan de orde is geweest. Ik zal eerst iets zeggen naar aanleiding van een opmerking van de heer Timmermans vanochtend, als zou de verlaging van de prijs van de F-16 alleen maar het gevolg zijn geweest van een lagere dollarkoers. Voor de eerste serie van 102 F-16's bestond een not to exceed price van 6,09 mln dollar, prijspeil 1975. De gemiddelde prijs van de eerste serie is uitgekomen op 5,819 mln dollar, prijspeil 1975. In de Kamerstukken is gewag gemaakt van een gemiddelde prijs van 3,45 mln dollar, prijspeil 1975. Ik noem dit even, omdat er anders een beeld zou kunnen gaan ontstaan dat naarmate er meer vliegtuigen geproduceerd worden, de prijs niet naar beneden gaat. Ik denk dat deze ontwikkeling, ook voorgelgd aan de Kamer, laat zien dat die mogelijkheid er wel degelijk is.

De heer **Timmermans** (PvdA): Ik zeg het even uit mijn hoofd. Volgens mij was het prijsverschil het gevolg van het feit dat bij de eerste badge een keuring zat en bij de tweede niet, maar ik wil dat best nog een keer uitzoeken.

Staatssecretaris **Van Hoof**: Voorzitter. Ik voel mij uitgedaagd door de heer Timmermans. Ik zal in tweede termijn precies de achtergrond neerzetten. Ik wilde in feite alleen maar laten zien dat het meer

was dan alleen de koers van de dollar. Die indruk werd namelijk gewekt. Dat is hiermee rechtgezet. Voorzitter. Er is over de prijs van de JSF niet onderhandeld, net zo min als over de prijs van de Rafale en de Eurofighter, omdat er niet wordt gepraat over de aanschaf van het vliegtuig maar over de SDD. Er is een geschatte prijs, waarvan op dit moment wordt uitgegaan. Bij de kostenbeheersing zijn drie elementen van belang. Ik noem ze nog eens. In het JSF-programma wordt in iedere ontwerpstep gezocht naar de beste prestatie van die stap tegen de minste kosten. De heer Timmermans vroeg heel expliciet wat maakt dat de JSF een uitzondering is ten opzichte van alle andere programma's. Een van de dingen die JSF tot een uitzondering maakt is dat in andere vliegtuigontwikkelingsprogramma's de kosten min of meer zijn afgeleid van de eisen. Er zat dus een soort van open end in naar de kosten. Eerst werden de eisen geformuleerd en daaruit kwamen de kosten voort. Nu wordt bij iedere stap die gezet wordt, het kostenelement erbij betrokken. Dat betekent dat de kosten een autonome variabele in de JSF-ontwikkeling zijn. Zij zijn daarmee dus niet meer een resultaat van de eisen maar een gelijkwaardige variabele. Zij leggen als zodanig dus ook beperkingen op aan de operationele en logistieke eisen. Deze eisen zijn overigens, zoals de Kamer weet, inmiddels allemaal al geformuleerd. Of er een kostenstijging is, hangt dus ook af van de vraag of de configuratie vastgesteld is of niet. Zoals gezegd, dit is voor de JSF inmiddels gebeurd, wat – zeg ik ten overvloede – voor Trans 3 Eurofighter en F4 Rafale niet het geval is.

In het concept demonstration face is verder veel aandacht besteed aan het rijp maken van allerlei technologieën, omdat onrijpe technologieën tot kostenstijgingen kunnen leiden. Waar mogelijk wordt bij de JSF gekeken naar de beste technologieën die er op dat gebied zijn. Het rapport van de general accounting office van de Amerikaanse Rekenkamer – die overigens twee maal een rapport heeft uitgebracht over de JSF, namelijk in mei 2000 en in oktober 2001 – oordeelde dat technologieën in een vliegend prototype moesten zijn beproefd. Omdat dat in het eerste rapport niet het geval was kwam men daar tot het oordeel waar

men toe kwam, louter en alleen omdat de technologieën niet beproefd waren in een vliegend prototype. Dat was met de JSF dus niet aan de orde. In oktober 2001 is dat plaatje heel anders geworden. Een aantal kritische technologieën werd door de Rekenkamer niet als een laag risico beschouwd. Vervolgens heeft het Pentagon twee van de 27 technologieën in dat rapport ook als dusdanig geïdentificeerd. Er is dan ook een aantal extra maatregelen getroffen om die risico's alsnog te beperken. De Amerikaanse regering heeft daar nu vertrouwen in. Dat was ook de grond voor het Amerikaanse congres om akkoord te gaan met deze opzet en de start van de SDD-fase.

Het derde punt met betrekking tot de kostenbeheersing is dat in het SDD-budget een reserve van 15% is ingebouwd. Die reserve kan worden uitgekeerd als beloning, "award fees", als de gestelde doelen worden gehaald. Lukt dat niet, dan is 15% van het budget beschikbaar om de doelstellingen alsnog te halen. Met andere woorden, in het budget is ruimte opengelaten voor technisch risico. Daarmee is een maximale beperking van de kostenoverschrijding en de prijs mogelijk. Mevrouw Van Ardenne heeft gevraagd naar een ander voor Nederland relevant punt. In de stukken is aangegeven dat Nederland dezelfde prijs zal betalen als de Amerikaanse regering. Er is dus een ingebouwde zekerheid omdat de Amerikaanse regering die prijs goed in de gaten zal houden.

De heer **Van Bommel** (SP): U zegt dus eigenlijk dat de kans op een forse overschrijding minimaal is. De configuratie is bekend; kinderziekten zullen er niet of nauwelijks zijn en er is ruimte voor onvoorziene kwesties. Waarom kunt u de Kamer dan niet meer zekerheid verschaffen over de maximale prijs? Nu is een bedrag van ruim 41 mln euro per toestel voorzien. Welk plafond acht u aanvaardbaar?

Staatssecretaris **Van Hoof**: De Kamer zou het mij euvel duiden als ik zou doen wat u mij vraagt. Dat bedrag zou nergens op gebaseerd zijn. Het zou een slag in de lucht zijn. Ik heb een aantal zekerheden genoemd, maar ik kan u niet garanderen dat dit het bedrag is. De prijs die de Amerikaanse regering en

Lockheed Martin op dit moment noemen, is omgeven met een aantal garanties en daardoor worden volgens mij alle onzekerheden geminimaliseerd.

De heer **Van Bommel** (SP): Met de opmerking "een slag in de lucht" haalt u eigenlijk uw hele verhaal onderuit. U probeert de Kamer op drie punten gerust te stellen, maar vervolgens zegt u dat ieder bedrag dat u noemt een slag in de lucht is. Is 50 mln euro wat u betreft het maximum of is dat 60 mln euro? Noemt u alstublieft een bedrag, zodat ook de belastingbetaler weet waarover wij vandaag praten.

Staatssecretaris **Van Hoof**: Als ik op uw uitnodiging inga, kunt u mij daar iedere keer op aanspreken. Ik ben niet degene die de prijs bepaalt. Op dit moment zijn de gegevens over de prijs bekend. Dat bedrag is omgeven met een aantal zekerheden. Op basis daarvan mag je de conclusie trekken dat de risico's met betrekking tot de prijsvorming maximaal verzekerd zijn. Ik heb u drie elementen genoemd. Ik heb aangegeven wat daar de consequenties van zijn en wat de betekenis is van het feit dat wij dezelfde prijs hanteren als de Amerikaanse regering. Ik ben niet in de positie om u een garantie te geven voor de prijs, want ik maak het ding niet. Zo eenvoudig is het.

De heer **Van Bommel** (SP): Dan is mijn conclusie dat wij wat betreft de stuks prijs maximale onzekerheid hebben. Weliswaar hebt u een aantal voorwaarden genoemd die op zekerheden lijken, maar u durft geen bedrag te noemen. Wij blijven hier zitten met het vraagstuk. Het gaat om 85 vliegtuigen, maar het worden er misschien minder als de prijs hoger wordt. Op de vaststelling van de prijs hebben wij echter geen enkele invloed. De garantie dat de Amerikaanse regering dezelfde prijs betaalt als de Nederlandse overheid betekent niets, want onze defensiebegroting is natuurlijk vele malen geringer. De ruimte voor marges is er bij ons niet en bij de Amerikanen wel.

Staatssecretaris **Van Hoof**: U haalt nu een paar dingen door elkaar. Ten eerste hanteert u een aantal dat in het kader van de business case aan de orde is en op geen andere manier. Verder heb ik precies

aangegeven wat de zekerheden rondom de prijs zijn. Ik vind dat u niet zo gemakkelijk moet zeggen dat die zekerheden niets waard zijn. Ik denk dat u volledig voorbij gaat aan hetgeen aan de orde is. De discussie over de prijs is niet gevoerd omdat wij op dit moment niet praten over de aanschaf van vliegtuigen. U voert nu een element op dat in het kader van de SED-discussie niet aan de orde is. Het is wel relevant voor de business case. De vraag is dan hoe de prijs zich verhoudt tot de prijs van andere varianten.

De heer **Harrewijn** (GroenLinks): De staatssecretaris stelt inderdaad de prijs niet vast, maar de Amerikanen zouden natuurlijk wel een not to exceed price kunnen aangeven.

Staatssecretaris **Van Hoof**: In Amerika wordt op dit moment ook niet gesproken over een aanschafprijs. Wij zijn nu bezig met de SDD-discussie en in dat kader zijn zowel door het Pentagon als de industrie voorwaarden ter tafel gelegd die resulteren in de prijzen die zijn genoemd. Daarin zitten de award fees en de reserve die in het SDD-budget zit. Met andere woorden: er is maximale zekerheid.

De heer **Harrewijn** (GroenLinks): Waarom dan niet gevraagd om de not to exceed price? Alle partijen in de Kamer vragen erom, vooral ook omdat het zekerheid geeft over deelname aan de SDD-fase. Voor mij hoeft het niet, maar ik vat samen wat ik in de Kamer heb gehoord.

Staatssecretaris **Van Hoof**: Ik begrijp dat u zich opwerpt als woordvoerder van de Kamer. Het antwoord is: er is geen not to exceed price.

De heer **Harrewijn** (GroenLinks): Is die prijs niet af te spreken? Bij andere projecten is dat wel mogelijk.

Staatssecretaris **Van Hoof**: Die prijs is er niet.

De heer **Harrewijn** (GroenLinks): Maar is er niet over te onderhandelen?

Staatssecretaris **Van Hoof**: U hebt mij bij diverse Europese projecten voorgehouden hoe het zit met de prijzen. Het Pentagon heeft de industrie duidelijk gemaakt waar de grenzen liggen en er is een systeem

afgesproken dat ervoor zorgt dat men binnen de grenzen blijft. Als wij praten over de aanschaf, zal daar uiteindelijk een prijs uit komen.

De heer **Harrewijn** (GroenLinks): Je kunt natuurlijk allerlei afspraken maken met de industrie, maar de prijs zal uiteindelijk afhangen van de hoeveelheid toestellen die de Amerikaanse regering afneemt. Waarom onderneemt u geen poging om samen met de Amerikaanse regering te komen tot een not to exceed price?

Staatssecretaris **Van Hoof**: U veronderstelt dat wij momenteel spreken over de aanschaf van vliegtuigen en dus over een aanschafprijs. Dat is echter niet het geval. Wij praten nu over de ontwikkelingsfase. Ik heb geschetst hoe gezorgd wordt voor de nodige zekerheden. Op basis van de afspraken tussen de Amerikaanse regering en de industrie mag ervan worden uitgegaan dat de prijzen, die nu genoemd worden, straks ook worden gehanteerd. De vraag is nu of de kosten zo hoog zijn dat de concurrentie interessant gaat worden. Wil je op het niveau van de Eurofighter komen, dan moet de JSF zo'n 43% moeten stijgen in kosten. Voor de Rafale gaat het om 65%. Ik heb het dan nog niet eens over de capaciteit en het feit dat die vliegtuigen niet voldoen aan bepaalde eisen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): U raakt verstrikt in uw eigen redenering. Eerst gaf u aan dat het feit dat je in de ontwikkelingsfase stapt, aanschaf inhoudt. Nu zegt u opeens het omgekeerde. De hele business case is natuurlijk gericht op aanschaf. Ik heb niet voor niets de heer Kok geciteerd die beaamde dat het in materiële zin gaat om aanschaf. Hoe krijgt u de business case rond als u nu niet de aantallen vaststelt? De aantallen zijn immers gebaseerd op het financiële verhaal. Als u zegt dat de stukprijs een slag in de lucht is, begint het toch echt op drijfzand te lijken.

Staatssecretaris **Van Hoof**: Met alle respect: de opmerking "een slag in de lucht" heeft te maken met het feit dat de Nederlandse regering de prijs niet vaststelt. Het Pentagon en de industrie hebben echter wel een prijs genoemd. Verder zijn de door mij

geschetste randvoorwaarden vastgesteld. Op grond van die gegevens – dat is geen slag in de lucht – durf ik te beweren dat de kostenstijging van de JSF niet zo gigantisch zal zijn dat de prijs van de JSF in de buurt komt van de prijs van de Rafale die 65% hoger ligt of die van de Eurofighter die 43% hoger ligt. Dat is absoluut niet aan de orde. Maximale zekerheden over de huidige prijsopgave zijn echter niet te geven. Zo moet u mijn opmerking over een slag in de lucht interpreteren. Het zou heel raar zijn als de Nederlandse regering die het vliegtuig niet maakt, garanties zou geven over de prijs. Dat zou een slag in de lucht zijn. Ik verkeer daarvoor niet in de juiste positie.

De heer **Timmermans** (PvdA): De staatssecretaris maakt een vergelijking met de twee andere concurrerende toestellen. Vergelijkt hij dan de levensduur en de kosten op basis van 85 toestellen? Als hij dat doet, zijn de percentages namelijk wel erg hoog. Als het niet zo is, krijg ik graag een vergelijking op basis van de levensduurkosten bij 85 toestellen. Als wij geen prijsgarantie kunnen krijgen, ook al is het allemaal al zo zeker, kunnen wij dan wel een garantie krijgen over de configuratie en de totale aantallen? Dan kunnen wij tenminste ergens een garantie over krijgen. Of staan die in de komende jaren ook ter discussie?

Staatssecretaris **Van Hoof**: Mijn prijsvergelijking is gebaseerd op de gegevens die wij van de betrokken bedrijven hebben gekregen. Overigens zijn dat geen not to exceed-prijzen. Dat geldt voor al deze bedrijven. Zo is ook niet bekend hoe de F-4 van Rafale eruit zal komen te zien. Het is zelfs überhaupt nog niet bekend of dit toestel er wel komt. Het lijkt mij dan ook verstandig om aan deze vergelijking vast te houden en met elkaar vast te stellen dat ook door deze bedrijven niet is gesproken over not to exceed-prijzen. Alleen de vergelijking die ik u heb geschetst, is gebaseerd op de aangeleverde gegevens en de prijzen die ons zijn opgegeven als de werkelijke prijzen. U weet immers ook dat Rafale op enig moment een bedrag heeft genoemd dat 10 mln lager lag, maar dat bleek later wel de prijs te zijn van een kaal vliegtuig en niet van een volledig uitgerust vliegtuig.

Voorzitter. Dat is wat ik kan zeggen over de prijzen die op dit moment bekend zijn.

De heer **Timmermans** (PvdA): U heeft geen antwoord gegeven op mijn vraag over de zekerheid over de configuratie en de totaal te produceren aantallen vliegtuigen.

Staatssecretaris **Van Hoof**: Er is mij op dit moment niets anders bekend dan dat de configuratie van de JSF vastligt.

De heer **Timmermans** (PvdA): Daarover kunnen wij nu dus een garantie krijgen?

Staatssecretaris **Van Hoof**: Als de configuratie vastligt, ligt de configuratie vast. De heer Timmermans noemde naast de configuratie nog een ander element. Kan hij die vraag herhalen?

De heer **Timmermans** (PvdA): Er zijn eigenlijk drie variabelen. De eerste twee zijn de prijs en de configuratie. Daarover hebben wij inmiddels ook met de minister van gedachten gewisseld. Overigens zegt ook uw collega Aldridge dat de wereld in twee jaar veranderd kan zijn. Dat is heel plausibel. De derde variabele is de onzekerheid over de totale aantallen. Als de Amerikanen zo zeker zijn dat ze die aantallen zullen kunnen produceren en zeker weten dat de huidige configuratie niet meer verandert, neem ik aan dat ze Nederland op die punten garanties willen bieden. Doen ze dat niet, dan is het verhaal hetzelfde als bij de prijs: wij verwachten dat het mooi wordt, maar wij kunnen u geen garantie bieden. Ik ga ervan uit dat dit ook geldt voor die twee andere variabelen, tenzij u mij zegt dat daarover harde garanties zullen worden gegeven.

Staatssecretaris **Van Hoof**: Ik heb zojuist aangegeven dat de configuratie vastligt. Op de aantallen kom ik zo nog terug. De heer Timmermans vroeg waarom Noorwegen JSF en Eurofighter in de lucht heeft gehouden. Dat doet Noorwegen om dezelfde reden als waarom wij, "door de oogharen heen kijkend", ook drie toestellen in de lucht hebben gehouden. Het lijkt mij heel verstandig dat ook zij ervoor kiezen om de concurrentie gaande te houden.

Er gaat binnenkort een brief naar het parlement in Italië, waardoor er op korte termijn ook bij de Italiaanse regering een commitment kan zijn. De heer Timmermans heeft gevraagd of het voor Canada zoveel aantrekkelijker is. De berichten over Canada leken aantrekkelijker, maar bij nadere bestudering blijkt dat onderscheid moet worden gemaakt tussen enerzijds bijdragen in Amerikaanse dollars en anderzijds omzetting in Canadese dollars en het gegeven dat een belangrijk deel van hetgeen in Canada wordt geproduceerd naar vestigingen van Amerikaanse bedrijven in Canada gaat. Als je het zo relateert, komt het plaatje er dus heel anders uit te zien. Het verhaal over Denemarken kent men. Over Turkije is bekendgemaakt dat men voor level 3 zal gaan. Voor Noorwegen verwacht men dat men in de loop van het jaar duidelijkheid zal verschaffen over de deelname aan level 3.

De heer **Timmermans** (PvdA): Zal Italië tekenen voor de beroemde deadline van 22 april?

Staatssecretaris **Van Hoof**: Ik weet alleen dat op korte termijn een brief naar het Italiaanse parlement gaat, waarin is opgenomen de keuze van de Italiaanse regering met een behandelingsprocedure in het Italiaanse parlement. Ik ken die niet in details.

De heer **Timmermans** (PvdA): Ik neem aan dat het antwoord "nee" is.

Staatssecretaris **Van Hoof**: Ik weet niet, het kan heel goed wel gebeuren. Ik durf daar geen garantie op te geven. Er is niet over level 3 gesproken, omdat dit niet aan de orde is op het moment dat je over level 2 praat. Voor Nederland betekent level 3 militair-operationeel een geringere invloed op de verdere ontwikkeling en een veel lagere prioriteit bij het bepalen van het moment waarop zal worden geleverd. Het heeft ook te maken met de spreiding van de betalingen die bij level 2 voordeliger is dan bij level 3. Voor de industrie heeft level 3 heel grote nadelen. De belangrijke en interessante elementen zullen dan verdwijnen. Rekening houdend met de basisrelaties die er nu al zijn, komt level 3 neer op kopen van de plank.

De heer **Balemans** (VVD): Is de Amerikaanse uitnodiging aan Nederland op level 2 gedaan om daarmee de inbreng van het Nederlandse bedrijfsleven te garanderen, die van een zodanig technisch niveau is dat de Amerikanen die eigenlijk nodig hebben in de JSF?

Staatssecretaris **Van Hoof**: De overwegingen van de Amerikaanse regering en de Amerikaanse industrie ken ik niet helemaal. In mijn contacten met de Amerikaanse regering en de Amerikaanse industrie geeft men echter aan, het volste vertrouwen te hebben in de kwaliteit die de Nederlandse industrie kan leveren.

De heer **Balemans** (VVD): Met andere woorden: Nederland is ook voor de Amerikanen interessanter op level 2 dan op level 3? Anders heeft het geen zin om een klein land als Nederland uit te nodigen voor level 2. Dan zou je ook voor level 3 kunnen kiezen.

Staatssecretaris **Van Hoof**: Dat staat buiten kijf. Gezien onze bijdrage is Nederland voor de Amerikaanse industrie interessant genoeg.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): De staatssecretaris onderschrijft dus de conclusie van Booz Allen & Hamilton dat er geen verschil is tussen kopen van de plank, als je de voor- en nadelen ziet, en level 3? Als wij alsnog voor level 3 willen kiezen, moet hij dan nu onderhandelen om te kunnen deelnemen op termijn of heeft hij dan de tijd om daarover te onderhandelen en over een aantal maanden of een jaar daarover een beslissing te nemen?

Staatssecretaris **Van Hoof**: U kunt daar op ieder moment dat u dit wilt, over gaan onderhandelen, als u maar niet denkt dat u dan nog steeds aanspraak kunt maken op mooie posities in industriële pakketten of in andere constellaties.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Wij krijgen sowieso een bijdrage, ook als wij in geen enkele level meedoen maar van de plank kopen; dat is voorgerekend. De conclusie is dus gerechtvaardigd dat dit vergelijkbaar is met level 3, zodat het eigenlijk zinloos is om het überhaupt in de discussie mee te nemen.

Staatssecretaris **Van Hoof**: Ik ga nu even niet in op het sommetje maar wat ik zeg, is het volgende. Als u eerst nog gaat onderhandelen over het meedoen in level 3 – dat kost enige tijd – dan moet u er rekening mee houden dat alle plaats is vergaan in het industriële team en voor de Nederlandse industrie. Over de business case zal ik niet veel zeggen; wel wil ik even ingaan op de opmerking van de heer Timmermans die sprak over doelpalen die wij niet zouden verzetten in de business case. De business case is een vergelijking – de ministers van Economische Zaken en Financiën zullen er ongetwijfeld veel meer over zeggen – tussen meedoen in de SDD-fase en van de plank kopen. Wij hebben deze business case opgebouwd op een bepaalde manier. Wij hebben daar aantallen, momenten en cijfers in aangenomen die mijns inziens conservatief te noemen zijn. Naarmate je aan die knoppen draait, verandert de business case. Als de heer Timmermans zegt dat dit de elementen zijn op basis waarvan je de business case berekent en dat dit de doelpalen zijn, dan zijn wij het daarover eens: dat zijn de elementen op basis waarvan je berekent. Deze business case is berekend met de gegevens zoals wij die gezamenlijk beoordeeld hebben. Ik noem bijvoorbeeld de waiver, het voordeel van de ontwikkelingskosten: meedoen geeft je een waiver. Er ligt een brief vanuit de Amerikaanse regering waarin deze aangeeft van oordeel te zijn dat de landen die niet meedoen in de ontwikkeling en straks van de plank zouden willen kopen, geen waiver krijgen. Dat is een uitdrukkelijk standpunt van de huidige Amerikaanse regering. Als wij dit als Nederland zouden overnemen, dan zouden wij in onze business case met 100% waiver moeten rekenen. Vanuit de gedachte dat wij ons niet rijk willen rekenen en dat wij daar ook wat conservatief in willen zijn, hebben wij gezegd: wij moeten nog maar zien of er straks niet een land komt dat misschien toch een waiver krijgt. Wij zijn toen halverwege gaan zitten en hebben de 50%-waiver gehanteerd. Ik noem het slechts als een voorbeeld om aan te geven dat wij in de business case niet op grote getallen zijn gaan zitten, net zo min als dit bijvoorbeeld het geval is met het aantal te produceren vliegtuigen van 4500.

Misschien is dit het moment om iets te zeggen over het geluid dat vorige week naar buiten kwam, namelijk dat er binnen de marine van de Verenigde Staten een review zou zijn op basis waarvan men tot ruwweg 400 vliegtuigen minder zou kunnen komen. Die review is er; dat is een studie die binnen de US Navy is gedaan en die nog niet is overgenomen door de regering in zijn algemeenheid. Toen ik daarover via de telefoon met de heer Aldridge sprak, zei hij tegen mij: die studie is er, maar ik heb daar nog heel veel vragen bij en die zijn nog niet beantwoord; het is absoluut nog geen regeringsstandpunt. Dat is de eerste opmerking die erover te maken is.

Een tweede opmerking die daarover te maken is, betreft de vraag: als men nu toch zou besluiten om met minder vliegtuigen in de richting van de marine te gaan werken, wat betekent dit dan voor de SDD? Het antwoord daarop is: niets. De sommetjes binnen de SDD zijn gebaseerd op de 3000 vliegtuigen Verenigde Staten en Verenigd Koninkrijk. De impact ervan op de SDD is derhalve uiterst gering. Uitgaande van het feit dat verkopen aan derden een eventuele verlaging van de 400 zouden compenseren, betekent dit dat er ook later met betrekking tot het programma en de prijzen dienaangaande geen invloed is.

De volgende vraag is: mag je nu verwachten dat behalve de marine ook de US Airforce met aanpassingen van de aantallen komt? Desgevraagd is mij vanuit Amerika verzekerd dat studies dienaangaande bij de US Airforce niet worden overwogen en dat men geen enkele behoefte heeft om daarop in te steken. Uiteindelijk is de conclusie dat het JSF-programma volledig staat, dat de SDD volledig staat en dat zowel de initiële productie als het verdere programma wat de VS betreft op dit moment volledig staat.

De heer **Timmermans** (PvdA): Ik heb toch de indruk dat de staatssecretaris met de doelpalen gaat schuiven. Wij krijgen wellicht minder door de marine en de mariniers, maar dat compenseren wij met de exportcijfers, zegt hij. Dan begint hij met de eerdere aantallen te schuiven. De vraag of het budget voor de SDD nu wel of niet wordt opgehoogd is natuurlijk totaal oninteressant. Het

enige wat voor ons interessant is, is de vraag wat een verlaging van de aantallen betekent voor de stuksprijs van het vliegtuig. Dit is in tegenpraak met de brief van de staatssecretaris van 11 februari jongstleden, waarin hij als upward en downward onzekerheden noemt het schuiven met de aantallen vliegtuigen. Nu komt hij hier vertellen dat het verschuiven met de aantallen vliegtuigen geen enkel effect heeft op de prijs. Hoe moet ik dat met elkaar rijmen?

Staatssecretaris **Van Hoof**: De heer Timmermans haalt nu twee elementen door elkaar. Ik zeg dat de SDD-kosten in Amerika zijn gebaseerd op het aantal van 3000 vliegtuigen voor de Verenigde Staten en het Verenigd Koninkrijk. Met andere woorden, een verlaging wordt wat de prijs betreft gecompenseerd door derdenverkoop. Dat heeft tot gevolg dat er geen kosteneffect is. In de berekening van de SDD is alleen uitgegaan van de VS en het Verenigd Koninkrijk. Met andere woorden, het aandeel van derden zit niet in dat sommetje. Als je dat er wel in betreft, heeft het geen consequenties voor de SDD.

De heer **Timmermans** (PvdA): Er is toch een duidelijke relatie tussen de kosten voor de SDD en de kosten per toestel bij de aflevering? Als de totale aantallen lager worden, dan worden de kosten per toestel toch hoger, gelet op het totaal van de SDD? Dat is toch logisch? Daarmee is er toch een rechtstreekse invloed op de prijs per toestel, als de aantallen omlaag gaan?

Staatssecretaris **Van Hoof**: De aantallen gaan niet omlaag; de prijs is berekend op de prijs die ik u schets. Ik geef bovendien aan dat er in ieder geval compensatie zal zijn voor het aantal, gelet op de landen die inmiddels meedoen en zullen aanschaffen. Dat heeft geen effect op de SDD.

De heer **Timmermans** (PvdA): Ik probeer het nog een keer. Wij hebben aangenomen dat het totale te produceren aantal 4500 zal zijn.

Staatssecretaris **Van Hoof**: Dat heeft er niets mee te maken.

De heer **Timmermans** (PvdA): Natuurlijk wel. Overigens is het geen

conservatieve schatting, maar de middenschatting van het JSF programme office. Een hoge schatting is 5000, een middenschatting is 4500. Dat is de aanname van het totaal aantal te produceren vliegtuigen. Als de Amerikanen er minder bestellen en de totale aantallen omlaag gaan, dan is het toch niet onaannemelijk dat de prijs per toestel omhoog gaat? Dat zeggen ook alle experts die zich met dit onderwerp bezighouden: minder aantallen betekent een hogere stuksprijs.

Staatssecretaris **Van Hoof**: Dat zou het geval zijn, als de prijs gebaseerd was geweest op 4500, maar dat is niet waar. Dat probeer ik u uit te leggen. De prijs is niet gebaseerd op 4500. Dat is onze aanname, geen Amerikaanse aanname. In onze business case gaat de Nederlandse regering uit van 4500: geen 6000, wat de hoogste aanname is en geen 3000, wat de laagste aanname is. De Amerikanen hebben voor hun SDD en prijs een aantal van 3000 gehanteerd. Dat is het essentiële verschil. Die twee zijn in deze discussie niet met elkaar vergelijkbaar. De redenering van de heer Timmermans gaat nu niet op, omdat hij appels met peren vergelijkt. 4500 is het Nederlandse aantal, 3000 is het Amerikaanse aantal dat hoort bij de SDD en de prijs. Zolang wij in totaal op 3000 uitkomen, en daar komen wij op uit omdat derden JSF's zullen aanschaffen, maakt dat geen verschil. Dat is het gegeven dat mij is aangereikt uit Amerika. De desbetreffende brief van de heer Aldridge kan bij de Kamerstukken worden gevoegd.

(De brief ligt ter inzage bij het Centraal Informatiepunt van de Tweede Kamer.)

De heer **Balemans** (VVD): Ik begrijp dus dat er de Amerikaanse garantie is dat de SDD-fase gebaseerd blijft op 3000 toestellen en dat de prijs overeind zal blijven. Het enige wat in een negatief scenario kan gebeuren, is dat het vlaggetje op de staartvin van een andere kleur is dan het rood-wit-blauw van Amerika.

De **voorzitter**: Het lijkt mij dat hierop al is ingegaan.

Mevrouw **Van Ardenne-van der Hoeven** (CDA): Bij mij blijft de vraag

hangen waarom de Nederlandse regering niet met 3000 toestellen heeft gerekend. Wij hebben zojuist het verhaal van de waiver gehoord. Ik vind dat wel plausibel. Als het echter van zo weinig invloed is op de SDD-fase, waarom dan niet gewoon uitgegaan van het aantal van 3000? Waarop is de aanname van 4500 gebaseerd? Heeft dit geen effect op de levensduurkosten? De aanschaf vind ik niet oninteressant, maar bij dit soort toestellen vind ik de levensduurkosten nog veel belangrijker. Daar zouden wij nog veel meer naar moeten kijken. Heeft het feit dat er 409 toestellen minder worden geproduceerd, niet ook directe invloed op de hoogte van de levensduurkosten van de Nederlandse toestellen?

