

Vergaderjaar 2001–2002

26 488

Behoeftestelling vervanging F-16

Nr. 9

¹ Samenstelling:

Leden: Van den Berg (SGP), Valk (PvdA), voorzitter, Zijlstra (PvdA), Apostolou (PvdA), Hillen (CDA), Hessing (VVD), Van Ardenne-van der Hoeven (CDA), Hoekema (D66), Stellingwerf (ChristenUnie), ondervoorzitter, 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), Herrebrugh (PvdA).
Plv. leden: Dittrich (D66), Van Oven (PvdA) Swildens-Rozendaal (PvdA), Arib (PvdA), Vacature (CDA), Weisglas (VVD), Eurlings (CDA), Ter Veer (D66), Van Middelkoop (ChristenUnie), De Swart (VVD), Van der Hoeven (CDA), T. Pitstra (GroenLinks), Bakker (D66), Blaauw (VVD), J. Ten Hoopen (CDA), Hindriks (PvdA), De Pater-van der Meer (CDA), Karimi (GroenLinks), E. Meijer (VVD), Dijkema (PvdA), Marijnissen (SP), Van Baalen (VVD), Vacature (PvdA), Wilders (VVD), 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), Wagemakers (CDA), Stroeken (CDA), Van den Akker (CDA), Geluk (VVD), Ravestein (D66), Verburg (CDA), Blok (VVD), Hindriks (PvdA), Dijsselbloem (PvdA), Bolhuis (PvdA), Horn (PvdA), Vacature (CDA).
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

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 7 maart 2002

De vaste commissies voor Defensie¹, voor Economische Zaken² en voor Financiën³ en de commissie voor de Rijksuitgaven⁴ hebben een aantal vragen voorgelegd aan de regering over de brief van de staatssecretaris van Defensie en de ministers van Economische Zaken, van Defensie en van Financiën d.d. 11 februari 2002 inzake de vervanging van de F-16 (26 488, nr. 8).

Deze vragen en de daarop bij brief d.d. 6 maart 2002 gegeven antwoorden zijn hierna afgedrukt.

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 voor deze lijst,
Kok

(CDA), Udo (VVD), Hamer (PvdA), Koenders (PvdA), Schoenmakers (PvdA), 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), C Cörüz (CDA), Vacature (PvdA).

Plv. leden: Koenders (PvdA), Harrewijn (GroenLinks), Vacature (PvdA), 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), Rabbae (GroenLinks), Hessing (VVD), Van den Akker (CDA), Timmermans (PvdA), Hindriks (PvdA), Smits (PvdA), Van der Vlies (SGP), J Ten Hoopen (CDA), Duijkers (PvdA).

Vervolg samenstellingen pagina 2.

1

Waarom is in de brief en de overige documenten niet steeds uitgegaan van vergelijkbare getallen, maar lopen referentiejaren, verschillende valuta en verschillende koersen steeds door elkaar, zodat een onontwaaarbaar kluwen ontstaat die parlementaire controle zeer ingewikkeld maakt? Kan de regering alle gehanteerde staatjes en tabellen voorzien van de bedragen in netto contante waarde, met hetzelfde jaar en met dezelfde dollar-eurokoers?

In de brief is er voor gekozen verschillende referentiejaren, valuta en koersen, zoals die in de brondocumenten staan, duidelijk te laten zien, juist omdat deze gegevens van belang zijn bij de beoordeling van de getallen. Bij de tabel waarin de berekening van de «business case» is weergegeven, staat opgemerkt dat alle hierin gebruikte bedragen zijn uitgedrukt in euro's, prijspeil 2001 bij een dollarkoers van € 1,15. Dat laat onverlet dat tal van documenten hun eigen referenties hanteren. Niet in alle gevallen is het mogelijk om die informatie, bijvoorbeeld voor het prijspeil, om te zetten. Vaak is het juist gewenst aansluiting te houden met het brondocument. Netto-contante waarden zijn alleen aan de orde voor zover ze de «business case» betreffen. Levensduurkosten zijn opgesteld op basis van leveranciersinformatie, die in prijspeil 2000 beschikbaar is. Daar waar €-bedragen worden genoemd is steeds de eerder genoemde wisselkoers gehanteerd van 1 \$ = 1,15 €.

2

Staan de Amerikaanse defensieprioriteiten na de recent aangekondigde verhoging van de begroting reeds zodanig vast dat er geen gevolgen zijn voor het JSF-programma? Zo ja, waaruit blijkt dit? Zo nee, nemen de onzekerheden voor de komende jaren dan niet toe, waardoor later beslissen een aantrekkelijkere optie wordt?

Ook de verhoging van de defensieuitgaven in de VS met 14% tot 379 miljard dollar in 2003, neemt niet weg dat de Amerikaanse krijgsmacht-delen een spanning zien tussen hun investeringsplannen en het beschikbare budget. Welke afwegingen gaandeweg zullen worden gemaakt, is nu niet aan te geven. Wel staat vast dat het JSF-programma voorziet in belangrijke operationele behoeften van alle Amerikaanse krijgsmacht-delen, die ook na 11 september als valide worden beoordeeld. De verhoogde Amerikaanse defensiebegroting geeft geen aanleiding om de onzekerheden voor het JSF-programma in de komende jaren als groter te beoordelen. Ook de komende jaren is een definitief besluit over het aantal door de VS te verwerven JSF-toestellen niet te verwachten. Later beslissen tot deelneming aan de SDD zou betekenen dat de kansen op voldoende en hoogwaardige omzet voor de Nederlandse industrie afnemen.

3

Wat zijn de gevolgen voor het JSF-programma indien de Amerikaanse regering haar prioriteiten verlegt naar strategische bommenwerpers, waarbij zelfs de stokoude B-52 een vooraanstaande rol lijkt te blijven spelen?

De inzet van strategische bommenwerpers is afhankelijk van de aard en locatie van een militaire operatie. In Afghanistan hebben de VS onlangs gekozen voor de inzet van dit wapensysteem. Andere operaties vergen weer andere militaire middelen, die niet onderling uitwisselbaar zijn. Daarom voorzien de Amerikaanse defensieplannen in verschillende vliegtuigen voor verschillende taken. Welke afwegingen in de toekomst worden gemaakt tussen verschillende Amerikaanse luchtmachtprojecten is nu niet aan te geven, maar dat de Verenigde Staten zullen willen blijven

⁴ Samenstelling:

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

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

beschikken over een breed scala aan militaire vliegtuigen voor verschillende taken, waaronder de Joint Strike Fighter, ligt voor de hand.

4 en 52

Zijn er gevolgen van SDD-deelname voor de investeringscapaciteit van de krijgsmacht als geheel en/of de afzonderlijke krijgsmachtdelen? Zullen er verschuivingen moeten plaatsvinden in de materieelverwervingsprogramma's? Zo ja, zijn hiervoor al keuzes gemaakt en waaruit bestaan deze? Wat zijn de percentages van de investeringen ten opzichte van het totale budget per krijgsmachtdeel per jaar vanaf 2002 tot 2020?

In hoeverre kan de besluitvorming betreffende de vervanging van de F-16 gevolgen hebben voor het budget en de investeringsmogelijkheden van de andere krijgsmachtdelen?

In de defensieplannen is rekening gehouden met de vervanging van de F-16, inclusief de mogelijke deelname aan een (door)ontwikkeling van een van de kandidaten. Voor deelname aan de SDD-fase zijn in de begroting 2002 van de Koninklijke luchtmacht voor de periode 2003 tot 2007 fondsen gereserveerd. Actualisering van de in de luchtmachtbegroting opgenomen budgetten voor vervanging F-16 vindt plaats bij suppletore wet. De vervanging van de F-16 zal volledig binnen de luchtmachtbegroting en meerjaren plannen worden gefinancierd: dit tast de investeringsmogelijkheden van andere krijgsmachtdelen niet aan.

De investeringspercentages per krijgsmachtdeel zijn opgenomen in onderstaande tabel conform de gegevens van de Defensiebegroting voor 2002 (28 000 X , nr. 2). In analogie naar de beantwoording van de vragen 68 en 71 inzake de Defensiebegroting 2002 (28 000 X, nr. 4) zijn de investeringspercentages vermeld inclusief en exclusief infrastructuur.

	2002	2003	2004	2005	2006
Koninklijke marine (exclusief infrastructuur)	25,3	28,6	27,3	25,9	24,0
Koninklijke marine (inclusief infrastructuur)	29,0	31,7	30,4	28,7	26,9
Koninklijke landmacht (exclusief infrastructuur)	16,8	17,4	17,3	14,7	17,4
Koninklijke landmacht (inclusief infrastructuur)	21,4	21,9	21,0	18,9	20,2
Koninklijke luchtmacht (exclusief infrastructuur)	23,1	19,7	19,8	20,6	25,8
Koninklijke luchtmacht (inclusief infrastructuur)	28,5	25,4	25,0	25,1	30,4
Koninklijke Marechaussee (exclusief infrastructuur)	6,3	7,2	6,0	6,0	7,3
Koninklijke marechaussee (inclusief infrastructuur)	11,2	11,0	10,2	9,1	7,3

De definitieve besluitvorming over de krijgsmachtdeelbudgetten na 2006 is onderdeel van de plannen- en begrotingscyclus van Defensie. De kaders die in de Defensienota 2000 geschetst zijn voor de investeringspercentages zijn daarbij uitgangspunt.

5

In hoeverre kunnen de verbeteringen van de huidige modernisatie van de F-16, met name het wapenpakket, worden gebruikt bij de JSF, de Rafale en de Eurofighter?

Met uitzondering van een enkel ouder type wapen is het hele wapenpakket voor de F-16, inclusief de voorziene uitbreiding hiervan, bruikbaar voor de JSF. Dit geldt in het algemeen ook voor de Eurofighter en de Rafale alhoewel hiervoor enige wapencertificering noodzakelijk is. De kosten hiervoor zijn meegenomen in de analyse van de levensduurkosten.

Er wordt onder andere in de media gesproken over de financiële risico's van deelname aan de ontwikkeling van materieelprojecten. Kan de regering, gelet op de resultaten van het F-16 project hierop reageren? Kan aangegeven worden wat de financiële resultaten waren van het F-16 project?

Welke ervaringen heeft de Nederlandse regering met de aanschaf en productie van de F-16's indertijd? Hoe verhouden deze ervaringen zich tot de oorspronkelijke verwachtingen? In hoeverre zijn de toen gemaakte afspraken over de maximumprijs, uitwisseling van kennis, orders voor derde landen en aantal manjaren werk nagekomen? Welke redenen zijn er om te verwachten dat ditmaal wel de beloofde voordelen voor Nederland en haar industrie nagekomen zullen worden?

Kan aangegeven worden wat de afspraken waren respectievelijk de verwachtingen zijn met betrekking tot compensatieorders toen de F-16 werd aangeschaft en wat daarvan tot en met 2001 is gerealiseerd? Kan aangegeven worden welke technologische kennis overgedragen is in het kader van de productie van F-16 onderdelen die geleid heeft tot productie op een veel breder gebied? Wat was de hier mee gemoeide omzet?

De ontwikkeling van nieuw materieel is uit de aard van de zaak niet vrij van financiële risico's. Daarom staat voor de regering de beheersing van deze risico's hoog in het vaandel. Hierbij komt het aan op een beoordeling van kansen en risico's. De, overigens positieve, ervaringen met het F-16 project worden door de regering benut bij het huidige project inzake de vervanging van dit toestel.

De prijs van de F-16 is sinds het eerste contract gestaag gedaald. Voor de eerste serie van 102 F-16's was een «not-to-exceed»-prijs van \$ 6,09 miljoen overeen gekomen (prijspeil 1975). Uiteindelijk was de gemiddelde prijs van de eerste serie \$ 5,819 miljoen (prijspeil 1975; Kamerstuk 1998–1999, 26 253 nr. 1). De gemiddelde prijs van de 111 later bestelde F-16's bedraagt \$ 3,45 miljoen (prijspeil 1975; Kamerstuk 1986–1987, 19 700 hfst X nr. 53).

Voor de compensatie-orders voor de F-16 worden de ervaringen hier uitgesplitst in de initiële aanschaf (vanaf 1975) en de zgn. «midlife update» (vanaf 1991). Volledigheidshalve zij vermeld dat het bij de F-16 geen participatie betrof, maar compensatie (gedeeltelijk in de vorm van co-productie). De compensatieverplichting van de aanschaf van de F-16 bedroeg ruim f 4,5 miljard. De realisatie bedroeg f 4,7 miljard, waarvan f 2,7 miljard co-productie, f 1,7 miljard F-16 productie ten behoeve van derde landen en f 0,3 miljard overcompensatie.

Voor de «midlife update» bedroeg de compensatieverplichting f 875 miljoen. De realisatie bedroeg ongeveer f 900 miljoen.

In het algemeen kan de winst van dit internationale programma worden gezien in termen van grotere bekendheid met de Amerikaanse markt- en werkomgeving en het leerproces van opereren in internationale verbanden. Specifieke «spin-off» voorbeelden zijn de ontwikkeling en innovatieve toepassingen van composietmaterialen (ook buiten de luchtvaartsector) en van de ontwikkeling van nieuwe producttechnologieën (vijfassige verspaning, speciale soldeerprocessen), maar ook in procesbewakingstechnologie, zoals het zgn. «statistical process control», en verbeterde kwaliteitszorg. Omdat de toepassingen in de loop van de tijd veel breder zijn geworden dan aanvankelijk voorzien, kan moeilijk een betrouwbaar omzetcijfer worden gegeven.

In een onlangs verschenen rapport van de Algemene Rekenkamer (Kamerstuk 2001–2002, 28 235, nr. 2) staat: «Het F-16 project overziende mag achteraf worden gesteld dat de resultaten zich binnen de kaders van het

MOU hebben ontwikkeld. De grootste problemen in Nederland zijn uiteindelijk veroorzaakt door een meevaller die lang verborgen bleef als gevolg van problemen met de kwaliteit van de beleidsinformatie. Afgezien daarvan was het verder een goed project».

7 en 69

In de media hebben EADS en Dassault gesteld dat zij door Defensie nooit serieus zijn betrokken bij de discussie over de opvolging van de F-16. Kan aangegeven worden welke behandeling EADS, Dassault en Lockheed Martin hebben gehad van Nederland? Is er sprake geweest van verschil in behandeling?

In de brief wordt gesproken over een «gelijkwaardige behandeling van de kandidaten». Hoe verhoudt zich dat met de herhaaldelijk door voormalig staatssecretaris Gmelich Meijling uitgesproken voorkeur voor de JSF?

Al vroeg in deze kabinetsperiode hebben de bewindslieden van Defensie onderstreept dat alle kandidaten voor de vervanging van de F-16 serieus in de selectie zouden worden betrokken. Hiermee werd tegenwicht geboden aan de indruk als zou toen al zijn gekozen voor de JSF. Deze opstelling is onderstreept in de brief over de behoeftstelling vervanging F-16 van 9 april 1999. Ook de bezoeken van de staatssecretaris van Defensie aan Dasa/Eurofigher, Dassault/Rafale, Saab/Gripen, Lockheed Martin en Boeing waren duidelijke uitingen van deze benadering. In de brief van 9 april 1999 worden de verschillende fabrikanten en vliegtuigtipes met naam genoemd.

De fase van de «Request for Information» (RFI) is voor de belangrijkste aanbieders op gelijke wijze gestalte gegeven. Elke fabrikant heeft de gelegenheid gehad het eigen product en de mogelijkheden voor deelneming van onze industrie toe te lichten. Hiervan is uitgebreid gebruik gemaakt. Ook via de media bepleitten vertegenwoordigers van de verschillende fabrikanten hun zaak.

Aan de betrokken vliegtuigaanbieders is op dezelfde RFI gestuurd. De antwoorden hierop zijn voor alle kandidaten op identieke wijze beoordeeld. De kandidaten evaluatie is met externe wetenschappelijke ondersteuning van NLR en TNO voor alle kandidaten op dezelfde wijze uitgevoerd. De betrokken overheden en producenten zijn op gelijke wijze in de gelegenheid gesteld om tot op het laatste moment nadere toelichting en verbetering te geven. Er is dus geen sprake geweest van verschil in behandeling. De gesprekken over participatie zijn op de eerste plaats gevoerd met de overheden, maar ook hierbij waren Eurofighter International en Dassault betrokken.

8

Hebben de Franse, Duitse, Italiaanse, Britse en Spaanse premiers in brieven aan de minister president gepleit voor medeontwikkeling en verwerving van Rafale en Eurofighter? Zo ja, hoe is hierop gereageerd en wat waren de inhoudelijke argumenten van de premiers?

De premiers Jospin, Aznar, Blair en Berlusconi en Bondskanselier Schröder hebben in brieven aan hun Nederlandse ambtgenoot gepleit voor respectievelijk de Rafale en de Eurofighter. Zij wezen onder meer op de samenwerkingsmogelijkheden die een keuze voor het desbetreffende toestel zou bieden. Veelgenoemde voordelen zijn interoperabiliteit en samenwerking met betrekking tot ondersteuning, opleiding en logistiek. Een ander argument behelsde het verbeteren van de Europese militaire capaciteiten, waarbij werd verwezen naar het «Defence Capabilities Initiative» van de Navo en naar de «Headline Goal» van de EU. In alle contacten met vertegenwoordigers van deze landen is onderstreept dat

ook de politieke aspecten van een keuze en de militair-operationele samenwerkingsmogelijkheden in de afweging zouden worden betrokken.

9, 10, 11, 162, 163, 167, 168, 170, 172, 202, 231

Het General Accounting Office (GAO), de Amerikaanse Rekenkamer, waarschuwt voor risico's in het JSF-programma als gevolg van onvoldoende ontwikkelde kritische technologieën als die niet voor het begin van de SDD-fase voldoende zijn ontwikkeld dan kunnen de kosten voor de SDD-fase met het tienvoudige toenemen. Wat is op dit moment de stand van zaken, kortom hoeveel bedragen de totale ontwikkelingskosten van het JSF-toestel? Is een maximum prijs afgesproken met de VS?

Kan de regering een inschatting geven van de risico's met betrekking tot kostenoverschrijding?

In hoeverre is het rapport van de Amerikaanse rekenkamer (1997), dat voorspelt dat de geraamde \$ 20 miljard aan kosten om de JSF te ontwikkelen mogelijk oplopen tot \$200 miljard – mede gezien het feit dat in de VS geen uitgang is geboekt in het elimineren van risico's die al maanden geleden werden aangetoond, betrokken bij de besluitvorming? Is er rekening gehouden met significante kostenoverschrijdingen en zo ja op welke wijze wil de Nederlandse regering het bedrag dichten? Met andere woorden op welke wijze heeft het kabinet financiële risico's afgedekt?

Het JSF-programma kent met het oog op de betaalbaarheid als bijzonderheid een stringent kostenbeheersingsmechanisme. In hoeverre onderscheidt dit de JSF van andere programma's?

Is het kabinet op de hoogte van het rapport van de Amerikaanse Rekenkamer van oktober 2001, waarin gewaarschuwd wordt voor kostenoverschrijdingen in het JSF-project? Wat is het oordeel van het kabinet hierover?

Waarin is het «stringente kostenbeheersingsmechanisme» dat is opgesteld voor het JSF-programma wezenlijk verschillend van kostenbeheersingsmechanismen voor Rafale en Eurofighter? Hoe verhoudt dit stringente kostenmechanisme zich met de stuksprijs van 41,4 miljoen euro die de regering nu aanhoudt ([]38,6 m. US\$, volgens koers die op pagina 1 wordt aangehouden) terwijl de JSF aanvankelijk niet meer dan 28 miljoen \$ mocht gaan kosten en in 2000 31 miljoen \$. Wat is uw oordeel over het feit dat het Congressional Budget Office in 1997 al heeft gewaarschuwd voor stijging tot 65 miljoen dollar?

Welke prijsgaranties heeft Nederland van Lockheed Martin dan wel de Amerikaanse regering gekregen?

In de brief staat dat er zoveel mogelijk gebruik gemaakt wordt van bestaande technologieën. Hoe verhoudt zich dit tot conclusies van het GAO (de Amerikaanse Rekenkamer), dat onlangs juist waarschuwde voor «serieuze vertragingen en ernstige kostenoverschrijdingen», die mede te maken zouden hebben met het gebruik van technologieën die nog in de kinderschoenen staan?

Welke garanties biedt het stringent kostenbeheersingsmechanisme van het JSF-programma ten aanzien van de stukprijs? Is er sprake van een maximum aan de mogelijke prijsstijging?

Wat is de invloed van Nederland op de kostenbeheersing?

Hoe beoordeelt de regering de grote technologische onzekerheden en risico's die volgens de Amerikaanse rekenkamer (GAO) met de SDD-fase zijn verbonden? Welke garanties zijn er dat Nederland niet mede voor de extra kosten opdraait indien de gigantische overschrijdingen waarvoor wordt gewaarschuwd bewaarheid worden?

Kostenbeheersing is een van de fundamenteën onder het JSF-programma. De Amerikaanse overheid heeft op dit terrein hoge eisen gesteld. In eerdere fases van het JSF-programma is daarom al veel aandacht besteed aan het rijp maken van technologieën. Onrijpe technologieën kunnen immers tot kostenstijgingen leiden. Waar mogelijk wordt voor de JSF

gebruik gemaakt van bewezen technologieën. Voorts heeft de leverancier, gelet op de aard van het contract, belang bij de realisatie van de geofreerde prijs. Een kostenoverschrijding gaat immers ten koste van de «award fee» van 15% die is overeengekomen. Dat is het bedrag dat is gereserveerd voor beloningen bij het behalen van de afgesproken doelen. Haalt de hoofdcontractant doelen niet, dan zullen in gezamenlijk overleg, eventueel met aanwending van niet uitgekeerde «award fees», alternatieven worden ontwikkeld die er voor zorgen dat die doelen alsnog worden gehaald en de kosten (per saldo) niet worden overschreden.

Nederland heeft zelf geen wezenlijke invloed op de kostenbeheersing van de SDD, maar heeft voor zichzelf het risico beheerst doordat in het concept «Memorandum of Understanding» een vast bedrag voor de Nederlandse deelname is opgenomen. Doet zich een kostenstijging voor, dan kan de bijdrage slechts worden verhoogd indien Nederland daarmee instemt.

De Amerikaanse Rekenkamer is van oordeel dat technologieën in een vliegend prototype moeten zijn beproefd en komt op grond van dit oordeel tot haar waarschuwing voor kostenoverschrijdingen. Het oordeel van de Rekenkamer inzake de risico's is niet los te zien van een, overigens niet nieuwe, discussie met de Amerikaanse regering over de vraag wanneer technologieën als voldoende volwassen en beproefd kunnen worden beschouwd. De Amerikaanse overheid meent een en ander voor de SDD-fase van de JSF voldoende te hebben gewaarborgd. Er zijn demonstratievliegtuigen gebouwd om vlieggedrag en prestaties te beproeven en om de simulatiemodellen te valideren, waarvan met de huidige stand van de technologie veelvuldig gebruik kan worden gemaakt. Computersimulatie levert op een verhoudingsgewijs goedkope wijze, belangrijke informatie op. Hiernaast zijn de geselecteerde technologieën op de grond beproefd. Radar, andere sensoren en de integratie van deze systemen zijn uitgebreid beproefd in daarvoor geschikte testvliegtuigen. Ook is een aangepaste F-16 gebruikt voor enkele subsystemen.

De stuksprijs van de JSF bedraagt € 41,4 miljoen (prijspeil 2000), hetgeen overeenkomt met \$ 36 miljoen (eveneens prijspeil 2000). Zie voor de stuksprijs ook het antwoord op vraag 115.

Bij aanvang van de SDD-fase heeft de Amerikaanse overheid de projectkosten vastgesteld op \$ 30,2 miljard (lopende prijzen). Ten opzichte van eerdere schattingen is er sprake van een kostenstijging. Nu heeft de Amerikaanse overheid gebruik gemaakt van de offerte van Lockheed Martin, hetgeen in de eerdere fase (ten tijde van de competitie tussen Boeing en Lockheed Martin) nog niet mogelijk was. Daarnaast is gebruik gemaakt van geavanceerde kostenmodellen van het JSF Program Office. Voorts heeft een werkgroep van het Amerikaanse ministerie van Defensie – de «Cost Analysis Improvement Group» (CAIG) – een onderzoek uitgevoerd naar de kosten. Beide schattingen ontliepen elkaar niet veel. Veel aandacht is hierbij besteed aan het inschatten van de technische risico's. De risico's zijn met name door de vroege selectie van technologieën relatief laag. Het projectbudget voorziet in middelen voor risico-beheersing.

12

Is het juist dat de raming van de kosten van de SDD-fase is verhoogd van \$ 25,7 miljard naar ongeveer \$ 30 miljard? Is het juist dat ook de stuksprijs is gestegen ten opzichte van het bedrag waar de Koninklijke Luchtmacht van is uitgegaan?

De raming van de kosten van de SDD-fase is bij aanvang van deze fase verhoogd van \$ 25,7 miljard naar \$ 30 miljard (lopende prijzen). Dit bedrag is opgenomen in de «Framework»-MOU tussen de Verenigde Staten, het Verenigd Koninkrijk en Canada. Deze MOU geldt bij deelname ook voor Nederland. Bij aanvang van de SDD-fase is op grond van de toen aanwezige informatie de stukprijs geraamd op \$ 36,6 miljoen (prijspeil 2001). De door de Amerikaanse overheid geraamde stukprijs is gehanteerd in de berekening van de levensduurkosten, waarvan de resultaten zijn opgenomen in de Kamerbrief.

In de berekening van de levensduurkosten is de door de Amerikaanse overheid geraamde stukprijs gehanteerd.

13

Wanneer moet besloten worden tot bestelling van de vervanger van de F16 bij het «kopen van de plank»? Wat is de korting op de stukprijs bij level 3 participatie? Wat is de FMS-toeslag («Foreign Military Sales»), wat is het nadeel bij het kopen van de plank?

Het moment van levering is uiteraard onderwerp van onderhandeling met de producent, maar duidelijk is dat een contract tijdig tevoren moet worden aangegaan om de beoogde productiecapaciteit voor Nederlandse toestellen te reserveren. Zou Nederland van de plank kopen dan moet een aantal jaren eerder de bestelling zijn geplaatst. Het besluit tot aanschaf van de F-16 had plaats vier jaar voor de levering van het eerste toestel.

Bij participatie in de SDD-fase worden geen «Foreign Military Sales» (FMS)-toeslagen in rekening gebracht, die bij kopen van de plank wel moeten worden betaald (vijf procent van de uitgaven). Dit geldt niet alleen voor de aanschaf, maar ook tijdens de gehele exploitatiefase voor bijvoorbeeld de aanschaf van onderdelen en uitbesteding van reparaties. Gedurende de exploitatiefase van de JSF zou bij kopen van de plank rekening moeten worden gehouden met een toeslag van 2,5%. Voor de korting op de stukprijs bij deelneming op «level 3» zie het antwoord op vraag 334.

14, 44, 228, 232, 237 en 383

Hebben er onderhandelingen plaatsgevonden over het 3e level, om welk percentage van de ontwikkeling gaat het dan? Welke condities worden daaraan gesteld?

Waarom was het onmogelijk om op level 3 JSF-participatie te onderhandelen? Kan de regering op basis van de Canadese level 3 participatie een business case genereren?

Wat houdt deelname in SDD op «level 1» respectievelijk «level 3» exact in? Waarom is door Nederland gekozen voor «level 2»? Wat is de reden dat Canada kiest voor level 3 en landen als Noorwegen en Denemarken dit overwegen? «Level 3» deelname zou volgens de regering Nederland tussen US \$ 300 en 600 miljoen kosten. Waarom kost het Canada naar verluidt slechts US \$ 150?

Waarom is het niet mogelijk gebleken om zowel voor deelname op niveau 2 als 3 te onderhandelen?

Heeft het kabinet overwogen op level III te participeren in plaats van op level 2? Waarom is hier kennelijk in de onderhandelingen met de Amerikanen vanaf gezien?

Welke landen hebben inmiddels besloten deel te nemen aan de SDD-fase? Hoeveel bedragen de participatiekosten van deze landen, en op welk level participeren zij? Klopt het dat de Noorse regering op maandag 28 januari jongstleden van het eigen defensieonderzoeksinstituut en van de Noorse industrie ondubbelzinnig het advies kreeg snel te kiezen voor de Eurofighter-Typhoon, omdat de risico's van deelname aan de SDD-fase te

groot worden bevonden? Heeft de Noorse regering inmiddels een besluit genomen? Zo ja, welk?

Deelname op «level 1» stond alleen open voor het Verenigd Koninkrijk en was voor Nederland geen optie. Het Verenigd Koninkrijk betaalt ruim \$ 2 miljard (lopende prijzen). Nederland was door de Verenigde Staten uitgenodigd voor deelneming op «level 2». Er is niet met de Verenigde Staten onderhandeld over deelname op «level 3», omdat de Amerikanen geen gelijktijdig onderzoek toestonden. Nederland verkoos deelname op «level 2» boven «level 3» vanwege de grote industriële voordelen. Gaandeweg bleek dat deze gesprekken uitzicht boden op een voor Nederland goed resultaat. Het kabinet heeft het uiteindelijke resultaat beoordeeld en besloten tot deelname op «level 2». Omdat informatie ontbreekt over mogelijke Nederlandse voordelen bij deelname op «level 1» of «level 3» kunnen deze niet goed met elkaar worden vergeleken.

Canada heeft inmiddels gekozen voor «level 3», Noorwegen en Denemarken overwogen hetzelfde te doen. Ook in Noorwegen zullen de kandidaat-ervangers aan een evaluatie worden onderworpen.

Aanvankelijk vroegen de Verenigde Staten aan Nederland voor «level 2» een bijdrage van \$ 1,15 miljard (lopende prijzen), maar dit bedrag is in bilaterale onderhandelingen stapsgewijs verlaagd naar \$ 800 miljoen (eveneens lopende prijzen). Ook Canada heeft met de Verenigde Staten bilaterale onderhandelingen over SDD-deelname gevoerd. Er bestaat geen precies inzicht in de uitkomsten hiervan en in de afwegingen en argumenten die voor andere landen van doorslaggevende betekenis zijn geweest.

15, 39, 110 en 130

Wanneer wordt het aantal (de behoefte) toestellen dat de F16-vloot gaat vervangen bepaald? Kan rekening gehouden worden met eventueel aan te schaffen onbemande toestellen bij de kwantitatieve behoefte? Is er een aanschaf in twee «batches» mogelijk. Past dit in het financiële plaatje? Is het mogelijk de daadwerkelijke verwerving van JSF-jachtvliegtuigen in twee of drie delen te knippen om zodoende de mogelijkheid te creëren nieuwe ontwikkelingen (UAV's) in de verdere verwerving te betrekken? Kan ingegaan worden op de voordelen daarvan en mogelijke nadelen, zoals negatieve gevolgen voor de business-case? Kan het aantal van 85 JSF's gezien worden als een maximum? Zo nee, betekent dit dat in een hoger budget niet uit te sluiten valt? Indien de regering geen bezwaar ziet in een substantieel kleiner aantal JSF's dan F-16's, een aantal dat in ieder geval minder zal zijn dan 85, heeft de regering dan ook geen bezwaar tegen het doorvliegen met minder F-16's? Of is de redenering dat een JSF de capability heeft van twee F-16's? Zo ja, waarop is dat gebaseerd?

Toekomstige ontwikkelingen, bijvoorbeeld inzake de internationale veiligheidssituatie of nieuwe wapensystemen kunnen de invulling van de behoefte beïnvloeden. Over het precieze aantal aan te schaffen toestellen ter vervanging van de F-16 hoeft nu ook nog geen uitspraak te worden gedaan. Het verwervingsbesluit is daarvoor het passende moment. Dan is ook het projectbudget vastgesteld. Voor berekeningen en voor een afweging tussen deelneming aan de ontwikkeling en kopen van de plank is voorshands in het rekenmodel een aantal van 85 toestellen gekozen. De werkwijze hiervoor is toegelicht in de brief. Hiermee wordt niet vooruit gelopen op de kwantitatieve behoeftstelling, waarvoor de operationele behoefte leidend is. Een aanschaf in twee «batches» is mogelijk, maar

heeft, zoals is gemeld in de brief van 11 februari, bij vermindering van het aantal te verwerven toestellen financiële gevolgen voor de «business case».

16 en 266

Het voordeel van participatie zou zijn invloed op het ontwerp, eerdere beschikbaarheid en betere spreiding van betalingen. Kan de regering dit onderbouwen?

Wat zijn de voordelen van deelname aan de SDD-fase voor Defensie?

Al in de «Concept Demonstration Phase» heeft Nederland geparticipeerd in de totstandkoming van de ontwerp-eisen en de validatie daarvan (zoals bij vlieg-simulaties). Nederland heeft vooral stil gestaan bij interoperabiliteit, arbo- en milieu-aspecten. Ook in de SDD-fase, waar nog steeds een afweging tussen de eisen en de kosten plaats vindt, kan Nederland zijn opvattingen naar voren brengen. Anderzijds is Nederland dank zij participatie vroegtijdig op de hoogte van toekomstige kenmerken van het toestel, waarop kan worden geanticipeerd, bijvoorbeeld voor de opleidingen.

De productie van de JSF wordt in de beginjaren langzaam opgevoerd, zodat aanvankelijk de beschikbare vliegtuigen alleen over de deelnemende landen zullen worden verdeeld. Niet deelnemende landen, komen in principe pas in aanmerking voor levering als aan de behoefte van de deelnemende landen is voldaan. Nederland heeft voorrang bij de levering, boven «level-3» deelnemers en kopers «van de plank» en dus invloed op het moment van levering.

Betere spreiding van betaling wordt bereikt doordat de ontwikkelingskosten reeds gedurende de ontwikkeling worden voldaan in plaats van later als deel van de totale vliegtuigprijs. Zodoende wordt de betalingstermijn met jaren verlengd.

17

Is Nederland het enige land dat naast het Verenigd Koninkrijk in de SDD-fase stapt? Italië en Turkije zouden level 2 overwegen, is dit juist? Polen zou ook interesse hebben. Wat is de stand van zaken qua participatie in SDD door andere landen? Loopt Nederland niet erg voor de troepen uit?

Groot-Brittannië neemt aan het JSF-programma deel op het niveau van «level 1». Canada heeft «level 3» gekozen. Nederland bevindt zich dus inzake de SDD-fase in gezelschap van belangrijke bondgenoten. Wachten op andere landen betekent dat de voordelen voor de Nederlandse industrie van de SDD-fase, die op korte termijn begint, navenant afnemen omdat contracten aan derden worden vergeven. Andere landen, zoals Noorwegen en Denemarken, oriënteren zich op de JSF en op deelname aan de SDD-fase, Turkije onderhandelt over SDD-deelname. Italië overweegt deelneming op «level 2». Polen heeft inderdaad belangstelling getoond.

18, 19, 258, 262, 279, 280, 404, 450 en 452

Voordelen voor SDD zouden zijn militair operationeel, extra productie en werkgelegenheid, clustervoordelen, kennis «spill-overs», «first mover» effecten. Kan de regering hierop reageren en daarbij graag een gedegen onderbouwing van deze zogenaamde voordelen geven?

Zou instappen in de SDD-fase kunnen betekenen dat de kosten niet opwegen tegen de baten? Argumenten daarvoor zijn schaarse beschikbaarheid technici en verdringing economische activiteiten en banen elders in de economie, geen goede onderbouwing positieve effecten van kennis-

ontwikkeling, geen concrete aanwijzingen voor reële kansen op «first mover» voordelen, weinig samenhang synergie effecten. Kan de regering deze argumenten weerleggen?

Door het CPB is aangegeven dat de werkgelegenheid die het programma met zich mee brengt aan de economie elders wordt onttrokken (verdringingseffect). De regering meent dat dit wel meevalt; welk percentage verdringing schat de regering als realistisch in?

Hoe wordt het standpunt van het CPB dat de extra werkgelegenheid die door de deelname aan de SDD-fase ontstaat leidt tot 100% verdringing op de Nederlandse arbeidsmarkt beoordeeld? Welk netto-effect wordt er op de werkgelegenheid verwacht?

Kan de regering toelichten hoe zij door anticiperen en daardoor de beschikbaarheid van voldoende hoog opgeleid personeel te vergroten, het argument van verdringing te niet doet? Is het juist dat er door deze anticipatie niet meer hooggeschoolde arbeidskrachten beschikbaar komen maar dat een verandering in de samenstelling van hoogopgeleiden optreedt, waardoor er in andere (technische) sectoren tekorten op kunnen treden?

Waarom is de regering, in tegenstelling tot het CPB, van mening dat er reden is om aan te nemen dat de feitelijke verdringing ten aanzien van de werkgelegenheid in het geval van participatie in de SDD-fase minder zal zijn dan 100%? Welk percentage vindt de regering dan wel aannemelijk? Waar komt het verschil van mening tussen kabinet en CPB vandaan omtrent het strategisch belang van een eigen militaire luchtvaartindustrie, het belang van technologie-overdracht en het katalysatoreffect van de participatie? Is de regering bereid op de inhoudelijke argumenten van het CPB in te gaan?

Het CPB spreekt over 100% verdringingseffecten qua werkgelegenheid. Kan de regering dit weerleggen?

Volgens het CPB leidt de deelname aan de EMD fase niet tot het opbouwen van hoogwaardige kennis en kunde en tot een goede «spin-off» en «spill-over»-mogelijkheden voor de Nederlandse industrie. Bredere economische aspecten, werkgelegenheid en verdringingseffecten zijn niet bekeken. Kan de regering reageren op deze conclusies?

Deelneming aan de SDD-fase betekent dat de opvattingen van Nederland inzake de ontwikkeling van de JSF met meer kans op succes naar voren gebracht kunnen worden. Ook draagt tijdige kennis over het toestel er aan bij dat dit te zijner tijd op een goede manier wordt ingevoerd. Er kan op kenmerken van het toekomstige Nederlandse gevechtsvliegtuig worden geanticipeerd. Meedoen in de ontwerpfase biedt de mogelijkheid tijdig aandacht te vragen voor Europese en Nederlandse regelgeving voor arbeidsomstandigheden, milieu en geluid. Aanpassingen in een latere fase werken kostenverhogend. Zie ook het antwoord op vraag 16.

Het CPB heeft in zijn rapport van oktober 2001 een met de «business case» van de overheid vergelijkbare berekening gepresenteerd. Ook het CPB heeft een vergelijking gemaakt tussen ontwikkelen en kopen van de plank, waarbij dezelfde disconteringsmethode is gebruikt (discontopercentage van 4 en een inflatiepercentage van 2). Het CPB komt tot een negatieve uitkomst voor deelname aan de SDD, die vergelijkbaar is met de berekeningen in de door de regering opgestelde «business case». De regering vindt dat op grond van deze negatieve uitkomst SDD-deelname vanuit financieel oogpunt alleen gerechtvaardigd kan worden, als het tekort in de «business case» volledig door het bedrijfsleven wordt gedicht. Dit uitgangspunt geldt dan ook als in 2008 de «business case» opnieuw wordt doorgerekend op basis van de dan bekende uitgangspunten.

Met betrekking tot de argumenten tegen deelneming in de SDD-fase zij het volgende opgemerkt, in de eerste plaats over *verdringing*:

Vroegtijdige participatie leidt tot het aantrekken van hoogproductieve werkgelegenheid, die een positieve uitwerking heeft op de innovatieve kracht van de Nederlandse industrie. Daarbij dient echter, overeenkomstig de analyse van het CPB, rekening te worden gehouden met verdringing: een deel van de hoogopgeleide werknemers die worden ingezet bij het uitvoeren van de hoogwaardige werkpakketten kan wellicht ook elders in de economie een productieve bijdrage leveren. De vraag is echter hoe omvangrijk de verdringing zal zijn. Het CPB gaat in zijn analyses uit van een vrijwel volledige verdringing. Er is echter reden aan te nemen dat de feitelijke verdringing in het geval van SDD-participatie geringer zal zijn. Zo zijn er mogelijkheden om nu al in het kader van opleidingen daarop te anticiperen, ter vergroting van de beschikbaarheid van voldoende hoog opgeleid personeel.

Kennisontwikkeling

Volgens het CPB leidt de deelname aan de SDD-fase niet tot het opbouwen van hoogwaardige kennis. Van Amerikaanse zijde is echter aangegeven dat de werkpakketten voor de Nederlandse luchtvaartcluster een hoogwaardig technologische karakter zullen hebben. Dit betreft vooral kennis van ICT (software) en nieuwe materialen. Voor de techniek die vanuit militair-strategische overwegingen niet wordt overgedragen (voornamelijk de «stealth»-technologie), bestaat bij de Nederlandse luchtvaartcluster geen belangstelling. De verwachting dat kan worden geprofiteerd van belangrijke kennis «spill-overs» vanuit de Amerikaanse industrie en de wetenschap komt tot uitdrukking in de substantiële financiële bijdrage van de cluster zelf aan SDD-participatie. Ervaringen uit het F-16 programma tonen dat militaire technologie ook een belangrijke bijdrage kan leveren aan civiele productie.

«First mover» voordeel

Vroegtijdige participatie heeft bovendien als voordeel dat de bedrijven en kennisinstellingen in de luchtvaartcluster belangrijke concurrentievoordelen krijgen voor de latere fasen van de vliegtuigontwikkeling en -productie. Een recent voorbeeld is Fokker Elmo. Naar aanleiding van de kabelboomprojecten tijdens het voorbereidingsprogramma van de JSF is nu al een contract gesloten met Pratt & Whitney voor civiele motoren en bij civiele vliegtuigen van Boeing.

Clustereffecten

Het CPB acht een cluster nauwelijks aanwezig en ziet daarom ook geen clustereffecten. Daarbij wordt uitgegaan van de veronderstelling dat een vliegtuigbouwer nodig is voor de «integrator»-functie binnen de cluster, zodat na de déconfiture van Fokker geen sprake meer zou zijn van een samenhangende luchtvaartcluster. Ten tijde van Fokker als integrator was er echter in vele opzichten sprake van een op zichzelf gerichte organisatie, die niet streefde naar samenwerking en synergie met andere Nederlandse bedrijven. In de huidige fase van globalisering in de luchtvaart is een gezonde en perspectiefvolle positie in de toekomst alleen haalbaar via een intensieve samenwerking tussen alle betrokkenen bij de luchtvaart: bedrijven, ingenieursbureaus, kennisinstututen en gebruikers. In die zin is er wel degelijk sprake van een luchtvaartcluster, zij het een cluster waarin kennisinfrastructuur (vooral de instituten) en niet Fokker de integrerende rol vervullen. De samenhang en de samenwerking binnen dit cluster hebben bovendien een aantoonbaar sterke ontwikkeling doorgemaakt sinds 1997. Deelname aan de ontwikkeling van de JSF kan dit verder versterken.

20

Neemt de regering met deelname aan de SDD-fase geen forse risico's ten aanzien van toekomstige militaire (onbemande) ontwikkelingen, politieke

ontwikkelingen (EVDB), ontwikkelingen op het gebied van internationale veiligheid, technologische risico's en kostprijsontwikkelingen (dollar-koers)?

Nederland is gevraagd deel te nemen aan de ontwikkeling van de Joint Strike Fighter. In april verwachten de VS een definitief antwoord, aangezien dan de contracten worden verdeeld. Laatkomers hebben navenant minder kansen. Het aanbod van de Verenigde Staten is daarom serieus onderzocht, in de wetenschap dat ook niet deelnemen voor Nederland een besluit is met vergaande gevolgen. De mogelijkheden van deelneming aan de (door-)ontwikkeling van een Europese jachtvliegtuig zijn in dezelfde procedure betrokken.

Van meet af aan is duidelijk geweest dat de beslissing over een dermate groot, complex en langdurig project niet kan worden voorbereid aan de hand van een overzichtelijke rekenkundige formule. Wie dergelijke besluiten neemt over de toekomst moet leven met het feit dat niet alles vooraf bekend kan zijn. Dat is echter geen reden om van een besluit af te zien. Risico's en kansen zijn twee zijden van dezelfde medaille. De vraag is niet of er risico's zijn, maar of deze verantwoord zijn en voldoende kunnen worden beheerst.

Aan het uiteindelijke besluit liggen belangrijke inschattingen ten grondslag. Het kabinet heeft oog voor de ontwikkeling van onbemande vliegtuigen, maar voorziet nog geen toekomst waarin deze de rol van bemande jachtvliegtuigen geheel overnemen. Het wachten op de toekomst, terwijl het Nederlandse luchtwapen na 2010 gaandeweg verouderd is door het kabinet als onwenselijk beschouwd. Net als ons omringende Europese landen en als de VS kiest Nederland ervoor ook de komende decennia te beschikken over bemande vliegtuigen.

Inzake de ontwikkeling van het Europese Veiligheids- en Defensiebeleid heeft dit kabinet steeds voorop gesteld dat het gaat om de verbetering van de militaire capaciteiten van de Europese landen. De Nederlandse keuze voor deelneming aan de ontwikkeling van de JSF betekent dat op termijn uiterst moderne jachtvliegtuigen worden toegevoegd aan de Europese militaire capaciteiten. Toestellen, bovendien, die zij aan zij kunnen opereren met eenheden van zowel de Verenigde Staten als de Europese partners.

De internationale veiligheidssituatie kan niet exact worden voorspeld. De aanslagen van 11 september jl. hebben dat onderstreept. Daarom beoogt het kabinet, zoals in de Defensienota 2000 is onderstreept, onze krijgsmacht uit te rusten met systemen die dermate mobiel en flexibel zijn, dat zij in zeer uiteenlopende operaties snel kunnen worden ingezet. De veelzijdige en moderne Joint Strike Fighter voorziet Nederland van een dergelijk vermogen. Verder is de flexibiliteit verzekerd door nu nog geen besluiten te nemen over het aantal te verwerven JSF-toestellen.

Geen enkel materieelontwikkelingsproject is vrij van technologische risico's. Het gaat erom welke voorzieningen zijn getroffen om deze risico's te beheersen. In het JSF-project hebben de Amerikanen er voor gekozen de betaalbaarheid te bestempelen als systeemeis. Verder zijn er financiële mechanismen ontworpen die de fabrikant stimuleren binnen budgetten te blijven. Ook zijn voorzieningen getroffen om zoveel mogelijk gebruik te maken van beproefde technieken.

Transacties buiten de Euro-zone kennen koersrisico's. Deze kunnen zowel voor- als nadelig uitvallen. De regering heeft dit gegeven niet zo zwaar

gewogen dat het een argument zou zijn om af te zien van deelneming aan de ontwikkeling van de JSF.

21

Bestaat de kans dat de Europese Commissie de maatregelen zal afwijzen als een ongeoorloofde vorm van staatssteun aan de industrie?

Neen. Op dit project is artikel 296 EU (ex artikel 223) van toepassing. Dit betekent dat eenzijdige maatregelen mogen worden getroffen. Hierdoor kan de Europese Commissie de maatregelen niet afwijzen.

22, 43 en 451

In de brief beantwoordt de regering slechts één van de conclusies van het CPB-rapport en wel diegene die verband houdt met de verhoging van de toegevoegde waarde per werknemer als gevolg van een hogere productiviteit. Op geen van de andere conclusies van het CPB-rapport wordt nader ingegaan. Kan de regering uitleggen waarom de resultaten van een door de regering gevraagd rapport voor het grootste gedeelte in het geheel niet betrokken worden in de besluitvormingsproces?

Het CPB-rapport wordt enige malen genoemd, hetgeen ook geldt voor de rapporten van Booz Allen & Hamilton (BAH) en het NIVR. In de conclusie echter wordt meer gewicht toegekend aan de BAH- en NIVR-rapporten dan aan het CPB-rapport. Wat is hier de reden van?

Waarom heeft de regering geen inhoudelijk commentaar geleverd op het rapport van het CPB?

De betrokken ministeries hebben het CPB advies gevraagd en dat advies in hun besluitvorming betrokken. Het CPB formuleert een aantal algemene conclusies, maar formuleert ook door zijn betoog heen tal van oordelen over belangrijke en minder belangrijke vraagstukken. Het voert te ver in de Kamerbrief al deze oordelen en conclusies stuk voor stuk van commentaar te voorzien. Van belang is bovendien dat ten tijde van het CPB-advies er nog geen sprake was van een financiële bijdrage van de industrie. De «business case» van het CPB valt mede daardoor negatief uit. Het CPB-advies onderstreepte de noodzaak tot zo'n industriële bijdrage, waarop vanuit het kabinet al eerder met klem was aangedrongen. Ten tijde van het kabinetsbesluit was, na een aantal overleggronden met de industrie, uiteindelijk sprake van een sluitende «business case».

23

Het is breed in de pers gerapporteerd dat ongeveer 75% van de omzet welke resulteert uit participatie in SDD, twee bedrijven ten goede zal komen, te weten Stork voor 50% en Philips voor 25%. Deze bedrijven wensen aldus wel te participeren doch niet te investeren. Ook niet waar beide een redelijke hoeveelheid kasgeld ter beschikking hebben. Tezamen hadden deze bedrijven per 31 december 2001 ongeveer € 1.1 miljard in kas. Kan de regering verklaren waarom zij deze bedrijven uit openbare middelen bereid is te steunen terwijl deze bedrijven meer dan voldoende kasgeld ter beschikking hebben om deze financiering zelf op zich te nemen?

Ten aanzien van de genoemde 75% geldt dat dat percentage eerst in de praktijk zal moeten blijken. De stelling dat de genoemde omzet groten-deels ten goede zal komen van Stork en Philips gaat voorbij aan het feit dat ook deze bedrijven (sub)systemen en componenten uitbesteden aan andere bedrijven. In het antwoord op vraag 70 zijn de bedrijven opgesomd die naast Stork en Philips hebben deelgenomen aan de CDP-fase en de bedrijven die nu al in onderhandeling zijn met de Amerikaanse hoofdaannemers. Over het gesignaleerde investeringsbedrag kan worden opgemerkt dat de bedrijven al een behoorlijk bedrag, ongeveer € 45 miljoen

hebben geïnvesteerd tijdens het voorbereidingsprogramma . Daarnaast laat bovengenoemde voorstelling van zaken de investeringen die de Nederlandse bedrijven zullen moeten doen ten behoeve van de in de voorbereidings- en productiefase noodzakelijke hardware buiten beschouwing.

24

Kan aangenomen worden dat in het vaststellen van de operationele analyse meerdere aannames gemaakt moesten worden, aangezien de betreffende systemen uitsluitend op behoeften en niet op feiten gebaseerd zijn? Veel van deze systemen immers moeten nog ontwikkeld, gefabriceerd en getest worden. In deze aannames is ongetwijfeld een veiligheidsmarge voor fouten ingebouwd. Indien deze veiligheidsmarge in beschouwing wordt genomen, kan het dan gezegd worden dat met uitzondering van het «stealth»-principe alle drie de kandidaten min of meer gelijk effectief zijn?

Nee, de Rafale en de JSF zijn als gelijkwaardig uit de kandidatenevaluatie naar voren gekomen. Dit geldt ook wanneer de bovengenoemde «aannames» en de «veiligheidsmarge» in beschouwing worden genomen. De Eurofighter scoort duidelijk lager.

25

In de brief wordt gesteld dat de aan te schaffen hoeveelheid «fighters» nog niet vastgesteld kan worden en dat indien de prijzen in de toekomst omhoog zullen gaan dit mogelijk zal leiden tot een lager aantal aan te schaffen «fighters». De brief stelt ook dat de «life cycle costs» een belangrijke beslissingsfactor zijn. De «life cycle costs» zoals in de brief weergegeven, variëren aanzienlijk met het aantal aan te schaffen «fighters». Hoe is het mogelijk dat de regering vindt dat zij mede op «life cycle costs» een beslissing kan nemen waar deze nog aan aanzienlijke variaties in de toekomst onderhevig kunnen zijn?

De levensduurkosten vormen één van de vele factoren die zijn betrokken in de besluitvorming over deelname aan de SDD-fase. Gemeld is dat de berekende levensduurkosten in deze fase van het Defensie Materieel-proces geen absolute waarden geven, maar een indicatie van de verschillen tussen de kandidaten. Geconstateerd is dat de combinatie van de kwaliteit en de levensduurkosten (de kosteneffectiviteit) voor de JSF belangrijk beter is dan die van de overige kandidaten.

26

In de brief wordt gesteld dat de voorkeur aan participatie in de SDD-fase van de JSF wordt ingegeven door de mate van concreetheid van de werkpakketten. Hoe is het mogelijk dat de regering deze stelling poneert waar zij tegelijkertijd mededeelt dat de US government zowel als Lockheed Martin geen garanties (en dus ook geen concreetheid) ten aanzien van de toekomstige industrie participatie kunnen geven?

In de besprekingen en de documentatie-uitwisseling tussen de Amerikaanse hoofdaannemers en de Nederlandse bedrijven en technologische instituten gaat het om concreet geïdentificeerde systemen, componenten en mogelijke researchopdrachten die de Nederlandse partijen in de SDD-fase kunnen verwerven.

Zekerheid dat die pakketten ook werkelijk zullen worden verworven is er op dit moment nog niet. Dit is mede afhankelijk van een formele deelname in de SDD-fase.

27

Wordt de extra lening buiten de discipline van de EMU-regels gehouden?

Nee. De voorfinanciering is conform ESR¹-definitie relevant voor het EMU-saldo.

28

Zoals in vele gevallen is het schatten van inkomsten die verder van ons vandaan liggen makkelijker dan de inkomsten van de nabij liggende jaren. Dit blijkt eveneens uit het financieringsschema waarbij reeds in de jaren 2003–2005 ongeveer 40% van de totale uitgaven van de SDD-fase gedekt moeten worden door het EMU-saldo. Kan de regering verklaren hoe een dergelijke methode van financiering acceptabel is, te meer in het licht van de recent door het CPB gemaakte schattingen van de drastische verlaging van het overschot op de betalingsbalans?

Het overschot op de lopende rekening van de betalingsbalans van Nederland staat al jarenlang op een zeer hoog niveau (van circa 5% BBP). Dit zal niet substantieel verslechteren door deelname in het JSF-project; zeker niet in het licht van de voorspelde toename van de gezinsbesparingen. Zie verder ook het antwoord op vraag 430.

29

Is het juist dat de Amerikaanse overheid op ieder moment om strategische redenen buitenlandse contractors eruit kan gooien zodat de Nederlandse industrie achter het net vist?

Theoretisch kan de Amerikaanse overheid op elk moment buitenlandse bedrijven uitsluiten door druk op Lockheed Martin om het desbetreffende contract te verbreken. Om praktische redenen is dit echter zeer onwaarschijnlijk.

30

Heeft Lockheed Martin Amerikaanse fabrikanten achter de hand die de plaats in kunnen nemen van buitenlandse producenten?

In beginsel onderhandelt Lockheed Martin met partners die wat prijs-kwaliteitverhouding interessant zijn. Mocht die verwachting niet uitkomen, dan zal Lockheed Martin alternatieven moeten vinden. De suggestie als zouden er genoeg Amerikaanse bedrijven beschikbaar zijn voor het geval Nederlandse toeleveranciers om wat voor reden dan ook non-compliant zouden blijken is niet juist. Anderzijds zijn er in deze fase van de project nog een aantal reële alternatieven. Die situatie verandert evenwel zodra Nederland verder het SDD-traject ingaat. Dan ontstaan comparatieve voordelen en wordt het voor Lockheed Martin moeilijker om passende alternatieven te vinden voor subcontractors.

31

Heeft de Nederlandse regering onderhandeld met Dassault inzake een eventuele aankoop van de Rafale? Zo ja, wat waren daarvan de resultaten? Zo nee, waarom niet? Hoe beoordeelt de Nederlandse regering de uitspraken van vertegenwoordigers van Dassault en Eurofighter dat de stuksprijs van hun jagers wel omlaag kan, maar dat Nederland daar nooit over onderhandeld zou hebben?

De aankoop van vliegtuigen is momenteel niet aan de orde. Er is derhalve met geen van de vliegtuigaanbieders onderhandeld. Wel is de aanbieder herhaaldelijk gevraagd hun «business case» te verbeteren, waaronder het ontwikkelingskostenvoordeel dat effect heeft op de stuksprijs.

¹ Europees systeem van rekeningen 1995 (ESR'95).

Wat gebeurt er als Philips, dat bezig is zich te bezinnen op zijn activiteiten, afscheid neemt van Philips Electronics dat meewerkt aan de motor van de JSF? Zo ook met Stork, wat gebeurt er indien Stork nog verder in de financiële problemen komt?

Indien Philips zou besluiten haar High Tech Aerospace (HTA) divisie af te stoten, is het niet verwachtbaar dat de activiteiten van HTA daarmee uit Nederland en zelfs uit Eindhoven zullen verdwijnen. Philips heeft immers de laatste jaren fors geïnvesteerd in kennis, kunde, middelen en infrastructuur van de machinefabriek. Stork verkeert voor zover ons bekend niet in financiële problemen en heeft haar aerospace divisie als kernactiviteit aangewezen.

33, 35, 244, 250 en 442

Kan de regering aangeven wat het Nederlands bedrijfsleven nu echt aan innovatieve projecten in het JSF-programma krijgt, gezien het doel van het luchtvaartcluster?

Hoeveel profiteert Nederland bij deelname aan de JSF van externe kennisoverdracht gezien het feit dat de VS het zogenaamde disclosure beleid kennen?

Kan aangegeven worden op welke kennisverwerving gedoeld wordt in de passage waarin gesteld wordt dat kennis een centrale rol speelt in de kennisintensieve luchtvaartcluster? Kan dit naar kennisgebied worden aangegeven, naar participerend bedrijf en naar geschatte omzet?

Om welke nieuwe technologische kennis gaat het voornamelijk, die via deelname aan de SDD wordt opgebouwd door het Nederlandse bedrijfsleven en de kennisinstellingen?

Kan de regering de Kamer een overzicht verschaffen van de Nederlandse bedrijven die aan de ontwikkeling zullen deelnemen met daarbij een vermelding om welke onderdelen het gaat zodat de Kamer zich een oordeel kan vormen van de kennisverwerving die deelname oplevert?

De kennisverwerving in het JSF-programma heeft vooral betrekking op de richting waarin en snelheid waarmee technologieën (verder) worden ontwikkeld. Deelname in de ontwikkeling van JSF geeft direct sturing aan dit proces; fundamenteel wetenschappelijk onderzoek kan op die wijze direct worden gerelateerd aan concrete toepassingen. Voorbeelden hiervan zijn Prognostics & Health Management (Perot, Sun, NLR, TNO), motormaterialen en coatings (Sulzer, Philips HTA, Nedtech), laser bewerkingen zowel in vliegtuigdelen als motorcomponenten (NCLR, TU Twente, Urenco), en de toepassing van composietmaterialen (Stork, SPAVS, NLR, TNO, ADSE, Urenco). Daarnaast worden nieuwe toepassingen uitgewerkt voor bestaande technologieën en worden deze verder doorontwikkeld. Voorbeelden hiervan zijn: spraakherkenning in de cockpitomgeving (Philips), simulatieconcepten (Fokker Space, NLR, TNO), cryogene koelers (Thales), composiete aandrijfassen (Urenco), titanium bewerkingen (Bosman, Philips HTA, Stork) en optimalisering van logistieke processen (Stork, Perot, Sun, NLR, TNO). Vanwege het commercieel-vertrouwelijk karakter spreekt het voor zich dat over mogelijke omzetgegevens op dit moment geen specifieke informatie kan worden gegeven.

34, 78, 79, 80, 81 en 86

In welk stadium bevindt zich de ontwikkeling van onbemande vliegtuigen en is deze concurrerend voor de JSF? Is binnen de besluitvorming van de Nederlandse regering rekening gehouden met het meer in gebruik nemen van onbemande vliegtuigen bij diverse operaties? Zullen bemande jagers in de toekomst niet steeds meer plaats gaan maken voor onbemande toestellen?

Zijn de ontwikkelingen rond UAV's en UCAV's door de oorlog in Afghanistan niet in een dusdanige versnelling gekomen dat systemen veel eerder beschikbaar zullen zijn dan door de regering wordt aangenomen? Vormen deze ontwikkelingen niet op zijn minst een extra onzekere factor voor de ontwikkelingen in de komende jaren?

Op welke concrete bevindingen is het gegeven dat onbemande vliegtuigen de komende dertig jaar nog niet zullen worden ingezet voor specifieke gevechtstaken gebaseerd? Welke landen nemen op dit moment deel in de ontwikkeling van onbemande vliegtuigen en wat is hiervan de stand van zaken?

Hoe wordt de succesvolle inzet van het onbemande Amerikaanse verkenningsvliegtuig, uitgerust met antitankraketten, in Afghanistan met het oog op de ontwikkeling van onbemande vliegtuigen beoordeeld?

In het basisdocument vervanging F-16 is aangegeven dat de invloed van onbemande vliegtuigen op bemande jachtvliegtuigen moeilijk in te schatten is en nader bestudeerd moet worden. Waarop is de uitspraak van nu gebaseerd dat UCAV's niet voor 2030 zijn te verwachten? Welke inschattingen hieromtrent zijn beschikbaar van TNO, Defensie-instituten of fabrikanten?

Kan de regering haar stelling onderbouwen dat de inzet van UCAV's voor gevechtstaken niet voor 2030 te verwachten is?

In diverse landen zijn ontwikkelingen gaande op het gebied van onbemande vliegtuigen. In de meeste gevallen betreft dit onbemande vliegtuigen die geschikt zijn voor waarnemingstaken. In enkele landen, waaronder de Verenigde Staten en Israël, worden ook bewapende versies ontwikkeld.

In Afghanistan zijn voor het eerst op experimentele basis onbemande Amerikaanse Predator-vliegtuigjes met Hellfire lucht-grondraketten in relatief eenvoudige missies ingezet tegen gronddoelen. Ook de Israëlische krijgsmacht heeft reeds ervaring opgedaan met de inzet van onbemande vliegtuigjes tegen gronddoelen. Beide vormen van inzet vonden plaats onder goede weersomstandigheden in een relatief beperkt gebied. Deze inzetten – waarvan de officiële evaluatieresultaten nog niet beschikbaar zijn en waarvan de invloed op de verdere ontwikkelingen nog niet te beoordelen is – vormen slechts een klein deel van de taken toebedacht aan de opvolger van de F-16. De laatste combineert functionaliteiten als waarneming, luchtoverwicht, tactische en strategische doelbestrijding ineen en dient in staat te zijn dit onder alle weersomstandigheden, ook over grote afstanden en in complexe en dynamische omgevingen te doen.

De meest vergaande ontwikkeling van een «Unmanned Combat Aerial Vehicle» dat een deel van de taken van bemande vliegtuigen kan overnemen, vindt momenteel plaats in de Verenigde Staten. Het «Defense Advanced Research Project Agency» leidt daar de ontwikkeling van een Boeing UCAV. Dit moet leiden tot de oprichting van een operationeel UCAV-squadron in 2008, twee jaar eerder dan «voor Afghanistan» was gepland. De Amerikaanse filosofie van «Advanced Concept Technology Demonstration», waarbij de gebruiker in een vroeg stadium van ontwikkeling de «beschikking» krijgt over het product leidt er evenwel toe dat operationele gereedheid voor daadwerkelijke inzet in operaties dan nog enkele jaren op zich laat wachten (voorbeelden hiervan zijn de «Global Hawk»- en «THAAD»-squadrans).

De eerste versie van voornoemde UCAV wordt specifiek ontwikkeld voor de bestrijding van grondgebonden luchtverdedigingssystemen. Daarop volgt een doorontwikkeling naar een versie die ook in staat moet zijn om kleine precisie-wapens af te vuren op statische doelen. Een derde versie moet in staat zijn om onder alle (weers)omstandigheden statische doelen

te bestrijden. Deze laatste zien de Amerikanen als de vervanging voor hun lange afstandsbommenwerpers. Een realistische inschatting is dat voornoemde ontwikkelingen, met de ervaringen in Afghanistan daarbij in beschouwing genomen, nog tot na 2015 in beslag zullen nemen. Daarmee kunnen echter dynamische doelen en doelen in een complexe omgeving (waarbij groot risico bestaat voor nevenschade en «broedermoord») nog niet worden bestreden.

De bestrijding van mobiele doelen en doelen in een complexe en dynamische omgeving stelt als eis dat sprake is van een geavanceerde commandovoeringsarchitectuur. Besturing op afstand dient te allen tijde mogelijk te zijn om het risico van nevenschade tot een minimum te beperken. Immers, in complexe, dynamische omgevingen doen zich vaak onverwachte situaties voor waar UCAV's maar zeer beperkt op kunnen reageren. De technologie is naar verwachting de komende tientallen jaren nog niet in staat om het rationele en intuïtieve denkvermogen dat daarvoor is benodigd in UCAV-software onder te brengen. Voor de besturing op afstand is een optimale overdracht van kwalitatief hoogwaardige informatie noodzakelijk tussen het grondstation en het onbemande platform waarbij geen vertraging is toegestaan. Dit stelt zeer hoge eisen aan de communicatie: het vereist een grote bandbreedte, het moet storingsongevoelig zijn en over grote afstanden mogelijk zijn. Het gebruik van relaisstations (kwetsbaar) en satellietverbindingen (te grote vertraging in data-overdracht) bieden vooralsnog geen oplossing. Inzet van meerdere UCAV's tegelijk leidt daarbij tot een significante versterking van de problemen op het gebied van communicatie. Ten slotte hebben de noodzakelijke communicatie-voorzieningen, zoals zenders en antennes, een negatieve invloed op het ontwerp en de kosten van de UCAV. Een realistische inschatting is dat de technologische ontwikkelingen die UCAV's in staat stellen om bij grootschaliger inzet ook mobiele doelen en doelen in een complexe en dynamische omgeving te bestrijden tot circa 2030 in beslag zullen nemen.

Voorgaande beschouwing van de ontwikkeling van UCAV's duidt er op dat UCAV's vanaf ca. 2010/2015 in staat zijn om de eerste gevechtstaken, en met name in de bestrijding van gronddoelen, nu uitgevoerd door bemande vliegtuigen geleidelijk over te nemen. Het zal daarna echter nog tenminste 10 tot 20 jaar duren voordat UCAV's in staat zijn om alle taken uit te voeren die nu door bemande jachtvliegtuigen worden uitgevoerd. Vooralsnog neemt de betekenis van bemande (jacht)vliegtuigen dan ook niet af en zal de inzet van UCAV's complementair zijn. Op de langere termijn zullen UCAV's ook een alternatieve capaciteit leveren. Het is de verwachting dat met een stapsgewijze uitbouw van een geavanceerde commandovoerings-architectuur het optimum van de mix van bemande en onbemande platformen zich op de lange termijn verder richting onbemand verschuift.

Recente rapporten van onderzoeksinstituten laten soortgelijke visies zien. Nederlandse instituten, zoals TNO en NLR, achten een ruime beschikbaarheid en een breed en operationeel effectief optreden van UCAV's voor 2020 niet aannemelijk. Internationale instituten, zoals RUSI, voorzien op de middellange termijn een UCAV die geschikt is voor de bestrijding van luchtverdedigingssystemen en op lange termijn, 2020–2030, de ontwikkeling van een «echte UCAV».

Een onbemande versie die in staat is een breed scala aan taken (multi role) uit te voeren, wordt de eerste decennia dan ook nu niet verwacht. De JSF is daartoe wel in staat. In dat opzicht houdt deelname aan de SDD-fase ten aanzien van toekomstige ontwikkelingen op het gebied van onbemande vliegtuigen dan ook geen noemenswaardig risico in.

Deze stelling wordt ook onderstreept door de huidige visies van Navo-partners op onbemande vliegtuigen en door de behoeften die zij nu op dat gebied stellen. Vele partners onderkennen de behoefte aan zowel onbemande vliegtuigen voor waarnemingstaken, als – op termijn – voor gevechtstaken. De ontwikkelingen en behoeften ten aanzien van de laatste categorie zijn echter tot op heden beperkt. De Amerikaanse luchtmacht heeft vooralsnog een behoefte aan 150 UCAV's naast een behoefte aan duizenden bemande vliegtuigen. Naast de Verenigde Staten hebben alleen Israël concrete UCAV-plannen. Het VK ziet de UCAV als één van de zes systemen van het «Future Offensive Air System» – dat zich nog in de studie-fase bevindt – met vooralsnog een introductie-datum na 2018. Andere (Europese) partners voeren studies uit, maar hebben nog geen concrete plannen op het gebied van UCAV's.

Het belang van UCAV's zal vanaf ca. 2010 gradueel toenemen. Het is echter, mede in het licht van de ontwikkelingen bij NAVO-partners, niet aannemelijk dat UCAV's een substantieel deel van de taken van het jachtvliegtuig zullen overnemen. Voor 2030 zullen UCAV's met name voor specifieke taken worden ontwikkeld. Na 2030 is wellicht brede inzet mogelijk.

Vanaf 2030 zal, zo is nu de verwachting, in een optimale invulling van het luchtwapen kunnen worden voorzien door een combinatie van bemande jachtvliegtuigen geschikt om bij te dragen aan alle operationele taken, onbemande waarnemingsystemen (URAV's en satellietcapaciteit) voor waarneming en UCAV's en kruisvluchtwapens voor luchtoverwicht, tactische en strategische doelbestrijding; randvoorwaarde is de stapsgewijze uitbouw van een geavanceerde commandovoeringsarchitectuur.

35

Hoeveel profiteert Nederland bij deelname aan de JSF van externe kennisoverdracht gezien het feit dat de VS het zogenaamde disclosure beleid kennen?

Zie het antwoord op vraag 33.

36

In hoeverre is de optie dat de huidige F-16 jagers nog zeker tot 2020 mee kunnen onderzocht door Defensie? Is er onderzoek hiernaar gedaan? Zo ja, wat zijn de resultaten? Zo nee, waarom niet?

Zie antwoord op vraag 116.

37, 75, 98, 99, 100, 102, 111, 114, 165 en 174

Hoeveel toestellen heeft Defensie daadwerkelijk nodig, gezien het feit dat Defensie zeer ongebruikelijk de aantallen toestellen laat hangen van het beschikbare geld?

Voor de materieelbehoefte en de defensieplanning zijn de hoofdtaken van de krijgsmacht die in de Defensienota 2000 zijn geformuleerd het uitgangspunt. De Defensienota schetst beleid tot 2010, de periode waarin de F-16 het einde van haar levensduur bereikt. De daadwerkelijke vervanging van de F-16 speelt daarna. Een beleidsinhoudelijke motivering ontbreekt derhalve. Hoe verantwoordt de regering dit?

Wat is in eerste instantie doorslaggevend voor het precieze aantal aan te schaffen toestellen; de militaire behoefte of de financiële ruimte?

Hoeveel bemande jachtvliegtuigen zullen naar verwachting uiteindelijk benodigd zijn? Waar ligt de minimumgrens van het aantal aan te schaffen bemande jachtvliegtuigen?

Waarom is nog geen kwantitatieve behoefte vastgesteld? Wanneer wordt deze wel vastgesteld? Is het aantal volledig afhankelijk van het beschik-

bare budget? Hoe verhoudt zich dit tot de doelstellingen in de Defensienota 2000, waarin juist beleidsmatige doelstellingen als uitgangspunt zijn gekozen?

Wat staat voor de regering voorop, de behoefte aan nieuwe jachtvliegtuigen of het budget daarvoor? Als dit laatste het geval is, waarom is er dan in dit geval sprake van een trendbreuk?

Is er ook sprake van een minimaal aantal gevechtsvliegtuigen dat noodzakelijk is om te voldoen aan het huidige ambitieniveau? Hoeveel vliegtuigen zijn daar toe nodig? Wanneer zal de kwantitatieve behoefte vastgesteld worden?

In de brief staat dat «het verwervingsbesluit daarvoor het passende moment is». Voor wanneer staat dat besluit gepland? Betekent dit dat het besluit tot aanschaf, gezien het kabinetsbesluit tot deelname aan de SDD-fase, spoedig genomen wordt? Zo nee, waarom niet?

Is er bij het vaststellen van het aantal te kopen jachtvliegtuigen het beschikbare budget of de operationele behoefte bepalend?

Kan de regering aangeven waarom de twee gesuggereerde kwantitatieve behoeftestellingen zo veel van elkaar verschillen? Is de vaststelling van het aantal aan te schaffen JSF's alleen afhankelijk van de prijs of zijn er ook een militair-strategisch dan wel politieke argumenten die de kwantitatieve behoefte bepalen?

Wat is de operationele onderbouwing van de keuze voor het rekenen met het aantal van 85 toestellen?

Voor de defensieplanning en de materieelbehoefte zijn de hoofdtaken van de krijgsmacht het uitgangspunt. Deze zijn in de Defensienota-2000 geformuleerd als de bescherming van de integriteit van het Nederlandse en het bondgenootschappelijke grondgebied, de bevordering van de internationale rechtsorde en stabiliteit, en civiele taken. In de Defensienota heeft de regering internationale betrokkenheid als beleidsdoelstelling herbevestigd. Dit beleid vergt een scala aan middelen, waaronder een goed geoefende en goed toegeruste krijgsmacht. Hiertoe behoren ook jachtvliegtuigen, die, in samenwerking met strijdkrachten van andere landen kunnen bijdragen aan het verkrijgen en het behoud van luchtoverwicht, het uitvoeren van een strategisch luchtoffensief, interdictietaken, luchtsteun en luchtverkenning. Zo onderschrijft de Defensienota-2000 de centrale rol van jachtvliegtuigen in het Nederlandse defensiebeleid.

Ontwikkelingen in taken en ontwikkelingen van luchtwapensystemen maken een kwantitatieve vergelijking van afzonderlijke wapensystemen complex, zowel in tijd (F-16 versus JSF) als met andere typen wapens (bijvoorbeeld bemande versus onbemande systemen). In de huidige situatie zijn de 137 toestellen (inclusief toestellen voor opleiding, opvang van vredesverliezen en logistieke reserve) toereikend om te kunnen voldoen aan het huidige ambitieniveau van 108 aan Navo aangeboden F-16 jachtvliegtuigen.

Bij de formulering van de operationele behoeftestelling voor de vervanging F-16 in de DMP-A brief van 9 april 1999 is voor planingsdoeleinden aangenomen, dat met de vervanging van de F-16 een bedrag van tenminste € 4,5 miljard (prijspeil 1998) zal zijn gemoeid. Dit betrof een schatting. Van een vastgesteld projectbudget was en is nog geen sprake. Toekomstige ontwikkelingen, bijvoorbeeld op het gebied van de internationale verhoudingen of van de technologie kunnen de invulling van de behoefte beïnvloeden. Met deze en andere ontwikkelingen kan rekening worden gehouden bij de vaststelling van de kwantitatieve behoefte aan bemande jachtvliegtuigen. Over het precieze aantal aan te schaffen toestellen ter vervanging van de F-16 hoeft nu echter nog geen uitspraak te worden gedaan. Daarvoor is het verwervingsbesluit, dat pas over een aantal jaren zal worden genomen, het passende moment.

Het aantal van 85 vliegtuigen is gebruikt voor berekeningen en voor een afweging tussen mee-ontwikkelen en kopen van de plank. Hiermee wordt niet vooruit gelopen op de kwantitatieve behoeftestelling, waarvoor de operationele behoefte leidend is. Daarbij geldt echter wel een financieel kader dat past bij het ambitieniveau van Nederland.

38 en 292

Is de letter of intent gereed? Welke concrete afspraken zijn hierin vastgelegd? Wat zijn de onderliggende veronderstellingen qua inflatiecijfers, rentepercentages, risico-opslag en productie aantallen?

Is de letter of intent aan de Kamer te zenden? Is de letter of intent gereed? Hoe hard zijn de afspraken in de «letter of intent», kan aan het percentage van 3,5% worden getornd? Hoe is het begrip participatie-omzet gedefinieerd?

Zodra de overeenkomst tussen de Staat en het bedrijfsleven, waaraan nu nog wordt gewerkt, is ondertekend zal deze aan de Kamer ter informatie worden toegezonden. De afspraken in die overeenkomst zullen een juridisch bindend karakter hebben.

Het afdrachtpercentage kan alleen ter discussie komen tijdens de evaluatie van de overeenkomst tussen regering en bedrijfsleven zoals voorzien in 2008. Dan zullen alle relevante parameters van de «business case» aan de orde komen om op basis van de dan beschikbare inzichten te bepalen, wat de omvang van het tekort is dat door het bedrijfsleven zal moeten worden gedekt. Dan zal hetzij het percentage opnieuw en definitief worden vastgesteld, hetzij de daaruit resulterende reeks bedragen.

Het begrip participatie omzet betreft alle omzet die door het Nederlandse bedrijfsleven wordt gerealiseerd in de vorm van levering van systemen en componenten die worden gebruikt voor de nieuwbouw van JSF-vliegtuigen en de daarbij (indien van toepassing) meegeleverde initiële reserve-delen en bijbehorende activiteiten en ondersteuning vanuit de Nederlandse industrie. Daarnaast omvat de participatie-omzet de omzet die de Nederlandse industrie zal realiseren indien zij onderhoudswerk aan de JSF-vliegtuigen van de Nederlandse Koninklijke luchtmacht zal verrichten.

39

Is het mogelijk de daadwerkelijke verwerving van JSF-jachtvliegtuigen in twee of drie delen te knippen om zodoende de mogelijkheid te creëren nieuwe ontwikkelingen (UAV's) in de verdere verwerving te betrekken? Kan ingegaan worden op de voordelen daarvan en mogelijke nadelen, zoals negatieve gevolgen voor de business-case?

Zie het antwoord op vraag 15.

40

Als Nederland op een bepaald moment een aantal JSF-jachtvliegtuigen bestelt, kan daarbij bedongen worden dat het aantal later nog neerwaarts bijgesteld moet kunnen worden? Zo ja, welke gevolgen heeft dat voor de prijs en participatie van de Nederlandse industrie?

Een afgesloten contract kan niet meer worden gewijzigd. Het is mogelijk om eerst een eerste «batch» te verwerven, waarbij een optie wordt genomen op een volgende batch. De optie wordt geëffectueerd indien daartoe wordt besloten. Een dergelijk scenario is destijds ook bij de verwerving van de F-16 gehanteerd. Hierdoor ontstaat flexibiliteit. Voor de gevolgen van een kleinere bestelling voor de «business case» wordt hier korthedshalve verwezen naar de brief van 11 februari.

41

Welke milieu-eisen zijn gesteld aan de kandidaat opvolger van de F-16?

In deze fase zijn geen specifieke eisen gesteld. Wel is bekend gesteld welke milieugevaarlijke stoffen in Nederland verboden zijn (bijvoorbeeld asbest en chromaten) en welke op termijn naar verwachting verboden zullen worden.

42

Kan aangegeven worden wat de geschatte bedragen zijn van alle drie de aanbieders voor participatie compensatie van de ontwikkeling en participatie in de productie als voor alle drie het aantal te verwerven toestellen op 85 wordt gesteld?

Vergelijking (door)ontwikkelingsfase:

Eurofighter:

Participatiebijdrage: € 150 mln (prijspeil 2000) Waarde Nederlands ontwikkelingswerk € 150 mln

JSF:

Participatiebijdrage: \$ 800 mln (lopende prijzen; \$ 736 prijsspeil 2000)
Waarde Nederlands werk SDD fase (geraamd) \$ 800 mln

Rafale:

Participatiebijdrage: € 150 mln + € 200 mln (prijsspeil 2000)
Waarde Nederlands ontwikkelingswerk € 200 mln

Vergelijking productiefase (bij aanschaf door Nederland van 85 vliegtuigen)

Eurofighter:

Investeringskosten: € 6 403 mln (= incl. BTW; ex BTW = € 5 381 mln)
Waarde NL industriële omzet: € 5 381 mln (maximaal 50% participatie in de Eurofighter zelf en minimaal 50% compensatiewerk) + € 450 mln als gevolg van ontwikkelingswerk + € 150 mln toezegging EADS ter overbrugging periode tussen ontwikkelingswerk en productiefase

JSF:

Investeringskosten: € 6 065 mln (= incl. BTW; ex BTW = € 5 097 mln)
Waarde NL industriële omzet: € 8 600 mln (= \$ 7 500 mln bij productie 4500 vliegtuigen; omzet niet rechtevenredig aan door Nederland aan te schaffen vliegtuigen; 100% participatie. Dit is exclusief verwachte omzet reservedelen en onderhoud t.b.v. de KLu)

Rafale:

Investeringskosten: € 7 936 mln (= incl. BTW; ex BTW = € 6 669 mln)
Waarde NL industriële omzet: € 6 669 mln (inclusief € 700 mln omzet voortvloeiend uit ontwikkelingswerk; maximaal 60% participatie en minimaal 40% compensatie tegen 3% meerkosten van de waarde van het compensatiepakket)

43

Het CPB-rapport wordt enige malen genoemd, hetgeen ook geldt voor de rapporten van Booz Allen & Hamilton (BAH) en het NIVR. In de conclusie echter wordt meer gewicht toegekend aan de BAH- en NIVR-rapporten dan aan het CPB-rapport. Wat is hier de reden van?

Zie het antwoord op vraag 22.

44

Waarom was het onmogelijk om op level 3 JSF-participatie te onderhandelen? Kan de regering op basis van de Canadese level 3 participatie een business case genereren?

Zie het antwoord op vraag 14.

45

Indien de geprojecteerde inkomsten van de industrie € 55 miljoen bedragen tussen 2002 en 2012, dan betekent dat, dat de industrie over die periode een omzet van € 1.5 biljoen realiseert tegenover een Nederlandse bijdrage in het programma van \$ 800 Miljoen. Indien dit voor iedereen zou gelden betekent dit dat het programma een overrun maakt van 60%. Is dit een realistische aanname? Zo ja, waarom?

De € 55 miljoen aan industrie-aufdracht is gerelateerd aan een industrie-omzet van € 1,5 miljard over de periode tot en met 2012 (het eerste deel van de productiefase). Die omzet is voor een belangrijk deel een gevolg van de deelname van de Nederlandse overheid in de SDD-fase op «level 2» en zal in de jaren daarna (voortgang productie) nog aanzienlijk kunnen oplopen.

De productie-omzet moet vanuit een financiële optiek echter niet gerelateerd worden aan de \$ 800 miljoen omdat dat een bijdrage is in de ontwikkelingskosten van het programma.

46

Welke ervaringen heeft de Nederlandse regering met de aanschaf en productie van de F-16's indertijd? Hoe verhouden deze ervaringen zich tot de oorspronkelijke verwachtingen? In hoeverre zijn de toen gemaakte afspraken over de maximumprijs, uitwisseling van kennis, orders voor derde landen en aantal manjaren werk nagekomen? Welke redenen zijn er om te verwachten dat ditmaal wel de beloofde voordelen voor Nederland en haar industrie nagekomen zullen worden?

Zie het antwoord op vraag 6.

47, 339, 367 en 449

Hoe beoordeelt de regering de CPB-conclusie dat de NCW van de investering negatief is? Hoe is deze afweging bij de besluitvorming betrokken? Hoe groot acht de regering de kans dat de netto contante waarde van de investering van de overheid in de SDD-fase positief is? Hoe verhoudt zich dit tot de verwachtingen van het CPB?

Acht het kabinet deelname aan de ontwikkeling van de JSF vanuit financieel perspectief niet langer verantwoord wanneer de business case onverhoopt niet sluitend blijkt? Waarom wel of niet?

Wat is het oordeel van de regering over de conclusie van het CPB dat de netto contante waarde van de investering negatief is?

Het CPB heeft in zijn rapport van oktober 2001 een met de «business case» van de overheid vergelijkbare berekening gepresenteerd. Ook het CPB heeft een vergelijking gemaakt tussen ontwikkelen en kopen van de plank, waarbij dezelfde disconteringsmethode is gebruikt (discontopercentage van 4 en een inflatiepercentage van 2). Het CPB komt tot een negatieve uitkomst voor deelname aan de SDD, die vergelijkbaar is met de berekeningen in de door de regering opgestelde «business case». De regering vindt dat op grond van deze negatieve uitkomst SDD-deelname vanuit financieel oogpunt alleen gerechtvaardigd kan worden, als het tekort in de «business case» volledig door het bedrijfsleven wordt gedicht.

Dit uitgangspunt geldt dan ook als in 2008 de «business case» opnieuw wordt doorgerekend op basis van de dan bekende uitgangspunten.

48

Wat is het oordeel van de regering over het rapport van het CPB dat onomwonden stelt dat «de voordelen voor het Nederlandse bedrijfsleven van overheidsdeelname in de ontwikkeling van de Joint Strike Fighter niet opwegen tegen de kosten en de verminderde keuzevrijheid bij aanschaf rond 2007. Deelname zorgt weliswaar voor extra activiteiten bij de betrokken bedrijven, maar het merendeel gaat ten koste van activiteit elders in Nederland»?

De vraag is in de eerste plaats hoe omvangrijk deze verdringing zal zijn. Het CPB gaat in zijn analyses uit van een vrijwel volledige verdringing. Er is echter reden om aan te nemen dat de feitelijke verdringing in het geval van participatie in de SDD-fase geringer zal zijn. Dit betreft de mogelijkheden om thans reeds in het kader van opleidingen daarop te anticiperen, waardoor de beschikbaarheid van voldoende hoog opgeleid personeel wordt vergroot.

Daarnaast levert deelname aan de ontwikkeling van de JSF voordelen op in de sfeer van de kennisontwikkeling. De verwachting van het Nederlandse luchtvaartcluster dat geprofiteerd kan worden van belangrijke kennis «spill overs» vanuit de Amerikaanse industrie en wetenschap, komt tot uitdrukking in de hoge financiële bijdrage van de cluster zelf aan participatie in de SDD-fase.

49, 221 en 234

Is het juist dat Lockheed Martin bij herhaling aangeeft dat er geen garanties zijn over deelname door Nederlandse bedrijven, ofwel dat pas als het instappeld is overgemaakt de contracten worden getekend en is het nog maar de vraag welke bedrijven zich voor welke percentage van de totale omzet hebben gekwalificeerd?

Op grond waarvan verwacht het kabinet dat de Nederlandse bedrijven ook het toegezegde werkenpakket krijgen nu garanties daarover ontbreken? Waarop is de verwachting gebaseerd dat de Nederlandse industrie ook daadwerkelijk het toegezegde werkenpakket zal ontvangen gezien het ontbreken van garanties van de Amerikaanse overheid?

Op grond van de voorwaardelijke toezeggingen (Nederlandse kwalificatie en deelname) van de Amerikaanse hoofdaannemers verwacht het kabinet dat het Nederlandse bedrijfsleven het toegezegde werkenpakket inderdaad krijgt. Een andere factor ten gunste van de Nederlandse industrie vormen de nu al bewezen capaciteiten van Nederlandse bedrijven en instituten in het voorbereidingsprogramma en de besprekingen die nu plaatsvinden tussen Amerikaanse en Nederlandse bedrijven op basis van die bewezen capaciteiten. Voorts hebben de Amerikaanse hoofdaannemers, anticiperend op een formele deelname van Nederland in de SDD fase, reeds een beperkt aantal ontwikkelopdrachten bij Nederlandse bedrijven geplaatst.