Staatssecretaris **Van Hoof**: Nee, de levensduurkosten van de JSF voor Nederland zijn berekend op basis van gegevens die niet te maken hebben met aantallen vliegtuigen, maar met alle elementen die daarin meegerekend worden, inclusief opleiding en dat soort zaken. Nederland heeft het aantal van 4500 gehanteerd, omdat er zoals gezegd een aantal ramingen circuleren. Wij zijn op het meest waarschijnlijke scenario gaan zitten. Ik heb vijf, zes rapporten waarin lage, hoge en meest waarschijnlijke ramingen zijn opgenomen. Bij het meest waarschijnlijke scenario kom je op die 4500 uit. Om ons niet rijker te rekenen dan wij zijn, hebben wij dat aantal gekozen.

Mevrouw **Van Ardenne-van der Hoeven** (CDA): Maar de staatssecretaris zegt een- en andermaal dat het aantal niet uitmaakt. Zegt hij daarmee dat met 3000 de business case sluitend is? Zegt hij daarmee dat met een aantal van 3000 de levensduurkosten gelijk blijven? Zegt hij daarmee dat de mogelijke aanschafprijs gelijk blijft?

Staatssecretaris **Van Hoof**: Als de prijzen veranderen, als er minder vliegtuigen worden afgenomen, dan stijgt het non-recurring deel van de stuksprijs. Tegelijkertijd nemen het voordeel van de ontwikkelingskosten en het royaltyvoordeel voor Nederland toe. Dat loopt ongeveer tegen elkaar weg. Dat geldt ook voor het stijgen van de SDD-kosten. Als verrekend wordt in het non-recurring deel van de stuksprijs, dan stijgt het

ontwikkelingsvoordeel voor Nederland en blijven de royalty's ongeveer gelijk. Dat zijn de uitkomsten van de vermoedens die gehanteerd zijn.

Mevrouw **Van Ardenne-van der Hoeven** (CDA): Wij hebben het over een afwijking van meer dan 10% op de aantallen die de Amerikanen aanvankelijk nodig leken te hebben. Ik vraag mij af of die 10% niet meer effect zal hebben op de uiteindelijke prijsvorming. Waar ligt de grens?

Staatssecretaris **Van Hoof**: Ik kan daar geen antwoord op geven. Ik heb al aangegeven dat het effect voor Nederland ongeveer gelijk zal zijn. Bij de prijsberekening is men uitgegaan van een aantal van 3000. Als je die 3000 niet meer kunt compenseren met derdenverkoop, dan ligt daar ergens een grens. Dat is veel meer dan 400, gelet op wat er aan verwachte derdenverkoop zal zijn.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat betekent dat deelname aan de SDD-fase gekoppeld is aan die 3000. Dat betekent dat het Verenigd Koninkrijk en de VS samen een rekenmodel hebben gehanteerd dat alleen hen betreft. Ik neem aan dat onder "derden" de level 2- en level 3-partners en misschien de export worden verstaan. Is dat juist? Dat betekent dat de Amerikanen onze 800 mln dollar ontwikkelingskosten helemaal niet nodig hebben.

Staatssecretaris **Van Hoof**: Ik heb gezegd dat de SDD-berekening en de prijs gebaseerd zijn op 3000 vliegtuigen. Andere aantallen hebben daar geen invloed op, zolang die 3000 er zijn. Als basis daarvoor zijn de Amerikaanse en de Engelse level 1-aantallen genomen. Dat staat los van wat er verder aan derde landen of aan andere partners zal worden verkocht. Naarmate dat aantal groter wordt, is er minder kans dat een gat kan ontstaan. Dan is er namelijk compensatie.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Maar wie zijn dan die derden?

Staatssecretaris **Van Hoof**: Dat zijn de niet aan de SDD deelnemende landen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat maakt de zaak nog onzekerder, omdat die 1390 ook al onzeker was.

Betekent dit niet dat het financiële plaatje voor Amerika rond is met de level 1- en de SDD-fase? Alles wat in level 2 en level 3 wordt ingebracht, is extra. Het maakt volgens u namelijk niet uit.

Staatssecretaris **Van Hoof**: Ik zeg dat de prijsberekening en de hoogte van de kosten van de SDD zijn gebaseerd op 3000 vliegtuigen. Naarmate je daarin een vermindering ziet van 400 en een compensatie van andere partnerlanden of derde landen, ben je weer op dezelfde basis terug. Het risico dat de heer Timmermans veronderstelde, is er dan niet.

De **voorzitter**: Hoeveel tijd denkt de staatssecretaris nog nodig te hebben?

Staatssecretaris **Van Hoof**: Ik ben bijna aan het eind van mijn betoog. Ik wil nog twee onderwerpen behandelen.

Er is gevraagd wat een stijging van de SDD-kosten betekent voor de royalty's van Nederland. Naarmate de SDD-kosten stijgen, zullen de non-recurring cost toenemen. De royalty's over de toegenomen non-recurring cost levelen ook hier weer de uitkomst. Wat dat betreft, is er geen nadeel voor de royalty-bijdrage van Nederland. Er is ook gevraagd naar de berekening van royalty's bij exporttoestellen. Het Nederlandse aandeel in de SDD is 2,65% en dat is ook de basis voor de berekening van de royalty's. Voor de royalty's per JSF houdt men rekening met 27,5 mld dollar, gedeeld door 4500. Dan kom je uit op 6,12 mln dollar per JSF. Daar ontvangt Nederland weer 2,65% van. Dat is vastgelegd in het MoU.

De heer **Timmermans** (PvdA): En daarbij bent u uitgegaan van 1390 toestellen voor de export naar derde landen?

Staatssecretaris **Van Hoof**: Dit is de berekening van de royalty's. Er is uitgegaan van 1390 naar derde landen. Dat zit in die 4500, maar het is aanmerkelijk lager dan wat het JSF-office identificeert als potentiële verkopen. Dat komt namelijk op zo'n 5100 uit.

De heer **Timmermans** (PvdA): Dat is niet relevant. Relevant is hoe het past in de Nederlandse business case. U hebt in die formule 1390

toestellen gebruikt om op de 111 mln euro te komen. Daarom wordt het interessant om te zien hoe dit past ...

De **voorzitter**: De minister van Economische Zaken zal hier straks op ingaan.

De heer **Timmermans** (PvdA): Klopt het rekensommetje wel dat je via die formule met 1390 toestellen op 111 mln euro netto contante waarde uitkomt?

Staatssecretaris **Van Hoof**: Dat durf ik zo niet te zeggen. In het totaal van 4500 vliegtuigen in onze business case zitten 1390 toestellen voor de export. Uit het rekensommetje dat ik schetste, valt af te leiden dat Nederland uit de royalty's een bijdrage van 6,12 mln dollar krijgt. Ook dat is echter een aanname in de business case.

Ik kom nog kort op de technologie-overdracht. De Kamer heeft de Declaration of principles ontvangen. Bij het MoU zit een aantal bijlagen, waaronder de DOP. Er is echter ook een aantal geheime documenten bij op basis waarvan de noodzakelijk informatie aan Nederland geleverd zal worden op de momenten waarop dat nodig is in het kader van de industriële projecten. Ik heb al aangegeven waarom wij niet onderhandelen. Mevrouw Van Ardenne wil ik nog zeggen dat wij niet beter weten dan dat de Amerikaanse regering Lockheed Martin heeft gevraagd om het industriële team op 22 april beschikbaar te hebben. Die datum is de datum waar ik voorlopig dus maar rekening mee houd.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): U gaat nu wel heel snel langs de disclosure policy van de Amerikanen. Uit de intentieverklaring die voorligt, lees ik niet dat die nu van de baan is, zeker niet waar het om stealth's gaat. Ik weet wat uw weerwoord zal zijn, namelijk dat de industrie hier geen behoefte aan heeft. Dat is echter flauwekul. De industrie wil immers juist hoge technologische kwaliteit. Verder wil zij niet alleen leveren, maar ook krijgen. Ik zie nu echter niets anders dan dat zij levert, maar niet krijgt.

Staatssecretaris **Van Hoof**: Het enige wat ik kan zeggen, is dat de informatie die de Nederlandse industrie nodig heeft om dat deel

van de productie dat door Nederland geleverd zal worden, ook te kunnen leveren, verstrekt zal worden, inclusief de daarbij behorende geheime informatie.

Mevrouw **Van Ardenne-van der Hoeven** (CDA): Ik heb drie vragen. Is 22 april een absolute deadline? Wanneer kan de Kamer het voorstel tegemoet zien waarop de definitieve aanschaf van JSF's gebaseerd zal worden? Mijn derde vraag betreft de opmerking van de minister van Defensie dat hij voor de defensiebegroting geen risico's ziet. Dat is natuurlijk positief, maar de vraag is wel of wij dan op enig moment nog die 85 JSF's zullen kunnen aanschaffen.

Staatssecretaris **Van Hoof**: De datum die ik steeds van de Amerikaanse regering en de Amerikaanse industrie hoor, is 22 april. Waar het gaat om de aanschaf, kan ik aangeven dat, wanneer wij in 2010 willen gaan vervangen, wij dan in 2006 of 2007 zullen moeten beginnen. Als wij in 2012 willen gaan vervangen, kan daar ook een paar jaar later mee begonnen worden. Ik schat echter in dat je een jaar of vier van te voren zult moeten beginnen met het hele verwervingsproces. Tot slot kan ik zeggen dat ik weinig heb toe te voegen aan hetgeen de minister van Defensie heeft gezegd over de defensiebegroting.

Mevrouw **Van Ardenne-van der Hoeven** (CDA): De vraag was of wij dan nog 85 toestellen kunnen aanschaffen.

Staatssecretaris **Van Hoof**: Als we dan zouden besluiten tot 85 toestellen. Immers, zoals gezegd staan de 85 exemplaren in het model. Als de gegevens en de plannings blijven zoals ze nu zijn, zal dat kunnen.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter. Ik ben hier inderdaad vanwege de industriële belangen die aan de aanschaf zijn verbonden. Ik zeg dat nog maar eens, omdat dat de hiërarchie tekent van belangen die spelen en de wijze, waarop het besluit tot stand is gekomen. Defensie, de operationele gebruiker, kiest op basis van zijn criteria het

materieel dat bij zijn behoeften past. Als er dan een voorkeur is, kijken wij naar de industriële belangen die daaraan verbonden zijn. Maar dat is in de hiërarchie altijd daarna; daarover mag geen twijfel bestaan. De Kamer kan zich nog wel herinneren dat wij in 1997 het regeringsstandpunt over het luchtvaartcluster hebben vastgesteld. Dat cluster behelsde zoals bekend een bewuste keuze voor een aanpak op twee sporen: een militair spoor en een civiel spoor, met één gemeenschappelijke noemer: de inzet op de kennispositie van Nederlandse bedrijven en instituten. Er is veel gesproken over het al dan niet bestaan van een cluster, waarbij de experts over elkaar heen tuimelden om de ene of de andere positie te onderbouwen. De constatering van het CPB dat het luchtvaartcluster een rol als "integrator" niet kan waarmaken, klopt. Die functie hadden wij namelijk al in 1997 verlaten, toen Fokker niet meer integreerde. In mijn visie gaat het veel eerder om een combinatie van ondernemerschap bij bedrijven, beschikbare kennisinfrastructuur en financiële middelen die een vliegtuigcluster vormt. De kennisinfrastructuur is daarbij overigens ook wel heel erg noodzakelijk, en die hebben wij met het NLR, met TNO en zeker met de TU Delft. Nederland heeft dus echt iets te bieden op dit terrein, wat overigens ook overduidelijk blijkt uit de wijze, waarop de industrie en de instituten zich konden positioneren in het voorbereidingsprogramma voor JSF. Zoals al opgemerkt, hebben wij meegedaan aan het voorbereidingsprogramma van JSF, net als aan het A380-programma, voorzover het de civiele luchtvaart betreft. Dit alles gebeurde met veel overheidssteun: in totaal 200 mln gulden voor het voorbereidingsprogramma JSF. Dat gaan we dus nu niet meer doen. In de civiele sfeer hebben we overigens een behoorlijk succes geboekt. In het A380-programma van Airbus komen twee van de zes nieuwe technologieën die daarbij worden gebruikt uit Nederland. De grootte van Nederland is overigens mijns inziens echt niet relevant. Ik hoor weleens zeggen dat wij te klein zijn. Er zijn landen die groter zijn en die helemaal geen vliegtuigindustrie hebben, en er zijn landen met een kleinere economie – ik noem Zweden – die dat wel hebben. Zo zit het. We

moeten dus oppassen, ons voortdu- rend ofwel in negatieve, ofwel in positieve zin te vergelijken met een ander land. Voordat het kabinet tot het besluit kwam om in te stappen in die SDD-fase van het JSF-program- ma op niveau 2, hebben de betrokken ministeries zich zeer uitgebreid laten voorlichten over de risico's en de kansen van deelname. We hebben daarvoor natuurlijk een aantal rapporten laten maken. Ik noem die van het NIVR en Booz Allen and Hamilton. Om alle onzekerheid weg te nemen, is daarnaast aan het CPB gevraagd, een validatie van de cijfers van die rapporten te maken, en ook het CPB onderschrijft die cijfers. Het verrast natuurlijk niemand dat vervolgens bij de experts ook de meningen over de risico's uiteen lopen. Voor mij blijft overigens dan wel de rode draad dat het nu voorliggende programma voor ondernemend Nederland uit technologisch oogpunt een buitengewoon unieke kans biedt. Daarvoor was het overigens wel nodig dat er een solide business case moest komen, die na langdurig en veel overleg is tot stand gekomen. Er was op 8 februari jongstleden overeenstemming op hoofdlijnen met de industrie. Zoals gebruikelijk bij onderhandelingen met veel partijen is in de uitwerkingsfase tot op het laatste moment over elke komma en elke punt gesproken totdat alle interpretatieverschillen uit de weg geruimd waren en de handtekenin- gen gezet konden worden. Essentieel voor de business case was een substantiële bijdrage van de industrie. Ik zeg dit met nadruk omdat wij mede naar aanleiding van de validatie door het CPB geconsta- teerd hadden dat er een gat was. Wij waren niet van plan, dat tekort te subsidiëren. In de business case hebben wij dan ook laten opnemen: for better and for worse. Ik kan nu met enige voldoening melden dat met de industrie inderdaad overeen- stemming is bereikt over een wereldwijd unieke bijdrage, zeker op het terrein van defensie. Het is een voorbeeld van PPS zoals wij die niet kennen en zoals het nergens ter wereld ooit is vertoond. Ik hoop dat er meer van dergelijke constructies zullen volgen, ook op andere terreinen. Het resultaat is een door alle partijen ondertekende letter of intent. Dit is een juridisch bindende voorovereenkomst. De hoofd-

verplichtingen van de industrie zijn duidelijk vastgelegd. Een paar bijkomende aspecten worden nu uitgewerkt, zodat spoedig – dat kan natuurlijk pas nadat de Kamer heeft ingestemd – de gehele overeenkomst tot in detail klaar is.

De heer **Timmermans** (PvdA): Waarom kan dat pas nadat de Kamer heeft ingestemd?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Je sluit pas feitelijk een contract als het besluit rond is.

De heer **Timmermans** (PvdA): Er verandert niets meer?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Inhoudelijk niet, maar er moeten nog enkele procedurele zaken worden uitgewerkt. De inhoud is nu uitonderhandeld.

De heer **Timmermans** (PvdA): Dat zou ook tijd worden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik vrees dat ook hier geldt dat onder druk alles vloeibaar wordt. Het kon niet eerder dan op het laatste moment. Ik concludeer daaruit dat wij redelijk goed hebben onderhan- deld. Als wij het eerder eens waren geworden, hadden wij waarschijnlijk te slap onderhandeld. In de letter of intent is met de industrie afgesproken dat haar bijdrage zal bestaan uit de afdracht van een percentage van de omzet bij de uitvoering van de productiefase van het JSF-programma, levering van de logistieke ondersteuning en overeenkomsten met de Klu ter uitvoering van de onderhoudsfasen van het JSF-programma. Tot 1 juli 2008 is dit afdrachtspercentage 3,5. In 2008 moeten opnieuw afspraken over het percentage gemaakt worden aan de hand van de in de letter of intent opgenomen parameters. Het alsdan tussen partijen vast te stellen percentage zal inderdaad gelden van 1 juli 2008 t/m 31 december 2052. Ik vrees dat ik dat niet meer zal meemaken en de woordvoerders ook niet, met uitzondering van de heer Harrewijn dan.

De **voorzitter**: Dat bepalen wij nog altijd zelf.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Volgens mij niet.

De heer **Timmermans** (PvdA): Dat wij het niet meer zullen meemaken, is niet zo belangrijk, maar het is veel belangrijker of die bedrijven het allemaal zullen meemaken.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Daarover proberen wij zoveel mogelijk zekerheden te geven. De belangrijkste bijdragen worden natuurlijk in de eerste jaren geleverd. De berekeningen van de netto contante waarde houden in dat de grootste bedragen in het begin betaald moeten worden. Aan het eind gaat het nog slechts om peanuts.

De Staat heeft de ruimte om op enig moment zonder verplichtingen jegens de industrie van deelname aan de SDD-fase af te zien of de deelname tussentijds te beëindigen. Dan is de Staat de industrie dus niets verschuldigd. Als de Staat in eerste instantie deelneemt maar om enige reden voor 1 juli 2008 besluit de deelname tussentijds te beëindigen, moet de industrie 87,5 mln dollar prijspeil 2001 afdragen. Overigens heeft de Staat dan al een en ander betaald.

Uiteraard kent het contract een aantal aannames waar beide partijen nu naar beste weten van uitgaan. Dat kan ook niet anders in een zaak als deze. Wij gaan uit van een bepaald rekenmodel, gebaseerd op zeer conservatieve inschattingen van de uiteindelijke totale behoefte. Daartegenover zijn er voor de Staat ook de nodige zekerheden in de afspraken opgenomen. Zo tekenen een aantal moedermaatschappijen mee. Terecht is opgemerkt dat een aantal bedrijven misschien niet meer bestaat. In de oorspronkelijke tekst stond dat bij faillissement de andere bedrijven het over zouden moeten nemen. Naderhand vonden wij dat toch onredelijk. Als grote onderdelen van Stork verdwijnen, is het onredelijk om de overblijvende MKB-bedrijven met die last op te zadelen. Om die reden hebben wij ervoor gekozen, niet alleen de dochters van de grote bedrijven te laten tekenen, maar ook de Nederlandse moederbedrijven. Daarmee is een extra zekerheid opgenomen. Overigens gaan de aangegane plichten bij verkoop gewoon over. Fusies of overnames hebben op zich geen invloed op de verplichtingen die men op zich heeft genomen.

De heer **Timmermans** (PvdA): De bedrijven onderling hebben op basis van de letter of intent geen relatie meer? De afspraak geldt voor ieder bedrijf individueel. De vraag is dan waarom er allemaal bedrijven worden genoemd die daar geheel niets mee van doen hebben.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Men wilde graag dat zo ongeveer het gehele luchtvaartcluster zou worden opgenomen. Een enkel bedrijf heeft zich teruggetrokken, zoals Incat, dat niet verwacht een JSF-opdracht te krijgen. Ik snap dat wel. Wij hebben daar niet zoveel problemen mee. Ik kom op een aantal concrete vragen nog terug, maar ik vind al met al dat het resultaat verantwoord is. Er ligt een duidelijke, werkbare verplichting van de industrie tot meebetaling aan de ontwikkelingskosten van de JSF. Ik heb er wel vertrouwen in dat op basis van zo'n overeenkomst het luchtvaartcluster via deze deelname een stevige plaats op de wereldkaart kan verwerven en daardoor ook meer uitgroeit tot een samenhangende industrie.

De heer **Harrewijn** (GroenLinks): Ik kom nog even terug op de bedrijven die eventueel om kunnen vallen. Zegt u dat het moederbedrijf de verplichting overneemt als een dochterbedrijf failliet gaat?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Als een bedrijf failliet gaat, is er geen omzet. Men betaalt op basis van een gerealiseerde omzet.

De heer **Harrewijn** (GroenLinks): Die omzet gaat dan niet naar een ander Nederlands bedrijf.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Lockheed heeft voor een groot bedrag, namelijk rond de 8 mld, een toezegging gedaan. De potentiële orders die in Nederland geplaatst kunnen worden, omvatten een nog veel groter bedrag. Dat moet ook wel. Het is bij commerciële deelname logisch dat er af en toe eens een onvoldoende commerciële aanbieding wordt gedaan. Dat is overigens geen tender. Dat misverstand bestaat wel. Men gaat iedere keer na of de prijs die een bedrijf, ook een Nederlands bedrijf, vraagt voor zijn producten wel commercieel aanvaardbaar is. Men zal zich niet zodanig uit de markt prijzen dat elders voor vele procenten goedko-

per hetzelfde gekocht kan worden. Dat is logisch. Anders is het een vrijbrief voor enorme marges. Niet alles wordt dus getenderd. Bedrijven in Nederland doen volop mee. Een groot aantal onderdelen is specifiek voor ons gereserveerd. Ik hoop in dat opzicht dat Italië zo laat mogelijk en, wat mij betreft, heel laat of helemaal geen besluit neemt, want dat is goed voor onze industrie. Wij concurreren daar het meest mee.

De heer **Harrewijn** (GroenLinks): In 2008 wordt een nieuw percentage vastgesteld, dat zal gelden over de gerealiseerde omzet, gebaseerd op prognoses. Als blijkt dat na 2008 de prognoses van de omzet niet worden gehaald, bijvoorbeeld omdat er minder geplaatst wordt, omdat de prijzen hier te hoog zijn of omdat het bedrijf failliet gaat en het pakket wordt overgenomen door een Amerikaans bedrijf, dan valt er een gat.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dan moet na 2008 blijken dat de prognoses onrealistisch zijn. De heer Zalm zal er straks bij zijn financiële onderbouwing uitgebreid op terugkomen, maar de reden voor de herberekening in 2008 is dat wij het met de industrie eens zijn dat er dan op tal van punten veel meer duidelijkheid is, bijvoorbeeld over de waiver, waarover de heer Van Hoof heeft gesproken. Wij zijn uitgegaan van 50% waiver. Als men kan aantonen dat die waiver kleiner is en maar 75% in stand blijft, dan is het uitgangspunt voor de industrie gunstig. Wij zijn uitgegaan van 4500 vliegtuigen, maar als in 2008 duidelijk is dat wij daarmee aan de meest conservatieve kant zitten en dat het er waarschijnlijk meer zullen worden, dan moeten wij die prognoses wellicht bijstellen. Degene die de prognose wil veranderen, moet het bewijs leveren dat het realistisch is.

De heer **Timmermans** (PvdA): De minister zei aan het begin van haar betoog dat Lockheed slechts een omzet van 8 mld garandeert. Staat dat zwart op wit? Ik vind dat heel interessant.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wij hebben een brief van Lockheed waarin aangegeven wordt wat de industrie kan verwachten.

De heer **Timmermans** (PvdA): Maar geen garantie neem ik aan.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Er moet altijd gekeken worden of het commercieel viable is. Lockheed is niet voor niets hierin geïnteresseerd. Dat heeft iets te maken met de afgelopen periode en met wat onze bedrijven mede dankzij veel overheidsgeld hebben kunnen doen aan de ontwikkeling van een aantal nieuwe materialen en technieken. Dat is ook een heel interessant onderdeel van het geheel. Als zij straks mee mogen draaien in de verdere ontwikkeling van dergelijke onderdelen van het vliegtuig, hebben zij enkele nieuwe technologieën die zij anders überhaupt niet toepasbaar hadden kunnen maken.

De heer **Timmermans** (PvdA): Natuurlijk, maar Lockheed kan op ieder gewenst moment zeggen: u bent niet meer aantrekkelijk voor mij, ik ga ergens anders shoppen. Dat is toch de realiteit?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Zo werkt het niet. Het is niet als bij een normale industrie. Ik zou overigens wensen dat het wel zo was en dat er geen overheidsbemoediging in deze mate nodig was. Ik moet u zeggen dat dit niet de debatten zijn die ik erg graag met de Kamer voer. Daarom ben ik blij dat wij er uitgekomen zijn op een manier die per saldo niet leidt tot subsidie. Aan dat woord begin ik op dit soort terreinen wel verschrikkelijk de pest te krijgen. Ik zeg het maar eens onparlementair. Ik heb met de scheepsbouwindustrie te maken die nog steeds verknoeid wordt door eindeloze subsidiëring. Eigenlijk is het in de vliegtuigsector niet anders. Daar zouden wij toch eens van af moeten, maar daarover zullen wij het gauw met elkaar eens zijn.

Ik vind het erg mooi dat wij zonder extra overheids subsidiëring, maar met meebetaling van het bedrijfsleven zelf een case kunnen opbouwen die nog sluitend is ook. Er zijn wel risico's aan verbonden, maar dat geldt voor beide kanten: for better and for worse. Wij vinden dat die risico's in balans zijn. Collega Zalm zal daarvoor uiteindelijk zijn verantwoordelijkheid moeten nemen. Hij komt daar nog uitgebreid op terug.

Mevrouw **Van Ardenne-van der**

Hoeven (CDA): Er is gezegd dat bedrijven kunnen omvallen. Tot 2008 kan dat gebeuren. Over het algemeen is er dan nog niet zoveel omzet gemaakt. In 2008 wordt de balans opgemaakt. De facto zal het nieuwe percentage eventueel voor een kleiner aantal bedrijven toegepast worden. Heb ik dat goed begrepen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het antwoord op deze vraag laat ik graag aan de minister van Financiën over.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik heb even in de tabellen gekeken. De minister zegt dat wij in het begin de meeste inkomsten krijgen van de industrie. In 2008 is dat 4,1 mln en in 2012 nog maar 55 mln. Dat is maar een kwart van 191 mln. Wanneer komt dan het grootste deel?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Vlak daarna en zeker niet in 2040. Hoe later in de tijd, hoe kleiner de bijdrage in netto contante waarde is. Dat is eenvoudig te berekenen. Het zijn nog steeds grote bedragen gezien de lopende prijs op dat moment. Het loopt op naarmate het langer duurt.

De heer **Balemans** (VVD): Het gaat mij niet om de getallen, maar om de feitelijke uitgangspositie in 2008. Praten wij in die situatie alleen over de hoogte van het percentage om het gat te dekken in de business case of het restant ervan, of gaan die onderhandelingen in feite nog verder dan de huidige punten die in de letter of intent staan? Met andere woorden: is die letter of intent onderhandelbaar?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee. Wij beginnen dan niet opnieuw. Er is afgesproken dat wij daarmee op dezelfde manier als nu aan de slag gaan. Dan is gevraagd wat er in de letter of intent staat. De business case is opgenomen zoals die door de Koninklijke luchtmacht is opgesteld. Uitgerekend is wat de precieze kosten en baten zijn van deelname aan de SDD-fase van het JSF-programma. De kosten voor deelname zijn bekend. De opbrengsten bestaan uit drie onderdelen die zich manifesteren bij de aanschaf van de JSF, te weten de opbrengsten uit het ontwikkelingskostenvoordeel – dat staat in de LOI onder 3.3.1

onder iii op pagina 7 – het royaltyvoordeel en het organisatiekostenvoordeel. De kosten en de baten van deelname leiden tot een tekort. Dat tekort is thans berekend op 191 mln. Dat is vervolgens naar beste weten omgeslagen over het totaal van de omzetten en daar is dat percentage uit voortgevloeid. In de LOI is met de luchtvaartindustrie overeengekomen dat men om het tekort te dichten een bepaald percentage uit de JSF-productie zal geven.

Ik zal voor de Handelingen de bedrijven noemen die de LOI hebben getekend. Er zijn inmiddels 38 bedrijven die de LOI hebben ondertekend. Er is er vandaag weer één bijgekomen. Dat zijn: Fokker Space BV, Nederlands Centrum voor Laser Research BV, Axxiflex Turbine Tools BV, Bradford Engineering BV, Philips Electronics Nederland BV, Philips Enabling Technologies Group Nederland BV, Stork NV, Stork Product Engineering BV, Stork Aludra BV, Stork Special Products BV, RDM Technology Holding BV, SP Aerospace and Vehicle Systems BV, Eldim BV, Sulzer Metco Coatings BV, Sun Electric Systems BV, Thales Cryogenics BV, Urenco Nederland BV, Perot Systems Nederland BV, Adimec Advanced Image Systems BV, Aircraft Development and Systems Engineering – ADSE – BV, Airborne International BV, Askove Kunststof Industrie BV, Atos Origin Engineering Services BV, Baan Nederland BV, FCS Control Systems BV, Hankamp Gears BV, IFS Netherlands BV, Nedtech Engineering BV, Rexroth Hydraudyne BV, Schreiner Components BV, Sergem Holding BV, Amca Hydraulic Fluid Power BV, Van Halteren Metaal BV, Futura, NLR en TNO. Eén bedrijf heeft zich teruggetrokken, te weten Incat BV. Fokker Aerospace BV heeft vanmorgen ondertekend, waaronder ook Elmo valt. Dan zijn er nog vier bedrijven waarvan wij vandaag of morgen het ondertekende exemplaar verwachten. Dat is ten eerste Electronic Data Systems – EDS – International. Senior Aerospace Bosman BV heeft nog toestemming nodig van de Britse moedermaatschappij. Men verwacht dat die morgenochtend komt. Het ondertekende exemplaar van Ten Cate Advanced Composites BV komt dinsdag. Van Atos Origin Nederland was de ondertekenaar niet aanwezig, maar dat exemplaar komt deze week. De moedermaatschappij staat borg

als er opdrachten komen van deze omvang. Of nog meer Thales-bedrijven uiteindelijk gaan meedoen, is nog even afwachten. Thales had op radargebied een exclusief contract met Raytheon dat de radars levert van de Boeing-versie van de JSF. Thales is op dit moment druk doende een relatie op te bouwen met Northrop Grumman, dat de radarleverancier voor Lockheed is. Dat neemt nog enige tijd, maar ik begrijp dat de vooruitzichten niet ongunstig zijn.

Er is een side letter van TNO en NLR waarin staat dat twee punten van de medefinancieringsovereenkomst moeten worden uitgewerkt. Beide bedrijven dragen af over commerciële omzet in het kader van de JSF-productie en niet over de omzet die wordt verkregen door rechtstreekse opdrachten van de Koninklijke luchtmacht. Dat kunnen natuurlijk JSF-gerelateerde opdrachten zijn. Rechtstreekse opdrachten van de Koninklijke luchtmacht worden uitgevoerd volgens een vast tarief waarbij geen winst wordt gemaakt. Er wordt daarbij gewerkt op basis van een standaardovereenkomst tussen de Koninklijke luchtmacht, TNO en NLR. Omdat beide bedrijven in dit geval geen winst maken, kunnen ze ook geen percentage afdragen. Er is sprake van een betalingsgarantie van de industrie in de orde van grootte van 87,5 mln dollar als de Staat besluit tot tussentijdse beëindiging van deelname aan het project. TNO en NLR zijn op basis van hun statuten niet in staat om in 2030 bij te dragen aan het verschil dat dan eventueel nog bestaat. De achtergrond daarvan is dat is afgesproken dat de industrie garant staat voor 87,5 mln dollar, 3,5% van de omzet die men sowieso verwacht.