Voor de productiefase dienen de Nederlandse bedrijven zich te kwalificeren alvorens productiecontracten kunnen worden afgesloten. Deelname aan de SDD-fase impliceert natuurlijk een voorsprong voor de participatie van die bedrijven in de productiefase.

50

Is het juist dat de Amerikaanse Rekenkamer waarschuwt voor kostenstijgingen? Is het juist dat de afgelopen jaren er reeds kostenstijgingen hebben plaatsgehad? Wat is het oordeel van de regering hierover?

Zie het antwoord op vraag 9.

51

Wat is precies de meerwaarde die participeren in de JSF heeft voor Nederland op vlak van overdracht van hoogtechnologische kennis en ontwikkeling daarvan? Hoe verhoudt dit zich met het feit dat de JSF zo veel mogelijk op al bestaande technologieën is gebaseerd?

Het totale JSF-ontwikkelingstraject zal nog ongeveer tien jaar vergen.

Het feit dat bestaande technologieën als uitgangspunt fungeren laat onverlet dat in de SDD-fase, vooral in de eerste vier à vijf jaar, nog talrijke innovatieve technologische concepten verder ontwikkeld moeten worden tot bruikbare producten. Dit betreft terreinen als hoogwaardige en lichtgewicht materialen, op ICT gebaseerde besturingssystemen en elektrische bekabelingen. Dit moet resulteren in toepassingen die voldoen aan hoge technologische eisen. Juist deze transitie van basistechnologie naar innovatieve en technologisch hoogwaardige toepassingen stelt hoge eisen aan het ontwikkelings- en implementatievermogen van de betrokken bedrijven en instituten. Een deel van deze kennis zal zonder meer in de civiele vliegtuigontwikkeling kunnen worden toegepast. Zo kan de luchtvaartcluster een voorsprong op niet-deelnemende concurrenten verwerven.

52

In hoeverre kan de besluitvorming betreffende de vervanging van de F-16 gevolgen hebben voor het budget en de investeringsmogelijkheden van de andere krijgsmachtdelen?

Zie het antwoord op vraag 4.

53

Betekent «participatie is de facto een keuze voor JSF» dat nu reeds vaststaat dat in ieder geval een bepaald aantal JSF-toestellen gekocht zal worden? Zo ja, is er een minimum aantal of hangt dat volledig af van de uiteindelijke prijs? Dient het aangekondigde B/C document met de behoeftestelling hieraan niet vooraf te gaan, zodat een Defensie-aankoop kan worden beargumenteerd op basis van een bestaande behoefte en niet uitsluitend op basis van een vooraf vastgesteld budget? Op welke wijze is het nu blijkbaar gehanteerde budget tot stand gekomen? Welke operationele behoeftestelling ligt hieraan ten grondslag?

Het ligt voor de hand dat deelname aan de SDD uitmondt in de aanschaf van de JSF, hoewel hiermee formeel het aanschafbesluit nog niet is genomen. De nu voorliggende brief gaat over deelname aan een ontwikkelingsprogramma. De aankoop van een opvolger van de F-16 komt in een later stadium aan de orde. Tezijnertijd zal de Tweede Kamer daarover worden geïnformeerd waarbij ook wordt ingegaan op de behoefte. In de defensieplannen zijn planmatig uitgaven voorzien voor de vervanging van de F-16. Het totale projectbudget is nog niet vastgesteld.

54

Er wordt uitgegaan van € 1,15 voor 1 dollar. Maar het betreft een langlopend project. Waarom wordt er geen voorziening voor het valutarisico getroffen?

Voor een reële presentatie van de verwachte uitgaven in de periode 2002 tot en met 2012 is de op dit moment geldende wisselkoers gehanteerd. Afdekking van het valutarisico wordt voorzien door het afsluiten van een termijnvalutacontract voor de looptijd van de aan te gane verplichting. Momenteel geldt voor het afdekken door middel van een termijnvaluta-

contract een koers die nagenoeg identiek is aan de gehanteerde koers van \$ 1 voor € 1,15.

55 en 63

Waarom neemt de regering zo vlak voor de Tweede-Kamerverkiezingen een besluit dat financiële, militaire en politieke gevolgen heeft die decennialang hun uitwerking zullen hebben? Licht het niet meer in de rede dit besluit aan een nieuw kabinet over te laten?

De regering stelt dat volgens de planning van Lockheed Martin in februari bekend moet zijn welke landen voornemens zijn te participeren aan de SDD-fase. Acht de regering zich gebonden aan die planning?

Al eerder is aangegeven dat de voortgang van het JSF-project in de Verenigde Staten medebepalend is voor het tijdpad van de Nederlandse besluitvorming. Wil Nederland aan de SDD meedoen en de industriële voordelen daarvan plukken, dan moet op korte termijn een besluit worden genomen. In de brief is uitvoerig aangegeven waarover nu voldoende duidelijkheid bestaat om een besluit met een langdurige doorwerking te rechtvaardigen. Formeel wordt nu slechts besloten tot deelname aan de ontwikkeling en is het eigenlijke verwervingsbesluit, waarmee een veel groter bedrag is gemoeid, pas over een aantal jaar aan de orde.

56, 116, 120 en 322

Kan de regering exact aangeven waarop de berekening is gebaseerd dat de vervanging van de huidige F-16's over ongeveer tien jaar zal moeten beginnen?

Kan de regering een heldere en eenduidige conclusie formuleren over de levensduur van de F-16 waaruit kan worden opgemaakt wanneer dit toestel daadwerkelijk aan vervanging toe is, uitgaande van de jaren waarin de resp. toestellen in dienst zijn genomen? Kan de regering dit in een tabel opnemen?

Welke financiële consequenties brengt de omstandigheid met zich mee dat twee jaar langer dan voorzien doorgevoegen moet worden met de eerste F-16's die vervangen moeten worden? Kan het kabinet aangeven wat de kosten bedragen van de aanvullende maatregelen die nodig zijn om twee jaar langer door te vliegen met de F-16?

Wat zijn de oorzaken van het feit dat Defensie er momenteel van uitgaat dat de eerste JSF-toestellen pas in 2012 binnenkomen? In de antwoorden op de kamervragen van mevrouw Van Ardenne-van der Hoeven (Kamervragen met aanhangselnummer 01-02 0529) werd nog uitgegaan van 2010. Is er inmiddels vertraging opgetreden? Houdt deze vertraging verband met het feit dat het kabinet, veel later dan de bedoeling was, tot een besluit over SDD-deelname is gekomen?

Hoe lang een land het verantwoord acht door te vliegen met een gevechtstoestel bepaalt het zelf. Hiervoor bestaat geen wiskundige formule. Het gaat om een beoordeling van een combinatie van operationele, technische en financiële factoren. Op grond hiervan wordt in de brief van 11 februari 2002 aangegeven dat langer doorvliegen na 2010 zonder aanvullende maatregelen niet goed mogelijk is. Overigens zullen de nieuwere Nederlandse F-16's volgens de huidige inzichten nog tot 2025 blijven vliegen.

Ten tijde van het verwervingsbesluit zal de precieze vervangingsperiode beter kunnen worden vastgesteld. Op basis van de huidige inzichten t.a.v. de operationele, technische en economische veroudering, is het uitgangspunt dat de vervanging omstreeks 2010 moet beginnen. In de brief is aangegeven dat de «block-3» versie van de JSF vanaf 2012 kan worden geleverd aan de Koninklijke luchtmacht. Volgens de jongste informatie

van het JSF Program Office zou levering aan Nederland al vanaf 2010 mogelijk zijn.

57

«De F-16 kan nog een aantal jaren mee» wordt er gesteld in de brief. Kan de regering aangeven hoeveel vliegtuigen de verschillende F-16's nog veilig gebruikt kunnen worden? Is het denkbaar dat het bereiken van dat aantal vliegtuigen langer zal duren dan nu wordt voorzien?

Nee, dat is niet in te berekenen. Door het uitvoeren van adequaat preventief en correctief onderhoud en grootschalige instandhoudingsprogramma's wordt de vliegveiligheid gegarandeerd. Alleen vliegtuigen die aan alle onderhoudsvoorschriften voldoen, worden vrijgegeven voor het vliegprogramma. Door de voortdurende veroudering van de F-16 wordt een toename geconstateerd in de onderhoudswerklast en de kosten die daarmee zijn gemoeid. Deze trend zal zich naar verwachting doorzetten. Operationele en economische veroudering noopt bij de huidige inzichten tot vervanging vanaf omstreeks 2010.

58

Is er op enigerlei wijze thans in juridische, politieke of economische zin een verplichting aangegaan om aan de SDD-fase deel te nemen dan wel de JSF uiteindelijk ook aan te schaffen?

Neen. Gezien de hoogte van het deelnamebedrag ligt het wel in de rede dat het toestel wordt aangeschaft, maar er blijft politieke vrijheid.

59

Wat zijn de verwachte na- en/of voordelen voor 's Rijks financiën, werkgelegenheid, economische groei en kennisontwikkeling bij een latere keuze voor de eventuele aanschaf van een ander gevechtsvliegtuig?

Bij een latere keuze voor een ander gevechtsvliegtuig treden alle effecten die gepaard gaan met een vroege keuze voor de JSF niet op.

60

«(..)zal de vervanging over ongeveer tien jaar moeten beginnen». Kan de regering verklaren waarom al in 2005 (dus ongeveer 7 jaar ervoor) begonnen zou moeten worden met verwervingsvoorbereiding bij kopen van de plank, zeker nu er al zoveel vooronderzoek is gedaan? Hoe verhoudt dit zich met de antwoorden op schriftelijke vragen van de leden Van 't Riet en Van Walsum aan de minister van Defensie (Kamervragen met aanhangselnummer 98-99 1003), dat «uitstel van een besluit over de vervanging van de F-16 tot het jaar 2007 geen gevolgen heeft voor de paraatheid van de Koninklijke Luchtmacht»?

Voordat het eerste vliegtuig wordt afgeleverd moeten al veel zaken geregeld zijn. Zo moeten vliegers en onderhoudsmonteurs zijn opgeleid en moeten simulatoren in bedrijf zijn. Voorts moeten initiële reservedelen voorradig zijn en moet de benodigde meet- en testapparatuur en documentatie beschikbaar zijn. Daarnaast moet de gehele onderhoudsinformatisering operationeel zijn. Omdat al deze middelen deel uitmaken van het bestelcontract moet dit worden afgesloten ongeveer vijf jaren voordat het eerste vliegtuig wordt geleverd. Bovendien moet de benodigde nieuwbouw gereed zijn, hetgeen ook de nodige jaren vergt. Dit was bij de F-16 aanschaf niet anders. De antwoorden op de schriftelijke vragen van de leden Van 't Riet en Van Walsum bedoelden te zeggen dat het voor de paraatheid van de Koninklijke Luchtmacht niet uitmaakt welke

verwervingswijze (ontwikkelen of kopen van de plank) wordt gehanteerd voor de vervanger van de F-16. Zie ook het antwoord op de vragen 13 en 112.

61

«Participatie in de SDD is de facto een keuze voor de JSF». Hoe verhoudt dit zich met herhaalde toezeggingen van bewindslieden dat dit niet het geval zou zijn, zoals bijvoorbeeld de speech van minister Jorritsma van 14 maart 2000 bij opening van de Fokker Aerostructures fabriek (te vinden op www.ez.nl/Speeches/Speeches2000/2_000_024.htm) waarin zij zegt «(...) the cabinet will then decide whether to participate in the already mentioned EMD phase. Any participation should not yet be regarded as a definitive choice for this potential successor to the F-16 in 2010.»

Participatie in de SDD verplicht Nederland niet tot aankoop van de JSF, hoewel een keuze voor dit toestel wel voor de hand ligt. Indien een volgend kabinet besluit tot aankoop van de JSF dan wordt daartoe een bestelcontract getekend met de Amerikaanse overheid.

62

In de brief wordt vermeld een te betalen bijdrage van \$ 800 miljoen. Dit wordt gelijkgesteld aan € 857, terwijl de wisselkoers van 1:1,15 wordt vermeld. Kan de regering deze relatie verklaren?

De bijdrage voor deelneming aan de SDD-fase, zoals in het concept-MOU vastgelegd, bedraagt \$ 800 miljoen in lopende prijzen. In prijspeil 2001 en tegen een koers van \$ 1 : € 1,15 heeft de bijdrage een waarde van € 857 miljoen.

63

De regering stelt dat volgens de planning van Lockheed Martin in februari bekend moet zijn welke landen voornemens zijn te participeren aan de SDD-fase. Acht de regering zich gebonden aan die planning?

Zie het antwoord op vraag 55.

64 en 76

Is bij het besluit van de regering om deel te nemen aan de SDD-fase een voorbehoud gemaakt qua parlementaire goedkeuring? Hoe gaat het kabinet om met de eis dat in februari bekend moet zijn of wordt deelgenomen aan de ontwikkeling en het feit dat het debat hierover in de Kamer nog moet komen?

Zoals in de Kamerbrief is aangegeven is de regering voornemens in april, na overleg met de Kamer, de overeenkomsten te tekenen voor deelname aan de SDD-fase van de JSF op «level 2». *Voor zover al voor die tijd afspraken moeten worden gemaakt, zullen die worden gemaakt onder voorbehoud van parlementaire goedkeuring.*

65

In 2010 zou de F-16 aan haar einde zijn van de operationele, technisch en economische levensduur. Hoeveel toestellen worden in eerste instantie vervangen?

De fasering van de vervanging is onder meer afhankelijk van het aantal opvolgers dat wordt aangeschaft en kan derhalve eerst in de komende verwervingsvoorbereidingsfase worden uitgewerkt.

66

Klopt het dat in ieder geval op een punt alle kandidaat opvolgers van de F-16 niet aan eenzelfde beoordeling zijn onderworpen, namelijk dat alleen aangaande de JSF finale onderhandelingen over prijs, participatie en zekerheden zijn gehouden?

Nee, aangezien aankoop van een vliegtuig thans niet aan de orde is, hebben ook voor de JSF geen onderhandelingen over de prijs plaatsgevonden. Alle kandidaten zijn gelijkwaardig behandeld.

67

Is het feit dat de regering in februari besloten heeft in de SDD van de JSF te participeren voldoende zekerheid voor Lockheed Martin om contracten met Nederlandse toeleveranciers aan te gaan of voor te bereiden, ook al rond het parlement haar besluitvorming in april af?

Lockheed Martin en de andere Amerikaanse hoofdaannemers, General Electric en Pratt & Whitney, zullen hun ontwikkelingscontracten met Nederlandse bedrijven pas afsluiten nadat het zeker is dat Nederland aan de SDD zal deelnemen, dat wil zeggen nadat het SDD MOU met de Amerikaanse overheid is getekend. Slechts een beperkt aantal overeenkomsten zal mogelijk om diverse redenen (bijvoorbeeld vanwege het unieke karakter van bepaalde Nederlandse proposities) al voor die tijd worden afgesloten.

68

«De voordelen doen zich pas later, bij de verwerving ten volle gelden». Kan de regering aangeven met welke onzekerheden het bereiken van die voordelen is omgeven?

Voor de betreffende voordelen is in de Kamerbrief het meest waarschijnlijke scenario opgenomen. Mee- en tegenvallers beïnvloeden het resultaat. De onzekerheid bij de belangrijkste variabelen is opgenomen op blz. 15 van de Kamerbrief: «onzekerheden en kansen».

69

In de brief wordt gesproken over een «gelijkwaardige behandeling van de kandidaten». Hoe verhoudt zich dat met de herhaaldelijk door voormalig staatssecretaris Gmelich Meijling uitgesproken voorkeur voor de JSF?

Zie het antwoord op vraag 7.

70

Hoe verhoudt de in de brief aangehaalde «gelijkwaardige behandeling van de kandidaten» zich met de subsidie van het in 1997 gereserveerde bedrag van 150 miljoen gulden, later aangevuld tot 200 miljoen gulden, als subsidie voor de Nederlandse (luchtvaart)industrie om ontwikkelingsprojecten voor slechts de JSF te financieren? Kan de regering een overzicht geven van bedrijven die deze subsidie hebben ontvangen, welk bedrag zij ontvingen en voor welk project?

In 1998 was JSF de kandidaat- vervanger voor de F-16 waarvoor de mogelijkheid werd geboden om op overheidsniveau bij het programma betrokken te worden en de gelegenheid bestond om de Nederlandse capaciteiten op technologisch gebied te demonstreren. De regering heeft die gelegenheid aangegrepen in het licht van de doelstellingen van het Regeringsstandpunt Luchtvaartcluster (Kamerstuk, 25 820, nr. 1 d.d. 15 dec. 1997). Deze beleids kreeg de steun van de Kamer.

De volgende bedrijven en instituten hebben, al dan niet in diverse combinaties, deelgenomen aan de JSF-demonstratiefase:

HSA (nu: Thales Nederland);
Signaal USFA (nu: Thales Cryogenics);
Signaal Special Products (nu: Thales Special Products);
Delft Instruments Electro Optics (nu: Thales Optronics);
Stork Fokker Aerostructures;
Stork Fokker ELMO;
Stork Fokker Special Products;
Stork Fokker Services;
Philips Machine Fabrieken (nu: Philips High Tech Aerospace);
Philips Electronics Nederland;
Eldim (nu: Sulzer Eldim);
Interturbine (nu: Sulzer Metco Coatings);
Syllogic (nu: Perot Systems Nederland);
Sun Electric Systems;
Ten Cate Advanced Composites;
Nedtech;
SP Aerospace and Vehicle Systems;
Bradford Engineering;
Hankamp Gears;
FCS;
Fokker Space;
Urenco;
NCLR;
NLR;
TNO-TPD;
TNO-FEL;
TNO-TM;
TNO-Industrie;
TU-Delft;
TU-Twente;
SARA.

Een omschrijving van de verschillende projecten, inclusief de partijen per project en de met ieder project gemoeid bedrag is commercieel vertrouwelijke informatie.

71

Kan de regering aangeven welke andere Europese landen inmiddels van plan zijn in de SDD te participeren en wat de argumenten van de resterende Europese landen zijn om niet deel te nemen? Kan de regering aangeven waar haar voorkeur naar uitgaat? In hoeverre levert dit een gebrek aan uniformiteit op en daarmee mogelijk een vertraging van initiatieven tot het vormen van een Europees defensieapparaat?

De regering is niet bekend met argumenten van Europese landen om niet deel te nemen. De voorkeur van de regering gaat uit naar deelname aan de SDD-fase van de JSF. Met dit vliegtuig zal het mogelijk zijn te opereren in Navo- en EU-verband, waarmee een voortreffelijke bijdrage kan worden geleverd aan een Europees defensieapparaat.

72

Reeds in februari moet bekend zijn welke landen voornemens zijn om in de SDD-fase te participeren. Gezien de fase van de besluitvorming kan Nederland dit voornemen slechts bekend maken onder voorwaarde van instemming door het parlement. In hoeverre zijn er kosten aan verbonden om na het bekend maken van het voornemen om in de SDD-fase te participeren zich als land alsnog terug te trekken?

Geen.

73

Waarom is er door de regering niet eerder een besluit genomen over de vervanging van de F-16, zodat het parlement reeds voor of in februari de behandeling daarvan had kunnen afronden? Is er in de laatste maanden sprake geweest van een substantiële hoeveelheid nieuwe en voor de besluitvorming relevante informatie?

Het besluit tot deelname aan de SDD van de JSF heeft belangrijke politieke, militaire, economische en financiële consequenties. Te meer omdat SDD-participatie vrijwel zeker uitmondt in de aanschaf van de JSF. Met het oog daarop is een diepgaand en tijdrovend interdepartementaal besluitvormingsproces doorlopen. Pas eind oktober 2001 is de keuze voor Lockheed Martin als hoofdaannemer gemaakt. De laatste maanden zijn bovendien nog verschillende besprekingen gevoerd met de producenten en met de Amerikaanse overheid. Tenslotte was voor de industriële cofinanciering van de Nederlandse SDD-bijdrage een aantal besprekingen nodig.

74

In hoeverre zijn civiele taken in eigen land, zoals fotoverkenning, nu echt een noodzakelijke taak voor een jachtvliegtuig?

Jachtvliegtuigen moeten inherent aan het primaire militaire takenpakket beschikken over een sensorpakket waarmee tactische luchtverkenning kan worden uitgevoerd. Civiele ondersteuning is een additionele taak, die wordt uitgevoerd op verzoek van andere overheidsinstanties zoals bijvoorbeeld Rijkswaterstaat of het Ministerie van Justitie. Het gaat in deze gevallen vaak om het maken van beeldopnamen met behulp van daglicht of infraroodsensoren. Deze taakstelling valt binnen de derde hoofdtaak van de krijgsmacht zoals verwoord in de Defensie Nota 2000.

75

Voor de materieelbehoefte en de defensieplanning zijn de hoofdtaken van de krijgsmacht die in de Defensienota 2000 zijn geformuleerd het uitgangspunt. De Defensienota schetst beleid tot 2010, de periode waarin de F-16 het einde van haar levensduur bereikt. De daadwerkelijke vervanging van de F-16 speelt daarna. Een beleidsinhoudelijke motivering ontbreekt derhalve. Hoe verantwoordt de regering dit?

Zie het antwoord op vraag 37.

76

Hoe gaat het kabinet om met de eis dat in februari bekend moet zijn of wordt deelgenomen aan de ontwikkeling en het feit dat het debat hierover in de Kamer nog moet komen?

Zie het antwoord op vraag 64.

77

Worden aan nieuwe jachtvliegtuigen dezelfde eisen gesteld als aan de F-16?

Neen, aan een nieuwe generatie jachtvliegtuigen worden modernere eisen gesteld.

78, 79, 80 en 81

Zijn de ontwikkelingen rond UAV's en UCAV's door de oorlog in Afghanistan niet in een dusdanige versnelling gekomen dat systemen veel eerder beschikbaar zullen zijn dan door de regering wordt aangenomen?

Vormen deze ontwikkelingen niet op zijn minst een extra onzekere factor voor de ontwikkelingen in de komende jaren?

Op welke concrete bevindingen is het gegeven dat onbemande vliegtuigen de komende dertig jaar nog niet zullen worden ingezet voor specifieke gevechtstaken gebaseerd? Welke landen nemen op dit moment deel in de ontwikkeling van onbemande vliegtuigen en wat is hiervan de stand van zaken?

Hoe wordt de succesvolle inzet van het onbemande Amerikaanse verkenningsvliegtuig, uitgerust met antitankraketten, in Afghanistan met het oog op de ontwikkeling van onbemande vliegtuigen beoordeeld?

In het basisdocument vervanging F-16 is aangegeven dat de invloed van onbemande vliegtuigen op bemande jachtvliegtuigen moeilijk in te schatten is en nader bestudeerd moet worden. Waarop is de uitspraak van nu gebaseerd dat UCAV's niet voor 2030 zijn te verwachten? Welke inschattingen hieromtrent zijn beschikbaar van TNO, Defensie-instituten of fabrikanten?

Zie het antwoord op vraag 34.

82

Aangekondigd is in het basisdocument vervanging F-16 dat NLR en TNO studies uitvoeren naar de toekomstige praktische bruikbaarheid van luchtwapensystemen zoals gevechtshelikopters grondgebonden luchtverdedigingssystemen, onbemande gevechtsvliegtuigen, verkennings satellieten en jachtvliegtuigen. Zijn deze studies inmiddels beschikbaar voor de Tweede Kamer?

Deze studies zijn ter vertrouwelijke inzage aangeboden aan de Kamer. Omdat vooral onbemande systemen van invloed kunnen zijn op de behoefte aan bemande vliegtuigen, zijn deze studies beperkt tot een analyse van de positie van het onbemande luchtwapen binnen het luchtwapen van de toekomst.

83, 84, 85, 87, 88 en 89

Welke ontwikkelingen doen zich momenteel voor wat betreft de inzet van de diverse luchtwapensystemen bij NAVO-bondgenoten?

Heeft het kabinet voor ogen welke mix van luchtwapensystemen voor de KLu benodigd is? Zo ja, welke? Is daartoe voldoende budget voor gereserveerd? Zo ja, hoeveel?

In de toekomst wordt het mogelijk onbemande systemen te laten bijdragen aan de functionaliteiten van air&space power namelijk waarneming, luchtoverwicht, tactische doelbestrijding en strategische doelbestrijding. URAV's zouden geschikt zijn voor waarneming, UCAV's voor doelbestrijding, cruise missiles zouden geschikt zijn voor strategische en tactische doelbestrijding. Tot 2015 zouden UAV's en cruise missiles ingezet kunnen worden, daarna zouden ook de UCAV's een steeds grotere rol kunnen spelen. In de periode dat de F-16 wordt vervangen spelen op het gebied van onbemande toestellen nieuwe ontwikkelingen die naar verwachting de rol van de jachtvliegtuigen grotendeels zullen overnemen. Op welke wijze heeft het kabinet met deze ontwikkelingen rekening gehouden?

Neemt de betekenis van de multi-role jachtvliegtuigen de komende 10 à 15 jaar niet af doordat de diverse taken beter verricht kunnen worden door gespecialiseerde afzonderlijke wapensystemen; verkenning door URAV's, precisiebombardementen door kruisvluchtwapens en van grote hoogte afgeworpen geleide bommen? Zijn voor het lanceren van «stand off» wapens en van geleide bommen andere vliegtuigen niet meer geschikt dan jachtvliegtuigen?

Welke bedrijven zijn bezig met onderzoek naar de ontwikkeling van UCAV's en in welk stadium bevindt dit onderzoek zich? Moet de ontwikke-

ling van UCAV's nog in zijn geheel op gang komen? Wat zijn de kansen dat er in de komende jaren een stroomversnelling op vlak van UCAV's plaats zal vinden? Kunnen deze ontwikkelingen van invloed zijn op het uiteinde-lijke aantal JSF's dat aangeschaft zal worden?

«Ervaringen en ontwikkelingen in de komende jaren zullen een nauwkeuriger inzicht in een optimale mix van systemen opleveren». Kan de regering dit toelichten, met name in het perspectief van de de facto beslissing om over te gaan tot de aanschaf van de JSF en dus niet af te wachten tot er een nauwkeuriger inzicht is?

In het basisdocument «Behoeftestelling vervanging F-16» is de Kamer een overzicht aangeboden van de luchtwapensystemen waarmee de taken van luchtstrijdkrachten in internationaal verband uitgevoerd worden. Het betreft gevechtshelikopters, grondgebonden luchtverdedigingssystemen, kruisvluchtwapens, onbemande gevechtsvliegtuigen, onbemande verkenningsvliegtuigen, verkenningssatellieten en jachtvliegtuigen.

Gevechtshelikopters vormen een integraal en essentieel onderdeel van de capaciteit van de Luchtmobiele Brigade.

Met de brief «Samenwerking Grondgebonden Luchtverdediging» van 18 oktober 2001 heeft de regering u nader geïnformeerd over het Nederlandse beleid inzake grondgebonden luchtverdediging. In deze brief is de voorgenomen samenvoeging van de grondgebonden luchtverdedigings-eenheden van de Koninklijke landmacht en Koninklijke luchtmacht nader uitgewerkt.

In de brief van 11 februari is het onderwerp «kruisvluchtwapens» geadresseerd. Daarbij is geconcludeerd, dat de rol van kruisvluchtwapens complementair is aan die van gevechtsvliegtuigen. Wel is daarbij een rolvervaging richting «stand-off» wapens geobserveerd. Recent is het onderwerp ook ter sprake gekomen in de beantwoording van vragen van het Tweede Kamerlid Harrewijn [201 020 4790, 24 januari 2002 vergaderjaar 2001–2002]. Vanuit het perspectief van de aanvullende behoefte aan precisiewapens heeft de regering toen een verband gelegd met de brief «Europese Veiligheid en Defensie» van 25 juni 2001 [Kamerstuk 27 400, X, nr. 48] en de brief «Defensie en terrorisme» van 18 januari 2002 [Kamerstuk 27 925, nr. 40].

Nederland heeft geen eigen satellietverkenningcapaciteit. In de EVDB-brief van 25 juni 2001 bent u geïnformeerd over Europese satellietwaarneming. Zo onderzoekt Defensie of, en, zo ja, op welke wijze Nederland zich bij deze ontwikkelingen zou kunnen aansluiten om zo bij te dragen aan de versterking van de Europese inlichtingencapaciteit.

Nationale en internationale studies wijzen uit dat jachtvliegtuigen de komende decennia de kern van het luchtwapen zullen blijven vormen. Hoewel in aanvulling daarop onbemande systemen worden ontwikkeld, investeren belangrijke Europese bondgenoten en de Verenigde Staten momenteel op grote schaal in nieuwe jachtvliegtuigen ter vervanging van de huidige generatie jachtvliegtuigen.

86

Kan de regering haar stelling onderbouwen dat de inzet van UCAV's voor gevechtstaken niet voor 2030 te verwachten is?

Zie het antwoord op vraag 34.

87, 88 en 89

Neemt de betekenis van de multi-role jachtvliegtuigen de komende 10 à 15 jaar niet af doordat de diverse taken beter verricht kunnen worden door gespecialiseerde afzonderlijke wapensystemen; verkenning door URAV's, precisiebombardementen door kruisvluchtwapens en van grote hoogte afgeworpen geleide bommen? Zijn voor het lanceren van «stand off» wapens en van geleide bommen andere vliegtuigen niet meer geschikt dan jachtvliegtuigen?

Welke bedrijven zijn bezig met onderzoek naar de ontwikkeling van UCAV's en in welk stadium bevindt dit onderzoek zich? Moet de ontwikkeling van UCAV's nog in zijn geheel op gang komen? Wat zijn de kansen dat er in de komende jaren een stroomversnelling op vlak van UCAV's plaats zal vinden? Kunnen deze ontwikkelingen van invloed zijn op het uiteindelijke aantal JSF's dat aangeschaft zal worden?

«Ervaringen en ontwikkelingen in de komende jaren zullen een nauwkeuriger inzicht in een optimale mix van systemen opleveren». Kan de regering dit toelichten, met name in het perspectief van de de facto beslissing om over te gaan tot de aanschaf van de JSF en dus niet af te wachten tot er een nauwkeuriger inzicht is?

Zie het antwoord op vraag 83.

90

Zijn er plannen voor de aankoop van «stand-off» kruisvluchtwapens ten behoeve van de JSF? In welk stadium bevinden die plannen zich?

De Koninklijke luchtmacht is begonnen met de voorbereiding van projecten in het kader van de «Verbetering Lucht-Grond bewapening» voor de F-16. Dit omvat onder meer de aanschaf van «stand-off» wapens. Hierbij zal specifiek rekening worden gehouden met het gebruik van de nieuw te verwerven wapens op de vervanger van de F-16. Over de verbetering «Lucht-Grond bewapening» wordt u in de loop van dit jaar nader geïnformeerd.

91

Ligt het in de bedoeling om de JSF de huidige NAVO nucleaire taak van de F-16 over te laten nemen?

Ja.

92

Worden kosten voor additionele systemen als raketten, navigatie- en communicatie-apparatuur, nachtzichtapparatuur etc. ook meegenomen in de kostenberekeningen, zoals elders in de brief (pagina 9) gepresenteerd? Zo nee, kan de regering een overzicht geven van de minimaal te verwachten kosten van aan een eventueel nieuw jachtvliegtuig gekoppelde (wapen)systemen?

In het antwoord op vraag 5 is aangegeven dat de bewapening die beschikbaar is voor de F-16 ook kan worden gebruikt voor de opvolger van dit toestel.. Alle sensoren vormen een integraal onderdeel van het wapensysteem en zijn als zodanig meegenomen in de kostenberekeningen.

93 en 192

Wat is de verwachte technische levensduur van de JSF en hoe verhoudt deze zich in het licht van de huidige en toekomstige beschikbaarheid en mogelijkheden van onbemande systemen tot de verwachte economische levensduur?

Op hoeveel vliegreuren per jaar wordt voor de JSF gerekend? Wat is de beoogde levensduur van een JSF-toestel?

In de vergelijking van de indicatieve levensduurkosten van de verschillende kandidaat-opvolgers is gerekend met een gebruik van 200 vliegreuren per toestel per jaar en 30 jaar gebruik.

94

In hoeverre wordt er vanuit Nederland deelgenomen aan de ontwikkeling en doorontwikkeling van onbemande systemen?

Nederland onderzoekt samen met Frankrijk de mogelijkheden voor samenwerking op het gebied van onbemande vliegtuigen. De mogelijke samenwerking betreft onbemande systemen ten behoeve van luchtverkenning en «surveillance» voor de middellange afstand.

95

De regering schrijft dat enkele jaren later beslissen geen wezenlijk nieuwe informatie biedt. Kan de regering garanderen dat prijs en configuratie van het toestel in de komende vijf tot tien jaar niet wezenlijk zullen veranderen? Zo ja, waaruit bestaan die garanties?

Bedoeld is dat de komende vijf tot tien jaar geen wezenlijk nieuwe informatie over het kandidatenveld voor de vervanging van de F-16 wordt voorzien omdat de ontwikkeling van een jachtvliegtuig een langdurig proces is. Er komen niet zo maar concurrenten bij. Een garantie dat prijs en configuratie van het toestel niet wezenlijk veranderen, kan niet worden gegeven. De Amerikaanse overheid heeft maatregelen genomen om de risico's van kostenstijging te beheersen. Het Amerikaanse Congres speelt hierin een belangrijke rol. Anders dan bij andere vliegtuigprogramma's is «affordability» bij het JSF-programma een ontwerpcriterium. Daarmee heeft de Amerikaanse overheid voorzieningen getroffen om de ontwikkeling van de kostprijs zo goed mogelijk te beheersen.

Voorts wordt in het JSF-programma in elke ontwerpstep via het «Cost As an Independent Variable» (CAIV-) principe gezocht naar de beste prestatie tegen minimale kosten. In andere vliegtuigontwikkelingsprogramma's zijn de kosten altijd min of meer een afgeleide geweest van de (functionele) eisen. In deze CAIV benadering worden bij de ontwikkeling de kosten als een autonome variabele gezien. Het kostenaspect is in die zin geen resultante meer van de eisen, maar legt als gelijkwaardige variabele beperkingen op aan de operationele en logistieke eisen.

Die operationele en logistieke eisen zijn op 13 maart 2000 vastgelegd in het «Operational Requirement Document», dat door Amerikaanse en Britse overheden is vastgesteld.

Een aantal criteria is aangemerkt als «thresholds»: als die niet worden gehaald, dan dient de Amerikaanse overheid dit te melden aan het Congres.

96 en 97

Is overwogen om de kandidatenevaluatie door externe experts te laten valideren? Zo nee, is de regering bereid hier alsnog toe over te gaan? Zo ja, kunnen de resultaten dan ruim voor het overleg met de Kamer beschikbaar komen?

Hoe beoordeelt de regering in dit verband de onafhankelijkheid van instituten als NIVR, TNO en TU Delft, die alle belanghebbenden zijn in het JSF-project?

De kandidatenevaluatie is uitgevoerd door de Koninklijke luchtmacht met ondersteuning van TNO en het NLR. Een en ander is op zorgvuldige wijze gebeurd aan de hand van de uitgebreide informatie van de producenten.

TNO en NLR hebben voorzieningen getroffen voor een strikte scheiding tussen het deel van de organisatie dat zich met de evaluatie bezig hield en de rest van de organisatie. Overigens zijn de bevindingen van het Rusi niet wezenlijk anders dan die van de Koninklijke luchtmacht.

98, 99 en 100

Wat is in eerste instantie doorslaggevend voor het precieze aantal aan te schaffen toestellen; de militaire behoefte of de financiële ruimte? Hoeveel bemande jachtvliegtuigen zullen naar verwachting uiteindelijk benodigd zijn? Waar ligt de minimumgrens van het aantal aan te schaffen bemande jachtvliegtuigen?

Waarom is nog geen kwantitatieve behoefte vastgesteld? Wanneer wordt deze wel vastgesteld? Is het aantal volledig afhankelijk van het beschikbare budget? Hoe verhoudt zich dit tot de doelstellingen in de Defensie-nota 2000, waarin juist beleidsmatige doelstellingen als uitgangspunt zijn gekozen?

Zie het antwoord op vraag 37.

101

Is een teruggang van thans 137 toestellen naar 85 toestellen niet erg drastisch, mede gezien het feit dat de Kamer twee jaar geleden nog heeft weten te voorkomen dat een squadron F-16 vliegtuigen zou worden opgeheven?

Het aantal toestellen is een afgeleide van de taken van luchtstrijdkrachten en de «mix» van luchtwapensystemen die voor de uitvoering van die taken beschikbaar zijn. Het overzicht aan luchtwapensystemen bestaat uit gevechtshelikopters, grondgebonden luchtverdedigingsystemen, kruisvluchtwapens, onbemande gevechtsvliegtuigen, onbemande verkenningsvliegtuigen, verkenningssatellieten en bemande jachtvliegtuigen.

Ontwikkelingen in taken en ontwikkelingen van luchtwapensystemen maken een kwantitatieve vergelijking van aantallen afzonderlijke luchtwapensystemen complex, zowel in tijd (F-16 versus JSF) als onderling (bijvoorbeeld bemande jachtvliegtuigen versus onbemande). Binnen de huidige context zijn de huidige 137 toestellen (inclusief de benodigde toestellen voor opleiding, attritie en logistieke reserve) toereikend om te kunnen voldoen aan het huidige ambitieniveau van 108 aan Navo aangeboden F-16 jachtvliegtuigen. Het verwervingsbesluit is het gepaste moment voor het vaststellen van de dan geldende kwantitatieve behoefte aan jachtvliegtuigen, gezien in het licht van de operationele capaciteiten van de kandidaat vervanger en de dan geldende capaciteiten van de overige wapensystemen.

102

Wat staat voor de regering voorop, de behoefte aan nieuwe jachtvliegtuigen of het budget daarvoor? Als dit laatste het geval is, waarom is er dan in dit geval sprake van een trendbreuk?

Zie het antwoord op vraag 37.

103

Betekent het meedoen in de SDD van de JSF en de onvermijdelijke koop van dit vliegtuig niet dat de komende 25 jaar weinig tot geen ruimte is voor andere grote investeringen door de Luchtmacht? Te denken valt aan strategisch en tactisch transport, URAV's en UCAV's ?

Uiteraard betekent een keuze voor een nieuw jachtvliegtuig dat een belangrijk beslag wordt gelegd op de investeringsruimte. Maar dat is dan

ook een van de hoofdwapensystemen van de krijgsmacht. De Chef Defensiestaf, als «corporate planner» en de Bevelhebber der Luchtstrijdkrachten hebben een en ander als verantwoord beoordeeld. Overigens is gekozen voor een aanpak die het mogelijk maakt pas in de toekomst, aan de hand van de dan geldende omstandigheden, definitieve besluiten te nemen over het aantal te verwerven JSF-toestellen.

104

Welke prognoses heeft de regering gemaakt van toekomstige kostenstijgingen van de JSF en hoe verhouden die zich met de intentie het uiteindelijke aantal JSF's af te laten hangen van de uiteindelijke kostprijs? Kan de regering aangeven wat het effect van verschillende mate van kostenstijgingen zou zijn op het aantal aan te schaffen JSF's?

Op het moment van aanschaf wordt het aantal JSF vliegtuigen bepaald door de operationele behoefte alsmede het dan voor de aanschaf beschikbare budget en de kostprijs, die overigens ook door de dollarkoers wordt bepaald.

105

Is er een vervolgtraject opgesteld voor de vervanging van de F-16 naast de «de facto aanschaf van de JSF»? Hoe ziet dit traject er uit qua tijdspad, budget en aan te schaffen materieel? Hoe zal dit vervolgtraject gewijzigd worden als het beoogde aantal van 85 JSF's niet aangeschaft kan worden?

Behalve voor de aanschaf van de JSF zijn investeringen nodig in onder meer een initieel pakket reservedelen, grond- en testapparatuur en simulatoren. Deze investeringen zijn opgenomen in de levensduurkosten. De behoefte wordt nader uitgewerkt in de komende verwervingsvoorbereidingsfase van het project en maken deel uit van het nog vast te stellen projectbudget. Aangezien in deze fase ook de kwantitatieve behoefte wordt uitgewerkt, is de benodigde afstemming verzekerd.

106

In de brief staat dat «het kandidatenveld voor de vervanging van de F-16 (...) nu goed is te overzien. Is het de regering bekend dat op 19 november jl. zes Europese landen een samenwerkingsovereenkomst ondertekenden genaamd ETAP (European Technology Acquisition Programme) (28/11/01 Jane's Defence Weekly)? Is het de regering bekend dat dit programma voorziet in samenwerking op het gebied van militaire vliegtuigbouw, waaronder de gezamenlijke ontwikkeling van een nieuw jachtvliegtuig, dat de opvolger van de Eurofighter moet worden? Hoe beoordeelt de regering deze overeenkomst? Heeft de regering dit initiatief meegenomen in de beoordeling, bijvoorbeeld als alternatief in combinatie met een end-life update voor de huidige F-16s? Is Nederland op enigerlei wijze bij deze overeenkomst betrokken geweest en zo ja hoe? Zo nee, waarom niet?

Het is de regering bekend dat zes Europese landen een samenwerkingsovereenkomst hebben ondertekend, genaamd ETAP. De overeenkomst behelst een technologieprogramma en bestaat uit een onderzoek naar toekomstige technologieën voor bemane en onbemande «air combat»-systemen in de breedste zin. Dit betekent niet zonder meer dat binnen ETAP een opvolger voor de Eurofighter wordt ontwikkeld. In welke mate de samenwerkingsovereenkomst in de toekomst zal leiden tot de productie van nieuwe wapensystemen kan nu nog niet worden overzien.

Aangezien ETAP niet is toegesneden op ontwikkeling van een nieuw jachtvliegtuig rond het jaar 2010 en een «end-life update» niet als kosten-effectief wordt beschouwd, is dit initiatief niet meegenomen. Nederland is niet betrokken geweest bij deze overeenkomst, omdat vooral de Europese

landen met een sterke zelfschepende lucht- en ruimtevaart gerelateerde defensie-industrie behoefte hadden aan een dergelijk initiatief.

107

In de brief staat dat «enkele jaren later beslissen in geval van kopen van de plank, geen wezenlijke nieuwe informatie biedt.» Deelt de regering de mening dat een belangrijk verschil tussen instappen in de SDD-fase en kopen van de plank is dat potentieel grote ontwikkelings- en kostenrisico's over enige jaren duidelijker te overzien zijn? Is het juist dat de prijs van de JSF (in constante prijzen) nu al aanzienlijk hoger is dan enkele jaren terug, toen de eerste contacten met de JSF producenten werden gelegd, werd voorgespiegeld?

Met deze zinsnede in de brief wordt bedoeld dat er over enkele jaren geen andere kandidaattoestellen op de markt zullen zijn, dan nu is te voorzien. Aan deelneming aan de SDD-fase zijn natuurlijk risico's verbonden. Het gaat erom dat de risico's goed in kaart worden gebracht en maximaal worden beheerst. Daarom bevat de brief daarover een uitvoerige passage. Uiteindelijk komt het aan op een weging van risico's en kansen. Op grond hiervan kiest het kabinet voor deelneming aan de SDD-fase.

In het «Operational Requirements Document» (ORD) voor de JSF is een streefbedrag van \$ 28 miljoen (prijsspeil 1994) opgenomen. Bij de aanvang van SDD is de stukspijs geschat op \$ 33,1 miljoen dollar (prijsspeil 1994). Tijdens de SDD-fase worden 22 prototypes gebouwd. Op basis van de prijs van die prototypes kan een betere voorspelling worden gedaan van de uiteindelijke stukspijs. De prijzen voor de prototypes en de gevolgen daarvan op de uiteindelijke stukspijs zijn onderdeel van «award fees» voor Lockheed Martin. De beheersing van de stukspijs begint dus al vroeg in de ontwikkelingsfase. Dat is onderdeel van het streven naar totale kostenbeheersing, waarbij de organisatiestructuur en de informatievoorziening er op zijn gericht om potentiële problemen zo vroeg mogelijk te onderkennen.

108

In de brief staat dat «over het precieze aantal (...) nog geen uitspraak te doen valt» en dat «van een vastgesteld projectbudget nog geen sprake was en is». Meent de regering dat de keuze tot deelname aan de SDD-fase een verantwoorde keuze is nu er geen sprake is van vastgesteld budget en een vastgestelde kwantitatieve behoefte? Kan de regering dit toelichten?

In de brief van 11 februari 2002 is uiteengezet hoe het kabinetsbesluit is voorbereid. Op grond hiervan is een verantwoord besluit genomen. Bedoelde gegevens zijn voor een SDD-besluit niet nodig. Het behoud van enige flexibiliteit in de vaststelling van de definitieve omvang van het Nederlandse JSF-project beschouwt het kabinet juist als een extra waarborg voor verantwoorde besluitvorming.

109

Is het juist dat er ook geen vastgesteld budget voor het vervangingsproject F-16 is? Wanneer zal dit budget vastgesteld worden?

Ja. Het budget wordt vastgesteld ten tijde van het verwervingsbesluit, aangezien dan wordt besloten over de kwantitatieve behoefte. Ter voorbereiding van het verwervingsbesluit zal de komende jaren de verwervingsvoorbereidingsfase (D-fase) van het Defensie Materieelproces worden uitgevoerd.

110

Kan het aantal van 85 JSF's gezien worden als een maximum? Zo nee, betekent dit dat in een hoger budget niet uit te sluiten valt?

Zie het antwoord op vraag 15.

111 en 112

Is er ook sprake van een minimaal aantal gevechtsvliegtuigen dat noodzakelijk is om te voldoen aan het huidige ambitieniveau? Hoeveel vliegtuigen zijn daar toe nodig? Wanneer zal de kwantitatieve behoefte vastgesteld worden?

In de brief staat dat «het verwervingsbesluit daarvoor het passende moment is». Voor wanneer staat dat besluit gepland? Betekent dit dat het besluit tot aanschaf, gezien het kabinetsbesluit tot deelname aan de SDD-fase, spoedig genomen wordt? Zo nee, waarom niet?

Zie het antwoord op vraag 37.

113

In de brief staat dat «er zijn geen geopolitieke ontwikkelingen denkbaar zijn die deze behoeftefundamenteel veranderen». Kan de regering dit toelichten? De aanslagen op 11 september spelen toch ook een belangrijke rol in materieelprojecten en waren eerder niet voorzien?

Voor de taken die de Nederlandse krijgsmacht in het kader van het internationale veiligheidsbeleid moet kunnen uitvoeren, staat vast dat de behoefte aan bemande jachtvliegtuigen blijft bestaan. Vanuit het perspectief van geopolitieke ontwikkelingen hebben de gebeurtenissen van en na 11 september geen aanleiding tot een fundamentele verandering van deze visie gegeven. In het eindrapport «Defensie en Terrorisme» [vergaderjaar 2001–2002, 18 januari 2002] komt de taakgroep tot de conclusie dat de betrokkenheid van Defensie bij de bestrijding van het terrorisme uit alle 3 de hoofdtaken van de krijgsmacht voortvloeit en dat het niet voor de hand ligt van terrorismebestrijding een aparte hoofdtaak te maken.

Voor Defensie gaat het bij bestrijding van het terrorisme in het bijzonder om capaciteiten op de volgende twee terreinen:

- a. militaire bijstand en steunverlening aan civiele autoriteiten
- b. militair optreden in het buitenland tegen terroristische organisaties of, zo nodig, tegen regimes/staten die deze organisaties in bescherming nemen.

De capaciteiten van de krijgsmacht op deze twee terreinen moeten, zoals ook in de Defensienota 2000 onderstreept, goed inpasbaar zijn en snel en flexibel voor uiteenlopende taken en onder wisselende omstandigheden kunnen worden ingezet. Jachtvliegtuigen maken een integraal onderdeel uit van deze capaciteiten.

114

Is bij het vaststellen van het aantal te kopen jachtvliegtuigen het beschikbare budget of de operationele behoefte bepalend?

Zie het antwoord op vraag 37.

115 en 204

Van welke stuksprijs voor JSF moet nu worden uitgegaan? Volgens de uitgelekte brief van de ministerraad op 18 januari zou JSF US \$ 39,5 miljoen kosten, terwijl in de brief van de regering wordt uitgegaan van omgerekend US \$ 36 miljoen. Wie is juist geïnformeerd, de ministerraad of de Kamer? Kan de regering de levensduurkosten berekenen op basis van de aan de ministerraad gemelde cijfers? Welk toestel heeft dan de

*laagste levensduurkosten? Kan de regering de elementen opsommen die bepalend zijn voor de vaststelling van levensduurkosten?
Is de JSF-stuksprijs gebaseerd op situatie van deelname aan SDD of niet?
Wat is het verschil in stuksprijs met en zonder deelname SDD?*

Het bedrag van \$ 39,5 miljoen betreft de stuksprijs bij kopen van de plank. Dat wil zeggen dat in die stuksprijs een bijdrage aan de betaalde ontwikkelingskosten (voor de JSF \$ 3,5 miljoen per stuk) is opgenomen. De Kamerbrief is gericht op het besluit om deel te nemen aan de SDD-fase van de JSF. Nederland wordt dan vrijgesteld van het betalen van die bijdrage, daarom is in de Kamerbrief de «kale» stuksprijs (\$ 36,0 miljoen) opgenomen. Zowel de kosten van deelname aan de SDD-fase als het daaraan gerelateerde ontwikkelingskostenvoordeel zijn reeds in de berekening van de levensduurkosten meegenomen. Voor de levensduurkosten en een nadere onderverdeling wordt verwezen naar het antwoord op vraag 186.

116

Kan de regering een heldere en eenduidige conclusie formuleren over de levensduur van de F-16 waaruit kan worden opgemaakt wanneer dit toestel daadwerkelijk aan vervanging toe is, uitgaande van de jaren waarin de resp. toestellen in dienst zijn genomen? Kan de regering dit in een tabel opnemen?

Zie het antwoord op vraag 56.

117

Waarop is, los van de daarmee gepaard gaande kosten, de conclusie gebaseerd dat door langer doorvliegen met de F-16 de mogelijkheden afnemen «om met jachtvliegtuigen een goede, geloofwaardige bijdrage te leveren aan operaties in internationaal verband»? Geldt dit ook voor landen, waaronder ook NAVO-landen, die vanwege een iets eerdere vervangingsbehoefte overwegen de F-16 aan te schaffen of voor landen die besluiten om met de F-16 (MLU) wel langer door te vliegen?

Het kabinet hecht belang aan een moderne krijgsmacht. Nieuwere wapensystemen komen de effectiviteit en de veiligheid van het eigen personeel ten goede. De MLU F-16 beschikt niet over het benodigde groeipotentieel om de operationele ontwikkelingen na 2010 te blijven volgen op een wijze die gelijke tred houdt met belangrijke bondgenoten. Europese bondgenoten en de Verenigde Staten introduceren de komende jaren nieuwe of vernieuwde jachtvliegtuigen, in het bijzonder Eurofighters, Joint Strike Fighters en Rafales. De ervaringen van recente operaties leren dat operationele commandanten geneigd zijn alleen de meest moderne en capabele vliegtuigen in te zetten, gezien het feit dat de inzet van verouderde vliegtuigen militair-operationele en politieke risico's met zich mee brengt.

118 en 129

Wat zijn de totale kosten van een end-life update van de F-16? Kan de regering aangeven welke aanvullende maatregelen nodig zijn om na 2010 voor langere tijd met de F-16 door te kunnen vliegen? Kan de regering aangeven hoe de instandhoudingskosten toenemen en wat de «aanzienlijke kosten» zijn die een kwalitatieve verbetering en levensduurverlengende aanpassingen met zich meebrengen? Wordt bij deze kosten ook rekening gehouden met de mogelijkheid dat minder draagkrachtige landen in de toekomst hun F-16 vloot een end-life update zal willen laten ondergaan en idem dito voor die landen die tweedehandse F-16's hebben afgenomen?

Een «end-life update» moet ervoor zorgen dat wezenlijke operationele beperkingen van de MLU F-16 worden opgeheven en moet na de modifi-

catie voldoende levensduur resteren. Een wezenlijke operationele verbetering kan uitsluitend worden bereikt door de inbouw van meerdere systemen die ook in de Advanced F-16 worden gebruikt zoals onder meer een nieuwe radar, een infrarood detectiesysteem, extra brandstoftanks (vergroot bereik), nieuwe motor, nieuwe beeldschermen in de cockpit (meerdere operationele mogelijkheden) en een nieuw Electronic Warfare Management System (EWMS) voor betere overlevingskansen. Een modificatie waarbij slechts enkele operationele verbeteringen worden doorgevoerd heeft ook al uitgebreide structurele consequenties maar biedt nauwelijks operationele meerwaarde ten opzichte van een MLU F-16. De kosten per vliegtuig zijn hoger dan de aanschaf van een nieuwe Advanced F-16.

119

Hoe lang zou de F-16 na de end-life update nog op hetzelfde niveau operationeel inzetbaar zijn als andere jachtvliegtuigen?

Vast staat dat een «endlife update» de F-16 niet kan maken tot een toestel van een volgende generatie jachtvliegtuigen. Het huidige toestel kent hiervoor inherente beperkingen. Gezien de beperkte levensduurverlenging en de hoge kosten is een «endlife update» van de F-16 geen verstandige keuze.

120

Welke financiële consequenties brengt de omstandigheid met zich mee dat twee jaar langer dan voorzien doorgevlogen moet worden met de eerste F-16's die vervangen moeten worden? Kan het kabinet aangeven wat de kosten bedragen van de aanvullende maatregelen die nodig zijn om twee jaar langer door te vliegen met de F-16?

Zie het antwoord op vraag 56.

121

De Amerikanen zijn voornemens vóór 2010 de F-16's block 10 en 15 af te stoten. Hoe verhoudt zich dit tot het latere moment dan 2010 waarop de JSF nu kennelijk aan Nederland geleverd kan worden? Kunnen mogelijke vertragingen in het JSF-programma nog van invloed zijn op het moment waarop de Amerikanen hun F-16's afstoten?

Niet alleen Nederland maar ook de Verenigde Staten hebben groot belang bij de tijdige levering van JSF-toestellen. De Verenigde Staten vervangen immers grote aantallen toestellen van de types A-10, F-16, F-18 en Harrier door de JSF.

122

Klopt het dat België afziet van de vervanging van de F-16? Hoe verhoudt zich dit tot de bewering dat ook de andere MNFP-landen de «endlife update» niet als kosteneffectief beschouwen?

Het Belgische ministerie van Landsverdediging heeft prioriteit gegeven aan de vervanging van de Belgische C-130's. Daardoor is de vervanging van de Belgische F-16's niet voor 2015 aan de orde. Het is niet uitgesloten dat België op enig moment zal besluiten zijn F-16's te vervangen. Desgevraagd is van Belgische zijde vernomen dat dit land een «endlife update» niet doelmatig acht.

123 en 127

Gesteld wordt dat Nederland achter zou blijven als langer doorgevlogen wordt met de F-16 terwijl andere landen nieuwe jachtvliegtuigen aanschaffen. Hoe verhoudt zich dat met het gegeven dat sommige landen

de komende jaren nog nieuwe F-16's aanschaffen? Ook al is het een andere versie, geeft dat – met aanpassingen – geen mogelijkheid voor langer doorvliegen met de F-16 en het betaalbaar houden van de instandhoudingskosten?

Hoe verhoudt de aanneme dat de instandhoudingskosten toeneemt, zeker als het aantal landen dat over de F-16 beschikt afneemt, zich met het feit dat recentelijk Oman, Chili, Israël en de Verenigde Arabische Emiraten nieuwe F-16's hebben besteld en bijvoorbeeld Oostenrijk dit vliegtuig als kandidaat heeft geselecteerd? Is het juist dat van een afname van het aantal landen voor de komende tijd geen sprake is. Is het aannemelijk dat de, vooral door de VS, op termijn af te stoten aantallen F-16's op de tweedehands markt terecht zullen komen en dus ook onderhouden zullen moeten worden? Hoeveel (procent) hoger zullen de verwachte onderhoudskosten bij benadering worden en geldt deze verwachting ook als de VS F-16's tweedehands doorverkoopt?

Vanaf 2010 zal het aantal met F-16 opererende landen afnemen. Overigens is met name van belang wanneer de landen met grote aantallen F-16's beginnen met uitfaseren. Dit vanwege het feit dat het delen van instandhoudingskosten wordt bepaald op basis van aantallen per land.

De genoemde F-16 bestellingen betreffen slechts beperkte behoeften in relatie tot het aantal F-16's dat door de Amerikanen zal worden uitgefaseerd. Daarnaast gaat het om moderne block 50/52/60 F-16's. De configuratie van de vliegtuigcomponenten (elektronische, mechanische, avionica) van deze vliegtuigen is anders dan die van de Nederlands block 10/15 F-16's. De structure van die versies is zwaarder. Ook ten aanzien van de mogelijke verkoop van tweedehands Amerikaanse F-16's is het niet aannemelijk dat het zal gaan om grote aantallen. Bovendien zal er naar verwachting alleen belangstelling bestaan voor de modernste Amerikaanse F-16's. Derhalve zullen de mogelijkheden voor samenwerking op het gebied van instandhouding naar verwachting zeer beperkt zijn.

De instandhoudingskosten van de F-16 vertonen een stijgende trend. In de periode 1999–2001 was sprake van een stijging van gemiddeld 8% per jaar. De komende jaren wordt een stijging geraamd van meer dan 10% per jaar. De verwachting is dat deze trend zich zal voortzetten.

124, 126 en 132

Gesteld wordt dat er geen maximaal toegestaan aantal vliegtuigen is voor de F-16. Toch is bij de aanschaf sprake geweest van 8000 vliegtuigen. Het ziet er naar uit dat bij uitfasering de meeste F-16's bij lange na niet de 6000 vliegtuigen halen. Hoe is deze grote discrepantie te verklaren?

Waarom is er nu al sprake van scheurvorming et cetera? Dit terwijl er, door bijtanken in de lucht, minder belastende starts en landingen nodig zijn om de vliegtuigen te maken?

Vinden scheurvorming, corrosie en slijtage van motorcomponenten, elektrische bedrading en bekabeling van radarwaarschuwingssystemen nu al regelmatig en in (sterk) toenemende mate plaats? Zo ja, kan de regering dit toelichten?

Het gemiddelde van 6000 vliegtuigen bij afstoting zal niet worden gehaald, door de combinatie van toenemende onderhoudswerklast en personeelstekort zijn in 2000 en 2001 minder vliegtuigen uitgevoerd dan gepland. De Amerikaanse luchtmacht faseert de F16's al bij ongeveer 3200 vliegtuigen uit. Hoe komt het dat de raming van het aantal vliegtuigen bij aanschaf

zo afwijkt van het gerealiseerde aantal en bij welke hoeveelheid vliegtuigen zal gemiddeld sprake zijn van vervanging?

Uitgaande van een ontwerplevensduur van 8000 vliegtuigen per vliegtuig, is bij het ontwerp van de F-16 weliswaar rekening gehouden met een bepaalde mate van scheurvorming in de vliegtuigconstructie (airframe), maar vanaf het begin van de jaren tachtig bleek de scheurvorming echter sneller op te treden dan verwacht. Dit verschijnsel wordt veroorzaakt doordat de F-16 vliegtuigen in Nederland, maar ook internationaal, zwaarder worden belast dan in de ontwerpfase was voorzien. Hierdoor is de levensduur van de vliegtuigconstructie ten opzichte van de ontwerp-levensduur afgenomen.

Vanaf het begin van het F-16 programma wordt de scheurgroei bewaakt door het uitvoeren van een inspectieprogramma dat voortdurend wordt aangepast op basis van de vastgestelde aard, omvang en snelheid van de scheurvorming. Zo is de vliegveiligheid gewaarborgd. In de eerste jaren kon nog worden volstaan met maatregelen om de scheurvorming in de vliegtuigconstructie te monitoren en te vertragen. Daarna waren intensieve reparaties en vervangingen noodzakelijk. Zo is in de jaren negentig het grootschalige «Pacer Slip» instandhoudingsprogramma uitgevoerd. Daarbij zijn de toen bekende probleemgebieden aangepakt. Mede als gevolg van de MLU-configuratie en een gewijzigd wapenpakket wordt de vliegtuigconstructie opnieuw zwaarder belast. Daarom is momenteel het «Pacer Amstel» instandhoudingsprogramma in voorbereiding.

Inmiddels dienen zich ook andere probleemgebieden aan, zoals corrosie en slijtage van motorcomponenten, elektrische bedrading en bekabeling van radarwaarschuwingssystemen. Ook hier ligt de oorzaak vooral bij de zwaardere belasting van het vliegtuig. De klimatologische omstandigheden in West-Europa dragen bij tot versnelde corrosievorming op bijvoorbeeld ophangpunten van wapens en brandstoftanks. Bestrijding van corrosie op deze plaatsen is, gezien de kritische toleranties, slechts in beperkte mate mogelijk.

Door de technische veroudering neemt de inzetbaarheid van de F-16 geleidelijk af. Door de combinatie van een toenemende onderhoudswerklast en personeelstekorten zijn in 2000 en 2001 minder vliegtuigen gerealiseerd dan gepland. Zoals gemeld in de antwoorden op kamervragen van mw. Van Ardenne-van der Hoeven, zijn maatregelen getroffen om de realisatie van de vliegtuigen weer op het geplande niveau te brengen. Op basis van de huidige inzichten wordt voorzien dat de F-16 gemiddeld met rond de 6000 vliegtuigen wordt uitgefaseerd. Benadrukt wordt dat de regering dit getal niet beschouwt (en ook niet hanteert) als een norm of harde maatstaf voor het einde van de technische levensduur. Relevanter voor het einde van de levensduur is de notie dat de Nederlandse F-16 vliegtuigen bij uitfasering gemiddeld 30 jaar oud zijn.

125

Deelt de regering de mening dat het jaar van vervanging van invloed is op de kennis die er dan bestaat over eventuele dan gebleken tegenvallers bij een nog niet volledig ontwikkeld vliegtuig als de JSF, en dus van invloed op de dan geldende ideeën/percepties met betrekking tot de meest aantrekkelijke vervanger van de F-16?

Neen.

126

Vinden scheurvorming, corrosie en slijtage van motorcomponenten, elektrische bedrading en bekabeling van radarwaarschuwingssystemen nu al

regelmatig en in (sterk) toenemende mate plaats? Zo ja, kan de regering dit toelichten?

Zie het antwoord op vraag 124.

127

Hoe verhoudt de aanname dat de instandhoudingskosten toeneemt, zeker als het aantal landen dat over de F-16 beschikt afneemt, zich met het feit dat recentelijk Oman, Chili, Israël en de Verenigde Arabische Emiraten nieuwe F-16s hebben besteld en bijvoorbeeld Oostenrijk dit vliegtuig als kandidaat heeft geselecteerd? Is het juist dat van een afname van het aantal landen voor de komende tijd geen sprake is. Is het aannemelijk dat de, vooral door de VS, op termijn af te stoten aantallen F-16's op de tweedehands markt terecht zullen komen en dus ook onderhouden zullen moeten worden? Hoeveel (procent) hoger zullen de verwachte onderhoudskosten bij benadering worden en geldt deze verwachting ook als de VS F-16's tweedehands doorverkoopt?

Zie het antwoord op vraag 123.

128

Kan de regering toelichten waarom Nederlandse F-16s met een End-life update in technische zin niet langer een «goede en geloofwaardige bijdrage» zouden kunnen leveren aan internationale operaties, gezien de volgens de regering op middellange termijn niet te verwachten drastische veranderingen in de internationale verhoudingen, alsmede de wijze van oorlogsvoering? Hoe verhoudt dit zich tot het feit dat de prestaties van de Nederlandse F-16's door (een groot deel van) de militaire en politieke gemeenschap hoog aangeschreven werden en worden?

De gedane constatering is gekoppeld aan het voor langere tijd doorvliegen met de F-16 zonder aanvullende maatregelen. De «end-life update» is om financiële redenen niet gewenst.

129

Kan de regering aangeven welke aanvullende maatregelen nodig zijn om na 2010 voor langere tijd met de F-16 door te kunnen vliegen? Kan de regering aangeven hoe de instandhoudingskosten toenemen en wat de «aanzienlijke kosten» zijn die een kwalitatieve verbetering en levensduurverlengende aanpassingen met zich meebrengen? Wordt bij deze kosten ook rekening gehouden met de mogelijkheid dat minder draagkrachtige landen in de toekomst hun F-16 vloot een end-life update zal willen laten ondergaan en idem dito voor die landen die tweedehandse F-16's hebben afgenomen?

Zie het antwoord op vraag 118.

130

Indien de regering geen bezwaar ziet in een substantieel kleiner aantal JSF's dan F-16's, een aantal dat in ieder geval minder zal zijn dan 85, heeft de regering dan ook geen bezwaar tegen het doorvliegen met minder F-16's? Of is de redenering dat een JSF de capability heeft van twee F-16's? Zo ja, waarop is dat gebaseerd?

Zie het antwoord op vraag 15.

131

In welk jaar is de F-16 aan vervanging toe indien de oudste veertig toestellen niet zouden worden vervangen maar simpelweg worden afgeschreven?

Het kabinet voorziet geen ontwikkelingen die de komende jaren plotseling leiden tot een verminderde behoefte met 40 F-16's. Bij de behandeling van de Defensienota-2000 heeft de Kamer zich juist sterk gemaakt voor het behoud van het aantal operationele F-16 jachtvliegtuigen. Het simpelweg afschrijven van jachtvliegtuigen en uitstellen van hun vervanging is in de ogen van het kabinet niet aan de orde.

132

Het gemiddelde van 6000 vliegers bij afstoting zal niet worden gehaald, door de combinatie van toenemende onderhoudswerklast en personeelstekort zijn in 2000 en 2001 minder vliegers uitgevoerd dan gepland. De Amerikaanse luchtmacht faseert de F16's al bij ongeveer 3200 vliegers uit. Hoe komt het dat de raming van het aantal vliegers bij aanschaf zo afwijkt van het gerealiseerde aantal en bij welke hoeveelheid vliegers zal gemiddeld sprake zijn van vervanging?

Zie het antwoord op vraag 124.

133, 140, 142, 146, 156, 157 en 171

Kan de regering de stelling dat «stealth» de JSF minder afhankelijk maakt van ondersteunende vliegtuigen nader onderbouwen? Is «stealth» een doel op zich of onderdeel van de overlevingskansen van een toestel? Welke andere factoren kunnen daarbij een rol spelen en hoe zijn deze factoren gewogen?

Kan de regering toelichten wat de afhankelijkheid van ondersteunende vliegtuigen inhoudt in de huidige situatie? Zijn dit F-16's die andere F-16's ondersteunen? En zo ja, maakt de geringere afhankelijkheid van ondersteunende vliegtuigen door de «stealth» capaciteiten van de JSF ook dat de kwantitatieve behoefte daardoor naar beneden kan worden bijgesteld? Is «stealth» van toepassing op alle missies die door Nederland voor de JSF worden voorzien? Kan de regering aangeven bij welke missies «stealth» wel en bij welke missies «stealth» niet een rol van betekenis speelt?

Hoe groot is de potentie van de Stealth-eigenschappen waarop de JSF-toestellen worden ontworpen? In welke gevallen zal de JSF onzichtbaar zijn op de radar en in welke gevallen hooguit minder zichtbaar? Hoe zijn de verwachtingen omtrent de termijnen dat stealth-technologie niet meer de bescherming biedt die nu wordt geboden?

Wegen de voordelen van «stealth» ook in geval van ontwikkeling van betere radarsystemen nog op tegen de uitkomst van de vergelijking tussen de overige vlieg- en gevechtseigenschappen van de verschillende toestellen?

In hoeverre is «stealth» een zwaarwegende factor in de keuze voor de jachtvliegtuigen mede gezien de verwachting dat ook stealth-vliegtuigen in de toekomst kunnen worden waargenomen?

Wat zijn de verwachtingen ten aanzien van de termijn waarop «stealth»-vliegtuigen goed kunnen worden waargenomen?

In situaties van luchtoverwicht en bij ontbreken van dreiging vanaf de grond kan elk type vliegtuig vrijwel ongehinderd opereren. Onder andere operationele omstandigheden zijn vliegtuigen die niet of onvoldoende beschikken over «stealth»-eigenschappen aangewezen op begeleiding door andere toestellen, die zich vooral richten op de dreiging vanaf de grond. «Stealth» is geen doel op zich, maar een van de elementen die helpen de overlevingskansen en de effectiviteit (verrassingselement) van een gevechtsvliegtuig te verhogen en wordt als zodanig hoog gewaardeerd. Aan «stealth»-vliegtuigen is in Europa groot gebrek; ondersteunende vliegtuigen zijn over het algemeen kostbaar.

Ook bij betere radarsystemen zal een «stealth»-vliegtuig altijd later gezien worden dan een niet-«stealth»-vliegtuig. Dit voordeel blijft. Het feit dat «stealth» belangrijk zal blijven, wordt onderschreven doordat ook landen buiten de Verenigde Staten, zoals Frankrijk, bezig zijn «stealth»-eigenschappen in hun huidige en toekomstige vliegtuigen aan te brengen. Daarnaast zijn een aantal Europese landen bezig in het European Technology Acquisition Program (ETAP) de kennisachterstand ten opzichte van de Verenigde Staten onder meer op «stealth»-gebied, terug te brengen. Derhalve wordt verwacht dat «stealth» blijvend een verschil zal geven.

134

Waarom wordt JSF in de vakliteratuur steeds als vooral bommenwerper gepresenteerd en niet als multi-role toestel, zoals in de brief van de regering?

De JSF is ontworpen als een «multi-role» vliegtuig ter opvolging van de «multi role» F-16. Daarnaast zullen ook de A-10, de F-18A/B/C/D en de Harrier door de JSF worden vervangen. De JSF is in staat autonoom op te treden in het *volledige spectrum* van airpower taken. In deze rol is de JSF ook geëvalueerd in de kandidatenevaluatie.

135

In hoeverre speelt interoperabiliteit een rol in relatie tot NAVO-partners (niet zijnde de VS) die momenteel overwegen een andere toestel dan de JSF aan te schaffen of daar in de nabije toekomst toe overgaan?

Zie het antwoord op vraag 152.

136

Uit de resultaten van de kandidatenevaluatie blijkt dat de JSF en de Rafale de grootste systeemeffectiviteit leveren. Welke capaciteiten zijn in de keuze tussen deze twee toestellen doorslaggevend geweest om te kiezen voor de JSF?

De keuze voor de JSF is niet alleen gebaseerd op de systeemeffectiviteit van het individuele vliegtuig, maar met name ook op de effectiviteit van het operationele concept (wel of niet «stealth») in diverse scenario's. Daarnaast zijn de verschillen in de (levensduur)kosten doorslaggevend.

137

Waarom is «stealth» niet aangemerkt als operationele vereiste, terwijl het kennelijk in de beoordeling van de toestellen een zeer belangrijke rol gespeeld lijkt te hebben?

In de RFI zijn geen absolute eisen gesteld, maar is gevraagd wat de vliegtuigen te bieden hebben. Was «stealth» als operationele voorwaarde aangemerkt, dan zouden andere kandidaten dan de JSF, bij voorbaat zijn afgevallen.

138

Hoe groot is de kans dat de «stealth»-technologie zal zijn achterhaald tegen de tijd dat de JSF operationeel is? Krijgt de Nederlandse industrie inzicht in de stealth technologie, of slechts de informatie die relevant is voor onderhoudsdoeleinden?

«Stealth» maakt systemen niet onzichtbaar, maar is ten opzichte van conventionele vliegtuigen toch altijd een voordeel voor de bemanningen van die vliegtuigen.

139

Is de regering bereid de request for information en de daarop volgende kandidatenevaluatie aan de Kamer te zenden?

De genoemde stukken zijn al ter vertrouwelijke inzage aan de Kamer gestuurd.

140

Kan de regering toelichten wat de afhankelijkheid van ondersteunende vliegtuigen inhoudt in de huidige situatie? Zijn dit F-16's die andere F-16's ondersteunen? En zo ja, maakt de geringere afhankelijkheid van ondersteunende vliegtuigen door de «stealth» capaciteiten van de JSF ook dat de kwantitatieve behoefte daardoor naar beneden kan worden bijgesteld?

Zie het antwoord op vraag 133.

141

Kan de regering toelichten wat de scenario-analyses waren op basis waarvan het belang van stealth naar voren kwam. Hoe verhoudt zich dat tot het feit dat het enige in 1999 door de Joegoslaven neergehaalde geallieerde gevechtsvliegtuig juist een stealth F-117 bommenwerper was?

«Stealth» beoogt voorkoming van detectie waardoor vrijheid van handelen ontstaat, zodat het verrassingselement kan worden uitgebuit en het missiedoel met een grotere zekerheid wordt gehaald. In de diverse scenario's, waarin luchtdreiging en grond dreiging de voornaamste variabelen zijn, blijken «stealth»-vliegtuigen minder ondersteuning nodig te hebben en zijn ze in meer omstandigheden inzetbaar dan conventionele vliegtuigen.

«Stealth» garandeert geen onkwetsbaarheid, maar het vermindert wel de kans op detectie en daarmee de kwetsbaarheid. Wanneer «stealth»-vliegtuigen op vaste tijden vaste routes vliegen, zijn ook zij kwetsbaar. Ook veel vuur vanaf de grond kan ertoe leiden dat een «stealth»-vliegtuig als bij toeval wordt getroffen.

142

Is «stealth» van toepassing op alle missies die door Nederland voor de JSF worden voorzien? Kan de regering aangeven bij welke missies «stealth» wel en bij welke missies «stealth» niet een rol van betekenis speelt?

Zie het antwoord op vraag 133.

143

Hoe verhouden de prestaties van JSF zich tot de Europese toestellen indien niet binnen het «system of systems» van de Amerikaanse luchtmacht wordt geopereerd, met name op het vlak van air dominance?

Indien alleen naar de «air-to-air»capaciteiten wordt gekeken, zonder de toegevoegde waarde van een goed «system of systems», dan scoren de JSF en de Rafale nog steeds het beste. De Eurofighter scoort minder. De verschillen tussen de JSF en de Rafale enerzijds en de Eurofighter anderzijds zijn dan wel iets kleiner dan wanneer alle aspecten in beschouwing worden genomen.

144

Is onderzoek gedaan naar de ergonomische aspecten van het vliegen met de JSF? Wat zijn hiervan de resultaten?

Het «request for information» dat aan de kandidaten is verstuurd bevat een aantal vragen over ergonomische aspecten. Vooral de JSF en de Rafale scoorden hierop goed.

145 en 161

Het Stealth-aspect van de JSF heeft een grote invloed op de vormgeving van het vliegtuig. Hiermee heeft dit aspect een enorme invloed op de optimalisatiemarge van het aero-dynamische concept van het vliegtuig. In hoeverre is aan te geven dat de aero-dynamische eigenschappen van het vliegtuig door de stealth-eigenschappen neutraal dan wel negatief zijn beïnvloed door ten opzichte van andere vliegtuigen zoals de Eurofighter en de Rafale? In hoeverre heeft dit invloed op de militair-operationele potentie van het toestel binnen de door Defensie beoogde toepassing? Met name de STOVL-variant van de JSF genereert ingrijpende implicaties van met name de achterzijde en dito constructies van het toestel voor het kunnen werken met min of meer verticaal stuwende motoren. Deze implicaties zullen ongetwijfeld betekenen dat er beperkingen zijn voor de (door Nederland gewenste) CTOL-variant. Waar en hoe zijn er operationele beperkingen te verwachten in de JSF ten opzichte van de andere toestellen, welke volledig geoptimaliseerd zijn voor maar een motortype; naar achteren stuwend?

Net als de Verenigde Staten beoordeelt Nederland de door de ontwerpers getroffen balans tussen aero-dynamische en «stealth»-eigenschappen als positief. De ontwikkeling van de STOVL-variant heeft voor de CTOL geen nadelige gevolgen. Het tegenovergestelde is het geval: in de CTOL-variant wordt de ruimte voor de niet benodigde «liffan» gebruikt voor extra brandstoftanks voor een groter bereik.

146

Hoe groot is de potentie van de Stealth-eigenschappen waarop de JSF-toestellen worden ontworpen? In welke gevallen zal de JSF onzichtbaar zijn op de radar en in welke gevallen hooguit minder zichtbaar? Hoe zijn de verwachtingen omtrent de termijnen dat stealth-technologie niet meer de bescherming biedt die nu wordt geboden?

Zie het antwoord op vraag 133.

147

Welke tendensen zijn er in de mondiale ontwikkeling van aanvalswapens tegen jachtvliegtuigen, met name in het licht van op radarbeelden gestuurde systemen versus op (motor)hitte gestuurde systemen?

Op zowel het gebied van radar- als infraroodgeleide wapens is nog steeds een kwalitatieve verbetering zichtbaar. Eenzelfde trend doet zich echter voor op het gebied van (zelf)beschermingssystemen.

148

Mag het feit dat er weliswaar 700 vragen gesteld zijn over alle aspecten van de kandidaatvervanger en er vervolgens slechts één aspect wordt uitgewerkt, namelijk over stealth, geconcludeerd worden dat dit het doorslaggevende aspect is geweest om voor de JSF te kiezen? Zo nee, welke andere aspecten hebben zwaar meegewogen?

Neen, niet alleen «stealth» is uitgewerkt. Alle aangeleverde gegevens zijn op hun waarde gewogen en meegenomen, zoals bereik, snelheid, wapenlast, radarprestaties, logistieke ondersteuning en levensduurkosten. Zie ook het antwoord op vraag 136.

149, 150, 155, 159, 160, 166, 189, 197 en 380

Waarom is over de kostenberekening bij 85 toestellen geen overeenstemming bereikt met de betrokken bedrijven? Is over de wijze van levensduurkostenberekening wel overeenstemming bereikt met alle aanbieders? Zo nee, waarom niet?

Hoe kan op evenwichtige wijze worden gekeken naar door leveranciers opgegeven stuksprijzen, hoewel daarover zoals de regering schrijft in dit stadium van het verwervingsproces nog niet is onderhandeld, als het prijzen betreft van vliegtuigen die in verschillende fases van ontwikkeling en productie verkeren?

De regering schrijft dat in deze fase van het verwervingsproces nog niet met de aanbieders is onderhandeld. Waarom niet? Participeren is immers kopen en dan dienen finale onderhandelingen met alle aanbieders toch te zijn gevoerd?

De prijs van de JSF wordt niet gegarandeerd. In hoeverre is het mogelijk de eventuele prijsstijging te beperken middels het maken van afspraken over een maximumprijs dan wel het beïnvloeden van de kostenbeheersing?

In hoeverre bestaat er zekerheid over de prijs van de Rafale en de Eurofighter?

Kan de regering toelichten hoe er een goede afweging tussen de verschillende kandidaten gemaakt kan worden als er nog niet met alle fabrikanten onderhandeld is over de stuksprijs?

Zijn de berekeningen over de prijs per vliegtuig gevalideerd bij de verschillende fabrikanten?

Zijn de door Defensie uitgevoerde berekeningen (pagina 9) gevalideerd bij de fabrikanten? Hoe hard zijn deze berekeningen?

Is er een maximumprijs afgesproken? Zo nee, waarom niet?

Heeft het kabinet met de Amerikanen een maximumprijs voor de JSF afgesproken? Zo nee, waarom niet? Is het kabinet voornemens dit alsnog te doen?

Bij het berekenen van de levensduurkosten is in het model uitgegaan van 120 toestellen in de versie van het vliegtuig dat vanaf 2010 kan worden geleverd. Dit aantal is toen gehanteerd voor de vergelijkbaarheid met de kosten van de MLU F-16. Met de fabrikanten is over de wijze en uitkomst van de levensduurkostenberekening voor 120 toestellen overeenstemming bereikt. Later zijn deze berekeningen zodanig aangepast, dat kon worden gevarieerd met aantallen toestellen. Deze aanpassing had betrekking op alle kandidaten en is gelet op de grondige analyse voor 120 stuks, niet meer met hen doorgenomen. Voor de aanpassing is gebruik gemaakt van een voor levensduurkosten berekeningen gangbare methode, de Fel-Saldo methode van TNO, de RFI antwoorden van de kandidaten en experts van de Koninklijke luchtmacht, TNO en NIVR.

Het overeenkomen van een maximumprijs is één van de mogelijkheden bij onderhandelingen. Onderhandelingen zijn niet gevoerd, omdat een verwervingsbesluit nog niet aan de orde is. Wel is voor de Rafale een «maximale budgettaire begroting» voor dezelfde configuratie als voor de Franse krijgsmacht mogelijk van € 49 miljoen («fly away»-prijs), waarbij voor onder meer voor elektronische oorlogvoering nog een bedrag van € 10 miljoen per vliegtuig moet worden opgeteld. Deze noodzakelijke functionaliteiten maken standaard deel uit van de JSF en de Eurofighter. Voor de Eurofighter en JSF kan geen «not-to-exceed» prijs worden overeen gekomen; wel hoeft voor die toestellen niet meer te worden betaald als Netma respectievelijk de Amerikaanse overheid daarvoor betalen.

Vanaf de RFI zijn alle leveranciers geweest op het belang van het verschaffen van goede informatie en het bevorderen van een positieve «business case».

151

Welke nadelen ten aanzien van de prestaties van het toestel moeten voor «stealth» op de koop worden toegenomen? Welk aandeel in de relatief zeer hoge onderhoudskosten wordt veroorzaakt door het noodzakelijke onderhoud aan «stealth»?

Vanwege de vormgeving van de JSF, nodig om de wapens intern mee te nemen, wordt de manoeuvreerbaarheid in een luchtgevecht op korte afstand nadelig beïnvloed en is deze minder dan bij de Rafale en de Eurofighter. Het operationeel concept van de JSF is er evenwel op gericht juist niet in een nabij-luchtgevecht terecht te komen. Het «stand-off» concept gecombineerd met de goede «stealth»-eigenschappen maakt de JSF in een air-to-air rol een zeer effectief toestel. In een «air-to-ground»-missie is de manoeuvreerbaarheid van de JSF (interne bewapening) overigens beter dan de Rafale en de Eurofighter die de bewapening bommen extern onder de vleugel meevoert.

Bij de JSF is geen sprake van zeer hoge onderhoudskosten. De onderverdeling van de onderhoudskosten naar «stealth» is niet precies bekend. Wel is bekend dat het onderhoud voor «stealth» bij derde generatie «stealth» vliegtuigen als de F22 en de JSF in vergelijking met de eerste en tweede generatie «stealth» vliegtuigen (F117 respectievelijk B2) slechts een klein deel uitmaakt van de onderhoudsinspanning.

152

Is er in de praktijk sprake van een zogenaamde wereldstandaard waaraan jachtvliegtuigen qua systemen moeten voldoen en hoe verhouden de kandidaten zich bij de geldende en voorzienbare wereldstandaard?

Nee, er is geen sprake van een dergelijke wereldstandaard.

153

Voldeden de Rafale en de Eurofighter aan de operationele en technische eisen van de Koninklijke Luchtmacht?

De Rafale en de Eurofighter zijn beide in principe geschikte kandidaten als opvolger van de F-16.

154

Wat is er bekend over cost control bij de andere aanbieders?

Elke aanbieder is gebaat bij een vorm van «cost control». Maar alleen bij de JSF vormt «cost control» een harde ontwerpeis.

155

De regering schrijft dat in deze fase van het verwervingsproces nog niet met de aanbieders is onderhandeld. Waarom niet? Participeren is immers kopen en dan dienen finale onderhandelingen met alle aanbieders toch te zijn gevoerd?

Zie het antwoord op vraag 149.

156 en 157

Wegen de voordelen van «stealth» ook in geval van ontwikkeling van betere radarsystemen nog op tegen de uitkomst van de vergelijking

tussen de overige vlieg- en gevechtseigenschappen van de verschillende toestellen?

In hoeverre is «stealth» een zwaarwegende factor in de keuze voor de jachtvliegtuigen mede gezien de verwachting dat ook stealth-vliegtuigen in de toekomst kunnen worden waargenomen?

Zie het antwoord op vraag 133.

158, 255, 267 en 277

Het JSF-programma gaat zo veel mogelijk gebruik maken van bestaande technologieën. Bovendien kenmerken de VS zich door hun disclosure-beleid. Wat is het effect hiervan op de Nederlandse industrie en de kennisinfrastructuur? Wat betekent dit voor het luchtvaartcluster?

Zal de VS met Nederland dezelfde technologie delen als met Canada? Zijn hierover bindende afspraken gemaakt? Welke garanties zijn er dat de samenwerking geen hinder zal ondervinden van een restrictief Amerikaans disclosure beleid? Welke ervaringen zijn in het verleden met dit beleid opgedaan?

Wat betekent precies het Amerikaanse «disclosure» beleid voor de reciprociteit (wederzijdse kennis- en technologiebeleid) tijdens de ontwikkelingsfase voor de Nederlandse industrie?

Wat is het beleid van Amerikanen op het gebied van het veiligstellen van kennis en kunde over de productie van de JSF? Kan de regering toelichten in welke mate Nederlandse bedrijven autonoom nieuwe technologie gaan ontwikkelen of hebben ontwikkeld en in welke mate er sprake zal zijn van kennisontwikkeling door (Amerikaanse) kennisoverdracht?

Uit oogpunt van risicobeperking bouwt het JSF-programma zoveel mogelijk voort op bestaande technologieën. Deze technologieën worden in het JSF-programma verder ontwikkeld. Als gevolg van Nederlandse deelname aan de «Concept Demonstration Phase» zijn al meer dan 50 Amerikaanse technologie exportlicenties verleend. Daarnaast is het de bedoeling dat voor het JSF-programma een «global project license» wordt afgegeven, waarmee de technologische samenwerking met de Nederlandse industrie en instituten alsook de Nederlandse overheid in de SDD en productiefase nog verder zal worden vergemakkelijkt. Dit zal een verdere versterking van het luchtvaartcluster tot gevolg hebben.

De Verenigde Staten zullen met de Nederlandse overheid dezelfde technologie delen als met de Canadese overheid. Gegeven de «single source» benadering en dus het verschil in werkpakketten in het programma zullen met de Canadese industrie andere technologieën worden gedeeld dan met de Nederlandse industrie.

Gegeven het samenwerkingsverband met de Verenigde Staten zullen Nederlandse bedrijven en instituten toegang krijgen tot kennis op voor hen relevante terreinen. Deze samenwerking op verschillende specifieke terreinen is door de Amerikaanse overheid vastgelegd in «Technical Assistance Agreements» en «Manufacturing License Agreements». Binnen concrete ontwikkelingsopdrachten zullen Nederlandse bedrijven in nauw overleg met Amerikaanse hoofdaannemers (die immers eindverantwoordelijkheid dragen) onder regie technologie, producten en systemen ontwikkelen.

159 en 160

De prijs van de JSF wordt niet gegarandeerd. In hoeverre is het mogelijk de eventuele prijsstijging te beperken middels het maken van afspraken over een maximumprijs dan wel het beïnvloeden van de kostenbeheersing?

In hoeverre bestaat er zekerheid over de prijs van de Rafale en de Eurofighter?