De heer **Timmermans** (PvdA): Wanneer is de side letter met TNO en NLR getekend?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is zeer onlangs gebeurd.

De heer **Timmermans** (PvdA): Maar deze statutaire omstandigheden waren toch al veel langer bij het ministerie bekend? Waarom is dat niet eerder geregeld?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het waren de puntjes op de i. Eerlijk gezegd, vind ik het niet zo erg

belangrijk want het gaat om relatief kleine bedragen. Het is een logisch gevolg van de wijze van werken bij kennisinstituten die door de overheid worden gesubsidieerd en die commerciële en niet-commerciële opdrachten krijgen. Van de Koninklijke luchtmacht krijgen ze ook niet-commerciële opdrachten.

Mevrouw Van Ardenne-van der Hoeven (CDA): Ik heb toch goed begrepen dat de vaststelling van het bedrag van 87,5 mln dollar voor 2008 plaatsvindt? Verder wil ik de minister vragen onder welke omstandigheden de Nederlandse regering uit het project stapt.

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik kan die omstandigheden niet bedenken, maar je weet maar nooit.

Mevrouw Van Ardenne-van der Hoeven (CDA): Ik vind het vreemd dat er zo'n uitgebreide clausele in de letter of intent staat.

Minister Jorritsma-Lebbink: De clausele heeft een relatie met de clauseles die in het memorandum of understanding staan.

De heer Van Bommel (SP): Gaat de minister nog in op specifieke vragen over bepaalde bedrijven? Ik had een specifieke vraag over Incat. Dat bedrijf heeft afgehaakt als gevolg van bedreigingen in het kader van de samenwerking in het Airbus-project. Wat betreft TNO en NLR heb ik gewezen op het feit dat deze bedrijven worden gesubsidieerd door de overheid. Zijn er op dit punt geen vragen te stellen met betrekking tot mededingingsregels?

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik dacht dat ik zojuist had gezegd dat TNO en NLR voor de Klu-opdrachten geen afdracht zullen hoeven te doen. Alleen voor de commerciële opdrachten zullen zij een afdracht moeten doen. Daardoor verkeren zij in een positie die vergelijkbaar is met die van de overige opdrachtnemers. Overigens is Incat BV het enige luchtvaartingenieursbureau dat is uitgestapt. De andere bedrijven verwachten geen problemen met Airbus. Verder is mij gemeld dat het ook te maken heeft met het feit dat Incat BV geen werk te verwachten heeft van JSF.

De heer Van Bommel (SP): Ik vroeg

u concreet of u de geluiden kent dat Incat BV een bedreiging zou zijn voor het Airbus-project, of u die geluiden serieus neemt en misschien wel wilt laten onderzoeken.

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik ben niet van plan om die geluiden te onderzoeken, omdat ik uit de rest van de industrie niet het signaal heb gekregen dat men daar vermoedt dat het zo zal gaan. Ik vind het eerlijk gezegd iets te veel eer voor dat ene bedrijf om naar aanleiding van één melding een groot onderzoek op te starten. Ik herhaal nog maar eens dat de andere ingenieursbureaus uit dezelfde sector dit niet hebben gedaan. Verder werken bedrijven als Stork NV ook voor Airbus. De heer Van Bommel heeft een specifieke vraag gesteld over de Europese Commissie en mededinging. TNO en NLR hanteren in de SDD-fase hun gebruikelijke commerciële tarieven. De verplichting die zij in het kader van de LOI op zich nemen, komt voor eigen risico. Dat wil zeggen dat eventuele tegenvallers in beginsel ten laste komen van de eigen reserves. Met die handelswijze voldoen TNO en NLR aan de Europese regels voor mededinging, met andere woorden: er is geen sprake van concurrentievervalsing.

De heer Harrewijn (GroenLinks): Ik heb nog een vraag gesteld over de speciale positie van Philips. Daarover is namelijk een bericht verschenen in Het Financieel Dagblad.

Minister Jorritsma-Lebbink: Met Philips is geen speciale afspraak gemaakt. Philips heeft lang gedubbeld over de vraag of men wel of niet zou tekenen, omdat men uitging van een andere interpretatie van de LOI dan de feitelijke. Dat betreft vooral het overdragen van rechten aan een rechtsopvolger. In een brief hebben zij een exegese gegeven van de LOI. Die blijkt precies conform te zijn aan de inhoud van de LOI. Daarover is met de Landsadvocaat contact opgenomen en die heeft gezegd dat het geen specifieke afwijkende uitwerking is, maar een exegese van de afspraak die in de LOI is vastgelegd. Deze exegese past dan ook binnen de kaders van de afspraken. Voorzitter. Er is gevraagd naar de verschillen tussen de beantwoording van de Kamervragen en de LOI. De minister van Financiën zal ingaan op

deze vraag. Het zou maar sneu zijn als hij helemaal voor niets naar de Kamer was gekomen!

De LOI wordt getekend door de partijen die tenminste 95% van de JSF-productieomzet zullen genereren. Daaronder bevindt zich een aantal grote bedrijven, maar ook een heleboel kleine. De grote bedrijven zullen gezamenlijk minstens 70% van de totale productieomzet genereren. De Nederlandse moederbedrijven die daaronder vallen, zullen ook tekenen. Dat is als een extra zekerheid opgenomen. Die moederbedrijven zijn Philips Electronics Nederland BV, Stork NV, Thales en RDM Technology Holding BV. Deze partijen verbinden zich tot nakoming van de verplichtingen uit de LOI.

De LOI bevat verder de bepaling dat de industrie jaarlijks op 1 juni een bankgarantie stelt als zij niet op of voor 1 juni de door haar verschuldigde bijdrage aan de Staat voldoet. Ten slotte bevat de LOI ook de garantie dat er 3,5% wordt betaald van de 2,5 mld als de Staat de LOI opzegt voor 1 juni 2008.

Waarom doet SP niet mee aan de ontwikkeling van het onderstel? Ik zeg niet de SP. Dat zou de heer Van Bommel misschien wel willen, want dan kan hij ook eens echt geld verdienen. Ik hoop overigens wel dat Lockheed Martin de SP niet met SP verwacht, want dan zou SP misschien wel bang moeten zijn voor haar opdracht. SP is bekend bij de hoofdaannemer Lockheed Martin en de onderaannemer BF Goodridge voor het onderstel. Ik heb begrepen dat SP nog in gesprek is met BF Goodridge over deelname aan de ontwikkeling van het landingsgestel. Ik heb echter ook begrepen dat men in de Verenigde Staten in afwachting is van onze definitieve stellingname. De heer Balemans heeft gevraagd of er een minimumaantal bedrijven moet tekenen. In principe doen alle partijen die omzet maken mee, zoals gedefinieerd in de LOI. Een aantal kleintjes, die wellicht uitvallen, vind ik minder belangrijk. Het is de vraag of die bedrijven uiteindelijk ook omzet uit productie binnenhalen. Als de kleintjes wel omzet uit de JSF-productie halen, zal dat een fractie van de totale omzet zijn. Daarover moeten wij dus niet al te spastisch doen. De belangrijkste reden is dat er een aantal hoofdaannemers zijn, die vaak kleine bedrijven als onderaannemer bij zich

hebben. Die geven gewoon een onderaannemingsopdracht.

De heer **Timmermans** (PvdA): Ik heb de gevraagd of wij een overzicht kunnen krijgen per bedrijf en per bedrijf het percentage omzet dat zij naar verwachting gaan draaien in de productiefase.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Daarvan is een grove schatting te maken. Ik heb al gezegd dat het ongeveer 70% is voor de grote bedrijven. Ik ben ook eigenlijk niet van plan om nu op papier te zetten hoeveel het precies per bedrijf is. Wij zitten nog maar in de eerste fase. Wij weten wat wij ongeveer van wie mogen verwachten. Ik vind het gevaarlijk als de overheid nu opschrijft welk bedrag bij wie wordt gerealiseerd.

De heer **Timmermans** (PvdA): Dan neem ik aan dat de conclusie nog steeds staat dat Stork en Philips samen goed zijn voor zo'n driekwart van de gehele omzet.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb zojuist al gezegd dat vier à vijf bedrijven gezamenlijk voor zo'n 70% van de omzet verantwoordelijk zijn. Dat is dus iets anders dan driekwart voor die twee bedrijven.

De heer **Timmermans** (PvdA): Als twee bedrijven voor heel veel omzet zorgen en een paar andere voor heel weinig...

Minister **Jorritsma-Lebbink**: ik heb Philips en Stork genoemd, maar ook Thales en RDM.

Mevrouw **Van Ardenne-van der Hoeven** (CDA): Één van de lessen die moeten worden geleerd uit de rapporten van de gezamenlijke rekenkamers, is dat je van tevoren moet kunnen afspreken wat je kwalitatief en kwantitatief eruit kunt slepen bij ontwikkeling, productie en onderhoud. De minister spreekt over 70%. Ik weet niet of dit hoogwaardig is, of wij er in Nederland echt iets aan hebben en of dit zich verhoudt tot de les in het rapport. Kunnen wij hier echt van op aan? In hoeverre worden dit soort opdrachten gegarandeerd?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het interessante is dat de industrie bereid is daarvoor een zeer forse

bijdrage te betalen, omdat men er blijkbaar van overtuigd is dat men die er volop uit zal halen. Dat doet men niet als men verwacht met deze investering van overheidszijde alleen maar de opdrachten te kunnen doen die voor de industrie zijn. Men doet het als men verwacht meer te kunnen verdienen, ook met het gebruik van de uitontwikkelde technologieën op andere terreinen. Stork is daarvan een aardig voorbeeld, maar ook onder de kleinere bedrijven zijn er een aantal die nieuwe producten ontwikkelen, waarvan zij hopen dat de spin-off groter zal zijn dan alleen de militaire luchtvaartindustrie. Dat is ook de reden dat wij deze keuze hebben gemaakt. Wij hoeven deze beslissing ook niet te nemen; zij moeten dat beslissen.

Mevrouw **Van Ardenne-van der Hoeven** (CDA): Het is natuurlijk ook voor de Nederlandse overheid belangrijk om te weten tot hoever de werkpakketten gaan. Kan de minister van Economische Zaken aangeven hoe zij de werkpakketten die er nu liggen en die er nog zullen komen, beoordeelt?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De werkpakketten die tot nu toe worden aangeboden, zijn buitengewoon interessant. Ik kan overigens niet regelen dat men die werkelijk verwerft; dat moet men zelf doen. Wij moeten echter wel tempo maken, want hier geldt echt dat er ook kapers op de kust zijn. Het vervelende is dat ik dit nooit kan bewijzen zolang het feitelijk niet zo is, maar als het feitelijk zo is, zijn wij te laat. Ik kies dan het zekere voor het onzekere en probeer tijdig mee te beslissen, opdat de industrie volop de kans heeft om de goede dingen binnen te halen. Over de free riders heeft mevrouw Van Ardenne een vraag gesteld. Ik wil eerst op het volgende wijzen. Er begint een sfeer te ontstaan alsof het heel normaal is dat de industrie bijbetaalt, maar dit is nog nooit vertoond. Tot nu toe is altijd alles weg gesubsidieerd. Wij hebben nog nooit iets laten betalen door de industrie. Wij nemen ook een unieke plaats in, want zowel in de Verenigde Staten, als in het Verenigd Koninkrijk, als in Canada en zoals ook voorzien in Italië, draagt de industrie nul-komma-nul bij aan de financiering van haar deelname aan het

JSF-programma. Er is op die manier in de afgelopen maanden echt een maximale prikkel geweest voor alle betrokken partijen om mogelijkere dingen binnen te halen. Het speelveld is wat mij betreft nu ook heel goed in beeld gebracht. Wat dat betreft vind ik dat wij een unieke casus hebben opgebouwd, waarbij de risico's eindelijk een beetje verdeeld zijn tussen partijen in plaats van dat zij enkel en alleen voor rekening van de overheid komen zoals dit tot nu toe altijd zeer gebruikelijk is geweest.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik onderschrijf uw verhaal wel, maar u moet niet vergeten te zeggen dat méér dan de helft van de 800 mln dollar die wij betalen, wel door de overheid wordt betaald, namelijk 461 mln.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja, dat is ook geld waar de overheid vervolgens meer geld mee terugverdient om de toevallige reden dat wij uiteindelijk ook nog iets aan royalty's binnenhalen en een lagere prijs per vliegtuig betalen. Het zou toch niet gekker moeten zijn dat de industrie dit ook nog moet betalen! Ik vind het heel logisch dat dit door degene die het voordeel daarvan heeft, gewoon gefinancierd en betaald wordt. Het zou anders betekenen dat de industrie misschien minder werknemers zou overhouden; daar zou ook de heer Harrewijn niet vóór zijn.

Mevrouw Van Ardenne heeft gevraagd hoeveel omzet wij in het buitenland verwachten. Een groot aantal bedrijven zal weer sub-contracten uitbesteden; dat is waar. Ongetwijfeld zal er een beperkt deel van in het buitenland terecht komen. De voorziening in de LOI, onder artikel 3.6, is getroffen om te voorkomen dat een industrie haar productiecapaciteit zomaar naar het buitenland kan verplaatsen door zelf te sluiten en vervolgens de productie in het buitenland te doen. Dat kan natuurlijk niet en daarmee wordt het grootste deel ondervangen. Vervolgens heeft mevrouw Van Ardenne een interessant staatje genoemd met allemaal brieven en stukken die gestuurd zijn door Eurofighter, op basis waarvan zij tot de conclusie is gekomen dat wij er niet zo zorgvuldig mee zijn omgegaan. Ik ben het daar niet mee eens. Het gaat mij te ver om het hele lijstje

langs te lopen, maar mevrouw Van Ardenne heeft een relevante vraag aan het slot gesteld, namelijk of ik zelf vind dat er altijd adequaat geantwoord is. Ik wil best zeggen dat in een te vroeg stadium – dat was soms al heel erg vroeg, zelfs voordat ik voor de portefeuille verantwoordelijk was – er weleens een opmerking is gemaakt door een enkele ambtenaar van mijn ministerie dat men eigenlijk al voor de JSF gekozen zou hebben. Overigens hoor ik in deze zaal zeggen – dat was nieuw voor mij – dat ook een enkeling bij de Koninklijke luchtmacht dit in het verleden weleens hardop heeft gezegd. Nu, dat mag blijkbaar wel. Maar goed, ik was het daar niet mee eens.

Dat is overigens ook de reden waarom wij op enig moment gekozen hebben voor een verandering in de opzet van de organisatie. Oorspronkelijk was het zo dat wij bij Economische Zaken wat zaten te doen en dat men bij Defensie wat zat te doen, terwijl Financiën zich er in dat stadium nog erg weinig mee bemoeide, wat ook niet helemaal goed was. Op een gegeven moment heb ik gezegd: dit kan zo niet; wij moeten een goede keuze kunnen maken en dan is het nodig dat alle drie de mogelijkheden – het waren er toen nog drie – serieus bekeken worden op alle voor- en nadelen die erbij horen. Toen hebben wij een stuurgroep ingesteld, bestaande uit ambtenaren op het hoogste niveau, te weten DG- en SG-niveau, met daaronder een werkgroep. In dat kader zijn de ambtenaren bij elkaar gekomen en toen hebben wij afgesproken dat er absoluut geen uitspraak wordt gedaan. Immers, wij hadden de keuze niet gemaakt. Het kan dan niet zo zijn dat tegenover de buitenwereld wel allerlei keuzes worden gemaakt. Dat kan niet, want ik had die keuze niet gemaakt en mijn collega's evenmin. Dat is gecorrigeerd. Overigens zijn heel veel van die brieven inderdaad niet schriftelijk beantwoord, maar is er wel degelijk over gesproken in gesprekken die gevoerd zijn met elkaar en waar betrokkenen bij geweest zijn. Het is niet zo dat al die dingen nooit beantwoord zijn. Een enkele brief was ook niet bedoeld om te beantwoorden. Ik denk aan de laatste brief; dat was een brief die men volgens mij aan heel het kabinet stuurde. Ik geloof niet dat het de bedoeling was dat die brief

beantwoord werd. Het was meer een oproep aan ons om een ander besluit te nemen. Nu, dat mag.

De heer **Harrewijn** (GroenLinks): De minister geeft toe dat door een enkele ambtenaar de indruk is gewekt dat er gekozen is voor de JSF. Vervolgens zegt de minister dat dit is gecorrigeerd. Is dat ook openlijk gecorrigeerd, richting de partijen, dus ook ten aanzien van Dassault, Eurofighter enz.?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb met elk van de bedrijven een gesprek gevoerd. U mag het mij verwijten, maar ik heb met Lockheed Martin pas een gesprek gevoerd toen wij eigenlijk al een besluit hadden genomen. Ik vond dat ik überhaupt niet aan die gesprekken moest deelnemen. Ik heb kennisgemaakt – zo heb ik het altijd beschouwd – met de mensen van Eurofighter en de mensen van Rafale. Ik heb hun toen nog een keer verteld, zoals daarvoor door de staatssecretaris en ook door ambtenaren te voor en te na met hen was gewisseld, dat wij absoluut nog geen besluit hadden genomen. Verder heb ik mij niet bemoeid met gesprekken die voortdurend gevoerd werden, ook niet met de mensen van Lockheed Martin of van Boeing. Ik dacht dat ik die van Boeing eerder had ontmoet, want er stond al een JSF op mijn bureau. Die was nog van Boeing, maar jammer genoeg, althans voor hen, kregen zij de opdracht niet. Er staat ook een Rafale op mijn bureau. Die mensen zijn ook keurig bij mij geweest. Helaas hebben zij mij de Eurofighter niet aangeboden. Daar kan ik niks aan doen, maar ik zal hem achterlaten op het ministerie als een herinnering aan deze boeiende periode. Er is nadrukkelijk gevraagd naar de omzet. Ik heb een brief gekregen waarin Lockheed bij deelname aan level 2 een productieomzet van 8 mld garandeert plus 800 mln in de SDD-fase. Pratt & Whitney garandeert ongeveer 1 mld en GE circa 960 mln. Dat komt daarbovenop, waarmee wij uitkomen op 10,8 mld bij 6000 vliegtuigen en op circa 8 mld bij 4500 vliegtuigen, waarvan wij in de business case zijn uitgegaan. In ieder geval is er nu al voor 2,5 mld aan werk geregeld door Lockheed.

De heer **Timmermans** (PvdA): De minister gebruikt een aantal keren het woord "garandeert". Geeft

Lockheed Martin daarmee een keiharde garantie zonder de voorwaarde dat het concurrerend moet zijn?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, het is een garantie tenzij men volstrekt niet concurrerend zou zijn. U moet in het oog houden dat het geen tender is. Men schrijft niet uit wie het goedkoopste product wil aanbieden. Men kijkt natuurlijk wel – zij zouden wel gek zijn als zij dat niet deden – of de prijzen een beetje passen bij de kwaliteit die men biedt. Als daaraan niet kan worden voldaan door een Nederlands bedrijf, heeft men een probleem. Ik maak mij er geen zorgen over.

De heer **Timmermans** (PvdA): Ik vraag er zo nadrukkelijk naar, omdat in de correspondentie met onder anderen de heer Burbage steeds uitdrukkelijk is gezegd dat in het hele proces, van begin tot eind, in de ontwikkelingsfase en in de productiefase de aanbiedingen concurrerend moeten zijn en bovendien best value moeten bieden, wat ook onweegbaar is.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik vind dat er voldoende garanties zijn dat onze bedrijven competitieve zijn en goede prijzen kunnen bieden. Maar er is geen sprake van dat zij allemaal onder concurrentie in een tender gaan. Sommigen hebben in hun hoofd dat alles getenderd wordt, maar zo is het niet. De prijzen moeten wel competitieve zijn. Ja, dank je de koekoek. Het zou toch heel raar zijn als er werd gezegd: 8 mld is gegarandeerd en het kan niet schelen welke malle offertes Nederlandse bedrijven uitbrengen. Dan zouden wij gemakkelijke industriepolitiek bedrijven, maar zo werkt het niet in dit land en ook niet in Amerika, gelukkig maar. De heer Balemans heeft gevraagd naar de opvattingen van het CPB over de verdringing. Als je vroeg instapt, leidt dat natuurlijk tot het aantrekken van hoogproductieve werkgelegenheid. Die heeft in mijn ogen een buitengewoon goede en positieve uitwerking op de innovatiekracht van de Nederlandse industrie. Daarbij hoor je natuurlijk, zoals ook in de analyse van het CPB is gebeurd, rekening te houden met verdringing. Een deel van de hoogopgeleide werknemers die worden ingezet bij het uitvoeren van

hoogwaardige werkpakketten kan wellicht ook elders in de economie een productieve bijdrage leveren. Vervolgens is de vraag hoe omvangrijk die verdringing zal zijn. Het CPB is in zijn analyses uitgegaan van een verdringing van 100%. Ik vraag mij af of dat juist is. Aan te nemen valt dat de feitelijke verdringing in het geval van participatie in de SDD-fase geringer zal zijn. Dat betreft onder meer de mogelijkheden om er thans in het kader van opleidingen al op te anticiperen, waardoor de beschikbaarheid van voldoende hoogopgeleid personeel wordt vergroot. Wij zijn daar volop mee bezig. Als er één opleiding juist wel in de belangstelling staat, is het het lucht- en ruimtevaarttechniekdeel van de TU Delft. Er bestaat overigens ook de mogelijkheid om hoogopgeleide mensen uit het buitenland te halen. En daar is op zichzelf ook niets mis mee. In de business case is dit niet meegerekend. Wij zijn er niet van uitgegaan dat er geen verdringing zou zijn. Wij hebben het niet als een positief element meegenomen. De deelname aan level 3 is niet uitonderhandeld.

De heer **Van Bommel** (SP): De regering bestrijdt nadrukkelijk de visie van het CPB dat het zou gaan om 100% verdringing. Ik nodig de minister expliciet uit om verder te gaan dan zij nu doet. Het enige wat zij toevoegt, is werknemers uit het buitenland.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Plus het verhogen van het aantal mensen.

De heer **Van Bommel** (SP): Het verhogen van het aantal mensen met een technische opleiding. Hoe gaat u die mensen interesseren voor een technische opleiding? Dat probeert de overheid al heel lang. In de technische sector is er van hoog tot laag vraag naar mensen. Die mensen kunnen nu al aan de slag, ze zijn al aan de slag, sterker nog, ze worden van school weggekocht.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat gaat wat mij betreft te veel uit van het automatisme dat als wij allemaal niks doen, er toch zeer veel zeer hoogwaardige banen in Nederland zullen ontstaan. En dat geloof ik dus niet. Daar komt bij dat juist in dit cluster wel degelijk uitbreiding mogelijk is. Deze opleidingen hebben niet bepaald te lijden onder een

gebrek aan interesse. Er zijn studenten die vervolgens in het buitenland werk zoeken. Ik ken een paar bekende voorbeelden. Misschien kent de heer Van Bommel ze ook. In de business case hebben wij dit niet gebruikt, terwijl wij niet uitgaan van 100% verdringing. Er zitten andere elementen in het verhaal waar wij iets mee zouden kunnen doen. Wij hebben het gelaten voor wat het is. Voor het uitrekenen hebben wij ons geconfirmeerd aan de validatie van het CPB.

De heer **Van Bommel** (SP): De regering bestrijdt de visie van het CPB dat sprake zal zijn van 100% verdringing. Het gaat om een belangrijk aspect, ook voor de vakbonden. Welk percentage verdringing houdt de minister dan wel voor mogelijk?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik vind het geleuter om mij te vragen een percentage te noemen. Ik heb gezegd dat wij er geen geld voor hebben ingeboekt in de business case. Het belangrijkste bewijs is dat het bedrijfsleven zo ontzettend graag wil meedoen. Het is bereid er zeer vele miljoenen voor te investeren. Dat is er geen teken van dat men denkt dat men ook op een andere manier makkelijk een order kan binnenhalen.

De heer **Van Bommel** (SP): Dit vind ik nou weer geleuter. Het bedrijfsleven is natuurlijk geïnteresseerd vanwege de betrokkenheid die de overheid vooraf al garandeert. De minister zegt in feite dat de werkgelegenheid niet ter zake doet. Daarmee schoffeert zij de mensen bij de bedrijven en de mensen die zij wil interesseren voor deze werkgelegenheid.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wat ik geleuter vind, is dat u mij vraagt om een percentage verdringing. Het bedrijfsleven heeft blijkbaar niet het gevoel dat het heel makkelijk alternatieve orders van eenzelfde hoogwaardige kwaliteit die zoveel spin-off elders hebben, kan binnenhalen. Men is bereid om van de productieomzet een percentage aan de overheid te betalen. Men weet dat men zeer hoogwaardig gekwalificeerde arbeid binnenhaalt en is bereid daar zelf een forse bijdrage voor terug te betalen. Men ziet er blijkbaar iets in. Dat de

vakbonden daar ook iets in zien, snap ik heel goed.

Mevrouw **Van Ardenne-van der Hoeven** (CDA): Dat wil nog niet zeggen dat hetzelfde bedrijfsleven er ook voor gaat dat er extra arbeidsplaatsen komen. De vraag is natuurlijk of de minister van EZ nog steeds vindt dat het gaat om ten minste 1000 arbeidsplaatsen gedurende 40 jaar, dus 40.000 manjaren. Komt de regering daar nog steeds op uit? Gaat het daarbij per definitie niet om verdringing van werkgelegenheid in andere sectoren?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is helaas nooit te bewijzen. Het zijn natuurlijk geen koekjesbakkers, om de woorden van Lodewijk de Waal te gebruiken. Hij heeft gelijk. Als het 40.000 minder koekjesbakkers zouden zijn, dan zou ik nog een keuze maken voor deze arbeidsplaatsen. Daarmee zeg ik overigens niets kwaads over koekjesbakkers.

Mevrouw **Van Ardenne-van der Hoeven** (CDA): Belangrijker is dat de minister het CPB-rapport niet weerlegt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb gezegd dat het naar mijn mening niet automatisch om 100% verdringing gaat. Ik kan dat alleen niet bewijzen. Als ik niets kan bewijzen, leef ik maar even met het CPB-rapport, voorzover het om de aannames en de business case gaat. Ik ben het niet met dat verdringingspercentage eens, gezien de opleidingsmogelijkheden en de uitbreiding daarvan. Ik hoop ook dat ons beleid slaagt om minder mensen in de arbeidsongeschiktheid te laten zitten c.q. meer mensen langer te laten werken, zodat er meer gewerkt wordt in dit land.

Mevrouw **Van Ardenne-van der Hoeven** (CDA): Zegt de minister hiermee dat ook het CPB die 100% niet bewezen heeft?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik denk dat niemand kan bewijzen wat er precies zal gebeuren. Het moeilijkste is het om te bewijzen dat het geen 100% verdringing is. Dat kunnen wij niet. Ik kan wel bewijzen dat wij nog steeds bezig zijn met het verruimen van de arbeidsmarkt; ik geloof dat u en ik het absoluut eens zijn over de noodzaak daarvan. Ik hoop dat het

CPB op dat terrein ook iets serieuzer wordt genomen. Vervolgens hebben wij het natuurlijk ook over de kwaliteit van de banen. De kwaliteit van de werkgelegenheid is natuurlijk ook aan de orde. Ik denk bijvoorbeeld aan de spin-off van de F-16, waar wij pas in een buitengewoon laat stadium zijn gaan meedoen. Als je in de ontwikkelingsfase al meedoet en met nieuwe technologieën en materialen gaat werken die men verder kan ontwikkelen en toepassingsgereed kan maken, dan kan het niet anders dat dit naast de directe werkgelegenheid uit de opdracht zelf ook elders werkgelegenheid creëert die daar ver boven gaat. Dat ligt echter aan hoe bedrijven dat oppakken en wat zij er uiteindelijk van maken.

De heer **Balemans** (VVD): Ik begrijp uit het CPB-rapport dat er sprake is van 100% verdringing als je nu die banen zou moeten invullen. Dat is dus naar de stand van zaken van vandaag de dag. Betekent dit dat ik mag concluderen dat bedrijfsleven en overheid met voortgang of een extra stimulans in het werkgelegenheidsbeleid ervoor kunnen zorgen dat het percentage daalt? Als wij nu, gezien de waarschuwing van het CPB, hierop beleid inzetten, dan kunnen wij straks substantieel lager uitkomen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wij zitten een beetje te dicht bij de verkiezingen om er nu een lange-termijnvisie van dit kabinet over uit te spreken, maar het beleid van dit kabinet was er al zeer op gericht om de arbeidsmarkt te verruimen. Dat moet ook, omdat er nog ontzettend veel mensen in dit land aan de kant staan. Het is zonde dat wij die mensen niet op de arbeidsmarkt gebruiken, alleen al omdat dit voor een deel ons probleem van de toekomst kan oplossen. En dan heb ik het nog niet eens over een sociaal probleem. Verder zijn wij bezig met een grote overgang om zoveel mogelijk mensen ook hoogopgeleid te krijgen. Dat hoort ook bij een kenniseconomie, zodat wij de productiviteit per baan ook omhoog krijgen. Er is net al gezegd dat level 3 niet is uitonderhandeld met de autoriteiten. Dat kon niet, want je kon niet op twee niveaus tegelijkertijd onderhandelen. Level 3 kent inderdaad minder risico, maar daarmee valt ook de

innovatieve industriële component grotendeels weg. Ook de industrie is ervan overtuigd dat level 2 voor het Nederlandse luchtvaartcluster juist wel een toegevoegde waarde creëert van substantiële omvang. Andere landen kiezen onder meer op grond van het al dan niet aanwezig zijn van bedrijven in hun land voor een andere deelname. Italië heeft luchtvaartindustrie en daarom kiest het voor level 2. Noorwegen heeft dat niet en daarom kiest het voor level 3. Als wij kiezen voor level 3, zal de Nederlandse industrie overigens niet bijdragen. Dat begrijp ik ook heel goed. Daarom ben ik nog steeds van mening dat wij voor level 2 moeten kiezen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Misschien kunt u ook ingaan op de vraag die ik aan staatssecretaris Van Hoof heb gesteld over het verschil tussen kopen van de plank en level 3.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb al gezegd dat er op dat punt weinig verschil is, als de industrie niet wil deelnemen en er voor het cluster blijkbaar geen toegevoegde waarde is. De vraag of er wel een cluster is, heb ik eigenlijk al beantwoord. Ik heb al iets gezegd over de afspraken die wij gemaakt hebben met EAD, Eurofighter en Rafale. Het gaat mij, eerlijk gezegd, iets te ver om dit te herhalen. Wij hebben echt op basis van de gesprekken die gevoerd zijn, een besluit genomen. Het is niet zo dat de een minder behandeld is dan de ander. De heer Timmermans heeft gevraagd of Galileo een aantrekkelijk alternatief kan zijn. Dat is het dus niet, want Galileo is een satellietstelsel. Dit is met name interessant voor de Europese ruimtevaartindustrie. Daar zijn ook in Nederland vooral andere spelers bij betrokken dan die welke bij de vliegtuigontwikkeling betrokken zijn. Galileo wordt overigens met ontzettend veel overheidsgeld ondersteund. Daarom was de Nederlandse overheid ook ietwat aarzelend over deelname daaraan. Er is nog steeds geen enkele garantie dat daar ook voldoende privaat kapitaal in mee zal doen. Het model dat wij hier bedacht hebben, hebben wij ook nog maar eens aan de Europese Unie voorgelegd als een mogelijk model dat daar aan het eind van de rit ook interessant kan zijn. Voorlopig betaalt

de Europese overheid en dus ook de Nederlandse belastingbetaler daar alles.