Zie het antwoord op vraag 149.

161

Met name de STOVL-variant van de JSF genereert ingrijpende implicaties van met name de achterzijde en dito constructies van het toestel voor het kunnen werken met min of meer verticaal stuwende motoren. Deze implicaties zullen ongetwijfeld betekenen dat er beperkingen zijn voor de (door Nederland gewenste) CTOL-variant. Waar en hoe zijn er operationele beperkingen te verwachten in de JSF ten opzichte van de andere toestellen, welke volledig geoptimaliseerd zijn voor maar een motortype; naar achteren stuwend?

Zie het antwoord op vraag 145.

162 en 163

Het JSF-programma kent met het oog op de betaalbaarheid als bijzonderheid een stringent kostenbeheersingmechanisme. In hoeverre onderscheidt dit de JSF van andere programma's? Is het kabinet op de hoogte van het rapport van de Amerikaanse Rekenkamer van oktober 2001, waarin gewaarschuwd wordt voor kostenoverschrijdingen in het JSF-project? Wat is het oordeel van het kabinet hierover?

Zie het antwoord op vraag 9.

164

Wat zijn de levensduurkosten van de JSF? Is het juist dat er hieromtrent nog onvoldoende informatie is?

De levensduurkosten van de JSF bij 85 en bij 120 toestellen zijn opgenomen op blz. 9 van de Kamerbrief. Voor een analyse van de levensduurkosten van de JSF is, evenals voor de andere kandidaten, voldoende informatie ontvangen. In de Kamerbrief is evenwel opgenomen dat de berekende levensduurkosten in deze fase van het Defensie Materieel-proces geen absolute waarden geeft, maar wel een goede indicatie van de verschillen tussen de kandidaten, die een vergelijking tussen de kandidaten mogelijk maakt.

165

Kan de regering aangeven waarom de twee gesuggereerde kwantitatieve behoeftellingen zo veel van elkaar verschillen? Is de vaststelling van het aantal aan te schaffen JSF's alleen afhankelijk van de prijs of zijn er ook een militair-strategisch dan wel politieke argumenten die de kwantitatieve behoefte bepalen?

Zie het antwoord op vraag 37.

166

Kan de regering toelichten hoe er een goede afweging tussen de verschillende kandidaten gemaakt kan worden als er nog niet met alle fabrikanten onderhandeld is over de stuksprijs?

Zie het antwoord op vraag 149.

167 en 168

Waarin is het «stringente kostenbeheersingmechanisme» dat is opgesteld voor het JSF-programma wezenlijk verschillend van kostenbeheersing-

mechanismen voor Rafale en Eurofighter? Hoe verhoudt dit stringente kostenmechanisme zich met de stuksprijs van 41,4 miljoen euro die de regering nu aanhoudt ([138,6 m. US\$, volgens koers die op pagina 1 wordt aangehouden) terwijl de JSF aanvankelijk niet meer dan 28 miljoen \$ mocht gaan kosten en in 2000 31 miljoen \$. Wat is uw oordeel over het feit dat het Congressional Budget Office in 1997 al heeft gewaarschuwd voor stijging tot 65 miljoen dollar? Welke prijsgaranties heeft Nederland van Lockheed Martin dan wel de Amerikaanse regering gekregen?

Zie het antwoord op vraag 9.

169

Wat biedt de «award fees»-regeling voor voordelen? Is het juist dat het toestel 15% goedkoper had kunnen zijn als er niet voor gekozen wordt om de fabrikant te belonen voor het nakomen van gemaakte afspraken omtrent prijs en kwaliteit? Is het juist dat deze regeling geen enkele garantie inhoudt dat er geen kostenoverstijgingen zullen zijn?

Door het hanteren van een «award fee» wordt de fabrikant beloond als hij de gestelde doelen haalt. Naarmate de fabrikant voldoet aan de afgesproken doelen, krijgt hij dit bedrag volledig, gedeeltelijk of in het geheel niet uitgekeerd. De fabrikant blijft in het laatste geval gehouden om aan de gestelde eisen te voldoen. Er is dus sprake van het leggen van een risico bij de fabrikant. Indien de fabrikant niet op deze wijze zou worden beloond, zal de contractprijs hoger uitvallen en wordt een groter risico gelopen dat de doelen niet worden gehaald. Hoewel van een contract met een «award fee» een sterk kostenbeheersingsbesef uitgaat, is er geen sprake van garanties.

170

In de brief staat dat er zoveel mogelijk gebruik gemaakt wordt van bestaande technologieën. Hoe verhoudt zich dit tot conclusies van het GAO (de Amerikaanse Rekenkamer), dat onlangs juist waarschuwde voor «serieuze vertragingen en ernstige kostenoverschrijdingen», die mede te maken zouden hebben met het gebruik van technologieën die nog in de kinderschoenen staan?

Zie het antwoord op vraag 9.

171

Wat zijn de verwachtingen ten aanzien van de termijn waarop «stealth»-vliegtuigen goed kunnen worden waargenomen?

Zie het antwoord op vraag 133.

172

Welke garanties biedt het stringent kostenbeheersingmechanisme van het JSF-programma ten aanzien van de stuksprijs? Is er sprake van een maximum aan de mogelijke prijsstijging?

Zie het antwoord op vraag 9.

173

In hoeverre kan de wet- en regelgeving in de VS aanleiding geven tot prijsverhogingen van producten uit de VS?

Dit geschiedt in dezelfde mate als wet- en regelgeving in Europa aanleiding kan geven tot prijsverhogingen van producten uit Europa.

174

Wat is de operationele onderbouwing van de keuze voor het rekenen met het aantal van 85 toestellen?

Zie het antwoord op vraag 37.

175

Cost control wordt door de regering als een belangrijke overweging ten gunste van JSF genoemd. Waaruit blijkt dat JSF het eerste programma in de geschiedenis van de Amerikaanse defensieluchtvaart zal zijn dat niet wordt geplaagd door kostenoverschrijdingen? Wat zijn de kostenoverschrijdingen ten opzichte van de initiële planning van de programma's voor resp. F-22; B-2; F/A-18 Super Hornet; C-130J en Osprey?

Verskillende Amerikaanse militaire programma's zijn inderdaad geconfronteerd met grote kostenoverschrijdingen. Overigens is bijvoorbeeld het F-16 programma door de grote productie aantallen uiteindelijk goedkoper geworden dan aanvankelijk was geraamd.

Het risico van kostenoverschrijdingen is voor de Amerikaanse regering en voor het Congres reden geweest voor de kostenbeheersing van de JSF hoge eisen te stellen. Als gevolg hiervan is kostenbeheersing een van de systeemeisen geworden bij het JSF-project. Dit beperkt de mogelijkheden om nieuwe militair-operationele eisen toe te voegen aan een project. Dit werkt vaak kostenverhogend. Het succes van het JSF-project hangt niet louter af van het toestel dat wordt geproduceerd, maar ook van de kostenbeheersing. De Nederlandse regering beoordeelt de Amerikaanse inspanningen om in het JSF-project de kosten te beheersen als solide en positief.

De Nederlandse regering beschikt niet over voldoende informatie voor een gedetailleerde beoordeling van de kostenontwikkeling van de Amerikaanse programma's voor resp. de F-22, de F/A-18 Super Hornet, de C-130J en de Osprey.

176

Met welke factoren wordt via de Fel-Saldo-methode de indicatie van de levensduurkosten verrekend? Zijn dit alle factoren die bepalend zijn voor de levensduurkosten?

De levensduurkosten bestaan uit investeringskosten en exploitatiekosten. De investeringskosten bestaan uit materieelkosten, logistieke ondersteuningskosten (zoals kosten voor initiële reservedelen en aanschaf simulatoren), voorbereidingskosten (zoals ontwikkelingskosten), overige kosten en BTW en overige heffingen. De exploitatiekosten bestaan uit gebruikskosten (zoals bijvoorbeeld kosten voor brandstof en opleidingskosten voor vliegers) en instandhoudingskosten (zoals kosten voor reservedelen en voor meet- en testapparatuur). De analysemethode en de opzet van het kostenoverzicht garanderen dat alle factoren die bepalend zijn voor de levensduurkosten, in beschouwing worden genomen.

177

In hoeverre zijn kostenoverschrijdingen uitgesloten? Heeft het Amerikaanse Congres een maximumprijs vastgesteld? Zo ja, welke? Welke procedure is vastgelegd indien desondanks de kosten tijdens de ontwikkelingsfase overschreden worden?

Toekomstige Amerikaanse kostenoverschrijdingen kunnen niet worden uitgesloten. Maatregelen zijn genomen om dit te voorkomen (zie het antwoord op vraag 9). De SDD-fase kost \$ 30.2 miljard. Onverhoopte

verhogingen moeten het Congres worden gemeld. Op dit bedrag is de Nederlandse bijdrage gebaseerd en dit kan voor Nederland slechts hoger uitvallen indien zij daarmee instemt. Er is een «financial cost ceiling» van \$ 33.2 miljard. Voor ophoging van dit bedrag moet het Congres toestemming geven.

178

Hoe waarschijnlijk is het dat de Life Cycle Cost berekening een ander resultaat zullen geven indien zij niet op antwoorden op een RFI zijn gebaseerd maar op uitgenegotieerde antwoorden op een RFP?

Bij de berekening van de levensduurkosten wordt zowel voor de RFI- als de RFP-gegevens gebruik gemaakt van de Fel-Saldo-methodiek. De uitkomst van een LCC-analyse op basis van een RFP is onder meer afhankelijk van de configuratie en de aanbiedingen die tegen die tijd worden gedaan. Bij de 2010-versie van de Eurofighter en de Rafale zijn de configuraties nog niet vastgesteld, terwijl die van de JSF is vastgelegd in het «Operational Requirement Document», dat in maart 2000 door Amerikaanse en Britse overheden is bekrachtigd. De uitkomst voor de JSF berust dus op meer solide gegevens dan die voor de Eurofighter en de Rafale. De LCC-berekening is een onderdeel van de totale evaluatie.

179 en 182

Hoe verhouden de Life Cycle Cost van de kandidaten zich ingeval van een vloot van 60 vliegtuigen?

Kan de regering een berekening voor alle vliegtuigtypen laten zien als in de tabel op pagina 9 op basis van 60 stuks, met medeneming (uitgesplitst) van zowel de extra kosten voor Nederland als gevolg van JSF SDD-deelname waar geen harde garanties voor terugbetaling tegenover staan alsmede de kortingen vanwege SDD-deelname bij aanschaf? Is in het scenario van 60 stuks de gehele berekening van eerdere ontwikkelingskosten, SDD-fase en fase van daadwerkelijke aanschaf meegenomen?

De levensduurkosten van de kandidaten voor een vloot van 60 vliegtuigen zijn onderstaand opgenomen:

	Rafale	Eurofighter	Gripen	F/A-18 E/F	Adv F-16	JSF
Investeringskosten	5 941	4 697	–	4 643	5 300	4 595
Exploitatiekosten	7 809	6 957	–	8 485	7 115	6 885
Levensduurkosten	13 750	11 654	–	13 128	12 415	11 481

In miljoenen €, prijspeil 2000, 30 jaar en 1\$ = 1,15 €

Deze opstelling geeft een compleet beeld voor aanschaf en exploitatie van de vliegtuigen, als wordt deelgenomen aan het (door-)ontwikkelingsproject. De bijdrage aan dat project alsmede alle daarbij behorende voordelen zijn daarin meegenomen. Voor het verschil in de business case van de JSF bij 60 vliegtuigen wordt verwezen naar de paragraaf onzekerheden en kansen, blz 15 van de Kamerbrief.

180

De investeringskosten voor JSF bedragen 72% van de vliegtuigprijs. Dit percentage ligt voor Rafale op 57% en voor Eurofighter op 46%. Waaruit is dit verschil te verklaren? Waarom zijn de operationele kosten voor Eurofighter lager dan JSF bij 85 toestellen, maar hoger bij 120 toestellen? Wordt bij 60 toestellen JSF dan niet relatief nog veel duurder in het gebruik?

Het percentage overige investeringen ten opzichte van de vliegtuigkosten is voor de JSF hoger dan die van de Eurofighter. Dit wordt veroorzaakt door de hogere overige investeringskosten en de lagere vliegtuigprijs van de JSF. De exploitatiekosten van de Eurofighter lijken in sterkere mate te variëren met het aantal vliegtuigen dan de JSF.

181

Is in het bedrag van € 6065 miljoen investeringskosten voor aanschaf van 85 stuks JSF (dus inclusief overige investeringskosten) ook rekening gehouden met de extra kosten die de staat zal moeten dragen als gevolg van SDD-deelname en waar geen harde garanties voor terugbetaling tegenover staan? Zo neen, zijn dan in de gehanteerde JSF-stuksprijs van € 41,4 miljoen ook de kortingen die Nederland krijgt op basis van SDD-deelname bij aanschaf niet meegenomen?

Ja.

182

Kan de regering een berekening voor alle vliegtuigtypen laten zien als in de tabel op pagina 9 op basis van 60 stuks, met medeneming (uitgesplitst) van zowel de extra kosten voor Nederland als gevolg van JSF SDD-deelname waar geen harde garanties voor terugbetaling tegenover staan alsmede de kortingen vanwege SDD-deelname bij aanschaf? Is in het scenario van 60 stuks de gehele berekening van eerdere ontwikkelingskosten, SDD-fase en fase van daadwerkelijke aanschaf meegenomen?

Zie het antwoord op vraag 179.

183

Kan de regering, indien bij de berekening van de investeringskosten voor JSF rekening is gehouden met SDD-deelname, de opbouw van dit bedrag nader specificeren? De regering stelt dat bij de Eurofighter en de Rafale sprake is van een risico met betrekking tot de specificaties van de toestellen omdat het een doorontwikkeling betreft. Welke garanties heeft de regering gekregen dat de specificaties van de JSF niet meer worden aangepast en dat het vliegtuig daardoor niet duurder zal worden?

De operationele en logistieke eisen zijn op 13 maart 2000 vastgelegd in het «Operational Requirement Document», dat door Amerikaanse en Britse overheden is bekrachtigd. Dit document is de basis voor het Amerikaanse contract met Lockheed Martin. Wijziging daarvan vergt een ingrijpende besluitvorming, waarin de participanten in het JSF-programma zijn betrokken. De specificaties van de 2010-versie van de Eurofighter en de Rafale zijn nog niet vastgesteld. Voorts is de ontwikkeling van de Rafale F4 afhankelijk van de participatie van een ander land. Zie ook het antwoord op de vragen 95 en 184.

184

Kan de levensduurkostenanalyse zoals weergegeven in de tabel op bladzijde 9 per rubriek worden gespecificeerd?

Zie onderstaande tabel:

	Rafale	Eurofighter	F/A-18 E/F	Adv F-16	JSF
Materieelkosten	7 128	6 192	6 384	5 520	4 968
Logistieke ondersteuningskosten, voorbereidingskosten, overige kosten en BTW en overige heffingen	3 605	2 610	2 438	3 984	3 163
Investeringskosten	10 733	8 802	8 822	9 504	8 131
Gebruikskosten	3 814	3 797	4 411	3 775	4 147
Instandhoudingskosten	4 969	4 023	5 355	4 110	3 455
Exploitatiekosten	8 783	7 820	9 766	7 885	7 602
Levensduurkosten	19 516	16 622	18 588	17 389	15 733

120 vliegtuigen, miljoenen €, prijspeil 2000, 30 jaar en 1 \$ = 1,15 €

185, 188 en 198

Wat is het effect van een prijsstijging van 20% en 50% voor de aanschaf van de toestellen op de totale levensduurkosten per vliegtuig bij Rafale, JSF en Eurofighter?

Wat zijn de gevolgen van 20% en 50% prijsstijging voor de aanschaf voor de totale levensduurkosten per vliegtuig, uitgesplitst naar type vliegtuig en percentage prijsstijging?

Wat zijn de gevolgen van 20% en 50% prijsstijging voor de aanschaf voor de totale levensduurkosten per vliegtuig, uitgesplitst naar type vliegtuig en percentage prijsstijging?

Zie onderstaande tabel:

	20% stijging		50% stijging	
Stuksprijs	Levensduurkosten	Stuksprijs	Levensduurkosten	
Eurofighter	61,9	17 860	77,4	19 718
JSF	49,7	16 727	62,1	18 217
Rafale	71,3	20 942	89,1	23 080

120 vliegtuigen, miljoenen €, prijspeil 2000, 30 jaar en 1 \$ = 1,15 €

186

Waaruit zijn de bedragen van 6,1 miljard (JSF), 6,4 miljard (Eurofighter) en 7,9 miljard (Rafale) als totaalkosten, uitgaande van 85 toestellen, precies opgebouwd? Waarom is het verschil tussen de JSF en de Eurofighter zo gering als het neerkomt op de totaalkosten, terwijl het verschil, uitgaande van de kale stuksprijs, tussen de beide toestellen zo groot is?

Het verschil in materieelkosten tussen de JSF en Eurofighter ontstaat door de verschillen in stuksprijs. Het verschil tussen de JSF en Eurofighter in totale investeringskosten wordt kleiner doordat vooral de kosten voor initiële logistieke ondersteuning en de voorbereidingskosten van de JSF hoger zijn. Zie ook volgende tabel:

	Rafale	Eurofighter	JSF
Materieelkosten	5 046	4 386	3 521
Logistieke ondersteuningskosten, voorbereidingskosten, overige kosten en BTW en overige heffingen	2 890	2 017	2 544
Investeringskosten	7 936	6 403	6 065

85 vliegtuigen, miljoenen €, prijspeil 2000 en 1 \$ = 1,15 €

187

In hoeverre staat de stuksprijs van de doorontwikkelde Eurofighter respectievelijk Rafale definitief vast?

De configuratie van de 2010-versie van de Eurofighter en de Rafale staan nog niet vast. De prijzen evenmin.

188

Wat zijn de gevolgen van 20% en 50% prijsstijging voor de aanschaf voor de totale levensduurkosten per vliegtuig, uitgesplitst naar type vliegtuig en percentage prijsstijging?

Zie het antwoord op vraag 185.

189

Zijn de berekeningen over de prijs per vliegtuig gevalideerd bij de verschillende fabrikanten?

Zie het antwoord op vraag 149.

190

Het ontwikkelingsrisico van de JSF is aanzienlijk groter dan dat van de Eurofighter en de Rafale. In hoeverre beoordeelt het kabinet dit verschil in risicoprofielen en hoe wordt dit verdisconteerd in de risicoanalyse van het project als geheel?

De regering is van mening dat het ontwikkelrisico van de JSF niet groter is dan het ontwikkelrisico voor de versies van de Eurofighter en de Rafale die in aanmerking komen voor de vervanging van de F-16. De configuratie van de JSF is inmiddels vastgesteld, voor de Eurofighter en de Rafale is dat nog niet het geval.

191, 210, 212 en 226

Heeft het kabinet bij de diverse participatievoorstellen ook een afweging gemaakt tussen de verhouding van de investering en de hoogte van de (mogelijk gegenereerde) omzet? Wat is hiervan het resultaat? Heeft het kabinet ook een afweging gemaakt tussen de verhouding van de investering en de hoogte van de mogelijke omzet? Heeft het kabinet ook een afweging gemaakt tussen de verhouding van de investering en de hoogte van de (mogelijk gegenereerde) omzet? Wat is hiervan het resultaat? Is er bij de keuze tussen de toestellen ook een afweging gemaakt tussen de verhouding van de investering en de te verwachten hoogte van de omzet? Zo ja, wat is hiervan de uitkomst?

De verschillende participatievoorstellen zijn, onder meer op basis van de analyse door het NIVR en de toezeggingen door de verschillende kandidaat-leveranciers, gezien op hun industriële mogelijkheden. Daarbij is zowel de kwantiteit (omzet) als de kwaliteit (aard van de te verwachten werkpakketten) bekeken.

192

Op hoeveel vliegtuigen per jaar wordt voor de JSF gerekend? Wat is de beoogde levensduur van een JSF-toestel?

In de vergelijking van de indicatieve levensduurkosten van de verschillende kandidaatopvolgers is gerekend met een gebruik van 200 vliegtuigen per toestel per jaar bij een beoogde levensduur van 30 jaar.

193

Op grond van welke cijfers is de prijs-kwaliteitverhouding bepaald: aanschafprijs of levensduurkosten? Wat zijn de totale kosten uitgesplitst voor de JSF, Rafale en de Eurofighter?

Op grond van de militair-operationele effectiviteit van het toestel en de levensduurkosten. Voor de kosten voor deze vliegtuigen wordt hier verwezen naar bladzijde 9 van de brief van 11 februari 2002.

194

Wat zijn de belangrijkste redenen die ten grondslag liggen aan de conclusie dat de JSF het meest effectieve toestel is?

De effectiviteit van de JSF is aan de orde geweest in de multicriteria analyse. Hierbij scoorde de JSF beter op onder meer: bereik, (on)zichtbaarheid tegen radar, manoeuvreerbaarheid in een air-to-ground configuratie, minder benodigde ondersteunende systemen nodig en een betere onderhoudsfilosofie.

195

Zijn de business cases van de verschillende aanbieders gelijkwaardig? Is er geen verschil omdat rond de JSF meerdere onderhandelingsrondes hebben plaatsgevonden en met de andere aanbieders niet?

Het onderzoek naar de participatiemogelijkheden is uitgevoerd volgens de daarvoor geldende richtlijnen, waarbij een zorgvuldige procesgang voor alle partijen in acht is genomen. Hoewel de inhoud van de participatievoorstellen onderling verschilde, is de behandeling van deze voorstellen hetzelfde geweest.

196

Wat is de reactie van de regering op de mededeling van vertegenwoordigers van Eurofighter International dat zij zich niet herkennen in de kosten zoals gepresenteerd voor Eurofighter?

De gepresenteerde kosten voor de Eurofighters zijn gebaseerd op de opgave van Eurofighter International, waarover met hen overeenstemming is bereikt, en informatie van Netma.

197

Zijn de door Defensie uitgevoerde berekeningen (pagina 9) gevalideerd bij de fabrikanten? Hoe hard zijn deze berekeningen?

Zie het antwoord op de vraag 149.

198

Wat zijn de gevolgen van 20% en 50% prijsstijging voor de aanschaf voor de totale levensduurkosten per vliegtuig, uitgesplitst naar type vliegtuig en percentage prijsstijging?

Zie het antwoord op vraag 185.

199

Zijn de «Life Cycle Cost» zoals weergegeven gebaseerd op het participatie model of op het «van de plank» model? Hoe verhouden deze twee modellen zich tot elkaar?

De levensduurkosten zoals weergegeven voor de Rafale, Eurofighter en JSF zijn gebaseerd op het participatiemodel. De kosten en baten van participatie zijn meegenomen in de investeringskosten. De levensduurkosten van de verschillende kandidaten worden vergeleken in een vast prijspeil, zonder dat rekening wordt gehouden met een discontovoet. Het saldo van participatie ten opzichte van «van de plank kopen» is dan voor de JSF gunstig, voor de Eurofighter bijna neutraal en voor de Rafale nadelig.

200

Wisten de aanbieders dat de door hen opgegeven indicatieve bedragen gebruikt zouden worden voor een onderlinge vergelijking? Waren de verschillende aanbieders zich hier in gelijke mate van bewust? Zo nee, ware het procedureel niet handiger geweest de aanbieders zorgvuldig te informeren over de bedoeling van de «indicatieve prijsopgave»?

De beoogde benadering is in het «Request for Information» gemeld en tijdens de besprekingsronden onderstreept.

201

Is er een maximumprijs afgesproken? Zo nee, waarom niet?

Zie het antwoord op vraag 149.

202

Wat is de invloed van Nederland op de kostenbeheersing?

Zie het antwoord op vraag 9.

203

Er wordt in de tabel een gelijke stuksprijs opgevoerd, ongeacht het te kopen aantal gevechtsvliegtuigen. Waarom berekent de fabrikant in dit geval geen hogere stuksprijs bij een significant lagere ordergrootte, zoals gewoonlijk gebeurt? Kan de regering van deze prijsfluctuatie indien mogelijk een overzicht geven voor alle afzonderlijke kandidaten?

De leveranciers van de Eurofighter, de Rafale en de JSF hebben gemeld dat de stuksprijs niet verschilt als 100, 110 of 120 toestellen worden aangeschaft.

204

Is de JSF-stuksprijs gebaseerd op situatie van deelname aan SDD of niet? Wat is het verschil in stuksprijs met en zonder deelname SDD?

Zie het antwoord op de vraag 115.

205

Waaruit valt te verklaren dat de stuksprijs van een relatief oud, doch gemoderniseerd model als de F-16 ruim 10% hoger is dan die van de JSF?

De ontwikkelingskosten van de Advanced F-16 worden verhaald op een kleine serie. Per toestel gaat het dus om een aanzienlijk bedrag. Er zijn tot nu toe slechts 80 besteld.

206

Brengt opnieuw kiezen van de F-16 niet ook grote kostenvoordelen met zich mee, waar het bijvoorbeeld gaat om opleiding, training, eigen onderhoud en andere te besparen «learning costs»? Kan de regering dit antwoord getalsmatig toelichten?

Het opnieuw kiezen voor de F-16 brengt geen grote kostenvoordelen met zich mee omdat het aantal gebruikers van de F-16 vanaf 2010 steeds verder af zal nemen. Dit betekent dat de kosten voor bijvoorbeeld modificatieprogramma's en het in stand houden van productielijnen voor reservedelen over een steeds kleiner aantal gebruikers zullen worden verdeeld. De kosten voor de instandhouding zullen hierdoor stijgen. Omdat de Advanced F-16 ten opzichte van de F-16 MLU veel nieuwe systemen aan boord heeft, zoals een krachtigere motor, een nieuwe radar, een nieuw elektronische oorlogsvoering management systeem en een nieuw infrarood systeem, zullen er ook op het gebied van training en opleiding en meet- en testapparatuur geen grote kostenvoordelen kunnen worden behaald.

207

Beschikken alle op de pagina acht vergeleken varianten over alle «noodzakelijke voorzieningen»?

Ja.

208

In de brief staat dat een risico is dat de specificaties voor deze toestellen nog niet zijn vastgesteld. Gaat het hier om de Rafale en de Eurofighter? Kan de regering dit toelichten? Waarom wordt er in de volgende zin gesproken over drie verschillende vliegtuigen?

Met «deze toestellen» worden de Eurofighter en de Rafale bedoeld. Van de huidige versie van deze kandidaten zijn de specificaties bekend. Voor de vervanger van de F-16 is echter de versie die vanaf 2010 kan worden geleverd relevant. Voor beide kandidaten geldt dat de specificaties van de 2010-versie nog niet zijn vastgesteld. Met de genoemde drie vliegtuigen in de volgende zin van de Kamerbrief worden de Eurofighter, de JSF en de Rafale bedoeld.

209

In de brief staat dat «endlife update» bovendien niet leidt tot een afname van de exploitatiekosten. Waarom wordt er hier gesproken over een afname? Is het niet zo dat het streven zou moeten zijn deze exploitatiekosten niet (ernstig) toe te laten nemen? Hoe verhouden de gemiddelde investerings- en exploitatiekosten bij een «endlife update» zich ten opzichte van de nieuw te kopen kandidaat-toestellen? Kan de regering hier nadere gegevens over verstrekken?

Ja, het streven dient te zijn gericht op een afname van de exploitatiekosten. De kosten per vliegtuig voor een «endlife update»-modificatie zijn hoger dan de aanschaf van een nieuwe Advanced F-16. Er is geen onderzoek gedaan naar de exploitatiekosten van de F-16 met een «endlife update», maar omdat sprake is van een unieke configuratie zullen de instandhoudingskosten hoger zijn dan bij de Advanced F-16.

210

Heeft het kabinet ook een afweging gemaakt tussen de verhouding van de investering en de hoogte van de mogelijke omzet?

Zie het antwoord op vraag 191.

211, 233, 236 en 243

Is de door Lockheed toegezegde deelname van \$8,8 miljard gebaseerd op een productie van 6000 toestellen? Hoe realistisch is deze verwachting? Hoe groot is de deelname van de Nederlandse industrie bij een productie van 4500 toestellen? Hoe groot is de kans dat Nederlandse bedrijven inderdaad de volledige \$8,8 miljard als deelneming verkrijgen? In hoeverre is de Amerikaanse schatting van de Nederlandse industriële omzet van \$ 8,8 miljard reëel, gelet op de verwachting van 6000 toestellen en de voorwaarde dat de Nederlandse industrie concurrerende prijzen en goede kwaliteit moet bieden? De omzet waar de Nederlandse industrie op kan rekenen, op voorwaarde van het bieden van goede kwaliteit en concurrerende prijzen, is door Lockheed Martin berekend op basis van een totale productie van 6000 toestellen. Hoe groot is de deelname van de Nederlandse industrie bij een productie van 4500 toestellen, het aantal waar het kabinet zelf vanuit gaat? Hoe groot is de kans dat de Nederlandse industrie inderdaad de volledige \$8,8 miljard als deelneming verkrijgen? Lockheed Martin schat in dat Nederland kan rekenen op een omzet van \$ 8,8 miljard bij de verkoop van 6000 toestellen. In de «business case» van Nederland is sprake van een totaal van 4500 toestellen. Welke omzet voor de Nederlandse industrie hoort bij deze productie aantallen? Is de 3,5% een percentage van die omzet?

De genoemde \$ 8,8 miljard (prijsspeil 2001) bestaat uit \$ 8 miljard omzet van Lockheed Martin en \$ 800 miljoen voor de SDD-fase. Daarbij niet is inbegrepen de voorziene omzet bij de beide motorenproductenten (GE en Pratt & Whitney), ieder ongeveer \$1 miljard. Dit zijn ramingen van producenten. Deze productie-omzet voor Nederland van \$ 10 miljard is gebaseerd op een productie van 6 000 toestellen. Nederland gaat in de calculaties en in de business case veiligheidshalve uit van 4 500 toestellen. De omzet daarbij is navenant, aldus 3/4 van de bedoelde \$10 miljard = \$ 7,5 miljard. Dit is exclusief productie van reservedelen en onderhoud voor de Koninklijke luchtmacht. De vraag naar de kans dat Nederlandse bedrijven dat volledige bedrag ook realiseren hangt van het succes van het JSF-programma.

212

Heeft het kabinet ook een afweging gemaakt tussen de verhouding van de investering en de hoogte van de (mogelijk gegenereerde) omzet? Wat is hiervan het resultaat?

Zie het antwoord op vraag 191.

213

De participatie-aanbiedingen van Eurofighter en Rafale zijn gebaseerd op een door de regering niet realistisch genoemd aantal van 100 toestellen. Waarom wordt bij de JSF-participatie geen aantal genoemd? Is aan Eurofighter en Rafale verzocht participatie-aanbiedingen te doen op basis van lagere aantallen? Zo ja, wat leverde dit op? Zo nee, waarom niet?

Bij de JSF is door de Amerikaanse industrie geen relatie gelegd tussen het aantal af te nemen vliegtuigen en de omvang van de industriële pakketten. Ten aanzien van de industriële participatievoorstellen zijn de fabrikanten geen aantallen voorgeschreven.

214

Kan worden aangegeven welke andere landen participeren in de tranche 3 vliegtuigen van Eurofighter, hoe de stand van zaken is en wanneer deze vliegtuigen geleverd kunnen worden?

Naast de vier huidige partners participeren geen andere landen in «tranche-3». De industrieën van de vier Eurofighter-landen zijn bijna gereed met een voorstel voor de capaciteiten die deel moeten gaan uitmaken van de «tranche-3» configuratie. Dit voorstel dient nog door de desbetreffende overheden te worden geëvalueerd en goedgekeurd. Naar verwachting kunnen «tranche-3» vliegtuigen vanaf 2010 worden geleverd.

215

Wat is het effect van de aanschaf van 85 in plaats van 100 toestellen op het aanbod van EADS?

Bij 85 toestellen zijn de berekende investeringskosten € 6,4 miljard, inclusief BTW. De aanschafwaarde is dan circa € 5,3 miljard. Naar verwachting zou de Nederlandse industrie voor die waarde kunnen worden ingeschakeld.

216

Klopt het dat «tranche-1» Eurofighters pas in 2006 geleverd zullen gaan worden in plaats van 2002? Klopt het dat het Britse ministerie van Defensie overweegt de betalingen aan het project stop te zetten totdat de oorzaken van de vertraging zijn opgelost, en dat de hoofdaannemers van Eurofighter forse schadeclaims boven het hoofd hangen?

In de media is sprake van een aanzienlijke vertraging. De regering is hierover niet formeel geïnformeerd.

217

Is de doorontwikkeling van de «tranche 3» van de Eurofighter nog wel zeker? Wanneer verwacht het kabinet dat deze ontwikkeling van start gaat?

Het is niet bekend of de doorontwikkeling van de «tranche-3» nog wel zeker is. Het ontwerpen van de «tranche-3» is gepland in de periode 2002 – 2005.

218

Hoe komt het dat de specificaties van de Eurofighter tranche 3 en de Rafale F-4 nog niet bekend zijn? Kan worden aangegeven in hoeverre het Eurofighter programma en het Rafale programma inmiddels duurder is geworden of is uitgelopen?

De Eurofighter-landen hebben gepland de configuratie van de «tranche-3» in 2007 vast te stellen. De Franse overheid is pas voornemens de F4 configuratie te ontwikkelen als daaraan ten minste één partner deel neemt. De inhoud van de F4 wordt in overleg met die partner vastgesteld. Ten opzichte van de antwoorden op de RFI zijn het Eurofighter- en het Rafale-programma niet duurder geworden. De aflevering van het eerste «tranche-1» vliegtuig is vertraagd van 2001 naar 2002. Voor Rafale zijn geen recente vertragingen bekend.

219

Waarom gaf Eurofighter International niet direct informatie over de «tranche 3» versie?

In eerste instantie is in 1999 de RFI beantwoord door Dasa, die de antwoorden heeft laten controleren door Netma. Men was van mening dat onvoldoende duidelijk was welke capaciteiten in de «tranche-3» configuratie zouden worden opgenomen. Daarom wilde men zich daarop nog niet vastleggen.

220

Hoe verhoudt het vragen om een indicatieve prijs en daar vervolgens vergelijkingen mee te gaan maken zich met het gebruik van onderhandelingen over de prijs? Is het mogelijk dat aanbieders uit strategische overwegingen nog relatief hoog hebben ingezet? Zijn er naderhand nog berichten ontvangen van aanbieders dat de prijs nog voor verdere onderhandeling in aanmerking komt? Welke aanbieders waren dit? Is het denkbaar dat hierdoor de onderlinge vergelijking van pagina 10 er anders uit zou komen te zien?

In deze fase van het DMP is hierover niet onderhandeld. Aanbieders is wel gemeld dat hun informatie van groot belang is bij de besluitvorming. Herhaaldelijk is hun «de beste informatie» gevraagd. In het bijzonder zijn de aanbieders aangespoord de benodigde gegevens te verstrekken om hun «business cases» te versterken.

221

Op grond waarvan verwacht het kabinet dat de Nederlandse bedrijven ook het toegezegde werkenpakket krijgen nu garanties daarover ontbreken?

Zie het antwoord op vraag 49.

222

Hangt de kwantitatieve behoefte af van de stuksprijs van de toestellen? Is het zo dat op het moment dat het budget vastgesteld is, bij eventuele kostenstijgingen de kwantitatieve behoefte verlaagd zal worden in plaats van dat het budget verhoogd wordt?

Zie het antwoord op vraag 15.

223

Heeft het Eurofighter Consortium ooit aan Nederland gevraagd deel te nemen aan de ontwikkelingsfase van de Eurofighter of heeft Nederland deelname aan enige ontwikkelingsfase bij de Eurofighter in een vroeg stadium (rond 1997) ooit overwogen? Wat waren de redenen om wel 200 miljoen gulden ontwikkelingssubsidie, als direct uitvloeisel van het regeringsstandpunt Luchtvaartcluster te geven voor de JSF en niet voor de Eurofighter?

Neen, zie hiervoor het regeringsbeleid luchtvaartcluster (kamerstuk 1997–1998 25 820 nr. 1)

224

Klopt het dat de Rafale en de Eurofighter al eerder, ten tijde van de afweziging over de Midlife Update van de F16, in overweging zijn genomen? Wat was toen de conclusie?

Ja. De conclusie was dat een «Midlife Update» een haalbaar en kosten-effectief alternatief vormde voor vervanging door nieuwe vliegtuigen rond het jaar 1999. Daarmee zou de levensduur van de F-16 met tien jaar worden verlengd (Kamerstuk 21 800 X nr. 30 d.d. 10 januari 1991).

225 en 248

Bij zowel de participatievoorstellen van Eurofighter en Rafale wordt over het aanbod gezegd dat het uitgaat van de aanschaf van 100 jachtvliegtuigen hetgeen «niet realistisch» genoemd wordt? Komt dit aantal uit de lucht vallen of hebben beide aanbieders zich gebaseerd op aantallen vermeld in de Request for Information? Zo ja, is hen later gevraagd hun aanbod op een lager aantal te baseren? Zo nee, waarom niet en waarom dan wel zo'n negatieve kwalificatie in de brief aan de Kamer?

In de brief staat dat «... uitgaande van de verwerving van 100 Rafales, ook hiervoor geldt dat dit gezien de nu bekende prijzen geen realistisch aantal is». Kan de regering toelichten wat de invloed zou zijn van het afnemen van een lager aantal Rafales op de compensatie/participatie? Is er geïnformeerd naar de situatie bij een lagere (85 stuks) afname? Is het zo dat de uiteindelijke omzet van de industrie dan 100% van de aanschafwaarde blijft en zo ja, waarom is het aanbod van Rafale afgewezen?

Het aantal vliegtuigen is genoemd in de questionnaire die het NIVR ten behoeve van het opstellen van haar rapport aan de fabrikanten heeft gestuurd. De kwalificatie «niet realistisch» heeft betrekking op het gegeven dat gezien de stuksprijs van deze kandidaten het niet reëel is om aan te nemen dat een aantal van 100 stuks kan worden aangeschaft.

Uitgangspunt van het Rafale consortium is dat de waarde van het Nederlandse werk gelijk zal zijn aan aanschafwaarde. Dat betekent dat het door het Rafale consortium opgegeven omzetbedrag voor de industrie (gebaseerd op de door dat consortium aangehouden verwerving van 100 vliegtuigen) met 15% verlaagd moet worden.

226

Is er bij de keuze tussen de toestellen ook een afweging gemaakt tussen de verhouding van de investering en de te verwachten hoogte van de omzet? Zo ja, wat is hiervan de uitkomst?

Zie het antwoord op vraag 191.

227

Is bij het kabinet bekend waarom het Nederlandse bedrijfsleven niet bereid was om financieel bij te dragen aan de Eurofighter en Rafale maar wel aan de JSF? Welke invloed heeft deze houding gehad op de keuze van het kabinet voor deelname aan de SDD-fase van de JSF?

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

228

Wat houdt deelname in SDD op «level 1» respectievelijk «level 3» exact in? Waarom is door Nederland gekozen voor «level 2»? Wat is de reden dat Canada kiest voor level 3 en landen als Noorwegen en Denemarken dit overwegen? «Level 3» deelname zou volgens de regering Nederland tussen US \$ 300 en 600 miljoen kosten. Waarom kost het Canada naar verluidt slechts US \$ 150?

Zie het antwoord op vraag 14.

229

Hoe toegankelijk is de Amerikaanse defensiemarkt voor producten uit Nederland? Wordt daar ook geredeneerd vanuit het beste product voor de beste prijs? Welke ervaringen heeft Nederland dienaangaande met maritieme systemen?

Van oudsher is de defensiemarkt een gesloten markt. Dat geldt zeker voor grote landen met een zelfvoorzienende defensie-industrie zoals de

Verenigde Staten. Internationale materieelsamenwerkingsprogramma's zijn het meest voor de hand liggende middel om het bekende eenrichtingsverkeer te doorbreken. Samenwerkingsprogramma's die beginnen in de ontwikkelingsfase, zoals JSF, bieden daarbij de beste perspectieven. Dat geldt ook voor maritieme samenwerkingsprogramma's. Overigens is op het JSF-programma de «Buy American Act» niet van toepassing voor Nederland, op grond van het overkoepelende bilaterale materieelsamenwerkings MOU.

230

Zijn de genoemde ontwikkelingskosten van US \$ 30 miljard de kosten van de CTOL-versie, waar Nederland behoefte aan heeft, of van alle drie de versies tezamen? Indien dit laatste het geval is wat zijn de ontwikkelingskosten van de CTOL-versie?

Genoemd bedrag heeft betrekking op de ontwikkeling van de STOVL, CV en CTOL tesamen. Gezien het uitgangspunt van maximale «commonality» tussen de drie vliegtuigtypen is de Amerikaanse overheid meer geïnteresseerd in het beheersen van de totale ontwikkelingskosten in plaats van het volgen van de kosten per vliegtuigtype, dat laatste zou immers suboptimalisatie in de hand kunnen werken.

231

Hoe beoordeelt de regering de grote technologische onzekerheden en risico's die volgens de Amerikaanse rekenkamer (GAO) met de SDD-fase zijn verbonden? Welke garanties zijn er dat Nederland niet mede voor de extra kosten opdraait indien de gigantische overschrijdingen waarvoor wordt gewaarschuwd bewaarheid worden?

Zie het antwoord op vraag 9.

232

Waarom is het niet mogelijk gebleken om zowel voor deelname op niveau 2 als 3 te onderhandelen?

Zie het antwoord op vraag 14.

233

In hoeverre is de Amerikaanse schatting van de Nederlandse industriële omzet van \$ 8,8 miljard reëel, gelet op de verwachting van 6000 toestellen en de voorwaarde dat de Nederlandse industrie concurrerende prijzen en goede kwaliteit moet bieden?

Zie het antwoord op vraag 211.

234

Waarop is de verwachting gebaseerd dat de Nederlandse industrie ook daadwerkelijk het toegezegde werkenpakket zal ontvangen gezien het ontbreken van garanties van de Amerikaanse overheid?

Zie het antwoord op vraag 49.

235

Kan een overzicht worden gegeven van de concrete en te verwachten opdrachten voor het Nederlandse bedrijfsleven?

Het Nederlandse bedrijfsleven en de kennisinstututen zijn op dit ogenblik volop in onderhandeling met de Amerikaanse hoofdaannemers over concrete werkpakketten. Voorts hebben de Amerikaanse hoofdaannemers, vooruitlopend op een formele deelname van Nederland in de SDD-fase, al

een beperkt aantal ontwikkelopdrachten bij Nederlandse bedrijven geplaatst.

Voor een overzicht van gebieden waarin het Nederlandse bedrijfsleven opdrachten tracht te verwerven, zie het antwoord op vraag 33.

236

De omzet waar de Nederlandse industrie op kan rekenen, op voorwaarde van het bieden van goede kwaliteit en concurrerende prijzen, is door Lockheed Martin berekend op basis van een totale productie van 6000 toestellen. Hoe groot is de deelname van de Nederlandse industrie bij een productie van 4500 toestellen, het aantal waar het kabinet zelf vanuit gaat? Hoe groot is de kans dat de Nederlandse industrie inderdaad de volledige \$8,8 miljard als deelneming verkrijgen?

Zie het antwoord op vraag 211.

237

Heeft het kabinet overwogen op level III te participeren in plaats van op level 2? Waarom is hier kennelijk in de onderhandelingen met de Amerikanen vanaf gezien?

Zie het antwoord op vraag 14.

238/348 en 358

Is er een minimumniveau aan participatie-omzet afgesproken met het bedrijfsleven waaronder men geen afdracht hoeft te doen? Is de overheid het volledige bedrag ... 858 miljoen kwijt in het geval Nederlandse bedrijven geen enkele participatie-omzet kunnen realiseren? Is er een minimumniveau aan participatie-omzet afgesproken met het bedrijfsleven waaronder men geen afdracht hoeft te doen? Wat gebeurt er dan met de overheidsbijdrage?

Neen, er is geen minimumniveau of vrijstelling overeengekomen (met uitzondering van het Nederlandse ontwikkelingswerk in de SDD-fase).

239

Wat is er op dit moment bekend over andere landen die overwegen een «endlife update» op hun F-16 vloot uit te voeren?

Naar de huidige informatie overweegt geen enkel ander land een «endlife update» uit te voeren op hun vloot.

240

Bij een totale productie van 6000 toestellen zal er voor \$ 2 miljard aan werk bij de Nederlandse industrie uitgezet worden. Kan de regering een overzicht verschaffen van de te verwachten omzet bij lagere afnames? Kan de regering het verschil verklaren met de bedragen die door de NIVR en BAH berekend zijn, te weten in een (gunstig) scenario \$ 6 resp. \$ 7,5 miljard omzet?

De te verwachten productie omzet bij 6 000 toestellen is ongeveer \$ 10 miljard. Bij een lagere productie zal die Nederlandse omzet navenant dalen. Zo is er in de berekening van de regering uitgegaan van een productie van 4 500 vliegtuigen met een geraamde Nederlandse omzet van ongeveer \$ 7,5 miljard.

De verschillen in de bedragen zoals genoemd in de rapporten van NIVR en BAH zijn grotendeels terug te voeren op de datering van het onderzoek. Sinds BAH zijn rapport afrondde zijn de besprekingen tussen de Ameri-

kaanse en Nederlandse industrie voortgezet en zijn er meer contracten geïdentificeerd dan waar BAH en NIVR op dat moment nog van uit gingen. Ook hebben de Amerikaanse hoofdaannemers inmiddels nieuwe toezeggingen gedaan.

241

Is het juist dat Canada begin februari dit jaar voor de SDD fase van de JSF een «Memorandum of Understanding» met de Amerikanen heeft kunnen tekenen met een bijdrage voor fase 3 ter waarde van slechts US\$ 150 miljoen ([] 0,5%) (zie <http://defence-data.com/current/page13510.htm>)? Is het juist dat de Canadese industrie voor deze bijdrage verwacht 6,3 miljard US\$ aan opdrachten binnen te halen? Kan de regering het verschil in verwachte omzet tussen Nederland en Canada toelichten?

Ja, de Canadese bijdrage wordt geheel door de Canadese overheid betaald. Volgens een onbevestigd Canadees persbericht zou de Canadese industrie een omzet van ongeveer € 7 miljard (10 miljard *Canadese dollars*) tegemoet kunnen zien. In tegenstelling tot de Nederlandse situatie is dit de totale omzet die de Canadese industrie tegemoet zou kunnen zien over de totale levensduur, dus SDD + productie inclusief exploitatie en after sales. Bovendien hebben veel Amerikaanse industrieën die meebouwen aan de JSF een Canadese vestiging. Dat betekent dat een deel van de Canadese omzet eigenlijk Amerikaanse omzet is.

Nederland voorziet voor een bedrag van US \$ 800 miljoen (lopende prijzen) deel te nemen als «level 2» partner, waarvan de Nederlandse industrie € 191 miljoen (netto contant) betaalt. Volgens de laatste opgave van Lockheed Martin aan de minister van Economische Zaken kan de Nederlandse industrie bij deelname een omzet tegemoet zien van \$ 0,8 miljard in de SDD-fase en \$ 8 miljard in de productiefase. Daarbij komt nog een bedrag van \$ 2 miljard bij voor de motoren (General Electric en Pratt & Whitney). Dat geheel leidt tot een Nederlandse industriële omzet van \$ 10,8 miljard ofwel € 12,5 miljard. Dit is *exclusief* exploitatiefase en after sales. Die zou naar schatting van de Nederlandse industrie ongeveer \$ 6 miljard (ofwel € 7 miljard) bedragen. Dit betekent een totale omzet van € 19,5 miljard, dus bijna driemaal zoveel als bij Canada. Hierbij is uitgegaan van een productie van 6 000 toestellen.

242

Waarop zijn de veronderstellingen van een totale productie van 6000 en 4500 toestellen van het type JSF gebaseerd en welke factoren zijn van invloed op het uiteindelijk te produceren aantal?

De veronderstellingen zijn gebaseerd op voorspellingen van verschillende (internationale) instellingen, bedrijven dan wel van de overheid. Het aantal van 4500 is een conservatieve inschatting. Factoren van invloed op het uiteindelijk te produceren aantal zijn: prijs/kwaliteit verhouding JSF ten opzichte van de concurrentie, veiligheidssituatie in de wereld, defensiebudgetontwikkeling in diverse landen. Zie ook het antwoord op vraag 314.

243

Lockheed Martin schat in dat Nederland kan rekenen op een omzet van \$ 8,8 miljard bij de verkoop van 6000 toestellen. In de «business case» van Nederland is sprake van een totaal van 4500 toestellen. Welke omzet voor de Nederlandse industrie hoort bij deze productie aantallen? Is de 3,5% een percentage van die omzet?

Zie het antwoord op vraag 211.

244

Kan aangegeven worden op welke kennisverwerving bedoeld wordt in de passage waarin gesteld wordt dat kennis een centrale rol speelt in de kennisintensieve luchtvaartcluster? Kan dit naar kennisgebied worden aangegeven, naar participierend bedrijf en naar geschatte omzet?

Zie het antwoord op vraag 33.

245 en 271

Is het juist dat de door het NIVR geraamde stijging van de toegevoegde waarde van € 43 000 naar € 115 000 per werknemer met name veroorzaakt wordt door de geraamde inflatie gedurende de (lange) looptijd van het project?

Waarop is de schatting met betrekking tot de stijging van de arbeidsproductiviteit van het NIVR gebaseerd?

Toename van de toegevoegde waarde is slechts in zeer beperkte mate het gevolg van inflatie tussen het peiljaar 2000 en de productiestart (zie CPB-rapport, blz 26, voetnoot 10). Een stijging hangt vooral samen met het zeer geavanceerde productieproces dat voor de JSF nodig zal zijn. De Amerikaanse eis van kostenbeheersing dwingt de deelnemende bedrijven tot zeer efficiënte productiemethoden met een vergaande toepassing van ICT en nieuwe methoden van ontwerpen en het be- en verwerken van materialen, die op dit ogenblik slechts in geringe mate of in het geheel niet worden toegepast.

246

Wat is de reactie op het commentaar van Rafale dat er onvoldoende onderhandeld is over het prijsniveau en de deelnamekosten van het toestel?

Over deelname aan het Rafaleprogramma is primair overleg gevoerd met de Franse overheid. Daarbij was de Franse industrie aanwezig. De stuks-prijs en de ontwikkelingskosten van het toestel en de participatiekosten van het programma zijn aan de orde geweest. Er is met geen enkele partij onderhandeld over stuksprizen. Met Dassault en de Franse overheid is op dezelfde manier gehandeld als met de andere aanbieders. Wel zijn tussen de Franse en de Nederlandse industrie concept-contracten overeengekomen.

247

De Franse Luchtmacht zal het grootste deel van haar vloot Rafales in de tweezitter versie aanschaffen. Men is van mening dat voor het uitvoeren van de offensieve taak een tweekoppige bemanning nodig is. Zou de KLu bij een keuze van de Rafale ook genoodzaakt zijn tweezitters te kopen en derhalve het vliegerbestand aanzienlijk uit moeten breiden?

Neen.

248

In de brief staat dat «... uitgaande van de verwerving van 100 Rafales, ook hiervoor geldt dat dit gezien de nu bekende prijzen geen realistisch aantal is». Kan de regering toelichten wat de invloed zou zijn van het afnemen van een lager aantal Rafales op de compensatie/participatie? Is er geïnformeerd naar de situatie bij een lagere (85 stuks) afname? Is het zo dat de uiteindelijke omzet van de industrie dan 100% van de aanschafwaarde blijft en zo ja, waarom is het aanbod van Rafale afgewezen?

Zie het antwoord op vraag 225.

249

In hoeverre is de concreetheid van het werkpakket van de JSF te wijten aan het feit dat met de Amerikanen al in een veel eerder stadium een veel intensievere relatie is onderhouden?

In de JSF-demonstratiefase hebben Nederlandse bedrijven concrete projecten kunnen richten op (sub-)systemen en componenten, reden waarom de mate van concreetheid van de werkpakketten van de JSF uitstijgt boven die van de concurrenten.

250

Om welke nieuwe technologische kennis gaat het voornamelijk, die via deelname aan de SDD wordt opgebouwd door het Nederlandse bedrijfsleven en de kennisinstituten?

Zie het antwoord op vraag 33.

251 en 438

Wat gebeurt er met de terugbetaling van de lening door de industrie als een of meerdere bedrijven gedurende de komende 15 jaar failliet gaat? Wat gebeurt er als Lockheed Martin voor een ander Nederlands bedrijf kiest als toeleveranciers dan degenen die nu betrokken zijn bij de afspraak over bijdragen aan de industrie? Gaat zo'n bedrijf dan ook mee betalen? Wat zijn de gevolgen voor de terugbetaling door de Nederlandse industrie indien een van de deelnemende bedrijven niet in staat is om haar deel te betalen, bijvoorbeeld door faillissement? Betalen dan de overige bedrijven een groter deel terug zodat de staat hoe dan ook het volledige afgesproken bedrag terugkrijgt of is een dergelijk risico voor rekening van de staat?

De afspraken met de industrie betreffen de industrie als geheel. Zij draagt af naar rato van de omzet. Indien een bedrijf wegvalt en daar komt geen Nederlands bedrijf voor in de plaats, dan zullen de overgebleven Nederlandse bedrijven (met handhaving van hun afdrachtpercentage) meer uit hun omzet zullen moeten afdragen, om tot eenzelfde resultaat voor de Staat te komen.

De kans dat Lockheed (of een andere hoofdaannemer) een ander Nederlands bedrijf voor de productie kiest dan nu meedoet (en betrokken is bij de afspraak met de Staat) met de SDD-fase is zeer gering. Deelnemende bedrijven in de SDD-fase hebben een concurrentievoorsprong op bedrijven die te zijner tijd zonder kennis van het ontwikkelingstraject willen instappen.

Daarbij is de lijst van «meetekende» bedrijven zo ruim opgezet, dat de kans dat een «nieuw» bedrijf zich op deze markt zal melden vrijwel uitgesloten is. Mocht zich dat toch voordoen, dan zullen alle bij het programma betrokken Nederlandse partijen alles doen wat redelijk is om deze nieuwe partij bij de afspraak te betrekken.

252

Indien het gaat om kennisverwerving, mag worden aangenomen dat de voordelen voor het luchtvaartcluster later moeten worden gehaald uit de civiele (luchtvaart)industrie, waarbij de Nederlandse industrie haar concurrentiepositie ten opzichte van andere (Europese) bedrijven met directe financiële steun van de overheid verbetert? Is deze staatssteun aangemeld bij de Europese Commissie? Zo ja, wat is de reactie van de Europese Commissie? Zo nee, dient dan niet alsnog te worden genotificeerd?

In 1999 is het Besluit subsidies civiele vliegtuigontwikkeling voor notificatie aan de Europese Commissie voorgelegd. In zijn goedkeuringsbrief van 28 december 1999 geeft de Commissie aan, dat steun ten behoeve van O&O-activiteiten, die direct en exclusief ten gunste komt aan internationale samenwerkingsverbanden op het terrein van vliegtuigbouw, die het handelsverkeer tussen de lidstaten niet beïnvloeden, niet wordt beschouwd als staatssteun in de zin van artikel 87, lid 1 EG-verdrag.

Daarnaast zij opgemerkt dat, zoals gesteld in de beantwoording van vraag 21, deelname aan de ontwikkeling en productie van een militair programma uit hoofde van artikel 296 van het EU Verdrag niet onder de werking van de interne markt valt.

253

Krijgt Boeing nu een aandeel in de ontwikkeling en productie van JSF? Zo ja, hoe groot is dit aandeel? Wat is hiervan het gevolg voor de verwachte werkpakketten voor de Nederlandse industrie?

Boeing zal evenals andere potentiële toeveranciers moeten meedingen naar ontwikkelingsopdrachten op grond van prijs, kwaliteit en levertijd. Zij nemen daarin geen bijzondere positie in.

254

Indien Boeing een aandeel krijgt, komen Nederlandse overheidssubsidies dan niet rechtstreeks of via een omweg terecht bij de civiele luchtvaart-industrie in de VS, zodat Nederland met belastinggeld een concurrentienadeel voor de Europese luchtvaartindustrie veroorzaakt? Is dit aspect gemeld aan de Europese Commissie in het kader van de meldingsplicht van staatssteun?

Nee. Er is bij deelname aan de SDD geen sprake van subsidie, maar van voorfinanciering. Zie voorts het antwoord op vraag 252.

255

Zal de VS met Nederland dezelfde technologie delen als met Canada? Zijn hierover bindende afspraken gemaakt? Welke garanties zijn er dat de samenwerking geen hinder zal ondervinden van een restrictief Amerikaans disclosure beleid? Welke ervaringen zijn in het verleden met dit beleid opgedaan?

Zie het antwoord op vraag 158.

256

Kan aangegeven worden wat de afspraken waren respectievelijk de verwachtingen zijn met betrekking tot compensatieorders toen de F-16 werd aangeschaft en wat daarvan tot en met 2001 is gerealiseerd? Kan aangegeven worden welke technologische kennis overgedragen is in het kader van de productie van F-16 onderdelen die geleid heeft tot productie op een veel breder gebied? Wat was de hier mee gemoeide omzet?

Zie het antwoord op vraag 6.

257

Indien vroegtijdige participatie in de SDD fase het voordeel voor betrokken bedrijven heeft dat zij een grotere kans hebben op het verwerven van hoogwaardige(r) werkpakketten met een hoger rendement, waarom zijn bedrijven dan niet bereid de daar mee gemoeide kosten, alsmede de risico's dat bedrijven die werkpakketten toch niet krijgen, af te dekken?

Onder verwijzing naar antwoord 23, zij hier vermeld dat betrokken Nederlandse bedrijven al een groot aantal risico's hebben genomen, onder andere door € 4,5 miljoen «upfront» te fourneren, als bijdrage aan de luchtvaartcluster. Het hogere rendement is pas op de langere termijn te bereiken, namelijk in de productiefase.

258

Door het CPB is aangegeven dat de werkgelegenheid die het programma met zich mee brengt aan de economie elders wordt onttrokken (verdringingseffect). De regering meent dat dit wel meevalt; welk percentage verdringing schat de regering als realistisch in?

Zie het antwoord op vraag 18.

259, 265, 335 en 373

De regering geeft aan dat door in het kader van opleidingen te anticiperen op het programma de beschikbaarheid van hoog opgeleid personeel kan worden vergroot. Welke concrete opleidingsinspanningen zijn voor de komende jaren gepland en wat zijn hiervan de kosten? Wat is de reden dat de regering onafhankelijk van het SDD-programma niet meer aandacht geeft aan opleidingen ten gunste van de metaal-electro, gelet op het grote tekort aan vakmensen in deze sector?

Kan het kabinet duidelijker aangeven waarom er reden bestaat om aan te nemen dat de feitelijke verdringing in het geval van participatie in de SDD-fase geringer zal zijn dan 100%? Welke extra activiteiten onderneemt het kabinet om in het kader van de opleidingen op de extra werkgelegenheid te anticiperen?

Het CPB verwacht een verdringing van 100%. Het kabinet denkt dit via maatregelen (o.a. opleidingen) te kunnen verminderen. Hoe denkt het kabinet dit precies vorm te geven? Welke kosten zijn hiermee gemoeid? Wat zal het effect van dergelijke maatregelen zijn, hoe groot zal in welk jaar de verdringing zijn?

Welk netto-effect op de werkgelegenheid verwacht het kabinet, rekening houdend met verdringingseffecten? Hoe groot zijn de verdringings-effecten volgens het kabinet? Welke activiteiten onderneemt het kabinet om in het kader van de opleidingen op de extra werkgelegenheid te anticiperen?

Het kabinet geeft aandacht aan een zo goed mogelijke aansluiting van het onderwijs op de arbeidsmarkt en aan de gevolgen van maatschappelijke ontwikkelingen voor de arbeidsmarkt en de werkgelegenheid. Hierbij kan gedacht worden aan het project AXIS dat beoogt een brede aanpak te bereiken voor een betere kwalitatieve en kwantitatieve afstemming van technische beroepen op de arbeidsmarkt. De subsector metaal-electro wordt nadrukkelijk ook bij deze benaderingswijze betrokken. Met betrekking tot de sector techniek in het algemeen wordt getracht synergie te bereiken tussen onderwijsinstellingen op technisch gebied en bedrijven. Voorts gaan de middellange termijn en lange termijn verkenningen beroepsonderwijs alsmede het IBO-beroepsonderwijs, waar de Tweede Kamer te zijner tijd over zal worden geïnformeerd onder meer in op maatregelen die de vraaggerichtheid in het onderwijs en de aansluiting op de arbeidsmarkt kunnen verbeteren.

260

De keuze voor het SDD-programma onttrekt vakmensen aan niet-participerende ondernemingen. Deze kunnen hun belangen daardoor geschaad zien. Is de regering bereid deze bedrijven daarvoor financieel te compenseren of maatregelen te treffen waardoor zij alsnog geen schadelijke gevolgen ondervinden?

De vakmensen die de participerende ondernemingen aantrekken zijn niet noodzakelijkerwijs afkomstig van niet-participerende ondernemingen. Het kan ook gaan om mensen uit andere sectoren, uit het buitenland en pas afgestudeerden. Bovendien zullen vakmensen naar die onderneming gaan die voor hen de beste baan bieden. Het is niet op voorhand een gegeven dat dit de participerende ondernemingen zijn en zeker niet dat deelname aan de ontwikkeling van de JSF de reden is voor vertrek bij niet-participerende ondernemingen, of sollicitatie bij een onderneming die wel in het programma participeert. Compensatie is niet uitvoerbaar en ook niet wenselijk.

261

Booz Allen & Hamilton raamt de met het programma gemoeide werkgelegenheid op 900 manjaren per jaar, op basis van een optimistisch scenario. Is aan te geven hoeveel werkgelegenheid (in manjaren/jaar) kopen van de plank zou opleveren? Kan de regering dit uitsplitsen naar de drie concurrerende toestellen? Wat is thans de totale werkgelegenheid in de metaal-electro?

Booz Allen & Hamilton is gevraagd alleen de JSF optie te onderzoeken omdat alleen bij de JSF een afweging tussen participatie en kopen van de plank aan de orde was. Bij de andere alternatieven (Rafale en Eurofighter) gaat het alleen om de optie van eventuele participatie in de doorontwikkeling, die door het NIVR nader is onderzocht. Booz Allen & Hamilton heeft zich daarbij gericht op de economische implicaties van kopen van de plank van de JSF uitgedrukt in omzet. Zij heeft niet gekeken naar het werkgelegenheidseffect.

Indien dezelfde vuistregel wordt gehanteerd als bij de deelname optie resulteert dat in een werkgelegenheidseffect van tussen de 200 (\$ 1,1 miljard omzet) en 400 (\$ 2,3 miljard omzet) aan mensjaren per jaar. Dit betreft directe werkgelegenheid aan de JSF. Of en zo ja hoeveel (compensatie)werk er daarnaast verworven kan worden bij aanschaf, zal het resultaat zijn van onderhandelingen met de producent en medewerking van de Amerikaanse overheid. Dat geldt voor alle 3 genoemde vliegtuigtypen. Overigens geldt voor de JSF dat van Amerikaanse zijde een en andermaal is gesteld dat compensatie bij het JSF- programma niet aan de orde zal zijn. In plaats daarvan wordt nu de gelegenheid geboden deel te nemen als partner.

De werkgelegenheid in de gehele metaalelectro sector bedroeg in 2000 ca. 380 000 arbeidsplaatsen.

262

Hoe wordt het standpunt van het CPB dat de extra werkgelegenheid die door de deelname aan de SDD-fase ontstaat leidt tot 100% verdringing op de Nederlandse arbeidsmarkt beoordeeld? Welk netto-effect wordt er op de werkgelegenheid verwacht?

Zie het antwoord op vraag 18.

263 en 357

Kan de regering aangeven wat het «pilot-project» exact inhoudt? Wat betekent het concreet dat de JSF voor de VS als een pilot-project geldt?

Het Amerikaanse «Defense Trade and Security Initiative» bevat procedurele initiatieven teneinde te komen tot efficiëntere en transparante export-procedures. Door deze initiatieven wordt o.a. de administratieve werklast verminderd, de efficiëntie van het project verhoogd en de data-

uitwisseling verbeterd. Het JSF-project is als «pilot-project» aangewezen voor dit initiatief. Daarbij wordt voor het programma een «Global Project Agreement» (GPA) verleend, waardoor bedrijven internationaal eenvoudiger zaken kunnen doen. Met een GPA hoeft niet voor elke opdracht een exportvergunning te worden aangevraagd.

264

Wat zijn de perspectieven voor het Nederlandse luchtvaartcluster als de JSF van de plank zou worden gekocht?

Als niet wordt deelgenomen aan de ontwikkeling van JSF zou op termijn teruggevallen kunnen worden op het compensatie-instrument. De ervaring leert dat daarbij sprake is van minder hoogwaardig werk (met name «build to print»). Dat zou tevens betekenen dat de bedrijven en instituten uit het luchtvaartcluster door het ontbreken van het intellectuele eigendom zich niet kunnen bezighouden met (door)ontwikkelingswerkzaamheden en pas op termijn werk kunnen vergaren. Daarmee wordt de basis van het luchtvaartcluster versmald en wordt de kans op spin-off naar andere programma's kleiner. Bij de positionering van het luchtvaartcluster is uitgegaan van participatie in een civiele en militaire component, die onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn.

265

Kan het kabinet duidelijker aangeven waarom er reden bestaat om aan te nemen dat de feitelijke verdringing in het geval van participatie in de SDD-fase geringer zal zijn dan 100%? Welke extra activiteiten onderneemt het kabinet om in het kader van de opleidingen op de extra werkgelegenheid te anticiperen?

Zie het antwoord op vraag 259.

266

Wat zijn de voordelen van deelname aan de SDD-fase voor Defensie?

Zie het antwoord op vraag 16.

267

Wat betekent precies het Amerikaanse «disclosure» beleid voor de reciprociteit (wederzijdse kennis- en technologiebeleid) tijdens de ontwikkelingsfase voor de Nederlandse industrie?

Zie het antwoord op vraag 158.

268, 269, 270 en 274

Heeft de Declaration of Principles consequenties voor deelname van de Nederlandse industrie aan de SDD-fase? Zo ja, welke?

Zullen de Verenigde Staten aan Nederland als deelnemer aan de SDD-fase bepaalde classificatiegegevens vrijgeven? Zal voor Nederland als SDD-deelnemer integratie dan wel certificatie van de wapensystemen mogelijk zijn?

In hoeverre vergroot deelname aan de SDD-fase de kansen het Nederlandse bedrijfsleven op deelname in andere defensiematerieelprojecten in de Verenigde Staten dan de JSF? Welke kansen beoogt de Declaration of Principles voor het Nederlandse bedrijfsleven te scheppen?

Is de regering bereid de «Declaration of Principles» aan de Kamer te zenden? Wanneer is deze overeengekomen en wanneer is de Kamer daarover geïnformeerd? Verandert de «Declaration of Principles» iets aan de inhoud van het Amerikaanse «disclosure»-beleid, en zo ja wat? Hebben de VS volledige openheid inzake informatie-uitwisseling toegezegd, zo ja waaruit blijkt dat?

De brief van 11 februari 2002 meldt dat Nederland en de Verenigde Staten ambtelijk overeenstemming hebben bereikt over een «Declaration of Principles» (DoP) voor betere materiële samenwerking. Zodra beide landen zich bereid hebben verklaard de DoP metterdaad te ondertekenen, wordt de Kamer hierover nader geïnformeerd en krijgt de Kamer de tekst van deze verklaring.

Het DoP zal het Amerikaanse «disclosure»-beleid positief beïnvloeden en de informatie-uitwisseling vergemakkelijken. Ook voor de Verenigde Staten wordt internationale industriële samenwerking steeds belangrijker. Zij hebben aangegeven dat de JSF in dit kader als «pilot»-project zal gelden. Het concept-MOU over de SDD-fase gaat uit van maximale technologie-uitwisseling binnen de wettelijke mogelijkheden.

Daarnaast is het de bedoeling dat voor het JSF-programma een «Global project license» wordt afgegeven. Dit is een van de initiatieven die de VS ontplooiën in het kader van de «Defense Trade Security Initiative», waarmee wordt beoogd het Amerikaanse exportbeleid te vergemakkelijken, interoperabiliteit te bevorderen en transatlantische industriële samenwerking en competitie te versterken. Hierdoor wordt de technologische samenwerking met de Nederlandse industrie en instituten alsook de Nederlandse overheid in de SDD en productiefase nog verder vergemakkelijkt. Dit zal een verder versterking van de luchtvaartcluster tot gevolg hebben.

In dit samenwerkingsprogramma worden de gegevens vrijgegeven die de partners nodig hebben. Elke deelnemer kan specifieke componenten of wapens laten integreren en certificeren, maar het lijkt onwaarschijnlijk dat dat voor Nederland nodig is.

271

Waarop is de schatting met betrekking tot de stijging van de arbeidsproductiviteit van het NIVR gebaseerd?

Zie het antwoord op vraag 245.

272

Hoe moet het «pilot»-project worden gezien, wat houdt het in dit verband in?

Zie het antwoord op vraag 263.

273

Wat is de Nederlandse inzet bij de «International Traffic in Arms Regulations»?

De Verenigde Staten hebben Nederland eind 2000 uitgenodigd te praten over bilaterale «International Traffic in Arms Regulations» (ITAR) onthefingen. Het kabinet is van mening dat hieraan zeker voordelen verbonden kunnen zijn, zoals de vereenvoudiging van de militair-industriële samenwerking met de Verenigde Staten. Anderzijds kan als nadeel gelden, dat Nederland in voorkomend geval zijn exportregeling aan de Amerikaanse wetgeving zou moeten aanpassen. Ook andere Europese landen kampen met dit dilemma. Hierover is nog overleg gaande.

274

Is de regering bereid de «Declaration of Principles» aan de Kamer te zenden? Wanneer is deze overeengekomen en wanneer is de Kamer daarover geïnformeerd? Verandert de «Declaration of Principles» iets aan de inhoud van het Amerikaanse «disclosure»-beleid, en zo ja wat? Hebben de

VS volledige openheid inzake informatie-uitwisseling toegezegd, zo ja waaruit blijkt dat?

Zie het antwoord op vraag 268.

275, 411, 413, 414, 416, 417 en 456

Zal Nederland invloed kunnen uitoefenen op het exportbeleid van de VS ten aanzien van de JSF?

Overweegt het kabinet in het geval van SDD-deelname een gedetailleerde overeenkomst met de Verenigde Staten te sluiten over het wapenexportbeleid? Wordt overwogen om op enigerlei wijze te voorzien in een mogelijkheid om betrokkenheid van het Nederlandse bedrijfsleven bij leveranties door de Amerikanen aan landen die de mensenrechten schenden, geheel of gedeeltelijk uit te sluiten, indien de Nederlandse regering dat wenselijk acht?

Betekent de asymmetrie met de VS inzake het wapenexportbeleid, dat de Nederlandse industrie een wapensysteem mee ontwikkelt en mogelijk gaat produceren dat geleverd kan worden aan landen waaraan volgens het Nederlands wapenexportbeleid niet geleverd mag worden? Zo ja, hoe valt dit te verantwoorden? Is dit op enige manier te voorkomen?

Is er sprake van een Amerikaans vetorecht op export van onderdelen van het JSF-programma door participanten, terwijl omgekeerd dat niet het geval is?

In de brief staat dat «samenwerking met de Verenigde Staten en met Frankrijk in beide gevallen noopt tot bilaterale onderhandelingen en een gedetailleerde overeenkomst». Gezien de asymmetrie waarvan de regering spreekt, welke inzet hebben de onderhandelingen wat het wapenexportbeleid betreft en wat acht de regering haalbaar? Zal Nederland, vergelijkbaar met de F-16-overeenkomst, het voorbehoud maken af te mogen zien van deelname aan orders voor specifieke landen? Acht de regering een dergelijke clause van belang, gezien het feit dat Nederland in het geval van de F-16 nooit van deelname heeft afgezien, ondanks dat dit op verschillende momenten heeft ingedruist tegen de geest van het Nederlandse wapenexportbeleid (leveranties aan Indonesië, Pakistan, Israël, Taiwan en Turkije)?

Dreigt Nederland, waar de militair gerelateerde industrie vooral componenten produceert, niet door de nadruk op participatie (en compensatie) een belangrijk deel van de controle op de export van militaire goederen uit handen te geven aan het land van de hoofdaannemer?

Raakt Nederland in de praktijk door deelname als kleine partner in materieelsamenwerkingsprojecten haar speelruimte op het gebied van het wapenexportbeleid niet feitelijk voor een groot deel kwijt? Hoe beoordeelt de regering de afwezigheid van invloed op het Amerikaanse wapenexportbeleid in relatie tot de grote bedragen die de Nederlandse industrie mogelijk gaat verdienen met participatie?

De Nederlandse deelname aan de SDD-fase van de JSF zal worden vastgelegd in een bilateraal MOU met de Verenigde Staten. Dit MOU zal ook een regeling bevatten inzake de exportaspecten van de ontwikkeling. In een «side letter» bij het MOU, die apart moet worden ondertekend door de Verenigde Staten en Nederland, zal worden aangegeven welke landen door de ondertekenaars worden beschouwd als potentiële kandidaten voor deelname aan de SDD-fase. Naast de huidige partners Canada, de Verenigde Staten en het Verenigd Koninkrijk zijn dit Australië, België, Denemarken, Finland, Duitsland, Griekenland, Italië, Japan, Nieuw Zeeland, Noorwegen, Polen, Portugal, Spanje, Turkije, Zuid-Korea en Zwitserland. De afspraken over vereenvoudigde overdracht van technologie en gereedschappen zullen op deze landen van toepassing zijn. Eventuele overdrachten aan deze landen in het kader van dit project zullen dan niet meer van geval tot geval worden getoetst aan het Nederlandse

wapenexportbeleid. Voor deelname aan de SDD-fase door andere dan bovengenoemde landen is echter uitdrukkelijke Nederlandse instemming noodzakelijk en kan Nederland bezwaar aantekenen of voorwaarden stellen ten aanzien van het wapenexportregime.

Over de productie en verkoop van het vliegtuig of onderdelen daarvan, zullen te zijner tijd nieuwe afspraken moeten worden gemaakt. Bij het maken van dergelijke afspraken zal het nationale wapenexportbeleid een belangrijk uitgangspunt zijn.

Overdracht door de Verenigde Staten van gezamenlijk ontwikkelde projectgerelateerde technologie en gereedschappen aan landen die niet deelnemen aan het project, is alleen mogelijk na consultatie met de andere deelnemers aan het programma. Deelnemende landen hebben ruim de tijd hun bezwaren kenbaar te maken. De uiteindelijke beslissing ligt echter bij de Verenigde Staten. Overdracht van gezamenlijk ontwikkelde projectgerelateerde technologie en gereedschappen aan derden door andere deelnemende landen is alleen mogelijk na voorafgaande Amerikaanse schriftelijke toestemming. Een dergelijke regeling is bij samenwerking met de Verenigde Staten overigens niet ongebruikelijk.

276

Kan de regering toelichten op basis waarvan zij stelt dat compensatie-opdrachten nauwelijks kennisontwikkeling en kennis-spill-overs opleveren, terwijl decennia lang door regeringen is geschreven dat het belang van het compensatiebeleid juist ligt in het instandhouden van een hoog-technologische industriële basis in Nederland, waarbij juist «spin-off» naar civiele sectoren als belangrijk nevenargument gold?

Het compensatie-instrument is strategisch gezien het vangnet voor kleine landen om, gegeven hun beperkte thuismarkt, de nadelen van de niet-geliberaliseerde defensiemarkt het hoofd te bieden. Zoals ook bij herhaling in de Tweede Kamer aan de orde is geweest, kent dit instrument zijn beperkingen. Hoewel in voorkomende gevallen wel degelijk sprake kan zijn van hoogst relevante kennisontwikkeling en -«spill over», is het geen geheim dat compensatie als zodanig een defensief instrument is. Het stelt in staat kennis en kunde in Nederland te behouden en in een enkel geval zelfs uit te breiden.

277

Wat is het beleid van Amerikanen op het gebied van het veiligstellen van kennis en kunde over de productie van de JSF? Kan de regering toelichten in welke mate Nederlandse bedrijven autonoom nieuwe technologie gaan ontwikkelen of hebben ontwikkeld en in welke mate er sprake zal zijn van kennisontwikkeling door (Amerikaanse) kennisoverdracht?

Zie het antwoord op vraag 158.

278

In de brief gaat de regering in op 43 000 mensjaren, gespreid over een kleine 40 jaar. Is het juist dat dit neerkomt op structureel rond de duizend banen? Wat is het oordeel van de regering met betrekking tot de analyse van het CPB die over ongeveer dezelfde hoeveelheid banen spreekt maar stelt dat deze 1 op 1 andere banen zullen verdringen? Is op dit gebied eerder vergelijkend onderzoek gedaan waarbij is uitgerekend hoe gelijksoortige investeringen in andere (niet-militaire) sectoren rendeerden?

Van vergelijkend onderzoek in dit kader is bij de regering niets bekend. Zie voorts het antwoord op vraag 19.

279 en 280

Kan de regering toelichten hoe zij door anticiperen en daardoor de beschikbaarheid van voldoende hoog opgeleid personeel te vergroten, het argument van verdringing te niet doet? Is het juist dat er door deze anticipatie niet meer hooggeschoolde arbeidskrachten beschikbaar komen maar dat een verandering in de samenstelling van hoogopgeleiden optreedt, waardoor er in andere (technische) sectoren tekorten op kunnen treden?

Waarom is de regering, in tegenstelling tot het CPB, van mening dat er reden is om aan te nemen dat de feitelijke verdringing ten aanzien van de werkgelegenheid in het geval van participatie in de SDD-fase minder zal zijn dan 100%? Welk percentage vindt de regering dan wel aannemelijk?

Zie het antwoord op vraag 18.

281

Wat is de reden dat de intentieverklaring tussen Nederland en de VS over verbeterde samenwerking op materieelgebied niet ondertekend wordt voordat tot een besluit over participatie in de ontwikkelingsfase van de JSF wordt besloten? Zou dat niet als voorwaarde voor participatie moeten gelden?

De «Declaration of Principles» (DoP) is een algemene intentieverklaring en niet toegesneden op het JSF-project. Ook andere lopende en/of nieuwe projecten en programma's kunnen gebruik maken van deze DoP. De VS zijn bereid in de benodigde overeenkomsten met de Amerikaanse regering voor deelname aan de SDD-fase naar een ondertekende DoP te verwijzen.

282

Waarom is gekozen voor een afdracht van 3,5 % over de participatie-omzet aan de staat? Waarom is niet gekozen voor een kostendekkend percentage? Kan de regering de letter of intent waarin de afspraken worden vastgelegd bij de antwoorden op deze vragen voegen? Kan de regering een complete opsomming geven van de bedrijven die zich hebben verplicht tot de afdracht van 3,5%? Omvat dit alle bij het NIFARP aangesloten bedrijven?

Voor de afdracht van 3,5% over de omzet is gekozen omdat de daaruit resulterende (netto contante) opbrengst het tekort in de business case van de Staat dekte (behoudens de actualisatie van dollarkoers en het aanschafstip die de € 42 miljoen-bijdrage van Economische Zaken tot gevolg had). Op deze wijze worden de niet uit hoofde van de toekomstige eigen voordelen/opbrengsten van de Staat gedekte kosten van deelname aan de SDD-fase gedekt. In 2008 wordt de «business case» herberekend en zal de industrie het dan berekende tekort moeten dichten.

De overeenkomst tussen de Staat en de industrie zal, zodra deze is afgerond en ondertekend, ter informatie aan de Kamer worden toegezonden.

De bedrijven die zich bij het Nifarp hebben aangesloten en die zich hebben verplicht tot een afdracht zijn in die overeenkomst opgesomd.

283, 344, 360 en 361

Is de afdracht van 3,5% een onderdeel van de kostprijs voor de Nederlandse industrie? Zo ja, wat is hiervan de invloed op de winstmarge? Zo nee, mag de industrie de kosten doorberekenen aan de fabrikant? Wat is de kans dat bij verkoop aan derden deze kosten kunnen worden doorberekend?

Zullen indien de aantallen toestellen tegenvallen, de waiver 50% (of hoger) is of de ontwikkelingskosten hoger zijn dan \$ 800 miljoen de participerende ondernemingen de gevolgen hiervan in het afdrachtpercentage compenseren? Kunnen deze ondernemingen dan een hoger afdrachtpercentage in rekening brengen bij de Amerikaanse afnemers? Zo nee, gaat dit dan ten koste van hun winstmarge en af te dragen Vpb? Hoe is hier in de berekening rekening mee gehouden? Zo ja, betekent dit dat dan ook de kosten van aankoop voor de Nederlandse overheid van de JSF-toestellen duurder worden?

Kan de regering het «for better and for worse» idee nader toelichten? Betekent dit dat de industrie, wat er ook gebeurt, het gat met de overheid dicht? Kunnen dergelijke afspraken tussen industrie en overheid openbaar gemaakt worden? Wat is de juridische/wettelijke status van deze afspraken en geldt die ook bij een overname van een van de Nederlandse bedrijven die in aanmerking denkt te komen voor een groot deel van de te verwachten Nederlandse orders voor de JSF?

Hoe verhoudt het «for better and for worse» idee zich met op gestelde dat «beide partijen dan inzichten kunnen aandragen hoe en waarom daarvan afgeweken zou moeten worden»?

Afgesproken is dat bij de evaluatie in 2008 de voor de «business case» relevante aspecten aan de orde zullen komen ter bepaling van het tekort in de «business case» en daaruit voortvloeiend de bijdrage van het bedrijfsleven.

Men geeft een offerte af aan de hoofdaannemers met een commercieel verantwoorde prijs en prijsopbouw. Of men daarin bepaalde kostenposten kan verwerken om nog commercieel aantrekkelijk te zijn is aan het bedrijfsleven om te beoordelen. Het uiteindelijk resultaat van die commerciële onderhandelingen zal zijn effect hebben op de te realiseren winstmarge. In hoeverre dat weer een effect heeft op de afdracht van vennootschapsbelasting door het totale bedrijf hangt af van vele andere factoren (bijv. verwerving van lucratieve leveringen op basis van in dit programma opgebouwde «capabilities» aan anderen dan de JSF hoofdaannemers, of een betere benutting van bestaande productiecapaciteit dan zonder deelname in dit programma niet mogelijk was, etc).

284

Zijn in deze omzet de latere onderhoudskosten van de Nederlandse JSF-toestellen begrepen? Indien niet deelgenomen zou worden in de SDD-fase, dan zouden de onderhoudskosten in de latere jaren dus 3,5% lager uitkomen aangezien de betrokken bedrijven deze kostenpost dan niet hebben. Op welke wijze komt dit terug in de berekeningen van de business case?

De verwachte omzet uit onderhoudswerk door Nederlandse bedrijven voor de vliegtuigen van de Koninklijke luchtmacht zijn inbegrepen in de afdrachtbasis voor de industrie. De Koninklijke luchtmacht zal haar onderhoudsopdrachten uitbesteden aan die bedrijven die op basis van prijs-prestatie de beste aanbieding doen. Indien de betreffende Nederlandse bedrijven daartoe niet in staat zijn ontvangen zij de opdracht niet.

Er wordt evenwel van uit gegaan dat de Nederlandse bedrijven door van het begin af aan deel te nemen aan het JSF programma en de daarmee op te bouwen systeemervaring plus de nauwe betrokkenheid bij de gebruiker terzake een dusdanig concurrentievoordeel zullen verkrijgen boven andere bedrijven dat zij, ook rekening houdend met de afdrachtverplichting, concurrerende offertes zullen kunnen aanbieden.

285 en 347

Wat is de exacte (juridische) definitie van participatie-omzet? Is de intentie-overeenkomst juridisch voldoende hard zodat de afdracht ook een verplichting is en niet blijft bij een intentie? Zal het bedrijfsleven 3,5% blijven afdragen, ook indien het bedrag van € 191 miljoen netto contant wordt overschreden?

Wat wordt bedoeld met de bewoordingen dat het definitieve afdrachtpercentage zal gelden «for better and for worse»? Betekent dit dat het definitieve afdrachtpercentage ook omlaag kan? In hoeverre is in 2008 voldoende informatie beschikbaar om tot het vaststellen van een definitief percentage over te gaan?

Voor wat betreft de definitie van participatie-omzet wordt verwezen naar het antwoord op vraag 292.

De afspraken tussen de Staat en de industrie zullen in een juridisch bindende overeenkomst worden vastgelegd. In 2008 wordt de «business case» opnieuw doorgerekend naar beste inzichten van dat moment. Op basis van het dan opnieuw berekende tekort in de «business case» wordt een nieuw afdrachtpercentage bepaald. De afdracht door de industrie kan vervolgens op twee manieren worden ingevuld:

1. het afdrachtpercentage geldt «for better and for worse». De afdracht over de omzet door middel van het in 2008 vastgelegde percentage blijft plaatsvinden zolang er door het bedrijfsleven omzet wordt gerealiseerd uit hoofde van de vastgelegde omzetcategorieën. Deze optie houdt in dat wanneer de in 2008 geraamde relevante Nederlandse JSF omzet daarna gaat tegenvallen, de industrie het gat niet dicht en als deze gaat meevallen er meer wordt afgedragen dan nodig is om de «business case» te dichten. In deze optie lopen zowel industrie als overheid risico's.
2. Het bedrijfsleven dicht het tekort uit de business case door een reeks in 2008 vastgestelde bedragen over te maken aan de overheid volgens een vast te stellen betaalschema (gekoppeld aan de omzetverwachtingen uit de business case). Hiermee wordt gegarandeerd dat het tekort uit de «business case» (zoals bekend in 2008) exact wordt gedicht. Dan gelden de bedragen «for better and for worse».

286

Wat wordt bedoeld met «organisatiekosten bij de aanschaf later»? Waaruit bestaan deze organisatiekosten precies, naar uren, daarmee gemoeid personeel e.d.?

Indien de JSF van de plank wordt gekocht bevat de stuksprijs kosten voor de organisatie van «foreign military sales», een zogenoemde FMS-toeslag (zie ook vraag 13).

287

Wat zijn de organisatiekosten indien besloten wordt te participeren in de SDD-fase?

Geen. Zie ook het antwoord op vraag 13.

288

Tegen welke rentevoet heeft verdiscontering plaats gevonden? Kunnen alternatieve berekeningen voor de business case worden overlegd bij een discontovoet van 5,5% (rentevoet staatsleningen) vermeerderd met 2% resp. 3% risico-premie, een rentevoet van 7,5% en 2% resp. 3% risico-premie. Kan de tabel (pagina 22) ook voor deze varianten worden verstrekt?