De heer **Timmermans** (PvdA): Ik heb nooit gezegd dat Galileo een alternatief zou moeten zijn voor dit project. Ik heb gevraagd of Galileo in het kader van industriebeleid op zichzelf geen kansen lijkt te bieden voor Nederland, omdat dit project nu toch lijkt door te gaan. Met uw reactie op level 3 hanteert u trouwens een tegenstrijdige redenering. Aan de ene kant zegt u dat daar niet over onderhandeld is, omdat dit niet kon. Aan de andere kant zegt u dat u zeker weet dat er geen kansen zijn. Als je niet onderhandeld hebt, weet je echter niet of er wel of geen kansen zijn.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Een ding weten wij wel, namelijk dat de Nederlandse industrie er helemaal niet in geïnteresseerd is en er op dat moment dus geen bijdrage aan zal leveren. En dan is de prijs waarschijnlijk vergelijkbaar met het kopen van de plank.

De heer **Timmermans** (PvdA): De Nederlandse industrie was waarschijnlijk ook niet geïnteresseerd, omdat er geen optie was. Als die optie niet bestaat, ben ik ook niet geïnteresseerd. Op het moment dat er wel een optie is, ontstaat er misschien wel interesse. Dat kunnen wij echter niet vaststellen, want dat is nooit onderzocht.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wij zullen het hopelijk nooit in realiteit kunnen onderzoeken. De industrie heeft mij evenwel luid en duidelijk laten weten dat zij niet van plan is om ook maar één cent bij te dragen van de omzet die zij mag verwachten op het moment dat wij in level 3 zouden stappen. Dat is een mededeling die ik u ook maar doorgeef voor wat zij waard is op dit moment. Ik snap dat ook wel, omdat men juist in de ontwikkelingsfase nieuwe technologieën, bijvoorbeeld nieuwe materialen, werkelijk gebruiksgereed kan gaan maken. Als je pas instapt op het moment dat die fase voorbij is, is dat natuurlijk veel minder interessant voor de industrie.

De heer **Timmermans** (PvdA): Level 3 betekent natuurlijk niet dat je niet mee ontwikkelt. Je ontwikkelt ook mee, maar je hebt alleen een kleiner

percentage van de totale ontwikkeling. Daarvoor hoeft u maar te kijken naar de andere landen, zoals Canada.

Minister Jorritsma-Lebbink: De pakketten zullen dan echter veel minder interessant zijn en daarmee zullen de mogelijkheden om er werkelijk innovaties uit te halen, veel kleiner zijn. Zo is het helaas.

Ik voel er niets voor om een koppeling te leggen met staal. Toen ik met de Amerikaanse regering sprak, heb ik echter wel gemeld dat wij onze keuzes niet baseren op een Europese gang. Ik ben daar ook een faliekant tegenstander van. Wij hebben bij de voorbereiding van dit besluit echt gekeken naar het beste product voor de beste prijs en met de beste deelnamemogelijkheden. Dat betekent dat het dus een zuivere keuze is geweest. Aangezien wij hebben bekeken wat het meest in ons belang is en dus niet alleen maar naar Europa of een beperkt industriebelang hebben gekeken, is het des te meer te betreuren dat de Amerikanen een zeer kortzichtig voornemen hebben geuit over staal. Ik vind dat ontzettend jammer en heb daar ook geen misverstand over laten bestaan. Toen ik met Don Evans over dit onderwerp sprak, heb ik vooral uitgesproken dat moeder daarover aan de ene kant boos is, maar aan de andere kant nog meer verdrietig. Het is heel moeilijk om Amerikanen uit te leggen, waarom wij daar nu zo verdrietig en boos over zijn. Ik vrees dat wij nog heel veel evangeliserend werk moeten verrichten om ze dat wel duidelijk te maken. Want het kan natuurlijk echt niet. We moeten ze op dit onderwerp tot en met bestrijden, wat we keurig doen via de WTO, en wel zo snel mogelijk, want anders gaan onze eigen bedrijven daar ook nog aan kapot.

Mevrouw Van Ardenne-van der Hoeven (CDA): Wat mij betreft, had de minister van Economische Zaken op de tafel moeten gaan staan, of moeten gaan stampvoeten. Alleen maar verdrietig zijn, maakt niet veel indruk.

Minister Jorritsma-Lebbink: Moeder is naast boos ook nog verdrietig!

Mevrouw Van Ardenne-van der Hoeven (CDA): Stampvoet maar! Ik

heb nog een vraag over de afspraak die wat mij betreft gemaakt zou moeten zijn met de Amerikaanse overheid over de verkoop van materieel dat door Nederlandse bedrijven is ontwikkeld, en afspraken over de kortingen die daarop worden toegepast. Wanneer worden die afspraken gemaakt, en waar vinden wij die terug?

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik stel voor dat ik die vraag in tweede termijn beantwoord.

De heer Balemans (VVD): Ik heb nog een vraag gesteld over wat straks, nadat het parlement eventueel zijn goedkeuring verleent, voor afspraken worden gemaakt over een gezamenlijk optreden van industrie en overheid.

Minister Jorritsma-Lebbink: We bekijken, welke organisatievorm wij daarvoor moeten kiezen. Maar dat er iets gecoördineerd moet worden, lijkt mij wel duidelijk.

Minister Zalm: Voorzitter. Van een bedrijf uit Limburg heb ik eens een koffertje gekregen van vernietigde bankbiljetten, dat ik nog weleens gebruik om te illustreren, dat wij op Financiën liever geld vernietigen dan uitgeven. Ik voel mij hier wat onwennig, want iedereen denkt dat ik hier sta ter verdediging van een besluit om geld uit te geven. Maar het is natuurlijk ook de bedoeling dat het allemaal weer terugkomt; vandaar dat ik hier sta. Nogmaals, als het geld niet terugkomt, hoef ik hier ook niet te staan. Het is toch goed, nog even in herinnering te brengen dat het toch wel vrij uniek is wat we hier in Nederland doen, zowel historisch als in vergelijking met andere landen. Wat wij doen, is te proberen een zodanige opzet te kiezen dat het niet subsidiëren wordt van industriële activiteiten, maar dat het gaat om voorfinanciering van industriële vernieuwing, en dat het geld uiteindelijk bij de Staat terugkomt. In het vorige kabinet, onder leiding van de heer Wijers, hebben we nog 150 mln gulden subsidie gestoken in de demonstratieprogramma's van de JSF, zonder dat er enigerlei terugbetaling was. Dat is breed door de Kamer gesteund, ik meen ook door de fractie van de Partij van de Arbeid. Daar is later nog 50 mln gulden bijgekomen, waarop we ook

nooit iets hebben teruggekregen. Nu hebben we een casus, waarvan de intentie is dat het allemaal keurig klopt en terugkomt. Die casus is naar mijn oordeel interessanter en moderner dan de oude subsidiecasussen, waarmee de Kamer eerder volmondig instemde. Toch heb ik nog niet veel applaus gehoord. Een en ander is overigens niet zonder pijn en moeite gegaan. De industrie was natuurlijk heel enthousiast over het feit dat het kabinet deze weg op wilde gaan. Maar de totstandkoming van de letter of intent heeft wat geweent en tandengeknars veroorzaakt. Daardoor werden we geholpen door een wat agnostische opstelling van de zijde van het kabinet, en ook door de wetenschap dat de Kamer buitengewoon kritisch was. Soms loopt de Kamer de regering voor de voeten in haar onderhandelingspositie, maar in dit geval hadden wij het prettige gevoel van een zware steun in de rug vanuit een kritische Kamer, die ons sterk kon doen onderhandelen. Hulde daarvoor! Mits de Kamer ons uiteindelijk steunt.

Er zijn heel wat vragen gesteld over de becijferingen van de business case. Ik zal proberen, twee dingen uit elkaar te halen. In de eerste plaats is dat de business case, en in de tweede plaats het financierings-schema. Die hebben natuurlijk iets met elkaar te maken, maar het zijn andere zaken, die een ander doel dienen. Ik begin, zoals gezegd, met de business case. Van meet af aan is het idee geweest dat, als wij hierin zouden stappen, dit ons geld zou kosten, waarvoor wij ook weer voordelen krijgen: ontwikkelingskostenvoordelen, royalty's, kortingen op organisatiekosten enz., dit alles in vergelijking met het kopen op de plank. Die vergelijking is lastig omdat je nooit weet of er uiteindelijk toch nog kortingen zullen worden gegeven. Wij zijn dan ook voorzichtig geweest met het inschatten van het voordeel en hebben dit ingezet op 50%. Puur vanuit de staatsfinanciën gereedeneerd, kom je dan op een tekort van ongeveer 233 mln. Op dit tekort zijn wij uitgekomen toen wij zijn overgestapt op een actuele dollarkoers en zijn uitgegaan van een actueel moment van aanschaf. Wij hebben de berekening van het CPB als uitgangspunt genomen, maar die is nu niet meer sluitend omdat de dollarkoers en de aanschafperiode

zijn aangepast. Het CPB meende dat het wijs was om uit te gaan van de koers van 1 dollar = 1 euro, maar dat vonden wij uiteindelijk te link worden.

In de contante waardeberekening wordt iets minder waard naarmate het verder weg in de tijd ligt, het zogenaamde disconteren. Wij hebben een reële discontovoet van 4% gehanteerd. De huidige reële rente op de kapitaalmarkt is ongeveer 2%. De gehanteerde discontovoet is dus redelijk aan de maat. Overigens is die voorgeschreven door de regering op basis van een advies van een studiegroep onder leiding van de voormalig directeur van het CPB. In nominale termen is de discontovoet 6%. De nominale rente is tussen de 5 en 5,5%, afhankelijk van de looptijd, zoals de heer Harrewijn al aangaf. Wij proberen bedragen die verspreid worden uitgegeven samen te brengen. De overheidsbijdrage wordt minder waard als zij contant gemaakt wordt. Dit geldt echter ook voor voordelen die later worden ontvangen. Het is nu de kunst om het geheel sluitend te krijgen, waarbij je zowel aan de uitgaven- als aan de ontvangstenkant een nominale of een reële discontovoet moet hanteren. Als de business case sluit, zijn alle voorfinancieringskosten verhaald op het bedrijfsleven. Ik zie dat ik dit nog verder moet verduidelijken. Als de voordelen verder weg liggen in de tijd, zullen zij nominaal aanzienlijk groter moeten zijn dan de aanvankelijke investeringen omdat die met rente terugverdiend moeten worden. Als je niet disconteert, kom je louter op grond van de voordelen die de Staat al heeft in de vorm van royalty's, organisatiekosten en ontwikkelingskosten op een klein overschot uit. Omdat die voordelen pas laat geïncasseerd worden, gaan wij toch uit van een nadeel. Dat nadeel is op te vangen door de industrie. De industriële bijdrage dient dus ook om het rentenadeel van de Staat vanwege de voorfinanciering op te heffen. Bij een sluitende business case is alles verhaald wat er te verhalen is. Wij hadden een financieringsplaatje met al die andere aspecten nodig, omdat de voordelen op een later moment komen dan de nadelen en ik ook de belangen in de gaten moet houden van de bewindslieden die vandaag niet achter de regeringstafel

zitten. Je kan wel zeggen dat het allemaal goed komt onder Melkert 3, want dan rolt het geld binnen, maar onder Dijkstal 1 moeten wij daarvoor bloeden. In de komende kabinetsperiode moeten de desbetreffende bedragen op tafel worden gelegd en die kunnen niet allemaal uit de departementale begroting worden gefinancierd. Bovendien moet het uiteindelijk worden verhaald en dan zit je met rentenadelen. Het financieringsplaatje is bedoeld om ervoor te zorgen dat niet de collega's die verantwoordelijk zijn voor onderwijs, zorg en veiligheid moeten opdraaien voor de tijdelijke rentebetalingen vanwege de voorfinanciering. Daarom hebben wij een opstelling gemaakt waarin de kosten worden teruggedrukt in de begrotingen van EZ en Defensie. Die departementen draaien in de komende kabinetsperiode voor de voorfinancieringslasten op en niet de andere departementen. Dat is een belangrijk uitgangspunt. Men focust zich, ook in verkiezingsprogramma's, nogal eens op financieringstekorten in de laatste jaren van een kabinetsperiode. Wij hebben ervoor gezorgd er voor het EMU-saldo geen bezwaar is. Ik vond dat zelf een nogal intelligente oplossing. Ik kon tegen de collega's in de ministerraad zeggen dat ik er namens hen op heb gelet dat de voorfinanciering geen problemen oplevert voor het uitgavenkader. Het is allemaal binnen de begrotingen van de twee departementen teruggedrukt. Er zal geen last zijn voor het financieringstekort in 2002 en 2006. Het deel van de voorfinanciering buiten het uitgavenkader om zal uiteindelijk met rente terug moeten vloeien naar de schatkist. Dat is niet geheel ongebruikelijk. Wij hebben dat ook gedaan bij de balansverkortings volkshuisvesting, toen eenmalig een groot bedrag is geïnvesteerd waarvan jarenlang voordelen worden geïncasseerd. Als het bedrijfseconomisch glad loopt, inclusief de contante waardesom, is deze werkwijze verdedigbaar. Wij doen dat ook bij studieleningen. Wij verstrekken de leningen nu en krijgen er later geld voor terug. Dat strepen wij tegen elkaar weg en dan valt dit buiten het uitgavenkader. Ik noem nog de vaste oeververbinding Westerschelde, waarbij is gekozen voor de vorm van deelnemingen. Het gaat om constructies waarbij de Staat gebruikmaakt van zijn

financieringsfunctie, voorfinanciert en ervoor zorg draagt dat het bedrag met rente terugkomt. Dit is dus iets anders dan hetgeen de heer Harrewijn dacht, die zei dat hij wel wat leukers weet te doen met 800 mln. Er valt niet zo vaak 800 mln te verdelen onder mensen die garanderen dat dit bedrag met 6% rente terugkomt in de schatkist.

De heer **Timmermans** (PvdA): Kan deze uitleg van de minister verwerkt worden in een tabel, zodat de uitgaven geplaatst kunnen worden tegenover de inkomsten?

Minister **Zalm**: Ik zeg dat graag toe. Ik stoei nog wat met mijn ambtenaren over de vormgeving van een ingewikkelde tabel, die tot 2052 loopt. De plaatjes sluiten wel op elkaar aan. Met een sluitende business case is ook het renteprobleem opgelost. Je kunt ook uitgaan van 2052 in plaats van terugdisconteren. In beide gevallen moet een en ander sluitend zijn. De contante waarde die wij erin steken, moet worden verhaald via de contante waarde van het ontwikkelingskostenvoordeel, royaltyvoordeel, organisatiekostenvoordeel en de bijdrage van de industrie. De subsidie van EZ van 42 mln heeft een historisch aanleidinkje. Wij zijn steeds uitgegaan van 1 dollar = 1 euro en een aanschafperiode die ingaat per 2010. Op het laatste moment leek het ons beter, te switchen naar 1,15. Met de industrie was al een andere formule afgesproken, namelijk sowieso een herberekening in 2008. Dat is toen geboekt. Er staat ook: in bovenstaande opstelling zijn de gevolgen van de meer actuele uitgangspunten voor dit moment opgevangen. Verder in de brief staat dat de afspraak van een voor de overheid sluitende business case ook betekent dat de eenmalige subsidie uiteindelijk door de industrie wordt opgebracht. Degenen die hebben gezegd dat het eigenlijk voorfinanciering is, terwijl het als subsidie geboekt staat, hebben gelijk. In het contract zijn wel degelijk precies de tekorten opgenomen die de industrie zal opvangen. In artikel 3.3.1 op blz. 7 wordt het tekort gedefinieerd. Vervolgens wordt op blz. 12 onder punt 3.3.4 beschreven dat de hoogte van het percentage uiteindelijk wordt vastgesteld op een

zodanige wijze dat met het afgedragene het tekort aan de Staat geheel wordt voldaan. Het is allemaal opgesteld door de landsadvocaat, dus het is juristentaal. Een sluitende business case is, zij het in juristen-terminen, in de letter of intent vastgelegd. Daar is geen ontkomen meer aan voor de industrie, helaas.

De heer **Harrewijn** (GroenLinks): De minister heeft ons een tabel beloofd. Is daarin precies te zien hoe die berekeningen van 4% plus 2% zijn gemaakt? Wij hebben een casus van NRC Handelsblad en van het ministerie van Defensie hebben wij ook wat correspondentie gekregen. In het ene geval is uitgegaan van 6% en in het andere is terugerekend naar 4%. Is in die tabel te zien hoe het ontwikkelingskostenvoordeel berekend is?

Minister **Zalm**: Het hangt af van het basismateriaal: current prices of then prices, zoals de Amerikanen zeggen. Als je uitgaat van then prices, verlaag je die eerst met 2% en maak je er constante prijzen van. Je rekent dan met 4%. Je kunt ervoor kiezen niet eerst met 2% te verlagen en meteen met 6% te rekenen. Beide komen vrijwel op hetzelfde neer. Er is slechts een subtiel effectje van de tweede orde. Wij hebben de 2% inflatie uit de then prices gehaald en daarna met 4% gerekend.

De heer **Harrewijn** (GroenLinks): Zou het niet handig zijn als wij op korte termijn nog een overzicht krijgen van dezelfde gegevens? Je wordt er langzamerhand gek van. De ene keer is het 4% en dan weer 6%, of de SDD-berekening is gebaseerd op 3000 toestellen en de business case op 4500. Op een gegeven moment weet je niet meer waar je van uit moet gaan.

De **voorzitter**: Als ik goed heb geluisterd, is dat toegezegd.

Minister **Zalm**: De Kamer krijgt de cijfers toegestuurd, maar soms is een mondelinge toelichting wat makkelijker dan een schriftelijke. De combinatie is misschien wel het beste. Bij de veronderstellingen waarvan wij destijds uitgingen, zou er nog een gaatje zijn van 42 mln. De industrie wilde het niet op 3,5% afmaken met ons. Dat was wel grappig, ondanks het feit dat er een

gat zou zijn van 42 mln. De industrie vreesde uiteindelijk toch de klos te zijn en de Staat te subsidiëren. De industrie vond en vindt dat wij veel te somber zijn in onze veronderstellingen. Dat geldt voor het feit dat er toch nog aan derden 50% zou worden gegeven, wat de industrie niet gelooft, omdat de Amerikaanse regering verzekerd heeft dat dit niet het geval zal zijn. Dat geldt ook voor de aantallen vliegtuigen, de door de industrie verwachte omzet en de inschatting van de royalty's die wij zouden ontvangen. Zij meende dat dit robbery van de industrie zou worden als zij nu tekenden voor die 3,5%.

Wij hadden er daarentegen geen zin in, er een cap op te zetten, waardoor de risico's die er altijd aan zitten, een kant zouden kunnen opvallen: als het meevalt, loopt de industrie binnen en als het tegenvalt is de Staat de klos. Als je iets afspreekt, moet het twee kanten kunnen opgaan. Dat is de formulering "for better and for worse". Voor beide partijen is het zinvol, als er zoveel risico's in de ramingen en becijferingen zitten, een moment te kiezen in 2008 om die berekeningen nog eens over te doen. Tot dat moment wordt er 3,5% betaald op de omzet. De methodiek is helder en is vastgelegd in de letter of intent. In 2008 worden alle parameters nog eens doorgelopen. Degene die meent dat het anders is, moet dat wel bewijzen. In het contract staat dat de Staat dit uiteindelijk beslist. Er is ook nog een arbitrageprocedure als iemand meent dat wij dat kennelijk onredelijk uitleggen. Uiteindelijk is dat een plezierige oplossing. Vanaf 2008 is het dan wel for better and worse, zoals in de brief aan de Kamer staat. Op dat moment stel je het percentage definitief vast. Je doet dat met veel meer kennis dan waarover wij nu beschikken.

Over de aantallen is dan meer duidelijkheid, evenals over de dollarkoers. Er is meer duidelijkheid over waivers, omdat er dan aanschafcontracten zijn. Omdat er veel meer kennis is, kan die berekening beter gemaakt worden. Dan zal blijken of het meer of minder dan 3,5% wordt. De industrie gaat er zonder meer van uit dat dit een prachtig project is en dat wij erg somber zijn geweest met de aannames, maar dat zullen wij dan wel zien. De business case moet echter wel worden gesloten en daar

mag geen subsidie-element meer in zitten.

Faillissementen voor die tijd worden opgevangen omdat die som opnieuw wordt gemaakt met de resterende ondertekenende partijen. Faillissementen na die tijd vallen in feite onder omzetverlies. Dat is een omzetriscico en dat valt gewoon onder de formule "for better or for worse". De omzet kan hoger of lager uitvallen. De minister van EZ heeft dat nog genuanceerd omdat het vaak mogelijk is om andere bedrijven te vinden, waardoor de omzet toch kan worden gerealiseerd. Daarom is het van belang dat een groot aantal bedrijven deze letter of intent heeft ondertekend.

De heer **Harrewijn** (GroenLinks): Er staat op pagina 8 een pregnante formulering over het ontwikkelingskostenvoordeel. Er wordt een aantal toestellen genoemd. Dit aantal zal gelijk zijn aan 85, tenzij de Staat om reden van een verhoging of een verlaging van de aanschafprijs ...

Minister **Zalm**: Dat kan ik precies uitleggen. Het is heel eenvoudig. Een van de voordelen is de kortingen die wij krijgen. Als wij niets kopen, hebben wij geen kortingen meer. Als wij afwijken van de intentie om 85 van die dingen aan te schaffen terwijl er geen financiële noodzaak voor is, verzwakken wij de grondslagen voor de business case. Dan kunnen wij niet zeggen dat wij dat op de industrie verhalen. Dat is onredelijk.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik realiseer mij opens dat ik meer bèta ben dan ik dacht of u geeft uitstekend college. Ik heb een vraag over de situatie na 2008 en de omzet die de industrie gaat leveren. Minister Jorritsma heeft aangegeven dat de moedermaatschappijen ook tekenen. Als een bedrijf failliet gaat, kan de moedermaatschappij daarop aangesproken worden. Dan kan ook de situatie ontstaan dat er geen moedermaatschappij is. Klopt het dan dat het resterende deel van het tekort in de omzetsberekening van het totaal wordt berekend? Dan is er dus een gat.

Minister **Zalm**: Een van de onzekerheden is dat wij een inschatting moeten maken van de omzet die vanuit de Nederlandse industrie zal

worden geleverd. Het gaat dan om de omzetcomponenten en het aantal vliegtuigen dat verkocht zal worden. Daar zullen wij tegen die tijd meer inzicht in hebben dan nu. Dan is het for better or for worse. Als er meer omzet wordt gemaakt, dan krijgen wij meer binnen dan strikt nodig is om de case te sluiten. Als er minder omzet wordt gemaakt, krijgen wij minder binnen dan strikt nodig is om de case te sluiten. Dan praten wij overigens vooral over de periode 2015-2025, want dan vindt het grootste deel van de omzet plaats. In de periode 2030-2052 gebeurt er niet veel meer. Er sliert nog een klein staartje achteraan, zoals de Kamer ook aan de becijferingen heeft kunnen zien. Dat is de afdeling "for better or for worse". Een van de redenen voor een lagere omzet is een faillissement van een bedrijf. Het ligt natuurlijk niet erg voor de hand dat een bedrijf failliet gaat als het net nieuwe orders krijgt. De moedermaatschappijen tekenen ook, opdat zij niet door het oprichten van een andere dochtermaatschappij de omzet buiten het systeem kunnen brengen. Dat is een soort antifraudemaatregel.

De heer **Timmermans** (PvdA): Als ik het goed heb begrepen, is de potentiële bijdrage van de industrie tot 2008 begrensd op 87,5 mln US dollars.

Minister **Zalm**: In het contract is opgenomen dat men sowieso 3,5% zal betalen over de omzet van 2,5 mld dollar die men verwacht op grond van het contract, ongeacht de vraag of wij hiermee doorgaan. Het is dus een blijk van vertrouwen van de industrie. Stel dat wij na een jaar zeggen dat wij eruit stappen. Dan heeft de Staat er nog maar 50 mln in gestopt en dan zou de industrie 87 mln contante waarde kwijt zijn aan de Staat.

De heer **Timmermans** (PvdA): Als ik de letter of intent goed begrepen heb, loopt het plafond gelijk op tot het bedrag van 87,5 mln dollar. Als de overheid meer heeft geïnvesteerd, zal het bedrijfsleven dat extra niet terugbetalen.

Minister **Zalm**: Als wij eruit stappen, heeft de industrie ons natuurlijk wat te verwijten. Het is natuurlijk erg belangrijk voor de ordepositie van het Nederlandse bedrijfsleven om

het traject verder af te lopen, maar als de Staat eenzijdig het contract verbreekt, zal het bedrijfsleven toch nog 3,5% afdragen tot een maximum van 87,5 mln dollar. De industrie moet wat dit betreft enig vertrouwen in de Staat hebben, want er staat niet bij dat, als wij het na een jaar doen, het niet doorgaat.

Mevrouw **Van Ardenne-van der Hoeven** (CDA): De industrie beweert in haar nieuwsbrief van 25 maart jongstleden dat er een maximum is gesteld aan de afdracht van 191 mln euro. Dat spoor niet met het gegeven dat in 2008 opnieuw zal worden vastgesteld wat er dan nog moet worden bijgepast.

Minister **Zalm**: Het antwoord is heel eenvoudig: men was vergeten, tijdig de nieuwsbrief van het net te halen. In de discussie heeft het bedrijfsleven gezegd: maximaal 191 mln euro en geen cent meer! Dat is echter uiteindelijk niet terechtgekomen in de letter of intent. Daarin staat nu dat men de business case gaat sluiten in 2008. De elementen daarvan zijn precies gedefinieerd en daar zit geen plafond in, noch qua percentages noch qua bedrag.

Mevrouw **Van Ardenne-van der Hoeven** (CDA): Men zal zich dus niet meer beroepen op dit standpunt in 2008?

Minister **Zalm**: Die positie heeft men gekozen in de onderhandelingen. Misschien dat ik nu direct maar even moet zeggen op welke punten wij wél tegemoet zijn gekomen aan het bedrijfsleven. In de eerste plaats zal een wijziging van de aantallen alleen worden verrekend in de business case voorzover dat niet ons eigen beleid is. Te denken valt in dit verband aan eventuele prijsstijgingen die leiden tot een lager aantal vliegtuigen. Overigens worden extra vliegtuigen ook niet verrekend in de business case. Dan krijgt de Staat er wat meer voordeel van. Wij vonden dit redelijk omdat je anders de Staat zelf de business case laat ondergraven waardoor het tekort voor de industrie groter wordt. Het andere punt had betrekking op de kwestie van faillissementen na 2008. Het bedrijfsleven had hier een punt. Wij hadden geschreven dat het percentage for better and for worse wordt afgeregeld, maar je kunt niet zeggen: als omzetverlies voortkomt

uit faillissement, gaan wij het percentage herberekenen. Het is belangrijk dat er op dit punt iets is geregeld, want men zou er bijvoorbeeld voor kunnen kiezen om iets zogenaamd in leven te houden en geen omzet te genereren. Dan is men ook geen afdracht verschuldigd. Dit waren twee redelijke punten van het bedrijfsleven. Overigens zijn het allemaal interne documenten geweest, opgesteld door de landsadvocaat. Deze documenten dienden ter ondersteuning van de onderhandelingen en als ik mij goed herinner, zijn ze niet naar de Kamer gestuurd. De Kamer moet niet raar opkijken als in de onderhandelingsdocumenten de meest scherpe positie door de Staat wordt gekozen, teneinde de industrie het gevoel te geven dat er toch nog iets gebeuren kan.

De risico's voor de Staat na 2008 zijn tweezijdig. Als wij het percentage van 3,5 op basis van de beste kennis hebben afgesproken, wordt het in dat jaar geactualiseerd. Als het beter gaat, verkeert de Staat in een voordeelpositie. Als dat naderhand te optimistisch blijkt te zijn, komt de Staat in een nadelige positie terecht. Het risico is echter wel "even-handed" verdeeld. Er is namelijk geen gemaximeerd risico afgesproken. Wij hebben een zodanige afspraak proberen te maken dat er sprake is van een "even-handed approach". De kennis van dan is ook veel groter dan de kennis van nu. Het lijkt mij in ieder geval niet doenlijk om nog jarenlang elke keer weer opnieuw te calculeren hoe groot de omzet precies is om aan de hand daarvan vervolgens weer de percentages aan te passen. Dat is een gebed zonder eind. In 2008 weten wij vrij veel en wij kunnen dan percentages prikken. Die percentages moeten echter niet met een eenzijdige "cap" worden afgesproken. Dat is natuurlijk steeds onderwerp van gesprek geweest. Zo was het voor het NIFARP reden, te komen met een persbericht. De industrie heeft altijd gezegd dat zij nooit meer zal bijdragen dan wat nodig is om de zaak te sluiten. Ik heb aangegeven dat ik dat best vind als de bedragen maar op papier worden gezet, want dan hoeft ik geen percentage af te spreken. Als wij een percentage afspreken, moet het vast staan dat dat percentage geldt for better or for worse. Zo is het ook in

de brief aan de Kamer verwoord en in het contract terechtgekomen.

De heer **Timmermans** (PvdA): Ontzettend veel hangt af van de afspraken die in 2008 kunnen worden gemaakt. Dat geldt ook voor die 42 mln. Is de minister het met mij eens dat het lastige daaraan is dat geen van beide partijen een uitweg heeft uit de onderhandelingen als het onverhoopt slecht gaat met het programma en de contracten? Als het bedrijfsleven weinig contracten krijgt en gedwongen wordt voor minder contracten een hoger percentage af te dragen aan de Staat om de business case sluitend te krijgen, komen de bedrijven in grote problemen. Hoe realistisch is het om van zo'n scenario uit te gaan?