In de «business case» is, conform het Kabinetstandpunt Heroverweging disconteringsvoet, een reële discontovoet van 4% gehanteerd. De vraag impliceert dat de rentevoet op staatsleningen moet worden gehanteerd. Met dit percentage wordt echter ook gecorrigeerd voor geldontwaarding. De reële discontovoet voor staatsleningen ligt daarmee onder 4%. Onderstaand zijn de berekeningen opgenomen bij de gevraagde percentages. Het effect van een hogere discontovoet kan niet worden bepaald voor de bijdrage van de industrie en de subsidie van EZ. Deze zijn gerelateerd aan het tekort in de «business case». De tabel op blz. 22 betreft reële kasstromen en heeft enkel tot doel inzicht te geven op welke wijze de gevraagde bijdrage aan de SDD-fase wordt betaald. Discontering is hier niet gewenst.

	7,5%	8,5%	9,5%	10,5%
1 SDD-bijdrage	- 547	- 521	- 497	- 474
Ontvangsten				
2 Ontwikkelingskostenvoordeel	90	76	65	55
3 Royalties	55	45	37	31
4 Organisatiekosten	77	65	55	47
Netto contante waarde	- 325	- 335	- 340	- 341

289

Wat zouden financiële consequenties zijn van het kopen van de plank voor de rijksoverheid en het bedrijfsleven mede in het licht van de kosten van het totale project vervanging F-16 en de prijs per stuk van de JSF?

De financiële consequenties voor de rijksoverheid zijn opgenomen in de business case. De consequenties voor de omzet van het bedrijfsleven, als niet wordt deelgenomen, zijn opgenomen in de Kamerbrief. Naast deze financiële consequenties dienen de niet in geld uitdrukbare effecten ook in beschouwing te worden genomen. Zie verder ook de vragen 16 en 18.

290

Zijn de afspraken tussen het kabinet en het Nederlandse bedrijfsleven schriftelijk vastgelegd? Zo nee, waarom niet? Zo ja, welke concrete afspraken zijn hierin vastgelegd? Wat zijn de onderliggende veronderstellingen qua inflatiecijfers, rentepercentages, risico-opslag, productie-aantallen?

De afspraken tussen de regering en het totale bij het project betrokken Nederlandse bedrijfsleven worden vastgelegd in een schriftelijke overeenkomst. Daarin zal op alle relevante aspecten en parameters die van belang zijn ter bepaling van de afdracht van het bedrijfsleven, zoals weergegeven in de brief aan de Kamer worden ingegaan.

Aan die overeenkomst wordt nu nog gewerkt.

291

Op basis van welke omzet, te behalen door de Nederlandse industrie, gaat het kabinet uit in de business case, uitgaande van een afdrachtpercentage van 3,5%?

Uitgegaan wordt van een Nederlandse omzet gerelateerd aan de productie van 4 500 vliegtuigen. Dit komt neer op € 8,6 miljard (\$ 7,5 miljard) aan omzet direct gerelateerd aan de vliegtuignieuwbouw plus € 2,5 miljard (\$ 2,2 mld) aan omzet uit levering van initiële reservedelen en € 846 miljoen (\$ 736 mln) aan onderhoudswerk door de Nederlandse industrie aan de vliegtuigen van de Koninklijke luchtmacht.

Voor de gecalculeerde opbrengst ten behoeven van het dichten van het tekort in de «business case» van de Nederlandse Staat dient, conform de

daartoe gehanteerde systematiek, de opbrengsten in lopende prijzen netto contant te worden gemaakt naar 2001.

292

Is de «Letter of Intent» aan de Kamer te zenden? Is de «Letter of Intent» gereed? Hoe hard zijn de afspraken in de «Letter of Intent», kan aan het percentage van 3,5% worden getornd? Hoe is het begrip participatie-omzet gedefinieerd?

Zie het antwoord op vraag 38.

293 en 443

Wordt de Nederlandse bijdrage aan de SDD-fase daadwerkelijk met rente terugverdiend? Zo ja, waaruit blijkt dat?

Is het genoemde bedrag aan subsidie van € 42 miljoen inclusief of exclusief rente? Welke invloed heeft de rente op de totale overheidsbijdrage aan de ontwikkeling?

Dat de Nederlandse bijdrage aan de SDD-fase met rente wordt terugverdiend blijkt uit het feit dat het netto gediscoteerde saldo in de «business case» op nul uit moet komen. Alle geraamde uitgaven en ontvangsten in de «business case» zijn gediscoteerd met een rentevoet van 6% (4% reëel en 2% inflatie), waardoor geldstromen in de tijd vergelijkbaar zijn gemaakt. De netto contante waarde van de SDD-bijdrage en de hiertegenover staande financiële voordelen voor de staat en de bijdrage van de industrie leiden tot een sluitende «business case». Alsdan wordt dus de SDD-bijdrage met 6% rente terugverdiend.

De voorlopige bijdrage van € 42 miljoen is exclusief rente.

294

De brief zegt dat de voor- en nadelen van het «van de plank kopen» tegenover participatie voor alle drie de kandidaten geëvalueerd zijn. De regering presenteert in de brief echter uitsluitend een business case voor participatie in JSF. Zijn vergelijkbare evaluaties c.q. business cases gemaakt is voor Rafale en Eurofighter? Zo ja, kunnen deze aan de Kamer toegezonden worden in een vorm waarmee ze vergelijkbaar zijn met die van de JSF? Zo nee, waarom niet?

Voor de Eurofighter en de Rafale is in onderstaand overzicht de evaluatie gepresenteerd van het verschil tussen kopen van de plank en participatie in de ontwikkeling.

	Eurofighter	Rafale
1. Bijdrage	- 129	- 282
Ontvangsten:		
2. Ontwikkelingskostenvoordeel	58	0
3. Royalties	7	66
4. Organisatiekosten	0	0
Netto gediscoteerd saldo	- 64	- 216

In miljoenen € (netto contante waarde; prijspeil 2001)

295

Hoe verhoudt het regeringsbeleid inzake het niet verstrekken van subsidies aan het bedrijfsleven zich met het feit dat er 200 miljoen gulden aan ontwikkelingssubsidies is verleend (ikv «Regeringsstandpunt omtrent de Nederlandse luchtvaartcluster»)? Kan een voorschot, ook als dat later en met rente wordt terugbetaald, waarbij de risico's van niet-terugbetalen

niet 100% afgedekt kunnen worden, als subsidievorm aangemerkt worden?

De bijdrage van de overheid in het kader van de demonstratiefase was gestoeld op het beleidsuitgangspunt van het kabinet dat het verantwoord was om, na de déconfiture van Fokker, de resterende luchtvaartcluster te stimuleren en versterken. Dat standpunt is ondersteund door de Kamer.

De afdracht van het bedrijfsleven kan niet worden gezien als een mechanisme ter voorkoming van subsidie aan het bedrijfsleven, maar als een bijdrage aan het sluitend maken van de business case van de overheid. Een (niet verwachte) geringere bijdrage dan nu voorzien wordt dan ook niet gezien als subsidie.

296

Kan de regering toelichten hoe de «business case» in de brief zich verhoudt tot de «business case» van het CPB? Waarom zijn de conclusies die het CPB trekt hierin nauwelijks terug te vinden?

Zie het antwoord op vraag 451.

297 en 419

Hoe weegt in de business case het rente-nadeel mee dat ontstaat doordat de overheid het SDD-bijdrage voorschiet en pas na 2008 stapsgewijs terugkrijgt van de deelnemende bedrijven? Is dit in de uiteindelijke bijdrage van de industrie verdisconteerd? Van welk percentage is uitgegaan bij de berekening van de netto contante waarde? Welke invloed heeft een rentestijging van 1% op de netto contante waarde? Waarom is deze rente onzekerheid niet in de business case meegenomen?

Zoals kan worden opgemaakt uit de tabel op pagina 22 komen de rentelasten (totaal € 131,1 miljoen) voor rekening van EZ en Defensie. Is dit definitief of worden deze rentelasten later terugbetaald door de industrie? Zo ja, hoe is die terugbetaling geregeld?

De SDD-bijdrage komt met rente terug. Daarvoor zijn er drie bronnen:

1. kortingen op de aanschaf van vliegtuigen;
2. «royalties» op verkoop van vliegtuigen; en als sluitpost
3. de bijdrage van de industrie.

Alle bronnen worden teruggerekend met 6% (4% disconto en 2% inflatie) naar de afgesproken bijdrage. Rente maakt geen onderdeel uit van de «business case», juist omdat door disconteringen alle effecten van rente worden geëlimineerd. Voor de discontovoet en de variatie daarvan wordt verwezen naar het antwoord op vraag 288.

298 en 436

Welke veronderstellingen heeft het kabinet gehanteerd om de netto-contante waarde van de investering en als onderdeel daarvan de bijdrage van het bedrijfsleven te berekenen? Op grond waarvan is voor deze veronderstellingen gekozen?

Welke veronderstellingen heeft het kabinet gehanteerd om de netto contante waarde van de investering en als onderdeel daarvan de bijdrage van het bedrijfsleven te berekenen? Op grond waarvan is deze veronderstelling gekozen? Wordt bij het vaststellen van de uiteindelijke bijdrage van het bedrijfsleven, na deelname aan de productie, de nu gepresenteerde netto contante waarde teruggerekend naar bedragen in prijspeil 2002? Op welke wijze zijn deze afspraken vastgelegd?

Er is met een reële discontovoet van 4% gerekend zoals voorgeschreven in het kabinetsstandpunt Heroverweging disconteringsvoet. Voor het

inflatiepercentage wordt uitgegaan van 2%, wat de bovenkant is van de doelzone van de ECB (0–2%) en doorgaans gebruikelijk is voor lange termijn ramingen. In 2008 wordt naar de dan bekende inzichten de «business case» herberekend naar bedragen in prijspeil 2001. Deze afspraken worden nu uitgewerkt in een door de regering en industrie te ondertekenen juridisch bindende overeenkomst.

299 en 307

Hoe verhoudt zich het regeringsbeleid zich met de eenmalige subsidie van € 42 miljoen door de minister van Economische Zaken?

Is de subsidie van € 42 miljoen die EZ verstrekt aan het SDD-programma ten behoeve van de participatie van een aantal ondernemingen in de ontwikkelingsfase inmiddels aangemeld bij de Europese Commissie? Geeft de Commissie toestemming voor deze staatssteun? Heeft zij daarvoor nadere criteria gesteld?

De «eenmalige subsidie» van Economische Zaken is ter dekking van een huidige lagere valutakoers van de Euro ten opzichte van de dollar (waarin de betalingen aan de Amerikaanse overheid moeten plaatsvinden) en een eventueel later tijdstip van de aanschaf dan waarmee in het verleden bij het berekenen van de «business case» door het CPB werd rekening gehouden.

Bij de evaluatie van de «business case» in 2008 en de bepaling van het tekort daarin aan overheidszijde en derhalve de vaststelling van de afdracht van de industrie zullen alle elementen worden meegenomen en dus ook de onderhavige voorlopig geraamde post. In die zin is het woord subsidie ongelukkig, omdat de industrie zonder subsidie de «business case» voor de overheid zal sluiten.

Overigens geldt dat een bijdrage van de Rijksoverheid in verband met deelname aan een militair programma uit hoofde van artikel 296 van het EU Verdrag niet valt onder de werking van de interne markt.

300 en 340

In de beschrijving van de zogenaamde business case wordt het woord «onzekerheid» ongeveer tien keer vermeld. Aangezien er kennelijk zoveel onzekerheden rond deze business case bestaan, waarom wordt er geen «worst case» ontwikkeld?

Waarom is slechts voor de belangrijkste veronderstellingen aangegeven wat «upward», «downward» en «neutrale» onzekerheden van de business-case zijn? Kan het kabinet ook enkele minder belangrijke onzekerheden uiteenzetten? Zo ja, welke zijn deze, en welke consequenties kunnen deze met zich kunnen brengen?

De regering heeft ervoor gekozen om bij de basisberekening aan te geven wat voor de belangrijkste veronderstellingen de «upward», «downward» en neutrale onzekerheden zijn. Hiermee zou een «worst case» scenario kunnen worden bepaald.

Andere onzekerheden zijn het inflatiepercentage, de totale kosten van de SDD-fase (dit betreft niet de Nederlandse SDD-bijdrage, die immers is gefixeerd), het aantal te exporteren toestellen naar derde landen, het aantal toestellen die de Verenigde Staten zelf verwerven en hoeveel Foreign Military Sales de Verenigde Staten van derde landen zullen heffen.

301, 307, 308, 316, 318, 326, 343 en 394

De business case gaat er van uit, dat een investering van € 651 miljoen door de regering goedge maakt wordt uit diverse inkomsten. De slotpost

hiervan is een bijdrage van Economische Zaken (EZ) van € 42 miljoen. Vindt de regering het correct dat een bijdrage van EZ aan de inkomstenkant van de business case staat?

Is de subsidie van € 42 miljoen die EZ verstrekt aan het SDD-programma ten behoeve van de participatie van een aantal ondernemingen in de ontwikkelingsfase inmiddels aangemeld bij de Europese Commissie? Geeft de Commissie toestemming voor deze staatssteun? Heeft zij daarvoor nadere criteria gesteld?

Is de hoogte van het subsidiebedrag van EZ puur bepaald door het financiële gat dat nog te dichten viel in de business case? Zo ja, is EZ bereid het subsidiebedrag te verhogen indien bepaalde gehanteerde aannames zouden tegenvallen en tot welk bedrag is men bereid te gaan? Zo nee, welke ratio zit er dan achter het bedrag?

In de business-case worden de gevolgen van de koersaanpassing en de nieuwe ingangsdatum gedekt door een eenmalige subsidie van het ministerie van Economische Zaken. Wordt dit bedrag op een later tijdstip terugbetaald? Zo ja, door wie? Wordt hierbij de zelfde systematiek, dus inclusief de rente, als bij de EMU-schuld toegepast? Zijn hierover harde afspraken gemaakt?

Dreigt er bij het verstrekken van de subsidie van het ministerie van Economische Zaken geen precedent vanuit te gaan voor andere begrotingsposten of begrotingen van andere ministeries?

De afspraak met het bedrijfsleven behelst kennelijk een voor de overheid sluitende business case. Betekent dit dat de eenmalige subsidie van € 42 miljoen van Economische Zaken die nu nodig is om het beeld bij de meest recente dollarkoers te sluiten, later moet worden terugbetaald door het bedrijfsleven aan de overheid? Hoe verdraagt zich dit met het karakter van een subsidie? Subsidies zijn toch normaliter niet bedoeld om later terugbetaald te worden? Is hier sprake van een voorwaardelijke subsidieverstrekking, of feitelijk van een lening aan het bedrijfsleven? Moet het subsidiebedrag met rente terugbetaald worden?

Betekent de formulering ten aanzien van de vaststelling van het definitieve afdrachtpercentage dat de industrie zich gecommitteerd heeft om in 2008 de kosten te dekken van deelname aan de SDD-fase, inclusief de bijdrage van € 42 miljoen van EZ? Of betekent de formulering (de uitgangspunten van nu zijn dan het vertrekpunt) dat dit dan weer ter discussie staat?

Bij de definitieve vaststelling van de afdrachtpercentage in 2008 is het uitgangspunt dat het financiële tekort helemaal wordt gedicht door het afdrachtpercentage over de omzet van de industrie. Klopt het dat dit inclusief de subsidie van 40 miljoen van EZ die nu in de business case is opgenomen is? Waarom is deze subsidie dan überhaupt opgevoerd? Ware het niet logischer geweest de bijdrage van de industrie te verhogen?

Zoals in de brief is aangegeven hebben actuelere uitgangspunten met betrekking tot de dollarkoers en de aanschafperiode dan die in de CPB-som ertoe geleid dat het tekort in de «business case» groter werd. Voor dit moment zijn de gevolgen van deze gewijzigde veronderstellingen opgevangen met een eenmalige bijdrage van het ministerie van Economische Zaken van € 42 miljoen. De afspraak met de luchtvaartindustrie om in 2008 de «business case» te herberekenen betekent tevens dat de eenmalige bijdrage van Economische Zaken dan deel uitmaakt van de totale kosten, die zullen moeten worden terugverdiend. Indien de uitgangspunten in de «business case» niet zouden wijzigen, betekent dit dat de bijdrage van de industrie met € 42 miljoen zou worden verhoogd. De omschrijving eenmalige subsidie kan tot verwarring leiden. De facto is hier net als bij de overige geprogrammeerde rijksbijdragen ook sprake van voorfinanciering, vanuit de begroting van Economische Zaken.

De bijdrage van € 42 miljoen vanuit Economische Zaken zal onderdeel uitmaken van de herberekening van de «business case» tijdens de evaluatie in 2008. Dan zal worden bepaald wat de omvang van het tekort is (waar dit bedrag onderdeel van uit zal maken) en de daaruit resulterende afdracht van het bedrijfsleven. Om die reden is dan ook geen sprake van subsidie in de strikte zin van het woord. Gelet op het specifieke karakter en doelstelling van deze bijdrage is de regering van mening dat hier geen precedentwerking van uit gaat.

302, 310, 311, 312, 319, 320, 334, 351, 352, 353, 378, 387 en 441

De «business case» wordt mede sluitend gemaakt door het voordeel in geval van participatie voor waar het niet betalen van ontwikkelingskosten betreft. De case gaat uit van een 50% «waiver». Hieruit blijkt dat de Amerikaanse overheid afhankelijk van haar klant het systeem van «waivers» toepast. Vindt dit zijn weerslag in de te ontvangen prijs in geval van export van JSF aan derde landen? De lagere inkomsten zijn niet in de «business case» tot uitdrukking gebracht waar het «downward» onzekerheden betreft. Waarom niet?

Wat zijn de gevolgen voor de Nederlandse business case indien de Amerikaanse overheid buitenlandse kopers van de JSF-toestellen een (al dan niet gehele) waiver toekent voor de ontwikkelingskosten? Komt dit dan ten laste van het in de business case genoemde bedrag van € 111 miljoen? Wat is de reden dat met de Amerikaanse overheid geen afspraken zijn gemaakt dat zij zelf garant staat voor de negatieve gevolgen in deze? Waarom moet Nederland die gevolgen dragen?

Welke garanties geeft de Amerikaanse overheid dat Nederland ook daadwerkelijk zogenaamde «levies from sales to third parties» zal ontvangen? Zijn er bindende afspraken gemaakt met de Amerikaanse overheid over het ontwikkelingskostenvoordeel? Welke (juridische) garanties zijn er dat dit voordeel zal worden verleend?

De inkomsten van de royalty's zijn geraamd op € 111 miljoen. Wat is het effect van een negatieve verschuiving in de totale productie hierop?

De Amerikaanse overheid heeft aangegeven geen waivers toe te zullen passen. Hoe hard wordt deze uitspraak geacht, mede gezien het gebruik van de waiver in de business case?

Kan de regering aangeven wat de invloed op het «Royalty» inkomen is ingeval het aantal deelnemers in SDD groter wordt en dus minder exportklanten royalty's zullen betalen? De brief identificeert het fenomeen van «waiver» van ontwikkelingskosten in het geval van kopen van de plank. Hoeveel exportklanten van JSF met hoeveel fighters zijn meegenomen in de Royalty inkomstenvoordeel? Krijgen ook andere landen een waiver of is dit uitsluitend voor Nederland het geval?

Hoeveel landen zijn er geïdentificeerd die als gevolg van de verkoop van de JSF aan derden royalty's zullen betalen?

Komen de terugontvangsten in verband met royalty's terug bij Defensie of gaan deze naar Financiën en in het laatste geval hoe wordt het tekort van Defensie gedekt? Hoe wordt het tekort van Defensie c.q. de overheid gedekt indien de geraamde aantallen voor verkoop aan derden niet wordt gehaald?

Hoe zeker is het dat de royalty's daadwerkelijk zullen worden uitgekeerd, indien de Nederlandse industrie orders krijgt?

Indien er sprake is van stijging van de ontwikkelingskosten kan Nederland volgens het concept-MoU niet verplicht worden meer bij te dragen dan de € 857 miljoen. Behoudt Nederland in dat geval wel de voordelen en royalty's? Op wie wordt een stijging van deze kosten afgewenteld?

In de brief staat «overigens leidt een stijging van de ontwikkelingskosten in de SDD niet automatisch tot verhoging van de Nederlandse bijdrage aan de SDD-fase». Kan de regering toelichten wat zij bedoelt met «niet automatisch»? Zal Nederland in dit geval mogelijk vrijwillig bereidheid

tonen meer te gaan betalen en hoe zal de Kamer daar bij betrokken worden?

Indien de industrie het aan haar voorgeschoten instappgeld niet terug kan of wil betalen, komt het tekort dan ten laste van de Defensiebegroting of ten laste van de algemene middelen?

Zoals de brief van 11 februari 2002 stelt, is in het bilaterale concept «Memorandum of Understanding» (MOU) een bepaling opgenomen dat Nederland niet kan worden verplicht om meer dan de overeengekomen € 857 miljoen (prijsspeil 2001) aan de ontwikkelingskosten van de SDD bij te dragen. Mochten de totale ontwikkelingskosten van het JSF-ontwerp stijgen, dan kan Nederland zelf beoordelen of het zijn bijdrage wel of niet wil verhogen. Een verhoging is bijvoorbeeld denkbaar als daardoor de exploitatielasten substantieel zullen dalen. Bij een eventuele verhoging van de bijdrage moet het bilaterale MOU worden gewijzigd. Zoals gebruikelijk wordt de Kamer daarover dan geïnformeerd.

Eén van de afwegingen die daarbij moet worden gemaakt, betreft de «royalties», opslagen die exportklanten als vergoeding voor de ontwikkelingskosten van de JSF moeten betalen. SDD-deelnemers op «level-1» en «level-2» worden geen ontwikkelingskosten in rekening gebracht. Een «level-3» deelnemer heeft die garantie niet. De opbrengsten van de «royalties» worden naar rato onder de deelnemers aan de SDD-fase verdeeld, afhankelijk van de bijdrage aan de ontwikkelingskosten. Kortom: hoe meer een land procentueel bijdraagt aan de ontwikkelingskosten, des te hoger zijn de «royalties» waar het recht op heeft. Mocht Nederland bij een overschrijding van de thans geplande ontwikkelingskosten besluiten om zijn bijdrage niet te verhogen, dan daalt verhoudingsgewijs het Nederlandse aandeel in de «royalties». Daarentegen nemen in dat geval de «royalties» per vliegtuig toe, omdat deze zijn gebaseerd op een percentage van de – gestegen – ontwikkelingskosten. De uitkomst van de afweging om in voorkomend geval de bijdrage aan gestegen ontwikkelkosten wel of niet te verhogen, is dan ook afhankelijk van de balans tussen de gevraagde verhoging van de bijdrage en de verwachte meeropbrengst aan «royalties».

Het bedrag aan «royalties» dat per exportvliegtuig wordt ontvangen, is mede afhankelijk van het totale aantal vliegtuigen dat de exportklanten zullen verwerven. De «business case» gaat uit van 1 390 exportvliegtuigen. Volgens de gevoeligheidstabel wordt voor elk toestel dat minder aan derden wordt verkocht, \$ 0,1 miljoen per toestel netto contant minder ontvangen (\$ 50 miljoen voor 500 toestellen). De Nederlandse royalty-ontvangsten komen terug bij Defensie.

Per klant kan iedere SDD-deelnemer voor zichzelf bepalen of zij haar recht op de ontvangst van royalties wil uitoefenen. Als bijvoorbeeld de Amerikaanse overheid een bepaalde klant een «waiver» verleent voor haar deel van de ontwikkelingskosten, is dat niet van invloed op de Nederlandse royalty-ontvangsten. Overigens overweegt Nederland niet om zijn recht op royalties te «waiven».

De terugontvangsten in verband met «royalties» komen terug bij Defensie. Om het risico van verminderde terugontvangsten te beperken is in de «business case» een aantal van 1 390 toestellen geraamd. Het JSF program office en Lockheed Martin verwachten een maximale productie van 6 000 toestellen, waarvan 2 890 voor verkopen aan derde landen.

Indien in 2008 naar beste inzichten wordt vastgesteld dat al geraamde aantallen uit verkoop aan derden niet worden gehaald, dan zal de door de industrie te leveren bijdrage hoger uitvallen.

Zie ook het antwoord op vraag 9.

303

Het uitgavenpatroon van de SDD bijdrage is geschetst voor de jaren 2002 tot en met 2012. Aangezien participatie in de SDD fase een «de facto» aanschaffingsbeslissing is, zou het op zijn plaats zijn dat de brief ook inzicht geeft in de verwachte uitgaven én inkomsten gedurende de resterende jaren van dit project. Kan de regering de Kamer een dergelijke berekening doen toekomen?

Alle uitgaven en inkomsten die betrekking hebben op de deelname aan de SDD-fase zijn opgenomen in de business case. De betreffende geldstromen zijn echter zeer verschillend gefaseerd in de tijd; de uitgaven tussen 2002 tot en met 2012, de inkomsten pas na die periode. De in de tijd gefaseerde geldstromen zijn vergelijkbaar gemaakt door discontering. De uitkomsten zijn opgenomen in de Kamerbrief en tevens meegenomen in de levensduurkosten.

304 en 371

Waarom is in de business case van Defensie en EZ de prijs van de JSF niet meegenomen gezien het feit dat de twee departementen toegeven dat deelname aan het JSF programma ook aanschaf van het toestel betekent? Wat betekent het voor de aanschafprijs die Defensie moet betalen als de JSF van de plank wordt gekocht?

De «business case» behandelt de verschillen tussen aanschaf door van de plank te kopen en via het deelnemen in de ontwikkeling. De prijs van de JSF is geen onderscheidende factor hierin anders dan het deel ontwikkelingskosten bij het van de plank kopen. Bij deelname hoeven deze kosten immers niet te worden betaald. Deze methodiek is ook toegepast in de «business case» van de Eurofighter en de Rafale.

305

Zijn in de business case ook mogelijke voordelen meegenomen die kunnen ontstaan bij een open concurrentiestrijd bij kopen van de plank? Zo ja, waaruit bestaan deze voordelen? Zo nee, waarom niet?

Nee, omdat de Nederlandse bestelling, waartoe overigens in dit stadium niet wordt besloten, opgaat in een omvangrijke Amerikaanse en Britse bestelling, lijkt het uitgesloten dat een nog lagere prijs kan worden bedongen. Het gebrek aan concurrentiestelling zal geen prijsopdrijvende werking hebben. Immers, zoals in antwoord op vraag 149 aangegeven, is met de Verenigde Staten overeengekomen dat Nederland voor de toestellen niet meer hoeft te betalen dan de Amerikaanse overheid.

306

Zijn de in eerdere jaren door de overheid in het project geïnvesteerde gelden ook meegenomen bij de berekening van de business case? Waar kunnen deze bedragen worden teruggevonden?

De overheidsbijdrage voor het JSF voorbereidingsprogramma van in totaal NLG 200 mln zijn niet meegenomen in de business case omdat zij bij de onderhavige beslissing geen rol spelen («sunk costs»).

Een bedrag van f 150 miljoen is genoemd in de brief aan Voorzitter van de Tweede Kamer d.d. 14 december 1998 (Kamerstukken 25 820, nr. 3) en de ophoging met f 50 miljoen is genoemd in de brief aan de Voorzitter van de Tweede Kamer d.d. 20 juni 2000 (Kamerstukken 25 820, nr. 10).

307

Is de subsidie van € 42 miljoen die EZ verstrekt aan het SDD-programma ten behoeve van de participatie van een aantal ondernemingen in de ontwikkelingsfase inmiddels aangemeld bij de Europese Commissie? Geeft de Commissie toestemming voor deze staatssteun? Heeft zij daarvoor nadere criteria gesteld?

Zie het antwoord op vraag 301.

308

Is de hoogte van het subsidiebedrag van EZ puur bepaald door het financiële gat dat nog te dichten viel in de business case? Zo ja, is EZ bereid het subsidiebedrag te verhogen indien bepaalde gehanteerde aannames zouden tegenvallen en tot welk bedrag is men bereid te gaan? Zo nee, welke ratio zit er dan achter het bedrag?

Zie het antwoord op vraag 301.

309

Hoe is de hantering van een waiver van 50%, resp. 25% te rijmen met het Nederlandse beleid dat bij materieelaankopen geen ontwikkelingskosten in de prijs mogen worden doorberekend? Kan de regering een overzicht geven van niet verstrekte waivers in grote materieelprojecten in de afgelopen 10 à 15 jaar? Wat is het gemiddelde van de verstrekte waivers bij deze projecten?

Voor compensatie bij aankoop van de plank van een buitenlandse leverancier wordt als uitgangspunt gehanteerd dat compensatie geen extra kosten met zich mee mag brengen. Dat geldt niet voor ontwikkelingskosten. Voor zover kon worden nagegaan is bij projecten van de afgelopen 15 jaar bij de Koninklijke marine en de Koninklijke landmacht, met een omvang groter dan f 100 miljoen geen sprake geweest van vrijstellingen voor het betalen van ontwikkelingskosten. Voor de Koninklijke luchtmacht zijn in dit verband drie verwervingscategorieën te onderscheiden: commerciële aankopen, aankopen via FMS en internationale samenwerking. Bij commerciële aanschaf gaat het om een uitonderhandelde prijs waarbij in het contract veelal geen ontwikkelingskosten zijn opgenomen, althans niet zichtbaar zijn gemaakt. Voorbeelden hiervan zijn de Chinook, de Cougar en de AB-412 Helikopter. Voor de Chinook zijn overigens deels wel ontwikkelingskosten in rekening gebracht voor de voor Nederland ontwikkelde modificaties.

Voor de FMS-aankopen van de Koninklijke luchtmacht kan het volgende worden gezegd. Met uitzondering van specifieke Nederlandse eisen zijn voor de Apache geen ontwikkelingskosten betaald. Voor het ombouwen van de KDC-10 zijn wel ontwikkelingskosten betaald. Deze ombouw is specifiek voor Nederland uitgevoerd. Voor de grote Patriot modificaties zijn ook ontwikkelingskosten betaald. In de categorie internationale samenwerking valt het MLU F-16 modificatiepakket. De deelnemende overheden, waaronder Nederland, hebben hiervoor de ontwikkelingskosten betaald. Indien de modificatie zal worden verkocht aan derden vloeien de ontwikkelingskosten terug naar deze landen. Nederland is in dit verband niet voornemens om hiervoor een vrijstelling te geven.

310, 311 en 312

Wat zijn de gevolgen voor de Nederlandse business case indien de Amerikaanse overheid buitenlandse kopers van de JSF-toestellen een (al dan niet gehele) waiver toekent voor de ontwikkelingskosten? Komt dit dan ten laste van het in de business case genoemde bedrag van € 111 miljoen? Wat is de reden dat met de Amerikaanse overheid geen

afspraken zijn gemaakt dat zij zelf garant staat voor de negatieve gevolgen in deze? Waarom moet Nederland die gevolgen dragen?

Welke garanties geeft de Amerikaanse overheid dat Nederland ook daadwerkelijk zogenaamde «levies from sales to third parties» zal ontvangen? Zijn er bindende afspraken gemaakt met de Amerikaanse overheid over het ontwikkelingskostenvoordeel? Welke (juridische) garanties zijn er dat dit voordeel zal worden verleend?

Zie het antwoord op vraag 302.

313

Kan de systematiek van de «business case», waarbij participatie met kopen van de plank wordt vergeleken, ook in haar geheel worden toegepast op de aanbiedingen van Eurofighter en Rafale, waarbij ook alle overheidssubsidies voor JSF, inclusief die uit het verleden, worden betrokken?

Zie het antwoord op vraag 294

314, 321, 323 en 332

Waarom wordt in de tabel «Basisberekening business case» wel rekening gehouden met upward onzekerheden aangaande de totale productie van JSF-vliegtuigen maar is geen downward onzekerheid opgenomen? Hoe verhoudt dit zich tot het voorzichtige scenario van het eigen JSF program office dat uitgaat van 4000 toestellen? Kan de regering de business case doorrekenen op basis van 4000, 3500 en 3000 totaal te produceren toestellen?

In hoeverre is te verwachten dat de totale productie van de JSF een downward onzekerheid kan worden?

Het kabinet gaat in de business case uit van een totale productie van 4500 JSF-toestellen. Hoeveel toestellen is het Amerikaanse leger van plan aan te schaffen? Hoe zeker zijn deze aantallen? Is het mogelijk dat door kostenoverschrijdingen, vertragingen of achterhaalde technologie, de Amerikanen in een later stadium zullen besluiten minder JSF-toestellen aan te schaffen dan waar het kabinet nu vanuit gaat?

De regering is bij de berekening van de royalty's uitgegaan van een totale productie van 4500 stuks. Welke garantie heeft men dat dat aantal te produceren toestellen ook daadwerkelijk wordt gehaald? Als dat aantal niet wordt gehaald, welke consequenties heeft dit dan voor de business-case?

De «business case» is opgesteld op grond van bepaalde veronderstellingen. Voor de basisberekening is de totale productie van de JSF op 4 500 gesteld. Deze veronderstelling berust op een – conservatieve – schatting en analyse van de beschikbare gegevens. Een daarvan is de huidige Amerikaanse behoefte aan 2 852 toestellen. Garanties dat de veronderstelde productie van 4 500 inderdaad worden gehaald, kunnen niet worden gegeven. Toekomstige ontwikkelingen kunnen de invulling van de behoefte beïnvloeden. In de «business case» is een «upward» onzekerheid opgenomen die het voordeel bij een totale productie van 5 000 JSF's op € 50 miljoen stelt. Als «downward» onzekerheid geldt dezelfde redenering, maar dan omgekeerd: bij elke 500 toestellen die minder worden geproduceerd verslechtert de «business case» met € 50 miljoen.

315, 327 en 350

De regering noemt het mogelijk kleiner aantal aan te schaffen toestellen als belangrijkste downward onzekerheid. Waarom is het risico dat er uiteindelijk minder orders dan verwacht bij de Nederlands industrie terechtkomen niet als downward onzekerheid opgenomen, aangezien dit van grote invloed is op de business case?

Vloeit uit een lagere omzet van het bedrijfsleven een groter financieel gat voort voor de overheid?

Heeft de regering een worst case scenario opgesteld met betrekking tot de participatie-omzet?

Indien in 2008 de aannames minder gunstig zijn dan is de afspraak met de industrie dat in dat geval het afdrachtpercentage van 3,5% dan wel een vast af te spreken bedrag per jaar, zie hieronder, zal worden verhoogd, zodanig dat het tekort in de «business case» wordt gedicht. Of er na 2008 nog een onzekerheid voor de overheid zal bestaan hangt af van de uiteindelijke vormgeving van het contract met de industrie. Als ervoor wordt gekozen om een afdrachtpercentage te heffen over door de industrie gerealiseerde omzetten, dan blijft een onzekerheid bestaan, zowel naar boven als naar beneden. Als ervoor wordt gekozen om in 2008 vast af te dragen bedragen af te spreken, dan zijn er geen onzekerheden op dit punt.

316

In de business-case worden de gevolgen van de koersaanpassing en de nieuwe ingangsdatum gedekt door een eenmalige subsidie van het ministerie van Economische Zaken. Wordt dit bedrag op een later tijdstip terugbetaald? Zo ja, door wie? Wordt hierbij de zelfde systematiek, dus inclusief de rente, als bij de EMU-schuld toegepast? Zijn hierover harde afspraken gemaakt?

Zie het antwoord op vraag 301.

317

Wordt de eenmalige subsidie van het ministerie van Economische Zaken op de begroting gevonden in de begroting voor het luchtvaartcluster of in de reguliere subsidies voor onderzoeksinstituten?

De bijdrage van het ministerie van Economische zaken die in 2002 wordt verstrekt wordt op de begroting gevonden in de middelen voor het luchtvaartcluster (37%), de Codema-regeling voor de ontwikkeling van defensiematerieel (38%) en de eindejaarsmarge 2001 (25%).

318

Dreigt er bij het verstrekken van de subsidie van het ministerie van Economische Zaken geen precedent vanuit te gaan voor andere begrotingsposten of begrotingen van andere ministeries?

Zie het antwoord op vraag 301.

319 en 320

De inkomsten van de royalty's zijn geraamd op € 111 miljoen. Wat is het effect van een negatieve verschuiving in de totale productie hierop? De Amerikaanse overheid heeft aangegeven geen waivers toe te zullen passen. Hoe hard wordt deze uitspraak geacht, mede gezien het gebruik van de waiver in de business case?

Zie het antwoord op vraag 302.

321

In hoeverre is te verwachten dat de totale productie van de JSF een downward onzekerheid kan worden?

Zie het antwoord op vraag 314.

322

Wat zijn de oorzaken van het feit dat Defensie er momenteel van uitgaat dat de eerste JSF-toestellen pas in 2012 binnenkomen? In de antwoorden op de kamervragen van mevrouw Van Ardenne-van der Hoeven (Kamervragen met aanhangselnummer 01–02 0529) werd nog uitgegaan van 2010. Is er inmiddels vertraging opgetreden? Houdt deze vertraging verband met het feit dat het kabinet, veel later dan de bedoeling was, tot een besluit over SDD-deelname is gekomen?

Zie het antwoord op vraag 56.

323

Het kabinet gaat in de business case uit van een totale productie van 4500 JSF-toestellen. Hoeveel toestellen is het Amerikaanse leger van plan aan te schaffen? Hoe zeker zijn deze aantallen? Is het mogelijk dat door kostenoverschrijdingen, vertragingen of achterhaalde technologie, de Amerikanen in een later stadium zullen besluiten minder JSF-toestellen aan te schaffen dan waar het kabinet nu vanuit gaat?

Zie het antwoord op vraag 314.

324

Wat is het scenario indien Defensie door bezuinigingen minder JSF-toestellen aanschaft dan het nu voorziene aantal van 85. In hoeverre zal de industrie de kosten die zo'n besluit met zich brengt moeten dekken?

Indien er minder (of meer) vliegtuigen door Nederland worden aangeschaft en waarover naar verwachting duidelijkheid zal bestaan tijdens de evaluatie in 2008, zal dat worden meegenomen in de herberekening van de «business case» voor de overheid en de daaruit voortvloeiende hernieuwde vaststelling van de industrie-afdracht. Dat kan een aanpassing van het afdrachtpercentage tot gevolg hebben.

325

Is de € 42 miljoen uitsluitend bedoeld om het tekort in de business case te dichten of betreft het hier industriepolitiek? Om wat voor type subsidie gaat het?

De bijdrage van € 42 miljoen is bedoeld om voorlopig het tekort in de «business case» mede af te dekken. Dit bedrag zal worden meegenomen in de evaluatie van de «business case» in 2008 en een element zijn in de raming dan van het tekort en de daaruit volgende bijdrage van het bedrijfsleven.

326

De afspraak met het bedrijfsleven behelst kennelijk een voor de overheid sluitende business case. Betekent dit dat de eenmalige subsidie van € 42 miljoen van Economische Zaken die nu nodig is om het beeld bij de meest recente dollarkoers te sluiten, later moet worden terugbetaald door het bedrijfsleven aan de overheid? Hoe verdraagt zich dit met het karakter van een subsidie? Subsidies zijn toch normaliter niet bedoeld om later terugbetaald te worden? Is hier sprake van een voorwaardelijke subsidieverstrekking, of feitelijk van een lening aan het bedrijfsleven? Moet het subsidiebedrag met rente terugbetaald worden?

Zie het antwoord op vraag 301.

327

Vloeit uit een lagere omzet van het bedrijfsleven een groter financieel gat voort voor de overheid?

Zie het antwoord op vraag 315.

328

Kan de regering toelichten hoe het bedrag van € 651 miljoen is berekend?

De SDD-bijdrage in lopende prijzen (\$ 800 miljoen) is door de Amerikaanse overheid, met de binnen het JSF Program Office gehanteerde inflatiereeks teruggerekend naar prijspeil 2001. De resulterende reeks is vervolgens gedisconteerd met de in het Kabinetsstandpunt Heroverweging disconteringsvoet aanbevolen reële discontovoet van 4% waardoor de SDD-bijdrage uitkomt op € 651 miljoen (met 1\$ = 1,15 €).

329

Van welke rentevoet is de regering uitgegaan bij de berekeningen in de tabel?

De regering is uitgegaan van een reële rentevoet van 4% en een nominale rentevoet van 6%.

330

Waarom is uitsluitend een business-case ontwikkeld voor participatie in de SDD fase en niet voor de andere participatie-kandidaten?

Zie het antwoord op vraag 294.

331

Wordt bij het vaststellen van de uiteindelijke bijdrage van het bedrijfsleven, na deelname aan de productie, de nu gepresenteerde netto contante waarde terug gerekend naar bedragen in het prijspeil van het jaar dat de bijdrage bij het Rijk wordt gestort?

Ja.

332

De regering is bij de berekening van de royalty's uitgegaan van een totale productie van 4500 stuks. Welke garantie heeft men dat dat aantal te produceren toestellen ook daadwerkelijk wordt gehaald? Als dat aantal niet wordt gehaald, welke consequenties heeft dit dan voor de business-case?

Zie het antwoord op vraag 314.

333

Bestaat niet gevaar niet van cumulatie van negatieve effecten inzake de business-case? Bijvoorbeeld een verlaging van de totale productie van de JSF naar 4000 of minder, waardoor de stukprijs hoger ligt, Nederland minder toestellen bestelt, de industrie minder afdraagt uit de omzet en minder korting wordt ontvangen? Wat betekent dit voor de cijfermatige opstelling van de business-case?

Als cumulatie van negatieve effecten optreedt wordt het tekort in de «business case» groter. Zoals in de brief is aangegeven wordt de «business case» in 2008 herberekend op grond van de dan bestaande inzichten. Dan is er beter zicht op de voor de «business case» relevante parameters. Afspraak is dat de industrie het in 2008 becijferde tekort dicht.

334

Kan de regering aangeven wat de invloed op het «Royalty» inkomen is ingeval het aantal deelnemers in SDD groter wordt en dus minder exportklanten royalty's zullen betalen? De brief identificeert het fenomeen van

«waiver» van ontwikkelingskosten in het geval van kopen van de plank. Hoeveel exportklanten van JSF met hoeveel fighters zijn meegenomen in de Royalty inkomstenvoordeel? Krijgen ook andere landen een waiver of is dit uitsluitend voor Nederland het geval?

Zie het antwoord op vraag 302.

335

Het CPB verwacht een verdringing van 100%. Het kabinet denkt dit via maatregelen (o.a. opleidingen) te kunnen verminderen. Hoe denkt het kabinet dit precies vorm te geven? Welke kosten zijn hiermee gemoeid. Wat zal het effect van dergelijke maatregelen zijn, hoe groot zal in welk jaar de verdringing zijn?

Zie het antwoord op vraag 259.

336

Waarom is de ontwikkelingssubsidie van 200 miljoen gulden niet meegenomen in de gepresenteerde business case?

De ontwikkelingssubsidie van f 200 miljoen is door de toenmalige minister van Economische Zaken ter beschikking gesteld om het luchtvaartcluster zodanig te positioneren dat het op termijn nog aan nieuwe ontwikkelingen zou kunnen deelnemen. Deze subsidie kan worden gezien als «sunk costs», dat wil zeggen eenmalig en met precies dat doel. Dit is de reden waarom in de «business case» geen referenties aan deze subsidie zijn terug te vinden.

337

Wat betekent de eerder verstrekte ontwikkelingssubsidie voor de totale overheidsbijdrage aan het project?

Aangenomen wordt dat met «de eerder verstrekte ontwikkelingssubsidie» wordt bedoeld de financiële bijdrage van f 200 miljoen van de Staat in het kader van de «Subsidieregeling demonstratie- en technologie-ontwikkelingsprojecten Joint Strike Fighter». Zoals in het antwoord op vraag 306 aangegeven speelt deze bijdrage geen rol in de onderhavige business case van de overheid.