Minister **Zalm**: Die 800 mln moet natuurlijk niet in zijn geheel door het bedrijfsleven worden opgebracht. Het is maar een klein staartje dat wij niet via de royalty's en de kortingen terughalen. Volgens de huidige kennis en inzichten zou het om 233 mln contante waardesom gaan. Dat percentage geldt voor een reeks van jaren. De industrie is ervan overtuigd dat wij uitgaan van veel te sombere veronderstellingen. Wij weten op onze beurt niet zeker of zij gelijk hebben en dan ligt het voor de hand om die berekening op een gegeven moment opnieuw te maken. Het is een privaatrechtelijk contract waarin staat hoe die berekening zal worden gemaakt. In dit contract is zelfs een arbitrageprocedure opgenomen voor het geval er zich toch ongerechtigheden voordoen. Al met al is dit volgens mij een alleszins redelijke benadering die overeind gehouden kan worden, tenzij je ervan uitgaat dat er helemaal niets terecht zal komen van de JSF. Als je daarvan uitgaat, kom je echter uit bij waarheden als: als de hemel naar beneden valt, hebben wij allemaal een blauwe hoed. Naar mijn oordeel hebben wij gekozen voor een betere procedure door er niet voor te kiezen om het percentage nu al vast te leggen, terwijl er nog zoveel onzekerheden zijn. Onze procedure is dan ook plezieriger voor zowel de Staat als de industrie. Het percentage kan ietsje hoger of ietsje lager uitvallen, afhankelijk van de dan geldende inzichten. Voorzitter. De heer Timmermans had een punt toen hij vroeg hoe de business case gunstiger kan uitvallen

als er meer vliegtuigen worden geproduceerd dan nu in de business case is voorzien, aangezien de business case altijd sluitend is. Hij moet het zo zien dat het daardoor gemakkelijker wordt om de business case te sluiten. Wij ontvangen dan immers meer royalty's of de grondslag van de industriële bijdrage wordt groter. Als gevolg daarvan wordt het percentage in 2008 verlaagd. Als wij op lagere aantallen uitkomen en de royalty's vallen lager uit, zal de sluitpost lager uitvallen en het percentage moeten worden verhoogd. Het mes snijdt dus aan twee kanten. Dat is juist. De industrie is er zich ook van bewust dat het spel zo in elkaar zit. Ik zal de industrie hieraan ook zeker houden als ik daartoe fysiek nog in staat ben, zo niet dan zal mijn ambtsopvolger zeker met dezelfde inzet dit front verdedigen. Misschien dat ik tegen die tijd in het arbitragecollege een rol kan spelen!

De heer Balemans heeft gevraagd of dit een soort van document is op basis waarvan je de onderhandeling begint. In het document is heel precies vastgelegd hoe de herberekening van de business case plaatsvindt. Die 42 mln euro moet daaruit dus ook gedekt worden. Dat blijkt uit onze brief aan de Kamer en uit de manier waarop het document is opgezet.

Eén van de belangrijke onderdelen waarop de industrie haar hoop heeft gevestigd, is dat de Amerikanen "very firm" zullen blijven bij het niet verschaffen van waivers aan degenen die niet aan de ontwikkeling hebben meegedaan. Als dit inderdaad zo blijkt te zijn, hebben zij een punt in hun voordeel in de business case-berekening en komt het percentage wat gunstiger uit. Zijn wij ons geld kwijt, als wij stoppen met SDD? Voor het deel dat wij er geld in hebben gestopt, blijven de royalty's lopen. Wij zijn echter wel onze kortingen op de aanschaf van de vliegtuigen kwijt, want die kortingen zijn gekoppeld aan het voltooien van de SDD-fase. Naarmate je er langer in zit, wordt het echter moeilijker om eruit te stappen. Het is als bij het aanleggen van een weg: als het dijklichaam er ligt, kun je besluiten om het te laten liggen, maar de kans dat je de weg niet meer aanlegt, is klein.

De heer **Timmermans** (PvdA): In de brief van 11 februari staat, dat als

bijvoorbeeld 500 toestellen meer worden geproduceerd, er 50 mln extra baten zijn vanwege hogere royalty's en hogere afdrachten industrie.

Minister **Zalm**: Ja, partieel verbeterd dan de business case. Aangezien wij die altijd sluitend willen hebben, betekent het dat voor dat bedrag de industrie het percentage kan verlagen. De benadering is dat de business case sluitend blijft. Daarbij kun je toch onzekerheden laten zien: wat gebeurt er bij 500 meer of 500 minder? Het komt erop neer dat voor dat bedrag meer uit het percentage moet worden gehaald. De business case zal echter altijd sluitend zijn. Als het goed gaat, is het voor de industrie gunstiger. Als het minder goed gaat, is het voor de industrie minder gunstig. Dat is de essentie van een sluitende business case tot 2008. Mochten er daarna veranderingen optreden in omzet en afzet, dan zal de Staat alsnog binnenlopen dan wel een verlies lijden. Wij zullen bij de herberekening kritisch moeten bekijken of de veronderstellingen redelijk en niet al te wild zijn. Daarbij is de Staat, zoals ook in het contract staat, de eerste beoordelaar, met recht van beroep voor de industrie. De heer Harrewijn heeft terecht gezegd dat beslissen nu vooral in het belang is van het bedrijfsleven. Het kabinet heeft er wel voor gezorgd dat tegenover de flexibiliteit die je mist omdat je eerder beslist dan strikt nodig is, staat dat het niets méér kost. Dan mag het industriële voordeel zijn benefit of the doubt krijgen. Dat is een beetje mijn agnostische kijk erop; de minister van EZ is natuurlijk veel meer opgetogen over de effecten voor de Nederlandse industrie. Ik zeg dan maar: het ene is een nadeeltje, waarbij de minister van Defensie heeft uitgelegd dat het nadeel beperkt is, omdat wij waarschijnlijk over vijf jaar toch tot dezelfde conclusie komen. Het andere is een voordeel, namelijk voor de industrie het kunnen meedoen aan activiteiten met een hoge toegevoegde waarde. Dat is overigens iets wat het Centraal planbureau niet heeft becijferd, maar wat wel in een algemeen evenwichtsmodel een plusje zou moeten zijn voor de Nederlandse economie. Als je zegt dat er altijd evenwicht op de arbeidsmarkt is en dat er dus nooit een arbeidsplaats bij kan komen door industriepolitiek,

zou dat effect er toch wel moeten zijn. Maar goed, dat hebben ze waarschijnlijk over het hoofd gezien. Die twee zaken wegen naar de mening van het kabinet tegen elkaar op. Daarom heeft het kabinet die sluitende business case vrij maniakaal nagestreefd.

Ik ben natuurlijk blij, zeg ik tegen de heer Harrewijn, dat ik nog steeds lid ben van de FNV. Dat is nu helemaal mijn bond!

Ik heb al voorbeelden genoemd dat dit niet geheel ongebruikelijk is in constructies waarbij je eenmalig iets doet wat weer terugkomt. Ik heb genoemd de studieleningen en de Westerschelde-oeververbinding. De balansverkorting volkshuisvesting is ook een aardig voorbeeld. Het moet dan wel een goede business case zijn; dan kun je dit bij uitzondering doen.

De heer Van Bommel heeft de bijna semantische vraag gesteld: wie subsidieert nu wie? Is het het bedrijfsleven dat de overheid subsidieert? Ja, in de ogen van het bedrijfsleven wel, want dat vindt het normaal dat wij die ruim 800 mln even zouden betalen, zodat men daar verder goed aan de slag kan gaan. Wij vinden het echter normaal dat als wij dit doen, wij het geld weer terug willen hebben. Het is maar net hoe je het bekijkt. In de ogen van de industrie subsidieert deze de overheid, omdat het daar een normale opvatting is dat men niets aan de overheid betaalt als de overheid dit soort ontwikkelingszaken doet. Dat is ook nog nooit het geval geweest. De 3,5% ziet men als een subsidie van het bedrijfsleven aan de overheid. Wij zien dat anders; wij zien het als een gewone zakelijke benadering die past tussen een zakelijke overheid en een zakelijke industrie. Uiteindelijk hebben wij dit ook zo voor elkaar kunnen krijgen. De heer Stellingwerf heeft gesproken over de CPB-analyses en de kosten-batenanalyse. Het merkwaardige is dat het eigenlijk geen kosten-batenanalyse is die het CPB heeft gemaakt. Dat doet het CPB normaal wel, maar nu heeft het CPB puur een financiële rekenkunde toegepast, bekeken vanuit de staatsbegroting, in de zin van: wat stoppen wij erin, wat komt er terug en hoe pakt het voordeel uit? Het is puur financieel rekenen, waar ik als HBS-A'er altijd zeer op gesteld ben. Er komt echter geen economie aan te pas; er zit niets maatschappelijks in.

Baten ziet het CPB ook al niet; het is puur het rekenwerk van de boekhouder. Wij hebben ook geen enkel voordeel ingeboekt uit hoofde van de economische effecten, ook niet in onze sommen. Niettemin moeten die sommen sluiten; wij hebben daar echter geen fantasieën bij gehad over het binnenlopen van de schatkist door het groeien en bloeien van de Nederlandse industrie. Al dat soort indirecte effecten, bijvoorbeeld van werkloosheidsdaling, zijn niet meegerekend. Wat dat betreft zijn wij zelf heel sec gebleven en hebben wij niet via die route geprobeerd een berekening te maken die er heel fraai uitziet.

Voorzitter. Daarmee heb ik, denk ik, ook de punten van de heer Van den Berg beantwoord voorzover deze op mijn terrein liggen. Ik ben blij dat hij ook heeft waargenomen dat het tekenen van de letter of intent niet zonder slag of stoot is gegaan. Wat dat betreft waren het heel bijzondere en ook memorabele onderhandelingen.

Mevrouw **Van Ardenne-van der Hoeven** (CDA): Ik had nog een vraag gesteld over de 55 mln euro die de Nederlandse bedrijven zouden moeten betalen vóór 2012. Dat staat in de kabinetsbrief, maar ik heb nergens kunnen terugvinden waar dit is vastgelegd. Ik heb voorts een vraag gesteld over de Amerikaanse wet- en regelgeving gedurende het traject: hoe is het afgezekerd dat wij daarbij niet voor vreemde zaken komen te staan? Verder heb ik gevraagd of het mogelijk is dat Nederland via de Algemene Rekenkamer en Defac de vinger aan de pols houdt met betrekking tot prijsontwikkeling en kostenontwikkeling in de ontwikkelingsfase.

Minister **Zalm**: Het betreft hier twee zaken met betrekking tot de industrie. In de eerste plaats is in het contract voorzien een betaling van 4,5 mln euro in 2002 en daarna is er het percentage van 3,5 tot 2008. Dat samen levert volgens de inzichten die wij nu hebben, het bedrag op waar u aan refereert. Een tweede bedrag betreft de 87,5 mln dollar. Dit bedrag is wat de industrie over de hele looptijd minimaal zou afdragen op basis van de bodemomzet van 2,5 mld. Dat is het andere bedrag en dat staat ook in de letter of intent. De andere punten betreffen de relaties met de Amerikaanse overheid. Die

onderhoud ik niet; dat moet ik aan collega's laten.

De **voorzitter**: Alvorens te schorsen, wijs ik op de resterende spreektijden voor de tweede termijn. Voor PvdA en VVD elk zo'n 20 minuten; voor CDA en D66 elk 8 minuten; voor GroenLinks en SP elk 3 minuten; voor de ChristenUnie 4 minuten en voor de SGP 1 minuut. Ik wijs de collega's op ons aller voornemen dit debat uiterlijk om 23.00 uur af te ronden. Ik heb in de eerste termijn ruimhartig interrupties toegestaan om veel te kunnen verhelderen; thans vraag ik enige zelfbeheersing bij zowel de inbreng in tweede termijn als het plaatsen van interrupties.

De vergadering wordt van 19.40 uur tot 21.00 uur geschorst.

De heer **Timmermans** (PvdA): Voorzitter. Er zijn veel vragen overgebleven. Wij hebben gesproken over een heleboel onzekerheden die ook te maken hebben met de toekomst van defensie en de keuzes die je maakt voor de krijgsmacht. In reactie op mijn inbreng in eerste termijn is door een aantal bewindslieden gezegd: als je in de loop der tijd toch zeker weet dat de JSF het beste toestel is voor de beste prijs, dan hoeft je er geen onzekerheid meer over te hebben; dan kun je daarop je beslissingen baseren. Ik heb in eerste termijn echter niet bedoeld te zeggen dat de JSF de beste kist is voor de beste prijs, de beste deal voor Nederland. Dat is op basis van de kennis nu. Als je de drie alternatieven tegen elkaar afweegt, lijkt de JSF nu op papier de beste keuze te zijn. Maar het gaat juist om de onzekerheden die nog bestaan tussen de tekentafel nu en het vliegtuig dat straks beschikbaar is voor de luchtmacht. Dat is de crux van het verhaal over de onzekerheden.

De staatssecretaris noemde een enorm verschil tussen de prijs voor JSF in vergelijking tot de prijs voor de andere toestellen. Wat vergelijkt hij dan: de stuksprijs op basis van 100 toestellen? Hoe zit dat in elkaar? Ik krijg graag een vergelijking op basis van 85 toestellen en op basis van levensduurkosten met de gegevens die door de fabrikanten zijn aangeleverd. Volgens mij is het verschil dan niet zo enorm als hij zegt. In de loop der tijd zou dat met

de variabelen en onzekerheden die ik net noemde weleens anders kunnen komen te liggen. In tegenstelling tot wat de staatssecretaris zegt, staat de configuratie van de JSF naar mijn oordeel helemaal niet vast. Er is een joint operational requirement, die de VS kunnen veranderen op het moment dat zij dat politiek oppor- tuun achten. Zoals ik in eerste termijn heb gezegd, lijkt mij dat niet meer dan logisch. In de komende jaren zullen er nog nieuwe prioritei- ten bij defensie worden gemaakt, zelfs zover dat het helemaal niet uitgesloten is dat bijvoorbeeld de navy helemaal geen JSF zal bestellen. Dat kan allemaal gebeuren. Wij moeten de onzekerheden dan ook in alle eerlijkheid onder ogen zien.

Ik stel vast dat wij geen gegaran- deerde prijs krijgen. Die kan blijkbaar niet met de Amerikanen worden afgesproken. Als aan de staatssecre- taris wordt gevraagd hoe dat eruit zou zien, zegt hij dat het een slag in de lucht zou zijn, dus geen gegaran- deerde prijs. Wij krijgen ook geen gegarandeerde capabilities. Wij krijgen voorzover ik weet geen gegarandeerde afleveringsperiode. Mevrouw Jorritsma spreekt over garanties, maar wij krijgen natuurlijk geen gegarandeerde omzet voor het Nederlandse bedrijfsleven. Ik zeg niet dat de verwachtingen niet heel positief zijn. Dat wil ik niet bagatelli- sieren. Een aantal Nederlandse bedrijven is zeer goed gepositio- neerd om in dit project een belangrijke bijdrage te leveren. Dat poets ik zeker niet weg; laat daarover geen misverstand zijn. Maar je hebt ook te maken met een aantal onzekerheden in de komende periode die van grote invloed kunnen zijn op de concurrentiepositie van het Nederlandse bedrijfsleven. Als je geen gegarandeerde deal hebt voor de omzetten, dan ben je afhankelijk van het concurrerend zijn van je bedrijf. Die concurrentiepositie wordt natuurlijk beïnvloed door de dollarkoers en dergelijke. Ook op dat punt hebben wij geen garanties. Deze onzekerheden moeten in hun samenhang worden gewogen. Minister Jorritsma poetste level 3 wat al te gemakkelijk weg als een niet haalbare of niet interessante optie. Zij zei dat de level 3-partners geen aerospace-industrie hebben. Hoe zit dat dan met Canada? Is Bombardier geen Canadees bedrijf? Is CAE, de grootste bouwer van

simulatoren in de wereld, geen Canadees bedrijf? Als de Canadese industrie het wél interessant vindt om op level 3 te participeren, mag ik toch wel verwachten dat de minister aangeeft waarom er geen verschil is tussen een level 3-participatie en kopen van de plank? Nogmaals, Canada heeft een zelfscheppende luchtvaartindustrie en maakt een duidelijke keuze. Noorwegen heeft ook allerlei onderdelen van vliegtuigindustrie.

De uitleg van de staatssecretaris over de business case vond ik niet overtuigend. Hij heeft de formule voor de berekening van de royalty's zelf genoemd. Vermenigvuldigd met de aanname van 1390 toestellen levert dat 111 mln euro op. Als je uitgaat van 1390 toestellen en je verandert niet de doelpaal van het totaal van 4500 toestellen, dan kom je in de klem. Tel maar op: 3000 toestellen voor de VS en Engeland plus 1390 voor derde landen (niet-SDD-deelnemers) is samen 4390 toestellen. Dan blijven dus 110 toestellen over voor alle participe- rende landen. Het is van tweeën één. Als die aanname van 1390 toestellen juist is, dan is de aanname van 4500 niet goed. Dan moet je naar meer dan 5000 te produceren toestellen. Als je dat doet, dan kom je in de hoogste inschatting van het JSF Program Office. Ik ben niet zo optimistisch, maar als je dat doet, dan gaat het ontwikkelingskosten- voordeel per toestel omlaag. De inkomsten in de business case voor Nederland nemen dan af. Tegelijkertijd is er dan een nieuw onderhandelingsmoment, zo zeg ik maar voorzichtig, met de Neder- landse industrie. Immers, de afspraken met de industrie zijn gemaakt op 4500 toestellen. Ik tel daarbij op de opmerking van minister Zalm dat de 191 mln euro van de letter of intent eigenlijk 233 mln euro moet zijn. Ik constateer dus dat er diverse gaten in de business case zitten. Misschien heb ik het niet goed begrepen, want ik zie de minister fronsen, maar dat hoor ik dan graag. De business case is natuurlijk wel de hoeksteen van het hele verhaal van het kabinet. 191 mln euro staat in de LOI, maar volgens de minister is het eigenlijk 233 mln euro want de 42 mln euro moeten wij erbij optellen, maar dat regelen wij wel in 2008. Als wij nu al weten dat dat behoort bij het bedrag dat als sluitpost wellicht ook door de

industrie moet worden bijgepast, dan verbaast het mij dat die 233 mln euro niet gewoon in de LOI staat. Dat brengt mij bij de overige aannames in de business case van Defensie. Ik geef toe dat ik dat pas helemaal inzichtelijk kan maken als de toegezegde tabellen van de minister van Financiën beschikbaar zijn. Wat natuurlijk ook heel nauw luistert, afgezien van de vraag of wij kunnen nagaan of alles wel precies verdisconteerd is, zijn de periodes die in de business case worden gehanteerd voor de verwachte productie van vliegtuigen waarop wij royalty's zouden krijgen. Dan vind ik de periode vanaf 2015 wel erg vroeg gekozen, want dat veronderstelt dat je al vanaf 2015 kunt gaan produce- ren voor landen die niet participeren in de SDD. Wat gebeurt er in de business case als je die periode met vijf jaar verschuift naar 2020? Wat betekent dat voor de bedragen die daarin worden gehanteerd? Dat moet toch ook inzichtelijk te maken zijn. Ik kom terug bij de onzekerheden waar ik het in het begin van deze termijn over had. Ik koppel al die onzekerheden aan het feit dat de PvdA-fractie nadrukkelijk toe wil naar nieuwe prioriteitsstellingen bij Defensie. Dat roept de vraag op of met de Verenigde Staten afspraken te maken zijn over een wijze van invulling van de SDD-participatie voor de Nederlandse industrie die het mogelijk maakt om op enig moment in de komende jaren – het volgend jaar of het jaar daarna – opnieuw de weging te kunnen maken of Nederland in het licht van de nieuwe defensieprioriteiten wel of niet wil doorgaan. Ik weet niet of je op die termijn al dingen inzichtelijk kunt maken wat betreft die prioritei- ten. Maar zijn er mogelijkheden om op dat punt met de Amerikanen harde afspraken te maken? Dat wil ik graag weten. Ik sluit dan ook aan bij de staffeling die de minister van Financiën in zijn bijdragen aanbracht. Hij merkte op: het loopt gelijk op met het bedrijfsleven, maar op een gegeven moment gaat het Nederland geld kosten. Zijn er in de visie van de minister momenten aan te geven waarop die weging ook uit financieel oogpunt kan worden gemaakt?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik heb lang gewacht en al uw twijfel, aannames en onzekerheden geïnventariseerd. Ik vroeg mij af wanneer het muizengaatje kwam,

maar dat komt nu dus. Zegt u nu dat u in de toekomst met de Verenigde Staten afspraken wilt maken over de wijze van invulling van de SDD-participatie om opnieuw een afweging te kunnen maken? Betekent dit dat u nu in die fase wilt instappen en dat u tijdens de rit wilt kunnen zeggen dat Nederland eruit stap? Is dat uw optie?

De heer **Timmermans** (PvdA): Ik heb vanochtend in eerste termijn mijn afwegingskader genoemd. Het eerste wegingsmoment is: zijn de risico's inschatbaar en verantwoord? Het tweede wegingsmoment is: klopt de business case? Het derde wegingsmoment is: hoe kun je, als beide eerste vragen met ja worden beantwoord, de situatie creëren waarbij je wel kansen geeft aan de Nederlandse industrie zonder dat je vastzit aan de JSF als opvolger van de F-16? De afweging begint voor mij dus bij de top, waarna de volgende afweging en alsdan deze afweging gemaakt moeten worden. Daarom wil ik die mogelijkheden nu zo goed mogelijk in kaart hebben. Ik maak daarbij geen keuze of afweging. Dat zullen wij als fractie doen op het moment dat wij alle gegevens beschikbaar hebben. Dat is nu dus niet aan de orde. Ik wil echter nadrukkelijk onderzocht hebben wat dit zou betekenen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): U koppelt de deelname aan de SDD-fase los van de aanschaf van de JSF in totaliteit en dan hebt u het niet eens over aantallen. Als dat inderdaad zo is, concludeer ik dat u een ander verhaal houdt dan de minister-president.

De heer **Timmermans** (PvdA): Die conclusie lijkt mij gerechtvaardigd, ook op basis van wat er vandaag gezegd is.

De heer **Harrewijn** (GroenLinks): Ik proef hier een begin van een kentering. De heer Timmermans is op zoek naar een weg om nu toch te kunnen instemmen met het kabinet, maar daarbij wil hij wel een formule voor opting out. Volgens mij heeft dit meer met de PvdA te maken dan met een zinnige discussie over de JSF. Ik herinner de heer Timmermans eraan dat hij zelf gezegd heeft dat hij liever van de plank wilde kopen en dat het geen cent zou mogen kosten, als er vanwege de industrie meegedaan

moest worden. Wat hij nu zegt, gaat echter altijd geld kosten. Opting out na een, twee of drie jaar gaat altijd geld kosten. Dat weet de heer Timmermans ook.

De heer **Timmermans** (PvdA): Ik heb nadrukkelijk gezegd dat wij toetsen aan de vraag of de risico's in te schatten zijn en verantwoord zijn en of de business case klopt. Pas daarna, als deze twee vragen echt positief te beantwoorden zijn – gelet op de vragen die ik zojuist heb gesteld, moge duidelijk zijn dat ik daar nog lang niet van overtuigd ben – wil ik, zonder al een standpunt in te nemen, graag inzichtelijk gemaakt hebben of het mogelijk is, ook in financiële en politieke termen, om te komen tot een wegingsmoment volgend jaar en het jaar daarop. Het standpunt van mijn fractie is namelijk heel helder dat industriële participatie in het JSF-programma niet mag leiden tot een automatische keuze voor de JSF als opvolger van de F-16.

De heer **Harrewijn** (GroenLinks): Daar krijgt u zekerheid over, als u gewoon niet meedoet aan de eerste drie fasen. Nu vraagt u evenwel om een weg die het mogelijk maakt om toch mee te doen en dan na een paar jaar uit te stappen. Waar blijft u dan met uw criterium dat het de belastingbetaler geen cent mag kosten?

De heer **Timmermans** (PvdA): Dat criterium staat nog steeds als een paal boven water.

De heer **Harrewijn** (GroenLinks): Dus als het antwoord is dat het 300 mln kost als wij er na drie jaar uitstappen, dan is dat voor u geen begaanbare weg?

De heer **Timmermans** (PvdA): Ons criterium is steeds geweest en zal blijven dat de risico's inschatbaar en verantwoord moeten zijn en dat deelname aan SDD de belastingbetaler niets extra's mag kosten.

De heer **Balemans** (VVD): Ik krijg andere gevoelens bij het verhaal dat ik de heer Timmermans nu hoor houden. Op zichzelf kan ik hem volgen in zijn redenering dat bekeken moet worden of het militair-operationeel noodzakelijk is en of het het beste vliegtuig is. In het kader van de business case en de

financiering wil hij vervolgens bekijken of er gekozen moet worden voor participatie of kopen van de plank. Hij voegt hier echter nog een element aan toe. Dat is, blijkbaar, de analyse van de PvdA dat het mogelijk noodzakelijk zal zijn om in de volgende kabinetsperiode – dat zal namelijk niet voor 15 mei gebeuren – een andere prioriteitstelling aan te brengen in de defensie-inspanningen. Dan is de hele discussie over de invulling van de business case voor hem echter irrelevant. Immers, als hij zegt dat hij in de volgende kabinetsperiode wil gaan discussiëren over de prioriteitstelling, dan pleit hij nu in verkapt vorm voor uitstel. Of is het nog mogelijk dat hij er door de regering, inclusief zijn eigen minister-president, van overtuigd wordt dat er in de SDD-fase ingestapt moet worden?

De heer **Timmermans** (PvdA): Wat mij betreft, is het hartstikke helder dat ik uit defensieoverwegingen een enorme voorkeur heb voor kopen van de plank. Vanuit Defensie geredeneerd, is het absoluut niet nodig om een keuze te maken op het moment dat die keuze vanuit Defensie geredeneerd niet gemaakt hoeft te worden. Dát is het uitgangspunt.

De heer **Balemans** (VVD): Het gaat niet alleen om Defensie, hè.

De heer **Timmermans** (PvdA): Ik begin ook nadrukkelijk bij Defensie. De haast die nu gemaakt moet worden, zit mij vreselijk dwars. Ik heb daar niet om gevraagd! U weet, hoezeer ik met die haast verlegen zit, omdat we nu in verkiezingstijd over een besluit moeten praten, waarover we eigenlijk veel meer bezonken zouden moeten discussiëren, ook in het licht van de toekomstige prioriteiten. Maar die haast is ons opgedrongen door de VS, omdat er zo nodig nog in april moet worden besloten. Overigens is nog steeds niet duidelijk of dat zo is. Blijkbaar hebben de Italianen die haast niet, maar dat punt is nog steeds niet opgehelderd. Wij zijn als fractie altijd uitgegaan van de veronderstelling van een "nee" tegen participatie, tenzij het een "offer, you can't refuse" is. Zelfs als het een "offer, you possibly can't refuse" blijkt te zijn, wil ik zeker weten dat we dan niet vastzitten aan de JSF als

opvolger van de F-16. Dát is het verhaal. Daarom vraag ik aan het kabinet om inzichtelijk te maken, of daarvoor in de komende tijd in de onderhandelingen met de Amerikanen, gerelateerd aan de financiële kant van de zaak, mogelijkheden zijn.

De heer **Balemans** (VVD): Er kan toch ook bij u geen twijfel over bestaan dat het kabinet steeds heeft gezegd – hetzelfde geldt voor de bewindslieden, ieder voor zich – dat we nu gaan discussiëren over participatie, welke discussie wordt gevolgd door een ander moment in formele zin, waarop wordt besloten over de aanschaf van de vliegtuigen. De minister-president heeft gezegd dat het wel logisch is, te veronderstellen dat als besloten wordt tot deelname, het waarschijnlijk wel de JSF zal worden. Maar er is nog een escape. Of niet?

De heer **Timmermans** (PvdA): Dat is niet de vraag, waarom het nu gaat. Als je kiest voor SDD op level 2 betekent dat, gezien de daarmee gemoeide investeringsbedragen, dat het terugverdienen ervan alleen maar mogelijk is door daadwerkelijk dat toestel te kopen. Dát is de redenering, en niet omdat het in de reden ligt dat je toch dat toestel wilt. Nee, het gaat gewoon om financiële overwegingen. Je moet zoveel investeren dat de daarmee gemoeide bedragen alleen maar kunnen "terugkomen" – een term uit de business case – als je de diverse voordelen binnenhaalt met het kopen van het vliegtuig. Dát is het punt! Ik wil graag inzichtelijk hebben, hoe die financiële kant zich in de loop der tijd ontwikkelt. Wanneer bereik je het punt dat het voor de Staat verliesgevend is om er nog uit te stappen? Verder is het de vraag, of daarover met de VS afspraken zijn te maken, anders dan de afspraken die er nu liggen. Nogmaals benadruk ik dat de vragen die ik daarover stel, komen achter de twee eerste afwegingen die ik maak. Met name op het punt van de business case heb ik ernstige twijfels of daarin geen gaten zitten. Volgens mij zijn er wel degelijk gaten.

Mevrouw **Van Ardenne-van der Hoeven** (CDA): Vanmorgen zei ik al dat ik nergens meer van sta te kijken. De heer Timmermans had nogal wat andere voorstellen in de aanloop naar dit debat. Nu komt er ineens

een nieuw vogeltje uit de heer Timmermans' hoed gekropen! Hij heeft drie voorwaarden. De eerste is dat de financiële risico's verantwoord en overzichtelijk moeten zijn. De tweede voorwaarde is dat de business case sluitend moet zijn. Ten slotte mag participatie niet leiden tot onverkorte aanschaf. Nu komt de heer Timmermans met een heel ander verhaal, namelijk dat we over een paar jaar – ik neem aan dat dat niet 2008 is, maar eerder – al de balans moeten opmaken, hoe nu verder. Dat is een volstrekt nieuw standpunt, een nieuw idee. Als het anders is, hoor ik dat graag. Want het antwoord op de vraag van de heer Timmermans of we er nog van af kunnen, is allang gegeven. Als Nederland de business case verstoort, heb ik minister Zalm horen zeggen, zal Nederland zelf de kosten moeten dragen. U kiest maar: als u zakelijk wilt zijn, doet u dat niet, maar als u constructief wilt zijn, dan denkt u mee met het voorstel van het kabinet.

De heer **Timmermans** (PvdA): U heeft al een deel van de beantwoording namens het kabinet voor uw rekening genomen. Ik ben blijbaar niet kristalhelder geweest en dat spijt mij. Daar houd ik niet van. De PvdA-fractie heeft de volgende positie. Een industriepolitieke keuze voor participatie in de STD-fase mag niet leiden tot een definitieve keuze voor de JSF als opvolger van de F-16. Dit betekent dat op z'n minst inzichtelijk moet zijn hoe dit zich financieel maar ook politiek, in termen van overeenkomsten met de VS, de komende jaren ontwikkelt. Dat probeer ik helder te krijgen. De drie criteria die ik vanmorgen heb genoemd, vormen nog steeds de kern van ons standpunt.

De **voorzitter**: Wilt u afronden?

De heer **Timmermans** (PvdA): Dat zal ik doen. Het kwetsbare punt blijft voor ons dat het een "mooi weer"-model is. In 2008 moeten de bedragen of de percentages van de bijdragen van de ondertekenaars van de LOI worden bepaald. Als het dan niet goed gaat met de economie, moeten de bedrijven bij een lagere omzet dan verwacht meer betalen. Dit heeft een negatieve invloed op hun concurrentiepositie, gelet op de voorwaarden die door de VS zijn gesteld. Als men in plaats van 100%

slechts een omzet van 80% haalt, moet dit tekort worden opgevangen. Dit betekent een verhoging met een kwart van de bijdragen van de dan nog deelnemende productieverende industrieën. Het risico groeit op dat moment exponentieel. Deze constructie leidt ertoe dat er bij slecht weer dubbel pijn geleden wordt. Wellicht kan je dat niet van die bedrijven verwachten als het toch al slecht gaat. Daar sta je dan als overheid met je goeie gedrag, want dan heb je ook niets meer af te dwingen. Bovendien is de zaak gekoppeld aan het hebben van een omzet. Is die er niet, dan is er per definitie geen bijdrage. Ook dat maakt de basis vrij wankel. Dit is structureel een vrij zwakke steen in het model.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Laat u de industriepolitieke overwegingen prevaleren boven de militair-strategische? U heeft gezegd dat u militair-strategisch gezien de voorkeur geeft aan kopen van de plank.

De heer **Timmermans** (PvdA): Juist niet! Ik ben niet van plan om vanwege industriepolitieke overwegingen als een soort bijeffect de JSF op mijn dak te krijgen. Dat is het gevolg van het model van automatische stappen in de constructie die ons is voorgelegd.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dit betekent dat u ook niet op grond van industriepolitieke overwegingen in level 2 van de ontwikkelingsfase wilt stappen.

De heer **Timmermans** (PvdA): Ik heb daar nogal wat vragen over gesteld en ik ben benieuwd naar de beantwoording ervan. Mijn voorkeur gaat uit naar het opbouwen van een dusdanige industriële participatie dat je daarmee niet vastzit aan de JSF als opvolger van de F-16. Dat is namelijk op dit moment bepaald niet nodig.

Mevrouw **Van Ardenne-van der Hoeven** (CDA): Hebben de bewindslieden u de gehele dag niet kunnen overtuigen van criteria 1, 2 en 3?

De heer **Timmermans** (PvdA): U hebt mijn vragen in tweede termijn over de criteria gehoord. Ik wacht geduldig op het antwoord van de bewindslieden. Mijn fractie zal daar

verder over praten. Ik heb ook veel belangstelling voor de stukken die nog door de minister van Financiën worden aangeleverd.

Mevrouw **Van Ardenne-van der Hoeven** (CDA): Ik vind dat u antwoord moet geven op mijn vraag of u vandaag door de bewindslieden niet bent overtuigd op het punt van inzichtelijkheid van de financiële risico's, het sluitend zijn van de business case en dat je er nog onderuit kunt als je op enig moment de JSF niet wilt aanschaffen.

De heer **Timmermans** (PvdA): Ik heb de risico's nog eens opgesomd. Ik heb op enkele punten om een reactie gevraagd. Ik ben niet overtuigd ten aanzien van alle risico's, maar het kabinet heeft in tweede termijn de kans, daarop nog in te gaan. Ik stel vast dat in mijn analyse de business case niet sluitend is, omdat de aannames gehanteerd door Defensie op het punt van de royalty's en wellicht – ik kan dat niet goed inschatten omdat ik de stukken nog niet heb – ook op het punt van de verdiscontering van de positie door de jaren heen en misschien ook nog wel op andere punten, niet geheel kloppen. Voor het overige ga ik niet al mijn vragen herhalen.

De heer **Harrewijn** (GroenLinks): Wanneer krijgen wij het oordeel van de PvdA-fractie? U bent aan het eind van uw tweede termijn. Pleit u voor plenaire afronding of een derde termijn? Wanneer horen wij nu eens wat de PvdA-fractie vindt?

De heer **Timmermans** (PvdA): U wist vorige week al dat de PvdA-fractie niet vandaag haar definitieve oordeel zal uitspreken en u wist vorige week al dat ik na deze discussie naar mijn fractie moet om daar verder te praten. Er komen ook nog stukken van de kant van het kabinet, die in ons oordeel meegewogen moeten worden.

De heer **Harrewijn** (GroenLinks): Niemand heeft voorgesteld, dit debat op een andere wijze voort te zetten. Dat verbaast mij.

De **voorzitter**: Er bestaan in dit huis vele mogelijkheden en wegen om, indien nodig en gewenst, het debat op enigerlei wijze te continueren.

De heer **Balemans** (VVD): Voorzitter.

Allereerst dank ik de leden van het kabinet voor hun in ieder geval in mijn ogen verhelderende beantwoording van de vragen van de VVD-fractie en die door de collega's van andere partijen zijn gesteld. Voor de VVD-fractie was het primaire uitgangspunt dat voor de uitvoering van het politieke beleid om deel te nemen aan vredesoperaties ook in het hoogste geweldsspectrum de krijgsmacht en in dezen met name de Koninklijke luchtmacht in militair-operationeel opzicht met het beste materiaal moet kunnen opereren. De operaties waar de F-16-piloten aan deelnemen, vergen veel van hen. Dat vereist dat de politiek ervoor zorgt dat de risico's die zij lopen zo minimaal mogelijk zijn. Uiteindelijk willen wij toch allemaal dat de piloten veilig terugkeren en dat de missies succesvol verlopen.

Voor de VVD-fractie is de JSF de gewenste opvolger van de succesvolle F-16 waarmee de Nederlandse krijgsmacht in de komende decennia eredivisie kan blijven spelen. Dan is natuurlijk de vraag of wij in de SDD-fase stappen of kopen van de plank. Na de uiteenzetting van het kabinet voelt mijn fractie zich gesteund in haar eerdere voorlopige oordeel dat participatie een goede weg is. De voorwaarden die wij daaraan verbonden hebben, de ondertekening door de industrie van de letter of intent – een substantiële ondertekening – en de aanvulling dat ook de moederbedrijven zich verbonden hebben, waarmee free riders-gedrag wordt voorkomen, versterken in onze ogen de letter of intent. Dat in 2008 niet alle onderhandelingen tussen overheid en industrie opnieuw beginnen, maar dat er alleen een nieuw afdrachtspercentage van de omzet voor de industrie wordt afgesproken, maakt in onze ogen de letter of intent eveneens sterker.

De business case van het kabinet is in de ogen van de VVD-fractie solide en dusdanig behoedzaam dat zij zeker als realistisch valt te kwalificeren. Werkgelegenheid en innovatie van de Nederlandse economie kunnen door de voorfinanciering door de overheid en geen subsidie van de overheid een extra stimulans krijgen. Dit is een unieke mogelijkheid voor het Nederlands bedrijfsleven en dus ook voor de Nederlandse samenleving.

Ik ben een beetje in verwarring gebracht door de opmerkingen van de heer Timmermans over nieuwe prioriteitstellingen voor defensie. Acht het kabinet het denkbaar of realistisch dat in de komende periode een prioriteitstelling van defensie opnieuw tegen het licht wordt gehouden? Dat wij daarover kunnen praten, geloof ik nog wel, maar heeft dat dusdanig verstrekkende consequenties voor de Koninklijke luchtmacht dat wij nu in alle redelijkheid niet kunnen besluiten tot participatie in de SDD-fase?

De heer **Van Bommel** (SP): De minister van Defensie heeft gezegd dat militair gesproken, het meest aantrekkelijke is, te wachten met een beslissing over de opvolging van de F-16.

De heer **Balemans** (VVD): Het gaat er niet om dat wij het een of het ander doen. Op enig moment moeten wij een opvolger voor de F-16 bepalen. De discussie over die vraag wordt ingeperkt dan wel versneld door het simpele feit dat de Verenigde Staten ons hebben uitgenodigd, mee te doen aan de ontwikkeling. Ik begrijp dat u, puur vanuit militair operationeel oogpunt tot een bepaalde conclusie komt, maar het ligt anders. De discussie gaat niet alleen over de militaire operationele mogelijkheden van defensie. Het gaat ook om de participatie van het bedrijfsleven en de uitnodiging, toe te treden tot die ontwikkelingsfase. Voor mij zijn dat geen twee gescheiden trajecten. Zij horen bij elkaar. Het betekent wel dat als je nee zegt tegen de ontwikkelingsfase, je later van de plank kunt kopen. Het kabinet heeft gereageerd op de risico's die wij zagen. De VVD-fractie acht die aanvaardbaar in een realistisch scenario. Ons uitgangspunt is dan ook, dat als er goede redenen zijn, mee te doen aan de ontwikkeling en die zijn er, dan kiezen wij daarvoor en zijn wij bereid, nu de beslissing te nemen, deel te nemen aan de SDD-fase.

De **voorzitter**: Mijnheer Van Bommel, uw vraag is uitvoerig beantwoord. Wij kunnen heel lang door blijven praten over dit en andere punten, maar dan kunnen wij het debat vanavond niet afronden.

De heer **Balemans** (VVD): Alles

overziend, kan ik niet anders dan concluderen dat ik mijn fractie positief zal adviseren, deel te nemen aan de ontwikkelingsfase van de JSF op niveau 2 in de overtuiging dat dit de Nederlandse krijgsmacht, met name de Koninklijke luchtmacht, de overheid en de industrie ruimschoots kansen biedt om optimaal te kunnen presteren in het belang van onze totale samenleving.

Mevrouw **Van Ardenne-van der Hoeven** (CDA): Voorzitter. Als eerste vraag had ik opgeschreven: is de PvdA-fractie nu overtuigd? Het antwoord daarop is al gegeven door de heer Timmermans. Hij is niet overtuigd, omdat hij iedere keer weer met nieuwe ideeën komt. Dat is lastig debatteren voor het kabinet en voor Kamerleden. Zo komen wij nooit op een standpunt uit. Zijn de financiële risico's inzichtelijk en verantwoord? Het kabinet heeft de Tweede Kamer vandaag duidelijkheid verschaft, want in onze ogen was er ontzettend veel onduidelijk en niet goed geformuleerd. De informatie die ons buiten het kabinet om bereikte, leidde tot nog meer verwarring. Er is een business case en een tekort dat op enige termijn na 2008 gedicht moet worden. Er zal dan ook te allen tijde een percentage van de omzet door het bedrijfsleven moeten worden geleverd. Er bleek geen sprake te zijn van een maximumbedrag, waarvan wij aanvankelijk wel uitgingen. Wij vonden dat een probleem. Nu gaat het erom dat in 2008 for better and for worse wordt vastgesteld wat er op dat moment nog moet worden bijgedragen.

Er zullen inderdaad risico's zijn aan beide zijden. De overheid zou er geweldig op vooruit kunnen gaan, maar ook het bedrijfsleven. Er zou ook een nadeel kunnen zijn voor de Nederlandse overheid. Dat is allemaal mogelijk. Wij moeten goed beseffen dat die mogelijkheid bestaat. Mijn fractie schat die mogelijkheid niet hoog in, niet anders dan dat er in 2008 een nieuw afwegingsmoment zal zijn waarop de vraag wordt gesteld wat wij gaan doen.

Wij hebben de situatie in de toekomst bekeken. De business case is inmiddels sluitend gemaakt op 1390 toestellen die blijkbaar aan derde landen worden verkocht. Kunnen beide bewindslieden nog eens aangeven, waarop dit aantal

gebaseerd is? Wat zijn de aannames? Welke derde landen hebben eventueel belangstelling voor die toestellen? Daarbij zitten natuurlijk niet de participanten. Ik heb nog geen antwoord op die vraag gekregen.

Over de not to exceed price is vandaag al gesproken. Onze fractie hecht veel meer belang aan de afspraak, die blijkbaar ergens is vastgelegd, dat de aanschafprijs voor Nederland gelijk is aan de prijs die de Amerikanen betalen. Wij hebben genoteerd dat de aanschafprijs volgens de nu bekend zijnde berekeningen 43% hoger zal moeten zijn om gelijk te zijn aan de Eurofighter en 65% hoger om gelijk te zijn aan de prijs van de Rafale bij een aanschaf van 85 toestellen. Stel dat de prijs van de JSF stijgt met 20%. Is het defensiebudget voor de Koninklijke luchtmacht dan nog steeds toereikend om die aanschaf te kunnen doen?

Minister Jorritsma heeft gezegd dat de orders voor het bedrijfsleven innovatief en technologisch hoogwaardig zijn en zij heeft ons daarvan kunnen overtuigen. Wij vinden het wel vreemd dat zij zo negatief doet over subsidies. Wij kunnen het ons op zichzelf wel voorstellen dat je er een subsidie voor over hebt als je echt iets wilt stimuleren in een hoogwaardig segment van de Nederlandse industrie, maar daar deed zij een beetje badinerend over. Dat het nu niet gebeurt, is winst. Dat is goed onderhandelen. Het risico dat je als Nederlandse overheid loopt, zou je kunnen wegstrepen tegen die subsidie. In een ander geval kan ik mij best voorstellen dat er een subsidie nodig is. Ik vind dus dat wij daar niet zo gemakkelijk van moeten uitgaan.

Als het kabinet de CPB-redenering over de verdringing van die 100% niet wil volgen, dan vind ik dat het kabinet die redenering moet kunnen weerleggen. Waar hebben wij het dan precies over? Volgens mij heeft het CPB geen rekening gehouden met banen in de luchtvaartindustrie, maar wel met banen in de elektronen- en metaalindustrie. Dan is de toegevoegde waarde al heel anders. Dat denk ik er zelf van, maar misschien heeft de minister van Economische Zaken daar nog een ander oordeel over.

Ik heb gevraagd naar de controle op het gehele proces. Mag onze eigen

Rekenkamer de vinger aan de pols houden bij de ontwikkeling van de aanschafprijs en de onderhoudskosten en daarover rapporteren? Dat is ook gebeurd bij het F-16-project. De vraag over de Amerikaanse wet- en regelgeving is ook niet beantwoord. Ik houd de heer Timmermans nog voor hoeveel verschillende standpunten hij in de afgelopen periode heeft ingenomen. Hij was dat misschien al weer vergeten, want hij kwam zojuist weer met een ander idee. In het Financieele Dagblad van november zei de heer Timmermans dat de JSF een kleine bommenwerper is, terwijl hij een combinatie van een jager en een bommenwerper wilde, zoals de Typhoon. Wij hebben het vandaag helemaal niet over de Typhoon. Deze quote is uit zijn mond opgetekend. Op 7 januari zei de heer Timmermans dat Nederland pas na de verkiezingen in mei een standpunt zou moeten innemen.

De heer **Timmermans** (PvdA): Kunt u dat citaat voorlezen? Dat heb ik namelijk nooit gezegd. Dat is een conclusie van een journalist van de Volkskrant.

Mevrouw **Van Ardenne-van der Hoeven** (CDA): Dan is het toch vreemd dat het overal is terechtgekomen. Dit wordt nooit uit mijn mond opgetekend, maar wel uit die van de heer Timmermans.

De heer **Timmermans** (PvdA): Zo gaat het natuurlijk niet. Als u geen citaat hebt, moet u ook niet zegen dat het uit mijn mond is opgetekend.

Mevrouw **Van Ardenne-van der Hoeven** (CDA): Ik zal nog even doorgaan, want het is informatie die naar mijn oordeel niet van de andere woordvoerders uit de Kamer kan komen. Die informatie kan alleen bij u vandaan komen.

In februari staat in een ANP-bericht dat de heer Timmermans heeft gezegd dat zijn fractie niet verdeeld is. Wij weten niet precies in welk opzicht, maar dat is informatie waar wij wat aan hebben. Er moest vooral niet worden deelgenomen aan het project en er werd gesproken over uitstel en een ander toestel.

De heer **Timmermans** (PvdA): Wat bedoelt u met de uitspraak dat mijn fractie niet verdeeld is? Het is toch alleen maar goed dat mijn fractie niet verdeeld is?

Mevrouw **Van Ardenne-van der Hoeven** (CDA): Dus u bent hierover wel met de pers in de weer?

De heer **Timmermans** (PvdA): Mag ik niets meer tegen de pers zeggen?

Mevrouw **Van Ardenne-van der Hoeven** (CDA): U mag van alles zeggen, maar als dat dan een keer wordt opgetekend, moet u niet zeggen dat u nergens van weet. Zo wordt het wel een heel lastige discussie.

Voorzitter. In De Telegraaf stond de grote kop: "PvdA: deelname JSF-project voor een lager bedrag".

De heer **Timmermans** (PvdA): Waar staat dat ik dat gezegd heb? U zou toch met citaten van mij komen?

Mevrouw **Van Ardenne-van der Hoeven** (CDA): Ik hoor al dat u dat verhaal uit uw hoofd kent. Het staat er niet.

De heer **Timmermans** (PvdA): Dank u wel!

Mevrouw **Van Ardenne-van der Hoeven** (CDA): Vindt u ook dat het met al die berichten wel erg lastig wordt om hoogte te krijgen van uw standpunt of dat van uw fractie? Ik was in ieder geval helemaal niet verbaasd dat wij vandaag wederom een draai van de heer Timmermans mochten meemaken. Ik heb vandaag goed geluisterd naar het kabinet en het heeft de grote pijnpunten voor de CDA-fractie weggenomen. De business case is sluitend gemaakt; het tekort wordt gedekt en de financiële risico's zijn inzichtelijk en verantwoord. Wij moeten ons wel realiseren dat er nog steeds zekere risico's zijn. Voor ons is de aanschaf van de JSF een prima zaak. Over de vraag hoe mijn fractie hierover moet oordelen, zal morgen in de fractie worden gesproken. Ik ben in ieder geval bereid om mijn fractie positief te adviseren. Wat doet echter het kabinet? Er zijn 75 Kamerleden die het nog niet weten of tegen zijn, terwijl de andere helft kan instemmen met het voorstel en wil doorgaan op de ingeslagen weg. Wat doet het kabinet in deze situatie? Gaat het verder op dit traject of zal er nog eens over worden gesproken in de boezem van het kabinet?

De **voorzitter**: Ik denk dat die discussie pas gevoerd kan worden

als de Kamer een uitspraak heeft gedaan.

Mevrouw **Van Ardenne-van der Hoeven** (CDA): Het lijkt mij dat ik deze vraag gewoon kan stellen aan het kabinet, want ik wil graag weten welke positie het in dezen inneemt. Het is een hartstikke belangrijk onderwerp en het lijkt mij niet verstandig om blind vooruit te hollen.

De heer **Timmermans** (PvdA): U weet alles van blind vooruit hollen want u had al een standpunt voordat er ook nog maar één letter van het kabinetsvoorstel op papier stond. De afgelopen dagen heb ik wat andere posities van u gezien, maar misschien bent u ook wel verkeerd geciteerd in de pers. Vanochtend was u nog extreem kritisch op een aantal punten, maar blijkbaar bent u weer terug op de positie die u een paar maanden geleden innam.

Mevrouw **Van Ardenne-van der Hoeven** (CDA): De CDA-fractie is altijd positief geweest. Wij vonden de brief onduidelijk en bovendien waren de antwoorden onvoldoende. Dit debat hebben wij benut om duidelijkheid te krijgen over een aantal vragen. Het waren volgens mij dezelfde vragen als die van de heer Timmermans en het aardige is dat ik niet een groot verschil heb kunnen ontwaren tussen zijn inbreng en hetgeen ik vandaag van het kabinet heb gehoord. Zoek de verschillen, zou ik zeggen. Ik kom er in ieder geval niet uit en ik hoop dat de PvdA-fractie dat wel kan. Ons standpunt is in ieder geval duidelijk.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter. De PvdA blijft het spannend houden. Het lijkt erop dat de PvdA-fractie van twee walletjes wil eten en aan illusiepolitiek doet, maar misschien keert het zich nog ten goede. Het lijkt mij dat vandaag wel is gebleken dat de PvdA-fractie zich met een Houdini-act heeft proberen te bevrijden van de boeien van de minister-president. Ik begrijp echter dat pas later deze week na de fractievergadering duidelijk zal worden of dit is gelukt en wat daarvan het gevolg is. De positie van de D66-fractie is duidelijk. Wij stellen vast dat uit deelname aan de ontwikkelingsfase voortvloeit dat wij dit toestel daadwerkelijk zullen aanschaffen. Wij

hebben verder geconstateerd dat de minister-president, die wij hierin wel volgen, eerder duidelijk heeft gemaakt dat er materieel verband is tussen deelname en aanschaf. Keer op keer is gezegd dat er formeel geen sprake is van een direct verband tussen deelname en aanschaf, maar feitelijk komt het daar wel gewoon op neer. Dat blijkt ook uit de business case, waarin een rekenmodel is gehanteerd dat uitgaat van het aantal terug te verwachten ontwikkelingskostenvoordelen, royalty's en kortingen via toeslagen. Ik benadruk dat dit voor ons niet het allerbelangrijkste is. Voorop staat voor ons de flexibiliteit die nodig is uit militair-strategisch oogpunt. Door zowel de minister als de staatssecretaris van Defensie ben ik gesterkt in deze opvatting. In feite zeggen beiden immers dat zij vanuit militair-strategisch oogpunt het liefst op een zo laat mogelijk moment kiezen voor een vervanger van de F-16. De staatssecretaris zegt zelfs dat hij in een spagaat zat, omdat hij wel moest reageren op het aanbod van de VS voor level 3, terwijl hem dat eigenlijk helemaal niet uitkwam. Het kabinet is in zijn totaliteit over deze redenering heen gestapt en heeft, ondanks de militair-strategische bezwaren, gekozen voor de ontwikkelingsfase. Wij vinden deze bezwaren het grootst en dat is vooral het gevolg van het feit dat je nogal wat voordelen hebt als je in 2008 van de plank kunt kopen. Op dat moment beschikken wij immers over een nieuwe analyse van het veiligheids- en defensiegebied, een nieuwe defensienota die ook betrekking heeft op de periode na 2010, meer duidelijkheid over het aantal toestellen dat wij kunnen aanschaffen en het budget van Defensie voor de andere krijgsmacht-onderdelen. Verder is er dan ook duidelijkheid over de stukprijs. Daarover bestaat op dit moment absoluut nog geen duidelijkheid. De opmerking "een slag in de lucht" mag dan niet helemaal de bedoeling van de staatssecretaris zijn geweest, maar dat neemt niet weg dat nog niet bekend is waarop de stukprijs uit zal komen.

In 2008 is er ook duidelijkheid over de ontwikkeling van onbemande toestellen. Jaren geleden heb ik al op deze ontwikkeling gewezen. In het begin werden mijn opmerkingen hierover weggewuifd met het argument dat dit veel te futuristisch

was. Intussen blijkt onder meer uit geheime rapporten dat dit zeker niet het geval is en dat het zeer wel mogelijk is dat er over zes jaar veel meer duidelijkheid bestaat over de levensvatbaarheid van dergelijke toestellen. Ook deze ontwikkeling kan dus in 2008 worden meegewogen. Al met al houd ik op grond van militair-strategische overwegingen staande dat wij in 2008 een veel betere keuze kunnen maken dan op dit moment. Verder kan dan eventueel alsnog worden besloten om met het oog op industriepolitieke belangen deel te nemen aan level 2. Het verhaal van de heer Zalm over de business case klopt, maar het klopt niet helemaal, omdat hij gebruikmaakt van te veel onzekere deelnames. Ik heb die in eerste termijn genoemd en het lijkt mij niet nodig om ze te herhalen. Het zal echter duidelijk zijn dat wij vinden dat er te veel onzekere factoren zijn om nu al te kiezen voor een business case die pas in het aantrekkelijke jaar 2008 kan worden herijkt. Dat is de reden dat ik de volgende motie indien.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het in de rede ligt dat deelname aan de SDD-fase op level 2 uitmondt in de aanschaf van de JSF;

overwegende dat, gezien toekomstige ontwikkelingen in de militaire luchtvaart en in het denken over veiligheid, de militair-strategische behoefte op dit moment niet is vast te stellen, en dat derhalve flexibiliteit gewaarborgd moet blijven;

voorts overwegende dat in de voorliggende business case onvoldoende zekerheid bestaat over financiële risico's voor de Nederlandse Staat en de voordelen voor werkgelegenheid en kennis-economie;

verzoekt de regering, af te zien van deelname aan de SDD-fase op level 2,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van 't Riet

en Hoekema. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 10 (26488).

De heer **Harrewijn** (GroenLinks): Voorzitter. Soms is een dag in de Kamer heel boeiend. Terwijl mevrouw Van Ardenne door de argumentatie van de regering namelijk is overtuigd dat Nederland mee moet doen, ben ik door deze argumentatie juist gesterkt in mijn overtuiging dat het beter is om niet mee te doen. Zo kun je heel verschillende dingen horen op een dag! Ik zal mijn drie minuten gebruiken om dit te onderbouwen. Verder wil ik ook nog iets tegen de PvdA-fractie zeggen. De heer Timmermans heeft een- en andermaal gezegd dat kopen van de plank beter is: als wij meedoen ter wille van de industrie mag het de belastingbetaler geen cent extra kosten. Ik heb dat de heer Melkert ook horen zeggen voor de televisie. Het is een duidelijke stellingname. Nu hoor ik ineens de vraag of opting out geen mogelijkheid is; meedoen, maar ons niet vastleggen op kopen van de JSF. Dat is een heel andere positie. Als je daarvoor kiest, zal het de belastingbetaler altijd geld kosten. Dat kan ik u garanderen. Het grote glijden is blijkbaar begonnen. Dat valt mij toch tegen. Ik had gedacht dat de rug iets rechter zou zijn. Het gaat om honderden miljoenen kosten. Als je niet meedoet met de JSF, ben je de royalty's, het ontwikkelingskostenvoordeel en al het geld dat je nu in de SDD-fase steekt, kwijt, of het nu voor een, twee, drie, vier of vijf jaar is. Ook in de letter of intent met de industrie worden zaken vastgelegd waarover de Kamer niet mocht praten. Wij mochten niet praten over stuksprijzen, over aankoop van het vliegtuig of over aantallen. Maar in de letter of intent staat: 85 stuks, een prijs van 41,4 mln euro en exact de indices van inflatie volgens welke het berekend moet worden. Wij mogen namelijk alleen maar afwijken van de aantallen als het toestel duurder wordt volgens de prijsberekening, maar in de letter of intent wordt het gewoon vastgelegd. Wij stappen er dus gewoon in. Als je werkelijk de handen wilt vrijhouden om voor een volgend kabinet zaken te heroverwegen, moet je hieraan niet beginnen. Het is gewoon onzinnig en het kost altijd geld. De rekening wordt linksom of rechtsom

bij de belastingbetaler neergelegd. Ik snap niet dat die vraag nu ineens opkomt en dat men die kant wil opgaan, want ook de business case laat gaten zien en met name na 2008. De heer Timmermans schetst zelf de risico's. Het hele project heeft risico's: wij hebben geen prijs-garantie, wij hebben geen garantie voor de aantallen toestellen, wij hebben geen garantie voor de configuratie en level 3 wordt afgeschoten als mogelijkheid. Men heeft vandaag dus niets binnengehaald! Laat de PvdA-fractie een duidelijke positie innemen en niet met een halfbakken besluit akkoord gaan. Om die reden die ik de volgende motie in, die uiteindelijk op hetzelfde neerkomt als de motie van D66. Misschien moeten wij nog bekijken of wij ze in elkaar kunnen schuiven.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening dat de vervanging van de F-16 een belangrijke zaak is, die een zorgvuldige afweging vergt in het licht van internationale veiligheidsontwikkelingen;

van mening dat een besluit over die vervanging zo lang mogelijk open moet staan voor veranderingen of bijstellingen;

overwegende dat een besluit tot deelname aan de SDD-fase van de JSF een te groot deel van de gewenste flexibiliteit wegneemt en omgeven is met te grote financiële onzekerheden;

verzoekt de regering, af te zien van deelname aan de SDD-fase van de JSF,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Harrewijn en Van Bommel. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 11 (26488).

De heer **Van Bommel** (SP): Mijnheer de voorzitter. In de beantwoording in eerste termijn zijn door de regering een aantal opmerkelijke uitspraken gedaan. Opmerkelijk, want kraakhel-

der. Ondanks mijn beperkte spreektijd, zal ik er een aantal bespreken. De minister van Defensie heeft gezegd dat het zuiver militair bekeken onweerlegbaar beter is om later een besluit te nemen. De SP-fractie deelt die opvatting. De staatssecretaris van Defensie, gevraagd naar de uiteindelijke prijs per vliegtuig en of 50 mln of 60 mln euro het plafond is wanneer het niet 40 mln euro wordt, heeft gezegd dat het een slag in de lucht is, ondanks de zekerheden die op drie fronten geboden zijn. Wat is dan aanvaardbaar als maximaal bedrag per stuk? Er is geen antwoord op die vraag gekomen. De minister van Economische Zaken, gevraagd naar de werkgelegenheidseffecten en in antwoord op de rapportage van het Centraal planbureau, zegt: geen 100% verdringing. En welk percentage dan wel? Geleuter, zegt de minister.

Samengevat: later besluiten is militair beter. Het gaat om een militair-strategische beslissing, niet om een werkgelegenheidsproject. De kosten en baten zijn onbekend. Het projectbudget is onbekend en het aantal vliegtuigen dat aangeschaft zal worden, is onbekend. De afdracht en daarmee ook de royalty's zijn ook onbekend. Het extra aantal banen is per saldo nul of misschien, wanneer de minister van Economische Zaken gelijk krijgt, bijna nul. Het is dáárvoor dat door de overheid honderden miljoenen euro's moeten worden voorgefinancierd, risicodragend en met een uitloop tot 2053. Dat vindt mijn fractie onverstandig en onverantwoord, en daarmee onacceptabel. Daarom staat ook mijn naam onder de motie van Groen-Links.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Voorzitter. Ik vond de bijdrage van de regering over het algemeen aansprekend. In ieder geval heeft de regering duidelijk gemaakt dat wij het over een zorgvuldig voorbereid voorstel hebben. Op vele vragen kwam meestal een, naar mijn opvatting, redelijk overtuigend antwoord en waar dit niet mogelijk was, omdat in het leven nu eenmaal niet alle onzekerheden kunnen worden weggenomen, ontstond toch het beeld dat er in ieder geval sprake is van een evenwichtig kabinetsvoorstel.

Met name de ministers van Economische Zaken en Financiën hebben het verhaal vanuit de financiële optiek mijns inziens redelijk stevig neergezet. Zij hebben duidelijk gemaakt dat de risico's noch eenzijdig bij de overheid, noch eenzijdig bij het bedrijfsleven komen te liggen. Het feit dat het bedrijfsleven substantieel in dit voorstel investeert, is in deze opzet blijkbaar uniek. Dat zowel het bedrijfsleven als de vakbonden dit voorstel steunen, is veelzeggend; ik heb dit in eerste termijn al gezegd. Die ondersteuning is er immers niet voor de beide andere in discussie zijnde toestellen. Wat dat betreft wordt de beoordeling van de JSF en het voorstel in de brief van het kabinet om deel te nemen aan de SDD-fase overtuigender, zo vinden wij.

De meningen over de risico's zullen te allen tijde uiteen blijven lopen. Ik denk dat wij daar reëel in moeten zijn; 100% garantie zullen wij niet krijgen. Het zal altijd gaan om een verantwoorde inperking van de risico's. De vraag ligt nu voor of wij vinden dat de regering met de huidige voorstellen daaraan in voldoende mate tegemoet komt. Wij gaan ervan uit dat bij de opvolging van de F-16 het in operationeel en militair-strategisch opzicht beste toestel wordt gekozen; naar de huidige stand van informatie is dat onomstreden de JSF. De eerste stap daartoe wordt gezet via de ondersteuning van de nu voorliggende kabinetsvoorstellen.

De minister van Defensie heeft betoogd dat er op grond van de Defensienota geen reden is om het Defensiebeleid op korte termijn grondig te herzien, zeker niet wanneer daarmee bedoeld wordt dat wij met betrekking tot de luchtmacht met minder toe zouden kunnen. De recente geschiedenis heeft laten zien dat de Europese capaciteit in de lucht juist tekortschiet. Op het punt van de onbemande vliegtuigen zijn de verwachtingen niet zodanig dat op korte termijn grote doorbraken zijn te verwachten. Ik heb dan ook een wat andere perceptie van het in eerste termijn gebodene dan de D66-fractie; mijn perceptie is dat het niet zo zal zijn dat deze toestellen de bemande toestellen voor een belangrijk deel zullen kunnen vervangen. Juist bij vredestaken zijn de mogelijkheden voor onbemande vluchten beperkt.

Het verhaal van de staatssecretaris vond ik op het punt van de aantallen vliegtuigen niet erg helder en dus ook niet overtuigend. De business case gaat uit van 4500 toestellen. De cijfers waar de VS en Engeland van uitgaan, zijn gebaseerd op 3000 toestellen. Moet ik de situatie nu zo zien dat wanneer de Amerikaanse marine bijvoorbeeld af zou zien van 400 toestellen, wij ons geen buil kunnen vallen zolang wij niet onder de 3000 toestellen zakken? Echter, de financiële gevolgen van een mindere productie, van 400 of meer toestellen, moeten toch ergens terechtkomen? Iemand moet het nadeel betalen, zou ik willen zeggen, en daar heb ik geen helderheid over. Of moeten wij het meer zien als een soort teruglopend financieel voordeel van de participanten? Ik verkrijg nog graag helderheid op dit punt.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter. Ik dank de bewindslieden voor hun beantwoording. Het betreft een brede kabinetsdelegatie, maar deze is slechts van één politieke signatuur. Dat is in dit debat toch wel opmerkelijk, maar daar ga ik nu verder geen bespiegelingen aan verbinden. Ik zeg ook dank voor de helderheid van de beantwoording. In de mij toegemeten tijd kan ik nog maar een enkele opmerking maken. Ik ben de minister van Defensie erkentelijk voor zijn visie met betrekking tot de militair-strategische aspecten. Dat is voor ons een belangrijk argument om nu voor de deelname aan deze fase te kiezen, met als perspectief dat het ook een keuze voor de JSF betekent als het beste toestel. Dat betekent natuurlijk wel dat wij tot over een redelijk aantal jaren moeten kunnen voorzien dat het luchtwapen minstens hetzelfde belang heeft en dezelfde strategische inzet vereist als wij nu kunnen voorzien. De minister heeft die visie, die ook door mijn fractie is neergelegd, heel duidelijk onderschreven. Dat is een ondersteuning voor onze positieve opstelling in deze fase.

Iets minder positief ben ik op het punt van de behoefte: de 85. Ik heb al eerder gezegd dat het mij toch voorkomt dat dit aantal door de financiële grens is ingegeven, terwijl mijn fractie vindt dat er duidelijk een operationele onderbouwing moet zijn. In het MoU, pagina 8, punt 3.3.1, wordt een heel directe relatie gelegd tussen het aantal aan te schaffen

vliegtuigen en de prijsontwikkeling. Dat bevestigt mijn stelling dat kennelijk alleen het totale budget doorslaggevend is. Ik vind dat wij het aantal moeten laten bepalen door de operationele behoefte. Er zijn redelijke procedures en mechanismen om de prijs in de hand te houden. Voorkomen moet worden dat onverhoopte prijsstijgingen een totaal verdringend effect hebben op de totale defensie-uitgaven. Gelukkig zei de minister van Defensie dat hij de mogelijkheid openhield om het budget in totaliteit ook interdepartementaal opnieuw te bekijken. Ik wil die optie nu uitdrukkelijk openhouden. Wij hebben in ander verband, bijvoorbeeld de Betuwelijn, meegemaakt welke enorme effecten een groot project kan hebben op de totale investeringen in een bepaalde sector, waardoor al het andere wordt weggedrukt. Dat willen wij op het gebied van defensie voorkomen. Er blijven risico's en onzekerheden, maar die zijn beheersbaar en zullen behoorlijk worden verdeeld tussen het bedrijfsleven en de overheid. Ze zullen niet uitsluitend bij de overheid terecht komen. Dat was een randvoorwaarde voor mijn fractie. De argumentatie van het kabinet leidt mij ertoe om onze steun, die ik in eerste termijn reeds heb uitgesproken, ook nu uit te spreken. Ik ben overigens erg benieuwd naar de definitieve opstelling van de PvdA-fractie. Ik hoop dat er een positief signaal kan zijn, zowel voor Defensie als voor onze industrie. Wat zal het kabinet doen bij een onverhoopt andere opstelling van de PvdA-fractie? Dat is een uiterst belangrijke politieke vraag, die naar ik vrees vandaag helaas niet tot een antwoord leidt, maar die ons allen bezighoudt.

Minister De Grave: Voorzitter. Ik dank de leden van de Kamer voor hun inbreng in tweede termijn. In het bijzonder wil ik dank uitspreken aan de heer Balemans, mevrouw Van Ardenne, de heer Stellingwerf en de heer Van den Berg, die hebben gezegd dat zij in de antwoorden van de regering voldoende aanleiding hebben gevonden om positief in de richting van hun fractie te adviseren over het voorstel van het kabinet. Dit brengt mij vanzelfsprekend bij degenen die nog de nodige vragen en twijfels hebben en ook bij degenen die al hebben aangegeven hierin verder niets te zien. Een

tweede termijn moet altijd scherp zijn. Dat is goed en geeft duidelijkheid. Ik zal dat ook pogen te doen. Het is prima als de minister van Defensie wordt geciteerd. Dat vind ik altijd uitmuntend, maar ik hecht er dan wel zeer aan dat ik in samenhang word geciteerd. Ik houd niet van het weglaten van dingen die waar zijn. Er is mij een simpele vraag gesteld: gesteld dat er überhaupt niets was geweest dat te maken had met de SDD, zou het kabinet dan nu een voorstel hebben gedaan om te beslissen over de opvolger van de F-16? Ik heb daarop klip en klaar geantwoord met "nee". Dat is van een onweerlegbare logica; ik denk dat iedereen dat kan begrijpen. In die situatie zitten wij echter niet. U moet dan ook niet alleen dat element noemen, maar daarbij ook betrekken wat ik daarnaast heb gezegd, te weten dat de mogelijkheid er is. Daarbij heb ik gesproken over de grote betekenis en het belang van het land. De aspecten zijn allemaal genoemd, vooral door de collega van Economische Zaken. Vervolgens is niet de vraag aan de orde of er vanuit militair-strategische overwegingen redenen zijn om het later te doen. Het gaat erom of de argumenten voor deelname door Defensie aan de SDD valide zijn. Ik heb omstandig de argumenten gefileerd. Ik heb aangegeven dat ik geen zinnige strategisch, geopolitieke of veiligheidsargumenten heb gehoord waarop ik de mening kan baseren dat er de komende jaren andere militaire prioriteiten komen dan de luchtmacht. Ik heb dat zeer uitvoerig beargumenteerd. Ik heb mij daarbij ook gebaseerd op conclusies van twee studies van een werkgroep van de PvdA, omdat ik de redenering daarin overtuigend vind. Ik heb aangegeven hoe het met Kosovo begonnen is. Ik heb aangegeven dat de kern van het EVDB-beleid ligt op het terrein van versterking van de Europese capaciteit voor het jachtvliegtuig.

De heer Timmermans zegt dat de PvdA mogelijk nadere prioriteiten op defensie terrein heeft. Ik zou dan graag horen welke dat zijn. Dan moeten er dus belangrijker prioriteiten zijn dan het jachtvliegtuig, in afwijking van de defensienota die nog geen twee jaar geleden is vastgesteld, in afwijking van de eigen PvdA-studies, in afwijking van de afspraken die in het kader van de NAVO zijn gemaakt, in afwijking van

waar wij op dit moment met het EVDB mee bezig zijn, in afwijking van al die andere landen die besloten hebben over te gaan tot vervanging van hun jachtvliegtuig. Mijn stelling is niet dat wij dit voorstel niet zouden hebben gedaan als er geen SDD was. Mijn stelling is wel dat ik geen goede argumentatie zie om te veronderstellen dat er over vijf jaar een andere veiligheids-politieke afweging is te maken dan nu. Ik heb het dan over alle elementen die ik heb genoemd. Dat is mijn standpunt als minister van Defensie. Ik steun het besluit van het kabinet volledig en voluit. De voordelen van deelname aan de SDD-fase acht ik vele malen zwaarder dan het nadeel van een zeer beperkt verlies aan flexibiliteit. Die flexibiliteit is in mijn ogen in belangrijke mate slechts theoretisch. Het gaat om de vervanging van het jachtvliegtuig. Alle indicaties, alle overwegingen, alle internationale ontwikkelingen leiden juist naar de conclusie in de nota van de PvdA, dat het luchtwapen eerder belangrijker dan minder belangrijk zal worden.

De heer Harrewijn (GroenLinks): Kan de minister het zich voorstellen dat over vijf jaar de tijd rijp is om samen met België een luchtmacht te vormen? Dat is toch niet volstrekt irreal?

Minister De Grave: Ik kan mij verschrikkelijk veel voorstellen, maar wij moeten proberen om met realistische scenario's te werken. Hetzelfde geldt in 2007. In dat jaar zouden wij ook weer de vraag kunnen stellen of de geopolitieke situatie over twee jaar niet ernstig veranderd zal zijn. Op een gegeven moment moet je een afweging maken. Alle rapporten, ook internationaal, wijzen maar één richting op. Het belang van het jachtvliegtuig in de militair-strategische belangen neemt alleen maar toe. Ik zie geen enkele aanleiding om te veronderstellen dat de afweging bij de vraag of wij wel of niet ons jachtvliegtuig moeten vervangen over vijf jaar anders zou uitvallen. Ik zie dat niet. Als ik het anders zou zien, zou ik de verantwoordelijkheid ook niet voor dit besluit hebben willen nemen. Mijn conclusie wordt heel nadrukkelijk door het hele defensieapparaat gedragen. Het standpunt is nadrukkelijk gebaseerd op een afweging die

ook binnen de organisatie is gemaakt.

De heer **Timmermans** (PvdA): De minister legt de onzekerheden en risico's nu wel heel eenzijdig bij de ontwikkeling van de internationale situatie. Er zijn natuurlijk risico's, maar die komen ook voor in de aannames die gelden voor de keuze van dit specifieke toestel. Als je alle risico's afzonderlijk behandelt of wegpoetst, dan is de keuze simpel. De minister moet niet de indruk hebben dat de PvdA-fractie het belang van het luchtwapen niet onderkent. In het begin van mijn eerste termijn heb ik dat benadrukt. De vraag is alleen welke flexibiliteit je inlevert, al deze elementen overziend, en wat dat je waard is. Voor die afweging staan wij.

Minister **De Grave**: Ik reageer namens het kabinet op dit element, namelijk de stelling dat de PvdA een grote voorkeur heeft voor het kopen van de plank. Ik zie dat punt in strikt logische en theoretische zin, maar in dit concrete geval zie ik de voordelen daarvan in zeer beperkte mate. Ik moet dat dan afwegen tegen de voordelen die verbonden zijn aan participatie. Als die er niet zouden zijn, zou dit voorstel niet zijn gedaan. In dit concrete geval is het nadeel van inperking van de flexibiliteit zeer, zeer beperkt. Vandaar dat dat niet de doorslag geeft. De heer Timmermans heeft nog andere onzekerheden genoemd op andere terreinen; daarom kan hij de afweging nu nog niet maken in afwachting van antwoorden op dat punt. Ik wijs er overigens op dat er veel meer defensiebesluiten zijn die met grote bedragen over lange jaren gepaard gaan. Wij gaan de komende jaren bijvoorbeeld heel fors investeren in de vervanging van fregatten. Je kunt je dan wel elke keer de vraag stellen of de geopolitieke situatie niet zodanig is, dat je nadere prioriteiten moet stellen. Het is bij Defensie echter onvermijdelijk dat je eens die afweging moet maken, omdat investeringen nu eenmaal vele jaren betreffen.

Mevrouw Van Ardenne vroeg nog: stel dat de JSF 20% duurder wordt, kan Defensie dan nog 85 toestellen kopen? Mijn antwoord daarop vloeit voort uit mijn antwoord in eerste termijn. Ik heb toen gezegd dat wij in de defensiebegroting een bedrag hebben gereserveerd. Dat is allemaal

uitgesmeerd binnen de budgetten van de luchtmacht; het gaat dus niet ten koste van de andere krijgsmachtdelen. In theorie is dat natuurlijk anders, want als je geen vliegtuigen koopt, kun je het geld aan andere dingen besteden. Maar in die afweging is het binnen de luchtmachtbudgetten neergelegd. Dat is gebaseerd op de huidige cijfers en gegevens. Stel dat de JSF 20% duurder wordt, wat wij niet verwachten. Ceteris paribus, dus met een gelijkblijvend defensiebudget, zijn er dan twee smaken mogelijk: ofwel minder toestellen, ofwel nadere prioriteitsstelling binnen de defensiebegroting. Ik zeg "ceteris paribus", omdat het ook nog mogelijk is dat men het binnen het totale budget van de rijksbegroting voor zijn rekening neemt. Dat is de logische samenhang met de feiten zoals wij die hebben gepresenteerd. Dat geldt overigens ook voor het geval de Kamer beslist om de Rafale te kopen. Dan kunnen er geen 85 toestellen worden gekocht, maar 59. Dat blijft natuurlijk de afweging die je altijd moet maken. De heer Van den Berg vroeg of het puur een financieel besluit is dan wel of er ook een operationele achtergrond achterzit. Het blijft altijd een weging tussen je financiële ruimte en je operationele mogelijkheden. Als Defensie had gevonden dat 85 toestellen operationeel niet verantwoord waren omdat dan de taken van de Nederlandse luchtmacht niet zouden kunnen worden uitgevoerd, dan hadden wij dit voorstel natuurlijk nooit gedaan. Het zijn er minder dan het aantal F-16's die wij nu hebben, maar de toestellen kunnen ook veel meer. Wij zijn van mening dat de luchtmacht met de 85 toestellen in staat is om zijn internationale taken in bondgenootschappelijk verband op meer dan uitstekende wijze te vervullen. Tot slot kom ik op de vraag over de Algemene Rekenkamer en Defac. Ik reageer daar zelf maar op vanwege Defac. Ik heb hier nog geen overleg met de collega's over kunnen hebben, maar ik moet zeggen dat mij de vraag zeer aanspreekt. Ik ken het rapport van de Rekenkamer en ik vond het een goede suggestie. Misschien dat de staatssecretaris nog iets kan zeggen over hoe het precies moet worden geregeld. Het spreekt mij zeer aan om conform de aanbeveling van de Rekenkamer, gedaan in de bundel naar aanleiding

van het afscheid van de heer Havermans, te handelen. Die denkrichting spreekt mij zeer aan.

Staatssecretaris **Van Hoof**: Voorzitter. Mevrouw Van 't Riet merkte op dat deelname aan de SDD dus aanschaf betekent. Nee, deelname aan de SDD betekent logischerwijs dat je bij de straks te maken afweging bij de JSF zult uitkomen, gezien de investeringen die je gedaan hebt en gezien de kennis die je hebt over wat het beste vliegtuig is. Daarmee heb je met SDD niet gekozen voor aanschaf op een bepaald moment van een bepaald aantal vliegtuigen. Ik heb dat in eerste termijn gezegd en ik herhaal het nu, omdat mevrouw Van 't Riet mij woorden in de mond legt die ik niet gezegd heb of althans niet bedoeld heb te zeggen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik blijf het een rare constructie vinden. Maakt u de business case dan los van het hele verhaal van de SDD-fase, het aantal aan te schaffen toestellen en de herberekening in 2008?

Staatssecretaris **Van Hoof**: De business case is een opstelling op basis waarvan je kunt concluderen wat voordeliger is: kopen van de plank of deelnemen in participatie en onder welke voorwaarden dat acceptabel of niet acceptabel is. Als je naar de business case kijkt als model, dan zie je dat de aantallen daarin de knoppen zijn waaraan je in de business case kunt draaien. Op die manier moet je naar de business case, de 85 en de JSF kijken. Natuurlijk hebben wij de business case moeten maken om te kunnen praten over deelname aan SDD en JSF, want daar gaat het over. Uit het feit dat er een business case ligt, mag echter niet afgeleid worden dat wij dus besloten hebben om aan te schaffen. Uit de business case mag u wel afleiden dat het zeer verantwoord is om deel te nemen aan de SDD-fase. Verder zeg ik nu voor de vierde keer dat het, als je meedoet aan de SDD-fase en je stopt daarin wat je erin stopt en je betreft de Nederlandse industrie en je eigen defensieorganisatie daarin, dan voor de hand ligt om, wanneer die keuze eenmaal gemaakt moet worden, primair naar de JSF te kijken, niet meer en niet minder. In het MoU is nergens iets te vinden over aantallen

die op enig moment gekocht worden.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Maar wel in de letter of intent en in de antwoorden op de vragen die hierover gesteld zijn door de Kamer.

Staatssecretaris **Van Hoof**: De letter of intent is een stuk dat de industrie regardeert en niet de Amerikaanse overheid en Lockheed Martin. De letter of intent is gerelateerd aan dezelfde business case op basis waarvan de bijdrage van de Nederlandse industrie tot stand moest komen.

De heer **Harrewijn** (GroenLinks): U zegt dat het aantal van 85 een knop is waaraan je kunt draaien. In de letter of intent staat echter dat je daar niet aan mag draaien, tenzij je de rekening betaalt. Als wij eraan draaien om een andere reden dan prijsverhoging – wij hebben dat zelf niet in de hand; dat ligt bij de Amerikanen en Lockheed Martin – dan geldt ineens niet meer dat de industrie alles compenseert. Met de letter of intent geef je dus een stuk politieke vrijheid weg, want de prijs staat er ook al in, namelijk 41,4 mln euro. Dat is toch allemaal niet vrijblijvend? Het gaat dus om honderden miljoenen.

Staatssecretaris **Van Hoof**: Als de heer Harrewijn constateert dat het draaien aan knoppen consequenties heeft voor de business case en vervolgens ook voor de daaraan gerelateerde afspraken, dan is dat volgens mij al bevestigd. Ik laat het echter graag aan de collega's over om, als zij daar behoefte aan hebben, hier nog iets over te zeggen.

De heer **Harrewijn** (GroenLinks): Het gaat erom dat ik uw stelling dat wij ons nergens op vastleggen, niet kan onderschrijven. Voor de industrie leggen wij ons erop vast om mee te doen aan de SDD-fase. Als wij willen afwijken van de genoemde bedragen en aantallen, dan gaat het de belastingbetaler geld kosten.

Staatssecretaris **Van Hoof**: Daarmee is volgens mij precies aangegeven wat de positie van de business case is en wat de consequenties zijn van aan de knoppen draaien. Daarmee is echter ook aangegeven dat er nog geen definitieve besluiten worden

genomen over aanschafmomenten en aantallen.

Mevrouw Van 't Riet heeft gesteld dat er in militair-strategisch opzicht flexibiliteit wordt weggegeven. Ik houd haar nog een keer voor dat het moment waarop er keuzes gemaakt moeten worden, tussen nu en over vijf, zes of zeven jaar ligt. Gezien hetgeen er in die periode verwacht mag worden aan ontwikkelingen van nieuwe vliegtuigen, bijvoorbeeld unmanned combat vliegtuigen, ziet het er niet naar uit dat wij dan verrast zullen worden door zaken waar wij nu nog geen zicht op hebben en waardoor er nu ineens flexibiliteit zou worden weggegeven. Dat is de ene kant van het verhaal. De andere kant van het verhaal is dat er, omdat je je nog nergens op hebt vastgelegd, zo nodig te zijner tijd bij onvoorziene omstandigheden de flexibiliteit is die sommigen zoeken. Er is gezegd dat ik in een spagaat zou zitten, er niet uit kwam en het er moeilijk mee had. Nee, dat is helemaal niet aan de orde. Ik heb uitgelegd dat, gezien het feit dat we over de SDD respectievelijk industriële participatie moeten spreken, we dus altijd moesten kijken naar de capaciteiten en de kostprijs-verhouding van vliegtuigen. Dat is geen spagaat, maar het zijn twee sporen die netjes oplopen, als ware je aan het langlaufen. Dat gaat gewoon hartstikke goed! Het jaar 2008 heeft alleen maar voordelen, althans volgens mevrouw Van 't Riet. Zij gaat dan wat gemakkelijk voorbij aan het feit dat we dan een heel bijzondere discussie zullen krijgen over compensatie, de daarbij behorende kosten en de organisatie daarvan. Dat zijn kosten die we maar niet in een business case hebben opgenomen, maar die op dat moment wel spelen. De bijdrage van de industrie is er dan ook niet. Dat zijn elementen die zij niet noemt, maar die ik voor de volledigheid nog even wil hebben genoemd.

De heer **Timmermans** (PvdA): Sinds wanneer brengt het kabinet compensatiekosten in rekening? De regels houden toch in dat we geen extra kosten voor compensatie accepteren?

Staatssecretaris **Van Hoof**: Daar heeft u gelijk in. Maar de werkelijkheid laat zien dat dat nog weleens aan de orde is. Maar omdat we het

niet in rekening brengen, hebben we het ook niet in de business case opgenomen. Wat dat betreft, heeft u dus helemaal gelijk als u zegt dat wij daarmee geen rekening zouden houden.

De heer **Timmermans** (PvdA): Maar u schermt er hier wel mee.

Staatssecretaris **Van Hoof**: In de richting van mevrouw Van 't Riet, die de ene kant van de medaille laat zien, lijkt het mij goed om ook de andere kant van de medaille even enigszins in het licht te houden, zodat er meer evenwicht ontstaat. De heer Stellingwerf vraagt wat een eventuele vermindering met 400 toestellen betekent. Betekent dit dat wij er ons geen buil aan kunnen vallen, omdat die prijs niet verandert? Ik heb dat in eerste termijn proberen uit te leggen, en ik heb de Kamer inmiddels de brief van de heer Aldridge doen toekomen, waaruit blijkt dat de prijs altijd gebaseerd is geweest op 3000 vliegtuigen, en dat een eventuele reductie van 400 vliegtuigen meer dan gecorrigeerd zal worden door wat men verwacht aan andere landen te verkopen. In die zin vallen wij er ons dus geen buil aan. Voor de VS betekent het uiteindelijk dat er 400 minder zullen worden geproduceerd, wat daar een financieel nadeel met zich mee zal brengen. Maar dat is een nadeel dat ons niet aangaat. Bovendien hoeven ze die ook weer niet te betalen. Dat is dus een eigen afweging van de VS.

De heer **Timmermans** (PvdA): Waaruit blijkt dat financiële nadeel? Blijkt dat uit de stuksprijs voor door de VS af te nemen toestellen?

Staatssecretaris **Van Hoof**: Er worden er 400 minder verkocht, wat ongetwijfeld ergens een nadeel zal opleveren.

De heer **Timmermans** (PvdA): Ik neem aan in de prijs van de toestellen.

Staatssecretaris **Van Hoof**: Nee, dat heb ik u net uitgelegd. Een lagere productie van 400 toestellen zal ongetwijfeld bij Lockheed Martin een 400 minder winstmarge opleveren.

De heer **Timmermans** (PvdA): En dus ook bij alle toeleveranciers.

Staatssecretaris **Van Hoof**: Aan het eind van de rit zou dat zo kunnen zijn, ja. Voor de business case is dat overigens niet relevant, omdat daarbij al rekening is gehouden met minder vliegtuigen.

De heer **Timmermans** (PvdA): In welk opzicht met minder vliegtuigen? Er is een totale verwachting van het aantal te produceren vliegtuigen van 4500. Als zich een tegenvaller voordoet, kunt u toch niet zeggen dat het er waarschijnlijk meer worden?

Staatssecretaris **Van Hoof**: In de eigen business case gaat het om 4500 vliegtuigen. De Amerikanen houden rekening met 5123 toestellen. In de brief van Aldridge staat onderaan blz. 1 heel duidelijk dat de prijs is gebaseerd op de productie van 3000 vliegtuigen. Als het er 400 minder worden, is dat niet van invloed op de prijs zolang die maar door extra verkopen worden gedekt. De kans dat er 400 elders dan in Amerika en Engeland worden afgezet, is 100%.

De heer **Timmermans** (PvdA): Het aantal van 5123 is de optimistische schatting van het JSF-program office. Dat is geen middenweg, maar de topverwachting. U hoogt de aantallen op en daarmee verzet u de doelpalen. Ik kan het niet anders uitleggen.

Staatssecretaris **Van Hoof**: Ik verwijs naar de rapporten van Booz-Allen, het CPB, Lockheed-Martin, de Nederlandse industrie, het NIVR, de TEAL-group en RUSI waarin een lage, een hoge en een meest waarschijnlijke raming worden gegeven. Een realistisch gemiddelde komt uit op 5748 toestellen. Dat is het oordeel van deskundige derden. Het JSF-program office gaat uit van 3623 voor VS, Groot-Brittannië en partners. Hiervan nemen de eerste twee er 3600 voor hun rekening. Er wordt vervolgens uitgegaan van een export van 1500 toestellen gerekend over 26 landen, dus met uitzondering van de partners. Uiteindelijk kom ik dan uit op 5123 toestellen. Dat is geen hoge of lage raming, maar dat is het precieze aantal waar het JSF-office mee werkt.

De heer **Timmermans** (PvdA): Ik houd u aan uw business case.

Staatssecretaris **Van Hoof**: In de

business case wordt uitgegaan van een lager aantal dan 5123, namelijk 4500. Die 400 toestellen die genoemd zijn, hebben betrekking op het aantal van 5123 en niet op dat 4500. Zo zitten de getallen in elkaar.

De heer **Timmermans** (PvdA): U goochelt met cijfers.

Staatssecretaris **Van Hoof**: Er wordt niet gegoocheld met cijfers. Ik verwijs naar de rapporten van de deskundigen, die allemaal na te lezen zijn. Ik zou het pas gegoocheld met cijfers vinden als wij op basis van dit soort aannames een som hadden gemaakt. Dat is echter niet gebeurd. Het JSF-program office is uitgegaan van de behoeften van de VS, Groot-Brittannië en de partners. Vervolgens is er een marktschatting van 1500 gemaakt. Die is inderdaad nog niet zo concreet dat alle 26 landen precies hebben aangegeven hoeveel het er zullen worden. Men is bijvoorbeeld niet uitgegaan van de schatting van het RUSI-rapport dat op verzoek van de Kamer is opgesteld. In dat rapport kwam men namelijk uit op een aantal van 6000 toestellen. Men is ook niet uitgegaan van het gemiddelde van de rapporten van 5748, maar van 5123.

De heer **Timmermans** (PvdA): Voorzitter...

De **voorzitter**: Deze discussie is al vaker gevoerd. Er is een verschil van mening op dit punt en ik heb niet de indruk dat de standpunten dichter bij elkaar komen. U mag nog eenmaal op dit punt interrumperen.

De heer **Timmermans** (PvdA): Als u van het aantal van ruim 5100 uit wilt gaan, kan dat toch gewoon in de business case ondergebracht worden? U noemt het cijfer wat u op dat moment het beste uitkomt. Aan de ene kant is dat 4500, omdat u dat het beste uitkomt ten aanzien van de industrie en het ontwikkelingskostenvoordeel, en aan de andere kant is het 5100, omdat u dat het beste uitkomt voor de berekening van de royalty's. Dat is gegoocheld.

De **voorzitter**: Tien minuten geleden hoorde ik min of meer hetzelfde argument.

Staatssecretaris **Van Hoof**: Ik probeer aan te geven waar de getallen vandaan komen. Wij hebben

in de business case niet het aantal van 5123 opgenomen, want dan zou de heer Timmermans ons verwijten dat wij te optimistisch waren, dat het niet hard was, dat wij het niet waar konden maken en dat het allemaal nog maar gebeuren moest. Dat hebben wij dus niet gedaan. Net zo goed als wij een aantal andere aannames ook niet hoger hebben ingeschat: geen waiver op 100% en de dollar- en de eurokoers zijn niet hetzelfde. U had ons daar terecht op kunnen aanspreken. Wij zouden dan een veel mooiere business case hebben gecreëerd waardoor vervolgens een gigantisch gat zou zijn ontstaan. Mijnheer Timmermans, dan zou u volledig gelijk hebben gehad. Ik houd nu absoluut tegen dat er gegoocheld wordt, intengedeel. Op een relatief conservatieve manier wordt uitgegaan van 4500. De heer Timmermans heeft gevraagd welke stuksprijs gehanteerd is. Wij hebben daarvoor de prijs gehanteerd die staat op blz. 9 van de brief van het kabinet. Vervolgens zijn daarin ook de life cycle-kosten aangegeven, die zijn gebaseerd op de gegevens van de industrie, met alle waarde die dat heeft. Bepaalde elementen van de life cycle-kosten moeten in ponden worden berekend. De heer Timmermans zegt dat het verschil niet zo enorm is als ik zeg. Vergeleken met de aanschafprijs kom je op andere percentages uit, maar het gaat nog steeds om substantiële verschillen die niet zomaar overbrugd worden. Dan nog heb je te maken met bijvoorbeeld de capabilities van de vliegtuigen en de eisen op dat gebied. Je krijgt dan veel minder. Ook die relativering breng ik daarbij aan. De heer Timmermans schetst onzekerheden, bijvoorbeeld over de configuratie. Hij vraagt hoe het zit met de joint operational requirements. Een eventuele aanpassing van het ORD gebeurt niet anders dan met instemming van de level 1- en de level 2-partners. Als de heer Timmermans zegt dat er grote onzekerheid is over de operational requirements, zeg ik dat die zo groot is als wij zelf toestaan. Als hij terugkomt op de prijs, de not to exceed price, dan zeg ik hem dat het altijd zo is geweest. Ook bij de F-16 was er geen not to exceed price aan de orde tot wij in de productiefase zaten. Wij zitten niet in die fase. Ik heb vanmiddag geschetst dat ik de not to exceed price niet kan geven,

omdat die geen waarde zou hebben. Dat bedoelde ik ook met de door mij gehanteerde term. Ik heb geprobeerd uit te leggen dat de wijze waarop op dit moment de prijs tot stand komt, afwijkt van alle vorige methoden, waarbij aan het einde van de rit aan de hand van het vaststellen van operationele eisen wel een prijs werd bepaald, met alle gevolgen van dien. De heer Timmermans heeft helemaal gelijk dat in het verleden bij vliegtuigprojecten in Amerika de prijs in de loop van de productie enorm gestegen is. Dat had alles met die aanpak te maken. Ik heb in eerste termijn geprobeerd, aan te geven dat in de huidige systematiek van de verschillende fasen in de ontwikkeling de prijs als een autonome variabele geldt, waardoor de kostenstijging in de hand wordt gehouden, zo niet volledig wordt teruggebracht.

Ik heb ook gezegd wat de effecten zijn van de consent demonstration fase. U mag niet voorbij gaan aan het feit dat 15% in het SDD-budget wordt gebruikt voor award fees dan wel als reserve op het moment dat er zaken tegenvallen. 15% op dat hele bedrag is niet niets. Met andere woorden: als u in uw tweede termijn een beetje de suggestie wekt dat er absoluut geen zekerheden zijn op dat gebied, wil ik dat hiermee relativeren.

De heer **Timmermans** (PvdA): Ik heb mij toch niet vergist als ik constateer dat het totale prijskaartje van de SDD inmiddels met 25% is verhoogd? Dat geldt niet voor Nederland, maar wel voor het totale budget voor SDD!

Staatssecretaris **Van Hoof**: Als u bedoelt te zeggen dat het bedrag hoger was dan in eerste instantie, dan heeft u gelijk. Als u de verklaring daarvoor kent, weet u dat er geen verschil is, omdat de ontwikkeling van de motoren in de SDD is ondergebracht. Er zit daarvoor nu een aparte post in de SDD. Er is dus geen sprake van een onverwachte prijsstijging. Het is een technische aanpassing, waarvoor de term internalisatie luidt.

De **voorzitter**: Hoeveel tijd hebt u nog nodig?

Staatssecretaris **Van Hoof**: Ik heb niet zo heel veel tijd meer nodig. De heer Timmermans stelde dat wij geen garantie hadden inzake de

afleverperiode. Als wij deelnemer zijn in level 2, hebben wij alle inspraak in de momenten waarop wij onze vliegtuigen geleverd willen hebben. Deze onzekerheid kan ik dus relativeren.

Er is gesproken over royalty's. Het is misschien overbodig, want de heer Timmermans zal het ongetwijfeld gezien hebben, maar het Nederlandse recht op royalty's bij deelname is vastgelegd in artikel 12, lid 7, van het framework MoU. Hij kan daar precies lezen aan de hand van welke procedures dat recht wordt vastgelegd. Ik wil er nog een enkele opmerking over maken, omdat op de een of andere manier dat probleem steeds terugkomt. Inzake de royalty's en de getallen die daarbij spelen, heb ik al aangegeven met welke cijfers het JSF-office raamt: 5123. Hoe de stuksprijs wordt berekend, heb ik aangegeven aan de hand van de brief van de heer Aldridge. De formule voor de berekening van de royalty's is een product van het aantal export vliegtuigen. In dit geval zijn dat er 1390. Dat getal wordt vermenigvuldigd met de dollarkoers. Wij rekenden met € 1,15. Die uitkomst wordt vermenigvuldigd met het SDD-aandeel te weten 800 mln gedeeld door 30 mld, ofwel 2,65% maal de royalty's per JSF is price 2000 27,5 mld gedeeld door 4500 is 6,12 mln dollar. Dat betekent 259 mln then year oftewel 111 mln netto contant. Dat sommetje kennen wij.

De heer **Harrewijn** (GroenLinks): U zegt dus dat 1390 toestellen royalty's opleveren binnen de 4500?

Staatssecretaris **Van Hoof**: Dat is de rekensom op basis waarvan de royalty's hier zijn bepaald.

De heer **Harrewijn** (GroenLinks): Er was twijfel over de vraag of er binnen de 4500 voldoende ruimte is voor 1390 toestellen waarover royalty's worden betaald. Deelnemers behoeven immers geen royalty's te betalen.

Staatssecretaris **Van Hoof**: Het gaat niet over de vraag of er binnen 4500 toestellen ruimte is. Wij praten over 5100 en nog wat aan de hand van de sommen die men in Amerika maakt.

De heer **Harrewijn** (GroenLinks): Bij de stuksprijs gaat u uit van 3000, bij de royalty's gaat u uit van 5100 en

wij hebben een business case op basis van 4500! Dat zijn heel veel doelpalen!

Staatssecretaris **Van Hoof**: Inderdaad. U hebt vandaag bereikt dat u alle doelpalen nu goed ziet staan en dat u weet wat de betekenis van die doelpalen is.

De heer **Timmermans** (PvdA): Het zijn wel doelpalen met wielmpjes eronder!

Staatssecretaris **Van Hoof**: Nee, er zitten geen wielmpjes onder.

De **voorzitter**: U hoeft niet steeds te reageren op spontane opmerkingen die vanuit de stoel worden gemaakt.

Staatssecretaris **Van Hoof**: Als er wielmpjes onder zitten, zoals bedoeld door de heer Timmermans, dan zou de royaltybijdrage per JSF niet gebaseerd zijn op 5123, maar op 4500. Dan zou het niet een bedrag van 6,12 mln dollar, maar van 5,38 mln dollar zijn. De redenering die vandaag herhaaldelijk aan de orde is geweest, is niet juist omdat er geen plafond van 4500 in de royalty's zit.

Mevrouw **Van Ardenne-van der Hoeven** (CDA): Ik vind dit een heldere verklaring. Nu gaat Nederland uit van 1390 te verkopen toestellen aan derde landen. Waarop is dit aantal gebaseerd? Kom dan niet aan met allerlei verwijzingen naar rapporten. Wat neemt u aan als onderbouwing voor die 1390 toestellen?

Staatssecretaris **Van Hoof**: Dat aantal van 1390 is gebaseerd op het aantal van ruim 3000 dat door de VS en het VK is gereserveerd plus het aantal van 1500 dat vanuit de JSF-offices voor exportlanden is neergezet. Wij hebben als midden-scenario een aantal van 1390 gekozen.

Mevrouw **Van Ardenne-van der Hoeven** (CDA): Om welke landen gaat het precies? Het gaat niet om de participerende landen. Dan is de vraag welke derde landen overblijven die zo'n grote hoeveelheid toestellen aanschaffen.

Staatssecretaris **Van Hoof**: Ik heb ze niet allemaal paraat, maar het zijn landen als Zuid-Korea, Singapore, Australië en India. Ik heb ze niet alle

26 paraat, maar als u het wilt kan ik ze u laten aanreiken. U hebt nog gevraagd hoe groot het risico is dat die landen ook partner worden. Dat risico is inmiddels ingeperkt. Vier landen uit die reeks zouden nog partner kunnen worden, maar dat moeten zij dan wel voor 1 januari 2003 doen.

Mevrouw **Van Ardenne-van der Hoeven** (CDA): Ik zou dat lijstje graag willen zien.

Staatssecretaris **Van Hoof**: Wij zullen u dat lijstje sturen. Voorzitter. Er is een opzegtermijn van negentig dagen. Het geldt dat tot dat moment contractueel betaald moest worden, moet dan ook betaald worden. Voor het overige zullen er regelingen getroffen moeten worden voor de kosten van opzegging en andere kosten die daarmee te maken hebben.

Dan maak ik nog een opmerking over de Algemene Rekenkamer, Defac en de Amerikaanse wet- en regelgeving. Voor het laatste verwijs ik naar het MoU en wat wij daarin zijn overeengekomen. Als de Defensieaccountantsdienst of de Algemene Rekenkamer, al dan niet zelfstandig, bepaalde gegevens van de SDD-fase wil inspecteren, dan zal het Amerikaanse ministerie van Defensie medewerking verlenen aan de vrijgave van die gegevens. Bij onderzoeken van Amerikaanse controle instanties zouden Nederlandse controle instanties betrokken kunnen worden. Rapporten van rekenkameronderzoeken die worden uitgevoerd door participanten zullen over en weer ter beschikking gesteld worden. Hetzelfde geldt voor de audits.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter. De heer Timmermans heeft een vraag gesteld over de al dan niet gegarandeerde omzet. Hij kent de brief van 10 december 2001, waarin staat "we commit to a threefold increase in (...) which equals about 8 biljon dollars". Dat is natuurlijk geen garantie. Daarna zei hij dat de Nederlandse industrie goed geëquipeerd is en daar ben ik het zeer mee eens. Ik ben er dan ook van overtuigd dat men dat zal doen. Het is een commitment en het betekent dat de Amerikaanse industrie, dus ook Lockheed, ervan overtuigd is dat dit kan. Dat vind ik een voldoende garantie.

Wij zijn niet voor niets uitgegaan van een zeer laag aantal vliegtuigen. De heer Timmermans suggereert dat bij een laag aantal vliegtuigen de business case er mooier uitziet dan bij een hoog aantal. Dat is echter niet het geval. Als wij 5100 vliegtuigen hadden opgenomen in de business case, zou die business case er veel mooier hebben uitgezien en zou het bedrijfsleven veel minder hebben bijbetaald. Het bedrijfsleven is ervan overtuigd dat er meer vliegtuigen zullen worden gebouwd. Als wij nu zouden zeggen dat dit de berekening voor de eeuwigheid is zonder een gap, zou de industrie denken dat de Staat leuk binnenloopt bij een aantal boven 4500 vliegtuigen en dat dat niet de bedoeling kan zijn. Ik begrijp dus niet zo goed waarom de heer Timmermans zich er zo druk over maakt dat wij hebben ingezet op 4500 vliegtuigen.

De heer **Timmermans** (PvdA): Het enige wat ik vraag is dat u consistent bent. Als u voor het ontwikkelingskostenvoordeel uitgaat van 4500 vliegtuigen, moet u dat ook doen bij de royalty's.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wij zijn op alle onderdelen uitgegaan van het middenscenario, van het meest waarschijnlijke aantal vliegtuigen. Bij het aantal vliegtuigen zijn wij zelfs aan de lage kant gaan zitten.

Ik moet ook nog iets zeggen over de levels 2 en 3. Het is duidelijk dat de Amerikanen niet willen praten over level 3 zolang er over level 2 wordt gesproken. Van de Amerikaanse industrie is bekend dat zij bij level 3 de Nederlandse industrie zal behandelen als gaat het om kopen van de plank. Men schat dus ongeveer 2,5 mld dollar in plaats van 8 mld dollar. Overigens is hierover ook een uitspraak gedaan in het rapport van Booz-Allen & Hamilton. De industrie verwacht overigens ook zelf dat, als wij teruggaan naar level 3, het niet meer gaat om bestellingen op systeemniveau, maar op (sub)componentenniveau. Dat is in innovatief opzicht een verslechtering en daarom is de industrie tot de conclusie gekomen dat dit niet moet gebeuren.

De Canadese situatie is echt niet vergelijkbaar met de onze. Een deel van de Canadese bedrijven is echt Amerikaans en natuurlijk zijn de historische banden tussen Canadese

en Amerikaanse bedrijven anders dan die tussen Nederlandse en Amerikaanse bedrijven. Canada heeft inderdaad een eigen luchtvaartcluster, maar een bedrijf als Bombardier zit met name in de civiele productie. Het verwacht nauwelijks enige orders te krijgen in het kader van de JSF.

Canada betaalt 150 mln dollar en krijgt naar verwachting 7 mld aan orders. Dat is inclusief de after-sales en onderhoud. Wij betalen 800 mln dollar, minus overigens de 191 mln van de industrie. Uiteindelijk betalen wij zo'n 600 mln dollar voor onze deelname. Daarvoor krijgen wij 11 mld terug. Met inbegrip van de after-sales komen wij zelfs uit op 18 mld. Als je dat terugrekent naar die 600 mln, respectievelijk 150 mln, zal blijken dat wij in dezelfde "range" zitten. Ik wijs er wel op dat het hier andere, minder hoogwaardige producten betreft.

De heer **Timmermans** (PvdA): Wij zitten dan in dezelfde range met een overheidsbijdrage van 100 mln dollar en een bijdrage van de industrie van 50 mln dollar.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is niet juist. Er wordt namelijk 150 mln dollar voor de deelname betaald. Inclusief alle andere opbrengsten komen zij uit op een "return" van 7 mld. Wij betalen 600 mln, omdat de industrie 191 mln zelf betaalt. Dat moeten wij natuurlijk wel meenemen. Uiteindelijk komen wij uit op een "return" van 18 mld.

De heer **Timmermans** (PvdA): Bij de Canadezen moet u nog 50 mln aftrekken, want dat is de bijdrage van de Canadese industrie aan die 150 mln.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is juist. In ons geval is er echter wel sprake van een "return" van 18 mld. De heer Van Bommel heeft gevraagd naar de werkgelegenheidseffecten. Het is mij niet duidelijk waarom het totale aantal middelbaar en hoogopgeleide technici in het geheel niet zou toenemen als er extra vraag is. Wij verwachten allemaal dat dit aantal in de toekomst wel zal toenemen, al was het maar omdat het doel van het beleid is om te komen tot een kenniseconomie. Wij proberen daarom om mensen te stimuleren een goede opleiding te kiezen. Overigens is het bijna altijd

zo dat het aanbod toeneemt als de vraag hoog is. Op termijn zal er dus zeker sprake zijn van een uitbreiding. Ik wijs u verder op de algemene overweging dat de door het CPB verwachte stijging van de werkloosheid ons dwingt om het tot een beleidsdoel te maken die stijging zoveel mogelijk te voorkomen. In ieder geval is de regering gehouden om de goede impulsen te geven. Mevrouw Van Ardenne vroeg mij hoe ik over subsidies denk, omdat ik mij daarover te negatief uitgelaten zou hebben. Ik ben niet zo verschrikkelijk enthousiast over subsidies. Er moeten heel goede redenen zijn om iets te subsidiëren. Overigens hebben wij er met brede instemming van de Kamer, inclusief die van de CDA-fractie, voor gekozen om zoveel mogelijk te voorkomen dat er "picking the winner"-subsidies worden gegeven. Het is ons voornemen om zoveel mogelijk generieke subsidies te verstrekken. De eerste fase van de JSF hebben wij inderdaad met 200 mln gesubsidieerd. Het zou zonde zijn om dat geld nu in de sloot te laten zakken. Wij proberen dan ook terecht om dit geld terug te verdienen. Overigens hebben wij ook een generiek technologiebeleid dat erop is gericht om efficiënter en effectiever te werken. Ik denk verder aan specifieke beleidssubsidies als die voor duurzame energie. Ik ben daar niet bij voorbaat op tegen, omdat subsidies daar helpen om een ontwikkeling in gang te zetten die zonder hulp zeker niet op gang zou komen. Ik wijs erop dat binnen de EU voortdurend wordt onderzocht hoe de staatssteun teruggebracht kan worden. Elke subsidie is immers per saldo staatssteun. Wij moeten die subsidies dan ook zoveel mogelijk beperken. Overigens bevindt Nederland zich in vergelijking met andere EU-lidstaten aan de onderkant van de subsidiemarkt. Dat moeten wij ook zo houden. Wel is het natuurlijk zaak dat Nederlandse bedrijven te maken krijgen met een "level playing field". Ik ben dan ook heel blij dat op de Europese Raad is bevestigd dat het ons gezamenlijke doel moet zijn om staatssteun terug te brengen. Er is niet voor niets een heel stevig steunkader binnen de EU. Dat kader is er zeker ook om te voorkomen dat bedrijven te maken krijgen met oneerlijke concurrentie en er over de

hoofden van de Europese belastingbetalers heen een subsidiewedloop kan worden uitgevochten. In dit geval geldt "hoe minder, hoe beter", want zonder staatssteun is er zeker geen sprake van concurrentievervalsing. Dat zouden wij met elkaar zeker moeten willen. Voorzitter. Ik denk dat ik hiermee de vragen die mij zijn gesteld, heb beantwoord.

Minister **Zalm**: Mijnheer de voorzitter. De regering kan aanvaarding van de moties die zijn ingediend, niet aanraden; ofte wel: wij ontraden aanvaarding. Wat mij altijd aanspreekt, is regeren in onzekerheid. Ik heb daarover eens een prachtige column in ESB geschreven naar aanleiding van scanning the future. Die kwam erop neer, dat je zo lang mogelijk zoveel mogelijk flexibiliteit in je besluiten moet houden. Soms komt echter het moment dat je moet zeggen dat je een besluit neemt of dat je geen besluit neemt, maar dan neem je ook een besluit. Dat moment is nu aangebroken. Als wij nu niets besluiten, kunnen wij altijd nog die vliegtuigen kopen – daarover is geen misverstand – maar dan kunnen wij niet meedoen in de ontwikkeling. Wij moeten dus nu de afweging maken. Het kabinet heeft dat gedaan en het heeft geprobeerd de onzekerheden, zeker wat de staatsfinanciën betreft, te beperken door de herberekeningsclausule voor 2008 in te bouwen. Overigens was dat niet zozeer een behoefte van het kabinet als wel van de industrie, die het gevoel had dat zij "geript" werd als zij dat percentage met de Staat zou afspreken. Dat brengt mij op de vraag waarom die 191 mln euro nog in het contract staat, als dat bedrag geen rol meer speelt. Die 191 mln euro was de laatste som die wij samen met de industrie hebben gemaakt. Wij kwamen, nog uitgaande van CPB-veronderstelling van 1 dollar = 1 euro en een aanschaffingsperiode van 2010-2025, uit op 3,5% en een contante waarde die overeenkwam met 191 mln euro. Dat staat in de letter of intent niet in de afspraken, maar in de overwegingen. Daarin staat ook dat het een voorlopige berekening is. Die berekening is toen gemaakt voor een sluitende business case, nog uitgaande van 1 dollar = 1 euro en de aanschaffingsperiode 2010-2025.

Vervolgens zijn wij overgestapt op een andere formule, een herberekening op basis van alle nieuwe informatie in 2008. Vervolgens was het kabinet vrij om te zeggen dat wel raar was om uit te gaan van een euro/dollarverhouding van 1 op 1, terwijl die verhouding echt een andere is. Het kabinet is toen van andere aannames uitgegaan, die de business case hebben verslechterd. Niemand is daar echter aan gebonden, omdat die herberekening uiteindelijk in 2008 zal plaatsvinden. De heer Timmermans heeft de paradox, die er ook is, ontdekt in die herberekening. Als het iets minder goed gaat, moet de industrie juist meer gaan betalen. Het is natuurlijk van tweeën een. De industrie is een serieuze partner, die beter dan wie dan ook de gegevens kent. Men kan goed de inschatting maken. Men heeft gedacht dat het voordelig was om die herberekening te maken. Het kabinet heeft daarover een betrekkelijk neutrale opvatting, omdat het kabinet meende al een redelijke becijfering te hebben. Vanuit de Staat bekeken is die herberekening op een later moment, als er meer gegevens zijn, wel prettig omdat de kans op verlies voor de Staat kleiner wordt. Het is niet erg om een kans op winst te houden, maar het is van belang om de kans op verlies kleiner te maken. De industrie denkt daar net zo over. Bij de industrie gaat het om grote jongens, met financiële mannen en analisten erbij. Als men wil tekenen, moet men ook staan voor die handtekening. Ik heb dan ook niet zoveel medelijden als de heer Timmermans lijkt te hebben met de industrie, die misschien een handtekening onder een verkeerd contract heeft gezet. Een man, een man; een woord, een woord. En: een handtekening, een handtekening. Vervolgens gaan wij aan de slag. Wij moeten het ook niet dramatiseren. Als er 20% draagvlak wegvalt, betekent dat 25% verzwaring voor de rest. Je praat dan over 1% omzet. Ik heb mij laten vertellen dat de marges in deze business niet beroerd zijn. Van 1% omzetverlies zal geen bedrijf in deze branche omvallen. Men heeft er in elk geval voor gekozen. Het zijn verantwoordelijke mensen. Wij moeten ze daaraan houden. Wij hebben daarover een afspraak. Die geeft voor beide partijen een zeker comfort in onzekere tijden, met de wetenschap dat wij straks meer kennis hebben. Beide partijen

hebben het idee dat zij beter uit zijn als zij op dat moment definitief de herberekening maken.

De heer **Van Bommel** (SP): Ik maak mij minder zorgen over de positie van de bedrijven. Voor deze minister van Financiën komt echter de positie van de overheid op de eerste plaats. Dan is de vraag aan de orde of het getal van 4500 dat in de business case uitgangspunt is, wat deze minister betreft reëel is. Ik wijs ook op de royalty's. Gaat het omhoog, dan verandert er wat aan de business case; dit betreft ook het aantal vliegtuigen dat extern verkocht kan worden.

Minister **Zalm**: Er zijn een paar elementen die daar een rol in spelen. In de eerste plaats spelen daar de royalty's een rol. Dan heb je het over een segment van de 4500. Dat is het getal van 1390 dat wij als aannames hebben gehanteerd. Dat is van belang voor de royaltycalculatie. Om te kijken welk percentage je van de industriële bijdrage nodig hebt, vormen de 4500 de crux. Beide zullen worden herbecijferd in 2008. Wij hebben nu aannames gemaakt rond de 1390 en rond de 4500; die zijn voor de som allebei van belang. Als wij straks betere kennis hebben in 2008, worden beide getallen opnieuw ingevuld; dan wordt de becijfering opnieuw gemaakt en zal opnieuw blijken welk percentage er moet komen. Dat geldt ook voor de waiver, wat betreft het percentage van 50, al dan niet op nieuwe verkopen. Wat dat betreft is er een prachtige mogelijkheid om de staatskas te beschermen, als althans de opvolgers van deze bewindslieden de industrie willen houden aan de gemaakte afspraak. Het is een heel stevig en gedetailleerd contract, waarin de hele berekeningswijze precies vastligt.

De heer **Van Bommel** (SP): Dan kan de conclusie toch niet anders zijn dan dat ook volgens deze minister van Financiën de business case op dat punt onzeker is en niet dichtgetimmerd is.

Minister **Zalm**: Nee, de becijfering op dit moment is onzeker. Dat is nu juist het aardige van de wijze waarop wij het contract gesloten hebben. Wij hebben niet een contract gesloten van 4500 vliegtuigen of zoiets. Dat percentage wordt straks her-

berekend. Mocht het zijn dat die 4500 bijvoorbeeld 5000 wordt, dan vullen wij 5000 in. Mocht verder de 1390 bijvoorbeeld 1200 worden, dan vullen wij 1200 in. Vervolgens gaat de hele machine weer lopen; zo gaat dat.

De heer **Timmermans** (PvdA): Als nu de aannames 4500 is, dan moet u wel overall 4500 invullen. Bij de royalty's staat geen 4500; daar staat 5100 ...

Minister **Zalm**: Nee, daar staat 1390.

De heer **Timmermans** (PvdA): Ja, en als je 1390 extrapoleert naar een totaal aantal toestellen, kom je op 5100.

Minister **Zalm**: Dat is wat u doet, maar nu blijkt bijvoorbeeld dat de marine er misschien 400 gaat afdoen, volgens u.

De heer **Timmermans** (PvdA): Daar gaan wij weer met de doelpalen!

De **voorzitter**: Ik kan mij niet onttrekken aan de indruk dat ik deze discussie ook bij andere bewindslieden heb gehoord.

Minister **Zalm**: De Amerikanen zijn op 5100 gaan zitten. Wij vonden dat aan de hoge kant; wij zijn daarom meteen al 600 lager gaan zitten. Nu komt u met het argument dat de Amerikanen misschien 400 minder gaan doen. Nu, dan hebben wij er heel verstandig aan gedaan om met name voor de niet-royaltyplichtige vliegtuigen al wat lager te gaan zitten dan de Amerikanen zelf hebben gedaan. Dat is mijn verweer. Bovendien wijs ik erop dat in 2008 de som opnieuw gemaakt wordt; wat dat betreft is het een prachtige manier van contracteren geweest. Dan hebben wij wat meer kennis en kan iedereen de feiten aandragen die volgens hem dan relevant zijn: dan zullen wij opnieuw de som maken en zal het percentage definitief worden vastgesteld. Vanaf dat moment zitten wij in de "for better or worse"-situatie en als er dan nog dingen veranderen, is het of ten voordele of ten nadele van industrie of Rijk. Meestal lopen de voor- en nadelen wel samen op, want als de omzet groter wordt dan gedacht, dan moet de industrie aan ons wat meer afdragen en dan is men verder wel erg blij. Als de omzet minder wordt

dan verwacht, moet men wat minder aan ons afdragen maar dan is men verder ook treurig en zijn wij samen treurig. Wat dat betreft geldt nu even de paradox, de herberekening, voor 2008, maar na 2008 lopen de belangen gelijk op: dan hebben wij allebei belang bij een zo groot mogelijke omzet voor de Nederlandse industrie. In 2008 wordt nog eens voor het laatst de becijfering gemaakt. Dat hebben wij keurig in het contract geregeld. De landsadvocaat is ons zeer behulpzaam geweest daarbij en die weet heel goed hoe hij dingen moet dichttimmeren, zo is mij gebleken. Wat dat betreft zitten wij goed.

Dat geldt ook als je later met royalty's komt. Overigens begint de royalty-aanname in 2016 en niet in 2015; de top ligt in 2019/2021. Maar het is evident dat als je dit naar achteren schuift, de contante waarde minder wordt, althans bij gelijke aantallen en bedragen.

Gevraagd is wat een ideaal uitstapmoment is, als je nog eens zou willen uitstappen. Nu, hoe sneller, hoe beter. Immers, de verrekening gaat natuurlijk oplopen. Wij hebben een bodembedrag afgesproken met de industrie; dat is die 57,5 mln dollar. Die zullen zij onder alle omstandigheden leveren; in euro's is het 101 mln euro. De contante waarde ervan is een stuk lager, zeg 53 mln. Dat is ongeveer gelijk aan het bedrag dat je in 2002 in de SDD stopt. Daarna lopen de SDD-bedragen op. Als je alleen maar moet leven van je royalty's en van je industriële bijdragen en niet je kortingen kunt incasseren, loopt dat tekort steeds verder op. Als je er eigenlijk niet aan wilt beginnen, moet je dat het liefst nu zeggen. Dan kun je hoogstens nog een jaar verder zonder schade, maar ten opzichte van de industrie vind ik het moreel tamelijk desastreus om te zeggen: jullie hebben getekend voor dat bodembedrag, wij stappen er straks lekker uit en jullie gaan toch dat bodembedrag aan ons betalen. Nu ben ik niet zo'n moraalman, zeker niet wat contracten betreft, maar dit is natuurlijk geheel in strijd met de geest van de wijze waarop wij hebben gewerkt. Ik zou er zeer tegen zijn. Bovendien blijf je dan heen en weer zwaaien. Wij moeten daaraan vasthouden. Het is wel duidelijk dat je royalty's krijgt over hetgeen je hebt gestort in de SDD, maar als je er uitstapt krijg je niet je kortingen

op je aanschaf. Dat is toch een contante waarde van zo'n 300 mln euro in de som. Bijna de helft van de business case bestaat uit die kortingen op aanschaffingen. Als je die mist, is de business case volstrekt niet meer rond te krijgen en blijf je zitten met een gat van ten minste 300 mln euro in contante waarde. Dat bouwt zich op naarmate die bedragen worden uitgegeven. Ik heb hier wel wat cashflow sommen, maar die zijn natuurlijk niet interessant, zoals de heer Timmermans terecht liet zien toen hij begon met het schuiven. In cashflow kun je gunstige resultaten laten zien doordat de inkomsten ver weg liggen; de uitkomsten worden anders wanneer je een en ander verdisconteert. Als het allemaal loopt zoals wij verwachten, hebben wij in cashflow aan het eind een overschot van 400 mln. Maar dat zijn late bedragen versus vroege investeringen. De contantewaardesom maakt dat aan elkaar gelijk. Naarmate je langer doorgaat met het afstorten van SDD-bijdragen, wordt het interessanter om ermee door te gaan teneinde de kortingen op de aanschaf te krijgen. Dat kan ik er in technische zin over zeggen. In politieke zin moet ik nu veel bozer kijken en zeggen dat wij daar natuurlijk nooit aan moeten beginnen. Als wij er eenmaal toe besluiten, dan moeten wij ook doorzetten. Maar ik ben toch nog een beetje de technocraat.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): In feite zegt de minister dat onderweg uitstappen betekent niet instappen. Hij zei er wat cryptisch tussendoor dat je binnen een jaar nog de ruimte zou hebben. Maar volgens de tabel geven wij in 2002 al 100 mln uit aan de SDD-fase. Dat zou ons toch een substantieel bedrag kosten.

Minister **Zalm**: Niet in euro.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik begrijp uw opmerking niet over de royalty's. Als wij nu besluiten om in te stappen, wat de PvdA misschien wil, en over een jaar of over een x-aantal jaren, voor 2008, beslissen dat het toch ongunstig is en eruit willen, krijgen wij dan toch kortingen? Hoe zit dat?

Minister **Zalm**: Het royaltyrecht is afhankelijk van je SDD-bijdragen, gedeeld op het totaal. Ook als je ermee ophoudt blijft je royaltyrecht

bestaan voor het deel dat je hebt gestort. Je waiver van 100% op je ontwikkelingskosten en organisatiekosten valt echter weg. Dat is 300 mln in contante waarde aan baten in de business case. Je krijgt een business case nooit fatsoenlijk rond als je dat niet hebt. Wat is de maximale schade als wij alles doen en mee ontwikkelen, maar toch niet aanschaffen? Dan zijn wij voor 300 mln euro nat in contante waarde. Dan hebben wij die kortingen niet en vertoont onze case dat gat, omdat wij geen vliegtuigen kopen, terwijl een belangrijk deel van de case is gebaseerd op de kortingen die wij uiteindelijk krijgen bij de aanschaf van de vliegtuigen. Dat is het plaatje.

Mevrouw **Van Ardenne-van der Hoeven** (CDA): De minister van Financiën heeft vandaag alles uit de kast gehaald om de Kamer goed te informeren over de business case etc. Ik krijg de indruk dat die overtuigingskracht bij de PvdA niet is aangeslagen. Waar ligt dat nu precies aan? Heeft de minister van Financiën enig idee waar het aan schort? Zijn er misschien nog extra troeven aanwezig in de boezem van het kabinet om de PvdA alsnog over de streep te trekken? Zo nee, wat staat het kabinet dan te doen?

Minister **Zalm**: Als de PvdA niet overtuigd wordt, kan dat natuurlijk alleen maar aan onze overtuigingskracht liggen. Het is natuurlijk ook aan de PvdA of men zich wil laten overtuigen. Er is sprake van een combinatie van afspraken. Die letter of intent zit volgens mij echt heel goed in elkaar. Het grootste bezwaar van de heer Timmermans is nu dat het sneu kan uitpakken voor de industrie. Daarop zeg ik: so what? Daar hoeft de heer Timmermans zich geen zorgen over te maken. Er is sprake van een innovatieve benadering. Wij stimuleren de industrie zonder te subsidiëren. Wij maken gebruik van een soort voorfinancieringsfunctie van het Rijk. Het is een beetje risicodelen in de periode na 2008. Ik vind dat een mooie, moderne formule. Ondanks mijn weerzin tegen het überhaupt uitgeven van een cent, ben ik toch wel trots op de manier waarop wij dit in elkaar hebben gestoken, ook in vergelijking met hoe het in het verleden wel toeling. Nogmaals, ik vind het een fraaie oplossing, maar goed, dat is een kwestie van smaak.

De **voorzitter**: Daarmee zijn wij tot het einde van dit debat gekomen. Over de moties zal op een later tijdstip worden gestemd.

Sluiting 23.19 uur.