Wel heeft deze ontwikkelingssubsidie plus de bijdrage die de Nederlandse industrie zelf heeft gefourneerd tijdens de CDP fase, een belangrijke rol gespeeld in de besprekingen die hebben plaatsgevonden met de Amerikaanse overheid. Het resultaat van deze besprekingen was dat het oorspronkelijk door de Amerikaanse overheid geëiste bedrag in de SDD «level 2» fase mede daardoor aanzienlijk naar beneden is bijgesteld.

338, 418, 421, 424 en 435

Welk inflatiepercentage heeft de regering gebruikt als grondslag voor de berekeningen in de «business case»? Op welke aannamen is dat gebaseerd en hoe realistisch zijn deze?

Met welk inflatiepercentage heeft de regering gerekend bij de berekening van het effect van de inflatie in de jaren vanaf 2001 op het bedrag in lopende prijzen (prijspeil 2001)? Waarom is voor dit percentage gekozen? Zal er uiteindelijk met het Amerikaanse of Nederlandse inflatiepercentage worden gerekend?

Welk inflatiepeil wordt gehanteerd in de berekening voor de financiering van de SDD-fase en waar is dit op gebaseerd, mede gelet op de huidige zorgwekkende ontwikkelingen van het inflatiepeil?

Met welke inflatiepercentages heeft het kabinet gerekend? Op grond waarvan is voor dit percentage gekozen?

Met welk inflatiepercentage heeft het kabinet gerekend? Op grond waarvan is dit percentage gekozen? Hoe variëren de uitkomsten bij verschillende inflatiepercentages?

De regering heeft in de huidige berekening een inflatiepercentage van 2% aangehouden, hetgeen overeenkomt met de bovenkant van de inflatie doelzone van de ECB (0–2%) en zoals doorgaans gebruikelijk wordt gehanteerd voor lange termijnramingen. Bij de evaluatie in 2008 zal voor de jaren tot en met 2007 gerekend worden met de feitelijke realisatiecijfers met betrekking tot de inflatie voor die jaren. Het prijspeil BBP (een Nederlands inflatiepercentage) wordt daarbij als parameter gehanteerd.

339

Hoe groot acht de regering de kans dat de netto contante waarde van de investering van de overheid in de SDD-fase positief is? Hoe verhoudt zich dit tot de verwachtingen van het CPB?

Zie het antwoord op vraag 47.

340

Waarom is slechts voor de belangrijkste veronderstellingen aangegeven wat «upward», «downward» en «neutrale» onzekerheden van de business-case zijn? Kan het kabinet ook enkele minder belangrijke onzekerheden uiteenzetten? Zo ja, welke zijn deze, en welke consequenties kunnen deze met zich kunnen brengen?

Zie het antwoord op vraag 300.

341

Kan de regering het organisatiekostenvoordeel toelichten? Hoe zijn het ontwikkelingskostenvoordeel en het organisatiekostenvoordeel berekend? Op welke wijze is bij die berekening rekening gehouden met de mogelijke waivers?

Participanten aan de SDD-fase kunnen de vliegtuigen later onder hetzelfde regime kopen. Door dit organisatievoordeel wordt kopen volgens de «Foreign Military Sales» (FMS)-procedure met de daarbij behorende toeslagen vermeden. Het voordeel is bepaald door het verschil te berekenen tussen wel of geen toeslagen voor de relevante posten uit de levensduurkostenanalyse.

Als ontwikkelingskostenvoordeel geldt, dat door nu meedoen aan de SDD-fase later bij de koop geen ontwikkelingskosten in rekening worden gebracht. De Amerikaanse regering heeft in een brief laten weten in het JSF-programma geen vrijstelling voor ontwikkelingskosten («waiver») te verstrekken aan landen die niet deelnemen aan de SDD. Desondanks is bij de basisberekening van de «business case» voorzichtigheidshalve uitgegaan van de mogelijkheid dat de Amerikaanse overheid toch zal besluiten om bij kopen van de plank aan een land een volledige of gedeeltelijke «waiver» te verstrekken. Op deze wijze is in de «business case» slechts de helft van het potentiële ontwikkelingskostenvoordeel ingeboekt.

342

Waarom is er bij de business case sprake van een SDD-bijdrage van € 651 (prijspeil 2001) en bij de financiering van € 857,5 (prijspeil 2001)

Zie antwoorden op de vragen 62 en 328.

343

Betekent de formulering ten aanzien van de vaststelling van het definitieve afdrachtpercentage dat de industrie zich gecommitteerd heeft om in 2008 de kosten te dekken van deelname aan de SDD-fase, inclusief de bijdrage van € 42 miljoen van EZ? Of betekent de formulering (de uitgangspunten van nu zijn dan het vertrekpunt) dat dit dan weer ter discussie staat?

Zie het antwoord op vraag 301.

344

Zullen indien de aantallen toestellen tegenvallen, de waiver 50% (of hoger) is of de ontwikkelingskosten hoger zijn dan \$ 800 miljoen de participerende ondernemingen de gevolgen hiervan in het afdrachtpercentage compenseren? Kunnen deze ondernemingen dan een hoger afdrachtpercentage in rekening brengen bij de Amerikaanse afnemers? Zo nee, gaat dit dan ten koste van hun winstmarge en af te dragen Vpb? Hoe is hier in de berekening rekening mee gehouden? Zo ja, betekent dit dat dan ook de kosten van aankoop voor de Nederlandse overheid van de JSF-toestellen duurder worden?

Zie het antwoord op vraag 283.

345

Er wordt gesproken van een aantal van 85 vliegtuigen uitgaande van een bepaald budget. Kan worden aangegeven hoeveel JSF's, Rafales of Eurofighters kunnen worden gekocht bij dit «bepaalde budget»?

De «business case» is opgesteld op basis van bepaalde veronderstellingen. Bij de basisberekening wordt uitgegaan van de aanschaf van 85 JSF's. Daarop is een aantal onzekerheden en kansen van invloed. Als eerste neutrale onzekerheid in de «business case» wordt de koers van de dollar beschouwd. Indien de dollarkoers over de gehele ontwikkelings- en productiefase hoger uitvalt dan € 1,15, wordt de JSF uitgaande van een bepaald budget duurder in verhouding tot vliegtuigen die in euro's worden afgerekend, zoals de Eurofighter en de Rafale. De woorden «een bepaald budget» waarop de vraag hier doelt, fungeren in dit voorbeeld als abstracte grootheid en bedoelen daaraan verder geen bedrag te koppelen. Er is nog geen sprake van een vastgesteld projectbudget. Bij de totale (fictieve) projectbudget kunnen 85 JSF-vliegtuigen worden gekocht. Bij dat projectbudget zouden respectievelijk 80 Eurofighters en 60 Rafales kunnen worden gekocht.

346

Wordt bij het vaststellen van de uiteindelijke bijdrage van het bedrijfsleven, na deelname aan de productie, de nu gepresenteerde netto contante waarde terug gerekend naar bedragen in het prijspeil van het jaar dat de bijdrage bij het Rijk wordt gestort? Op welke wijze zijn deze afspraken vastgelegd?

Op basis van het in 2008 herberekende tekort in de «business case» wordt de bijdrage van het bedrijfsleven bepaald, zodanig dat het tekort in de «business case» naar beste inzichten van dat moment wordt gedacht. Deze in netto contante waarde (prijspeil 2001) luidende bijdrage correspondeert met grotere bedragen omdat bedragen in latere jaren worden gedisconteerd met een rentevoet van 6% (4% rente en 2% inflatie). De wijze van berekening van het tekort in de «business case» en de wijze van bepaling van de bijdrage van het bedrijfsleven zullen worden beschreven in de juridisch bindende overeenkomst tussen de staat en de Nederlandse industrie.

347

Wat wordt bedoeld met de bewoordingen dat het definitieve afdrachtpercentage zal gelden «for better and for worse»? Betekent dit dat het definitieve afdrachtpercentage ook omlaag kan? In hoeverre is in 2008 voldoende informatie beschikbaar om tot het vaststellen van een definitief percentage over te gaan?

Zie het antwoord op vraag 285.

348

Is er een minimumniveau aan participatie-omzet afgesproken met het bedrijfsleven waaronder men geen afdracht hoeft te doen? Is de overheid het volledige bedrag à € 858 miljoen kwijt in het geval Nederlandse bedrijven geen enkele participatie-omzet kunnen realiseren?

Zie het antwoord op vraag 238.

349 en 439

Komt het afdrachtpercentage boven op de vennootschapsbelasting, of is het aftrekbaar als kosten voor de belasting? Zijn er afspraken gemaakt over de wijze waarop de bijdrage van het bedrijfsleven wordt verwerkt in de belastinggrondslag? Zo ja, welke? Zo neen, hoe groot is de belastingderving?

Komt het afdrachtpercentage van 3,5% boven op het vpb of is het aftrekbaar?

De overeengekomen afdrachten aan de overheid zijn kosten die voortvloeien uit de bedrijfsvoering. Deze kosten komen in beginsel in mindering op de winst. Daartegenover staat een toename van de winst van de deelnemende bedrijven als gevolg van de extra omzet. De omvang van de te behalen winst is echter afhankelijk van een reeks van factoren (zie ook het antwoord op vraag 344). Hoe de balans kwantitatief zal uitvallen, laat zich nog niet voorspellen; dat de industrie bereid is zich te verplichten tot de afdrachten indiceert dat men denkt er per saldo beter op te worden, hetgeen per saldo meer vpb zou betekenen. . Naast de micro-effecten voor de deelnemende bedrijven zijn ook de positieve effecten van SDD-deelname voor de Nederlandse werkgelegenheid en de economie van belang en de daaruit voortvloeiende financiële voordelen.

350

Heeft de regering een worst case scenario opgesteld met betrekking tot de participatie-omzet?

Zie het antwoord op vraag 315.

351, 352 en 353

Hoeveel landen zijn er geïdentificeerd die als gevolg van de verkoop van de JSF aan derden royalty's zullen betalen?

Komen de terugontvangsten in verband met royalty's terug bij Defensie of gaan deze naar Financiën en in het laatste geval hoe wordt het tekort van Defensie gedekt? Hoe wordt het tekort van Defensie c.q. de overheid gedekt indien de geraamde aantallen voor verkoop aan derden niet wordt gehaald?

Hoe zeker is het dat de royalty's daadwerkelijk zullen worden uitgekeerd, indien de Nederlandse industrie orders krijgt?

Zie het antwoord op vraag 302.

354

Hoe hard is de afspraak met de industrie over een voor de overheid sluitende businesscase in 2008? Is het reëel te verwachten dat een negatief scenario, waarbij de totale productie van de JSF aanzienlijk lager ligt en dus de Nederlandse industrie minder omzet krijgt, de industrie wel meer afdraagt om de negatieve balans voor de overheid te compenseren?

De afspraak tussen de Staat en de industrie dat bij de evaluatie in 2008 de »business case« op basis van dan beschikbare informatie wordt herberekend en dat de afdekking van het tekort voor de Staat door middel van een afdracht van de industrie zal worden afgedekt, wordt vastgelegd in een juridisch bindende overeenkomst.

Indien dan moet worden uitgegaan van een voor de Staat negatiever scenario dan welke bij de huidige berekening van de business case is gehanteerd, zal dat conform de nu in de overeenkomst tussen de Staat en de industrie vast te leggen afspraken en daarmee conform reële verwachting, leiden tot een voor de industrie hogere afdracht. Het omgekeerde, bij positievere vooruitzichten in 2008 is eveneens het geval.

355

De regering stelt dat het regeringsbeleid is om geen subsidies te verstrekken aan het bedrijfsleven. Hoe denkt de regering over het standpunt dat het door haar voorgestelde prefinancieringsmodel zonder gegarandeerde terugbetaling exact beantwoordt aan de definitie van «subsidie». Waarom is de regering bereid om tegen haar eigen beleid in over een dergelijke lange periode het bedrijfsleven te subsidiëren?

Bedoeld is hier géén subsidies te verstrekken aan het bedrijfsleven in het kader van de SDD-fase voor JSF. Er is louter sprake van een voorfinanciering die in latere jaren wordt terugbetaald uit behaalde omzetten.

356 en 368

Indien de overheid besluit na een evaluatiemoment in 2008 uit het project te stappen, wat zijn dan de financiële consequenties? Als de SDD-fase anders verloopt dan voorzien, kan Nederland dan nog uitstappen? Welke kosten zijn hieraan verbonden?

Nederland kan altijd uit het project stappen. Indien Nederland hiertoe zou besluiten en het MOU opzegt, moet nog negentig dagen worden doorbetaald.

357

Wat betekent het concreet dat de JSF voor de VS als een pilot-project geldt?

Zie het antwoord op vraag 263.

358

Is er een minimumniveau aan participatie-omzet afgesproken met het bedrijfsleven waaronder men geen afdracht hoeft te doen? Wat gebeurt er dan met de overheidsbijdrage?

Zie het antwoord op vraag 238.

359, 427 en 433

Worden de rentelasten à € 131 miljoen die de voorfinanciering oplevert van EZ en Defensie betrokken bij de terugbetaling van het bedrijfsleven? Zo nee, waarom niet?

Worden de rentelasten € 131 miljoen die voortvloeien uit de voorfinanciering € 299,7 miljoen en die Economische Zaken en Defensie in hun begroting moeten dekken, betrokken bij de afspraken over de terugbetaling door het bedrijfsleven in de «business case»? Zo neen, waarom niet?

Hoe zeker is dat de door Defensie en EZ gedragen rentelasten uiteindelijk terugbetaald worden door de industrie? Is het ook mogelijk dat de overheid uiteindelijk opdraait voor deze kosten?

De industriële bijdrage is gebaseerd op het netto contante tekort in de «business case» dat ontstaat als saldo van kosten en baten. Het feit dat de kosten eerder moeten worden betaald dan dat de baten binnenkomen en de daarmee samenhangende voorfinancieringslasten, zijn meegenomen in de «business case» door een disconteringspercentage toe te passen. Dit leidt ertoe dat de industrie via de industriële bijdrage de facto een vergoeding betaalt voor de voorfinancieringslasten van de overheid voor zover die niet terugkomen via kortingen en «royalties».

360

Kan de regering het «for better and for worse» idee nader toelichten? Betekent dit dat de industrie, wat er ook gebeurt, het gat met de overheid dicht? Kunnen dergelijke afspraken tussen industrie en overheid openbaar gemaakt worden? Wat is de juridische/wettelijke status van deze afspraken en geldt die ook bij een overname van een van de Nederlandse bedrijven die in aanmerking denkt te komen voor een groot deel van de te verwachten Nederlandse orders voor de JSF?

Zie het antwoord op vraag 285.

362

Waarom wordt pas in 2008 een eerste evaluatie opgenomen? Wat gebeurt er indien inmiddels de aantallen veel lager zijn dan verwacht, waardoor de «return on investment» inmiddels veel lager is? Ligt het financiële risico dan geheel bij de staat?

In 2008 zal verdere duidelijkheid bestaan over de status en vooruitzichten van het programma. De ontwikkeling is voor een belangrijk deel afgerond. De productie zal in 2006 waarschijnlijk al zijn begonnen en de daarmee samenhangende leveringscontracten met o.a. de Nederlandse industrie zullen waarschijnlijk al zijn afgesloten. De commerciële vooruitzichten voor het programma zullen naar verwachting nog duidelijker zijn dan nu en de Koninklijke luchtmacht zal zijn behoeftestelling qua aantallen nader hebben kunnen preciseren.

Aangenomen wordt dat met de zinsnede «de aantallen veel lager zijn dan verwacht» bedoeld wordt de aantallen te produceren vliegtuigen. Indien de verwachtingen alsdan zijn dat de productie aantallen lager zullen liggen dan de nu door de regering voorzichtig geraamde 4 500 stuks, en alle andere voor de «business case» relevante parameters gelijk aan de huidige zouden zijn, betekent dit dat er een hoger afdrachtpercentage voor de industrie in de nieuwe overeenkomst zal resulteren.

363

Kan aangegeven worden hoe de term luchtvaartcluster wordt gedefinieerd? Wat is de reden dat het CPB in Nederland geen luchtvaartcluster aanwezig acht (maar alleen ondernemingen die – mede – in de luchtvaart-industrie werkzaam zijn) en de regering wel? Kan de regering de verwachte omzet voor Nederlandse ondernemingen naar bedrijf uitsplitsen? Kan de regering tevens naar bedrijf uitsplitsen waar in de SDD-fase de gelden terecht zullen komen?

In het Regeringsstandpunt Luchtvaartcluster (Kamerstuk 25 820, nr. 1 d.d. 15 dec. 1997) is aangegeven dat het luchtvaartcluster bestaat uit vliegtuiggebruikers, maakindustrie, onderhoudsbedrijven en kennisinfrastructuur, waarbij de nadruk met name ligt op (strategische) samenwerking tussen deze actoren op O&O-terrein. In deze samenwerking neemt de kennisinfrastructuur een spilfunctie in. Het is op basis van deze strategische samenwerking dat het luchtvaartcluster in vorige jaren een perspectiefvolle positie heeft opgebouwd in internationale vliegtuigbouwprogramma's als Airbus en JSF.

In de definitie van het CPB staan de onderlinge toeleveringsrelaties binnen het cluster centraal. Het CPB acht dergelijke relaties in het luchtvaartcluster niet in belangrijke mate aanwezig. De gevraagde gegevens zijn afhankelijk van de nog lopende contractbesprekingen tussen de industrie en Lockheed Martin en daarom nog niet beschikbaar.

364

De regering stelt dat een nadeel van kopen van de plank is, dat de industrie dan niet financieel bijdraagt. In hoeverre is dit relevant voor een business case die per saldo op 0 uitkomt? Draagt de industrie bij SDD-participatie dan wel bij aan de feitelijke koop en kan de regering dat nader onderbouwen, gezien de wijze van financiering van de deelname door de overheid?

Op zichzelf is de constatering juist dat bij een precies op nul uitkomende «business case» er in financiële termen tussen kopen van de plank en meedoen aan de ontwikkeling geen verschil zit. Daarbij passen wel enige kanttekeningen. Meedoen heeft het voordeel dat de kosten voor het totale project vervanging F-16 over een langere periode worden verdeeld.

365

Welke concrete afspraken met de industrie inzake de terugbetalingen zijn op papier vastgelegd?

Met het bedrijfsleven wordt onderhandeld over een juridisch bindende overeenkomst waarin alle relevante aspecten worden vastgelegd die betrekking hebben op de financiële bijdrage van de industrie in de business case van de overheid inzake deelname in de SDD-fase van de JSF.

366

Hoe wordt de stellingname van het CPB dat er geen strategisch belang is in een eigen militaire luchtvaartindustrie en dat bovendien het belang van technologieoverdracht klein is, beoordeeld?

Een van de aan het Regeringsstandpunt Luchtvaartcluster (Kamerstuk 25 820, nr. 1, d.d. 15 dec. 1997) ten grondslag liggende uitgangspunten is dat Defensie, vanuit de noodzaak van de beschikbaarheid van hoogwaardige technologische expertise bij de aanschaf, het operationeel gebruik en de instandhouding van luchtvaartgebonden systemen, gebaat is bij een sterke luchtvaartindustrie en kennisinfrastructuur.

367

Acht het kabinet deelname aan de ontwikkeling van de JSF vanuit financieel perspectief niet langer verantwoord wanneer de business case onverhoopt niet sluitend blijkt? Waarom wel of niet?

Zie het antwoord op vraag 47.

368

Als de SDD-fase anders verloopt dan voorzien, kan Nederland dan nog uitstappen? Welke kosten zijn hieraan verbonden?

Zie het antwoord op vraag 356.

369

Waarom is het bij kopen van de plank een financieel nadeel dat de industrie in dat geval niet financieel bijdraagt? Wanneer de business case sluitend is, bedragen de kosten voor de overheid om deel te nemen aan de SDD-fase uiteindelijk nul. Maar in dat scenario hoeft er toch geen financieel verschil te zijn met «kopen van de plank», zeker gezien het feit dat het kabinet er zelf rekening mee houdt dat het mogelijk is om gedeeltelijke vrijstelling van de ontwikkelingskosten bij het kopen van de plank te bedingen?

Zie het antwoord op vraag 364.

370

Klopt het dat de Amerikanen hebben aangegeven dat compensatieorders niet mogelijk zullen zijn bij het kopen van de plank? Acht het kabinet het mogelijk dat toch orders bedongen worden voor het Nederlandse bedrijfsleven bij het kopen van de plank?

Het klopt dat de Amerikanen hebben aangegeven dat compensatie niet mogelijk zal zijn bij het kopen van de plank. Afgezien daarvan lijkt het ook praktisch onmogelijk het traditionele compensatie-instrument in te zetten bij een aanschaf van zo grote omvang. Niettemin zal het niet onmogelijk moeten zijn althans een deel van het orderbedrag met compensatie vast te leggen indien van de plank wordt aangeschaft. Booz Allen & Hamilton heeft in zijn rapport ook die verwachting uitgesproken.

371

Wat betekent het voor de aanschafprijzen die Defensie moet betalen als de JSF van de plank wordt gekocht?

Zie het antwoord op vraag 304.

372

Is het juist dat de JSF alleen in Amerikaans geleide operaties kan optreden? Kunnen de Eurofighter alsmede Rafale zowel in Europees als in Amerikaans geleide operaties ingezet worden?

De veronderstelling dat de JSF alleen in door de Amerikanen geleide operaties kan optreden is niet juist. Zowel de JSF als de Rafale als de Eurofighter kunnen zowel in Europees als in Amerikaans geleide operaties optreden.

373

Welk netto-effect op de werkgelegenheid verwacht het kabinet, rekening houdend met verdringingseffecten? Hoe groot zijn de verdringingseffecten volgens het kabinet? Welke activiteiten onderneemt het kabinet om in het kader van de opleidingen op de extra werkgelegenheid te anticiperen?

Zie het antwoord op vraag 259.

374 en 402

In de brief staat «Voorts is de afspraak met de industrie gemaakt dat indien Nederland vóór 2008 zou besluiten zijn deelname aan de ontwikkelingsfase te beëindigen, de Staat van de industrie een afdracht blijft ontvangen van 3,5% van de omzetten die nu ook al vaststaan ten bedrage van \$ 2,5 miljard». Gaat het hier om omzetten uit ontwikkelingsopdrachten of om de uiteindelijke productie? Is het laatste het geval, blijven

deze productie-orders dan ook staan wanneer Nederland zou besluiten de JSF niet te kopen?

Op welke omzetten ter grootte van 2,5 miljard dollar doelt de regering?

Het gaat hier om omzetten in de productiefase. De Nederlandse industrie gaat ervan uit dat de productieorders blijven staan wanneer Nederland zou besluiten de JSF niet te kopen. De Nederlandse bedrijven zijn dan gekwalificeerd subcontractor en wijziging van de onderaannemer structuur in die fase is niet te voorzien

Zoals eerder opgemerkt vinden momenteel nog besprekingen over de verdere concrete invulling van werkpakketten. Vanwege het commercieel-vertrouwelijke karakter spreekt het voor zich dat over de inhoud van deze afspraken op dit moment geen nadere mededelingen kunnen worden gedaan.

375

In hoeverre heeft Nederland tijdens de ontwikkelingsfase invloed op het ontwerp? Is vastgelegd dat de Nederlandse wensen ten aanzien van het ontwerp tijdens de ontwikkelingsfase gehonoreerd zullen worden?

Zie ook het antwoord op vraag 16. Dit gebeurt in gezamenlijk overleg tussen de participanten. Dit moet worden afgewogen tegen andere eisen en tegen de daaraan verbonden kosten.

376

Deelt het kabinet de stelling dat Nederland bij het kopen van de plank een betere onderhandelingspositie heeft over de uiteindelijke aanschafprijs van de JSF dan bij deelname aan de SDD-fase, nu deze gepaard gaat met een financiering van \$ 800 miljoen? Is het niet tevens een voordeel dat bij kopen van de plank onderhandeld kan worden vanuit een concurrentiestelling?

In de afweging die aan het participatiebesluit voorafging werd als een nadeel van participatie onderkend dat daardoor geen sprake zou zijn van concurrentiestelling, wat bij kopen van de plank wel kan. Dat middel om een gunstige prijs te bedingen is in dit geval dus niet voorhanden. In het concept-MOU is echter de bepaling opgenomen dat Nederland de JSF kan kopen onder dezelfde financiële condities als de Amerikanen zelf.

377

De regering schrijft het buitenlandspolitiek van belang te vinden dat ook andere, vooral Europese landen, SDD-participatie overwegen (pagina 18 van de kamerbrief). Welke Europese landen hebben inmiddels besloten tot SDD-participatie? Welke Europese landen hebben inmiddels aangegeven te zullen kiezen voor de JSF in CTOL-variant?

Zie het antwoord op vraag 17.

378

Indien er sprake is van stijging van de ontwikkelingskosten kan Nederland volgens het concept-MoU niet verplicht worden meer bij te dragen dan de €857 miljoen. Behoudt Nederland in dat geval wel de voordelen en royalty's? Op wie wordt een stijging van deze kosten afgewenteld?

Zie het antwoord op vraag 302.

379 en 385

De Amerikaanse overheid geeft geen garanties met betrekking tot de omvang van de werkpakketten voor het Nederlandse bedrijfsleven, omdat de leveranciers geselecteerd worden op de kwaliteit en de prijs van hun

producten. Acht het kabinet de situatie denkbaar dat, indien de prijs-kwaliteitverhouding van Nederlandse bedrijven niet optimaal blijkt, er een situatie dreigt dat Nederland, vanuit de dan ontstane commercieel zeer lastige positie, gedwongen zal worden te accepteren dat de aanschafprijs van de JSF-toestellen omhoog gaat, om voor Lockheed Martin het slechtere inkoopresultaat te compenseren?

Deelt het kabinet de stelling dat de Nederlandse overheid door deel te nemen op level 2 aan de SDD-fase, het risico van niet-optimale prijs-kwaliteitverhoudingen van Nederlandse leveranciers aan Lockheed Martin over zichzelf afroept? Zo nee, waarom niet?

Bij het JSF-programma geldt in beginsel het «business to business»-principe, waarbij de Verenigde Staten Lockheed Martin vragen de subcontracten op basis van concurrentiestelling te kiezen. Daarbij laat de Amerikaanse overheid het bedrijf niet geheel vrij, maar vraagt ze daarbij nadrukkelijk de bedrijven uit SDD-landen te betrekken (zie ook het antwoord op vraag 453). Omdat het JSF-programma niet alleen kijkt naar Amerikaanse toeleveranciers, maar ook naar toeleveranciers uit derde landen, waaronder Nederland, wordt het risico van een niet-optimale prijs-kwaliteitverhouding juist verkleind. De Nederlandse industrie bevindt zich, mede door de subsidieregeling Luchtvaartcluster, in een goede uitgangspositie voor ontwikkelings- en werkpakketten in het JSF-programma.

380

Heeft het kabinet met de Amerikanen een maximumprijs voor de JSF afgesproken? Zo nee, waarom niet? Is het kabinet voornemens dit alsnog te doen?

Zie het antwoord op vraag 149.

381

Welke afspraken zijn met de Verenigde Staten en Lockheed Martin gemaakt indien de Verenigde Staten onverhoopt besluit het JSF-programma stop te zetten en door te gaan met de ontwikkeling van een ander toestel, zoals de F-22?

De JSF moet een aantal Amerikaanse vliegtuigtypen vervangen. Er bestaat geen ander programma dat hierin zou kunnen voorzien. Ook de F-22 niet: dat toestel is voor andere taken ontwikkeld en is bovendien aanzienlijk duurder dan de richtprijs van de JSF. De huidige situatie geeft dus geen aanleiding afspraken te maken over het onverhoopte geval van de Verenigde Staten zouden besluiten het JSF-programma stop te zetten. In dat geval zou het MOU met de deelnemende landen moeten worden opgezegd, met alle gevolgen van dien. Het zou speculatief zijn daarop nu vooruit te lopen.

382

Op welke wijze wordt voorkomen dat wijziging van wet- en regelgeving in de VS leidt tot prijsstijgingen voor Nederland? Heeft Nederland invloed op de wijze waarop de kostenbeheersing in het JSF-project wordt uitgefend? Zo nee, waarom niet?

Over het voorkomen van prijsstijgingen voor Nederland zie het antwoord op vraag 387.

Voor de Nederlandse invloed zie het antwoord op vraag 9. De Verenigde Staten geven volledige openheid over de voortgang van de kostenbeheersing in het JSF-project. Daarover zal ook periodiek aan Nederland worden gerapporteerd.

383

Welke landen hebben inmiddels besloten deel te nemen aan de SDD-fase? Hoeveel bedragen de participatiekosten van deze landen, en op welk level participeren zij? Klopt het dat de Noorse regering op maandag 28 januari jongstleden van het eigen defensieonderzoeksinstituut en van de Noorse industrie ondubbelzinnig het advies kreeg snel te kiezen voor de Eurofighter-Typhoon, omdat de risico's van deelname aan de SDD-fase te groot worden bevonden? Heeft de Noorse regering inmiddels een besluit genomen? Zo ja, welk?

Zie het antwoord op vraag 14.

384

Hoe zal Nederland inzage en controle mogelijkheden krijgen in de vaststelling door Lockheed Martin van de uiteindelijke aanschafprijs van de JSF? Krijgt Nederland inzage in de opbouw en grondslagen die Lockheed Martin hanteert in de kostprijzen?

Anders dan bij «Foreign Military Sales»-contracten krijgt Nederland in dit geval inzage in het contractproces en de Defensie Accountantsdienst en de Algemene Rekenkamer krijgen inzicht in de financiële aspecten van de productiegegevens die aan de uiteindelijke aanschafprijs ten grondslag liggen. Daarmee wordt tevens inzicht gekregen in de uiteindelijke aanschafprijs.

385

Deelt het kabinet de stelling dat de Nederlandse overheid door deel te nemen op level 2 aan de SDD-fase, het risico van niet-optimale prijs-kwaliteitverhoudingen van Nederlandse leveranciers aan Lockheed Martin over zichzelf afroept? Zo nee, waarom niet?

Zie het antwoord op vraag 379.

386

Hoe verhoudt de expliciete voorkeur van de industrie voor participatie in de SDD van de JSF en de daaruit voortvloeiende weigering en de financiële bijdrage te overwegen voor participatie in Eurofighter of Rafale zich met de eerdere bewering dat alle concurrenten gelijke kansen hebben?

Alle concurrenten hebben alle mogelijkheden gehad om hun voorstellen met betrekking tot de relevante aspecten van het vliegtuig zelf en de mogelijkheden voor de Nederlandse industrie aan de Nederlandse regering en de industrie voor te leggen.

387

In de brief staat «overigens leidt een stijging van de ontwikkelingskosten in de SDD niet automatisch tot verhoging van de Nederlandse bijdrage aan de SDD-fase». Kan de regering toelichten wat zij bedoelt met «niet automatisch»? Zal Nederland in dit geval mogelijk vrijwillig bereidheid tonen meer te gaan betalen en hoe zal de Kamer daar bij betrokken worden?

Zie het antwoord op vraag 302.

388

Kan de regering toelichten wat de argumenten van de industrie waren om niet bereid te zijn financieel bij te dragen aan een diepgaande verkenning van participatie in de Eurofighter en Rafale? Is er enig verband met de duidelijke voorkeur die de twee meest betrokken bewindslieden (de heer

Wijers en de heer Gmelich Meijling) al in het vorige kabinet toonden en vormgaven in de JSF ontwikkelingssubsidies?

De conclusies van de meeste van de van de hier bedoelde bedrijven zijn, kort samengevat, dat zij verwachten op langere termijn technologisch en industrieel meer en veelbelovender mogelijkheden te kunnen creëren in een nieuw dan in een reeds bestaand programma. Daarop was de inherente voorkeur van de industrie voor de JSF gebaseerd.

389

Waarom wordt er hier geen melding gedaan van de visie van Financiën, maar slechts van Defensie en Economische Zaken? Wat is de mening van Financiën?

In de brief van 11 februari zijn eerdere subconclusies van Defensie en Economische Zaken opgenomen ten aanzien van de «business case», gezien vanuit de specifieke verantwoordelijkheden van deze ministeries. Met de verzending van deze brief aan de Kamer zijn deze conclusies uiteraard de conclusies van het kabinet geworden.

390

Betekent de constatering dat participatie in de SDD-fase voor Defensie zowel voor- als nadelen heeft dat Defensie indifferent staat ten opzichte van participatie in de SDD-fase?

Neen. Voor Defensie geldt als eerste eis voor een vervanger van de F-16 dat het toestel voldoet aan de operationele eisen en dat het goed betaalbaar is. Daarom heeft Defensie eerst een kandidatenevaluatie uitgevoerd, waaruit de JSF naar voren kwam als het beste toestel voor de beste prijs. Vervolgens is de verwervingsmethode bekeken: meedoen in de ontwikkeling of kopen van de plank. De constatering dat participatie voor Defensie een aantal voor- en nadelen met zich meebrengt onderstreept de open afweging die is gemaakt. Van onverschilligheid was daarbij geen sprake.

391

Heeft Nederland overleg gevoerd met EU-lidstaten over de vervanging van de F-16?

Ja, de vervanging van de F-16 is besproken met de deelnemers van de Western European Armaments Group en in bilaterale contacten met EU-lidstaten.

392, 396, 397, 400 en 401

Hoever zijn de ideeën gevorderd omtrent mogelijkheden tot gezamenlijke aanschaf van een jachtvliegtuig in Europees verband en tot poolvorming? Waarom heeft Nederland niet gewacht met het nemen van een besluit over de opvolging van de F16 tot deze ideeën nader zullen zijn uitgewerkt? In hoeverre kan Nederland in het kader van voortschrijdende Europese samenwerking met een geringer aantal jachtvliegtuigen toe? Bestaan er ook (gevoerde) plannen voor een geïntegreerde Europese luchtmacht met een dito vloot jachtvliegtuigen, waardoor iedere nationale luchtmacht met een kleinere vloot zou kunnen volstaan; of een paar landen met een volledige vloot en de rest zonder? Is er een verband tussen de beoogde aankoop van 85 JSF-toestellen en de rol die Nederland voor de Koninklijke Luchtmacht ziet in een Europees defensieapparaat? Over hoeveel jachtbommenwerpers zullen de landen van de Europese Unie naar verwachting in 2020 gezamenlijk beschikken? Past dit aantal binnen de doelstellingen die in het kader van het EVDB zijn geformuleerd? Is hierover met de Europese partners overleg gevoerd? Zo ja, wat is hiervan het resultaat. Zo nee, waarom niet?

Wat bedoelt het kabinet precies met het onderzoeken van mogelijkheden tot poolvorming met andere Europese landen, in het geval van Nederlandse participatie aan de SDD? Hoe zou dergelijke poolvorming gestalte moeten krijgen? Overweegt Defensie gebruiksrechten ter beschikking te stellen op JSF-toestellen aan andere Europese landen? Met welke landen zijn hierover gesprekken gaande? Welke Europese landen komen hiervoor in aanmerking?

Is het gezien de bedroevende opsomming dat van de 4280 gevechtsvliegtuigen van de (uitgebreide) EU er per operatie, zoals in Kosovo, maar 400 inzetbaar zijn, niet beter eerst tot omvattende Europese afspraken te komen voor een eigen afzonderlijke beslissing?

Momenteel beschikken de EU-landen over circa 3500 jachtvliegtuigen van ruim 25 verschillende typen. Deze vervullen een grote verscheidenheid aan taken en beschikken over uiteenlopende capaciteiten. Het aantal gevechtsvliegtuigen dat in staat is onder slechte weersomstandigheden en 's nachts operationele missies uit te voeren bedraagt circa 1600. Voeg daaraan toe de noodzaak om vanaf middelbare dan wel grote hoogte missies met precisie en in internationale verbanden uit te voeren, dan resteren circa 1200 jachtvliegtuigen die aan deze eisen voldoen. De ervaringen met crisisbeheersingsoperaties en expeditionair optreden leren dat daarvan ongeveer eenderde tegelijkertijd en gedurende langere periodes kan worden ingezet. Daarmee blijft de inzet van niet meer dan 400 jachtvliegtuigen over

Binnen de «Helsinki Force Catalogue» is ten behoeve van luchtsteun aan de snel inzetbare reactiemacht van 60 000 man behoefte aan zo'n 350 tot 400 jachtvliegtuigen. De beschikbaarheid van de eerder genoemde 400 jachtvliegtuigen dekt daarmee de kwantitatieve doelstelling in principe af. Momenteel wordt binnen EU-verband gezien wat de extra jachtvliegtuigbehoefte is voor het kunnen uitvoeren van grootschalige zelfstandige luchtcampagnes zoals tijdens de Kosovo-crisis.

Voorts wordt door de «Headline Goal Task Force» – waarin alle EU-landen deelnemen – momenteel een evaluatie uitgevoerd van de binnen de «Headline Goal» geformuleerde kwantitatieve en kwalitatieve eisen – ook m.b.t. jachtvliegtuigen. Tussentijdse rapporten duiden erop dat deze eisen eerder naar boven als naar beneden toe moeten worden bijgesteld. Indien deze trend zich doorzet, komt het aantal toekomstige jachtvliegtuigen dat voldoet aan de operationele eisen en daadwerkelijk beschikbaar is verder onder druk te staan.

Een aantal EU-landen overweegt vervanging van – delen van – de jachtvliegtuigvloot. De precieze uitkomst daarvan valt niet te voorspellen. Uit financiële overwegingen is het onwaarschijnlijk dat het aantal vervangers hoger is dan het huidige aantal toestellen. Overigens moet die uitkomst gezien worden in het licht van de dan geldende «mix» aan luchtwapensystemen, die mede wordt beïnvloed door de technologische ontwikkelingen.

Zoals aangegeven in de brief van 11 februari, is in Europa taak-specialisatie, waarbij landen onderling afspraken maken om bepaalde taken op zich te nemen en ook voor anderen te vervullen en bepaalde taken juist aan andere landen over te laten, wel de inzet maar nog niet de praktijk. Poolvorming biedt wel perspectief. Daarbij wordt de inzet van de schaarse middelen van een aantal partijen centraal gecoördineerd, waardoor de uitvoering van de taken van de betreffende luchtmachtkrachten doelmatiger kan plaatsvinden. Volgens dit model wordt op de vliegbasis Eindhoven de «European Air Transport Coordination Cell» opgericht. De benoeming van het pooling-alternatief in de Kamerbrief moet in dit licht gezien worden. Feitelijk is de door de Navo geleide en gecoördineerde

inzet van jachtvliegtuigen tijdens de Balkan-crisis in dit kader ook een voorbeeld van poolvorming.

393 en 399

De regering schrijft: «neemt Nederland met een keuze voor de JSF geen afstand van de vorming van een Europees Veiligheids- en Defensiebeleid». Wat bedoelt zij hiermee?

Denkt de regering de Europese defensie identiteit dichterbij te brengen door niet met meerdere Europese bondgenoten te participeren in de ontwikkeling van de JSF, dan wel gezamenlijk te kiezen voor een ander toestel?

Met een modern toestel als de JSF kan Nederland goede bijdragen leveren aan crisisbeheersingsoperaties, ook onder Europese vlag. Er is bij de ontwikkeling van het EVDB geen sprake van dat dat noodzakelijkerwijs aanschaf van alleen Europees materieel inhoudt. Ook andere Europese bondgenoten hebben besloten tot deelname aan de ontwikkeling van de JSF. Bovendien oriënteren diverse Europese bondgenoten zich op de JSF en op deelname aan de SDD-fase, zoals in de brief is aangegeven. Het ligt voor de hand over enkele jaren de mogelijkheden tot gezamenlijke aanschaf van de JSF en tot poolvorming met andere Europese landen te onderzoeken. Er is geen sprake van dat de overige EU-landen gezamenlijk voor een ander toestel kiezen: Frankrijk kiest voor de Rafale, Zweden voor de Saab-Gripen en Duitsland, Italië, Spanje en het Verenigd Koninkrijk voor de Eurofighter.

394

Bij de definitieve vaststelling van de afdrachtpercentage in 2008 is het uitgangspunt dat het financiële tekort helemaal wordt gedicht door het afdrachtpercentage over de omzet van de industrie. Klopt het dat dit inclusief de subsidie van 40 miljoen van EZ die nu in de business case is opgenomen is? Waarom is deze subsidie dan überhaupt opgevoerd? Ware het niet logischer geweest de bijdrage van de industrie te verhogen?

Zie het antwoord op vraag 301.

395

In 2008 moeten industrie en overheid het definitieve afdrachtpercentage vaststellen. Op dat moment bestaan er nog tal van onzekerheden waardoor deze niet objectief vastgesteld kan worden? Ontstaat er zo niet een onderhandelings situatie tussen staat en industrie? is het niet zo dat de staat op dat moment buitengewoon zwak staat in die onderhandeling omdat zij reeds geïnvesteerd heeft?

Zoals in het antwoord op vraag 362 aangegeven, zal er in 2008 nog meer duidelijkheid bestaan over de inhoud van de relevante parameters van de «business case» voor de staat.

De onzekerheden zullen dan beperkt zijn en door het vastleggen in de binnenkort tussen de staat en de industrie af te sluiten overeenkomst, van de uitgangspunten, principes en mechanismen op basis waarvan en waarlangs de evaluatie en nadere vaststelling van de «business case», inclusief de afdracht van de industrie, dient te geschieden, worden die onzekerheden verder teruggedrongen. De staat zal op dat moment dan ook niet zwak staan in de onderhandelingen.

396 en 397

In hoeverre kan Nederland in het kader van voortschrijdende Europese samenwerking met een geringer aantal jachtvliegtuigen toe? Bestaan er ook (gevoerde) plannen voor een geïntegreerde Europese luchtmacht met een dito vloot jachtvliegtuigen, waardoor iedere nationale luchtmacht

met een kleinere vloot zou kunnen volstaan; of een paar landen met een volledige vloot en de rest zonder? Is er een verband tussen de beoogde aankoop van 85 JSF-toestellen en de rol die Nederland voor de Koninklijke Luchtmacht ziet in een Europees defensieapparaat?

Over hoeveel jachtbommenwerpers zullen de landen van de Europese Unie naar verwachting in 2020 gezamenlijk beschikken? Past dit aantal binnen de doelstellingen die in het kader van het EVDB zijn geformuleerd? Is hierover met de Europese partners overleg gevoerd? Zo ja, wat is hiervan het resultaat. Zo nee, waarom niet?

Zie het antwoord op vraag 392.

398

Kan nader aangegeven worden hoe groot de achterstand in technologie van Europa ten opzichte van de Verenigde Staten is? Wordt met deelname aan de SDD-fase die technologische kloof verder vergroot of niet?

Gelet op het grote verschil in R&D budgetten tussen enerzijds de Verenigde Staten en anderzijds de Europese landen is het te verwachten dat over de totale breedte van het defensietechnologiespectrum de achterstand ten opzichte van de Verenigde Staten verder zal groeien. Daarnaast kenmerkt de technologiebasis in Europa zich door versnippering. Door deelname aan het JSF-programma wordt die kloof verkleind, niet alleen voor Nederland, maar ook voor de andere deelnemende Europese landen.

399

Denkt de regering de Europese defensie identiteit dichterbij te brengen door niet met meerdere Europese bondgenoten te participeren in de ontwikkeling van de JSF, dan wel gezamenlijk te kiezen voor een ander toestel?

Zie het antwoord op vraag 393.

400 en 401

Wat bedoelt het kabinet precies met het onderzoeken van mogelijkheden tot poolvorming met andere Europese landen, in het geval van Nederlandse participatie aan de SDD? Hoe zou dergelijke poolvorming gestalte moeten krijgen? Overweegt Defensie gebruiksrechten ter beschikking te stellen op JSF-toestellen aan andere Europese landen? Met welke landen zijn hierover gesprekken gaande? Welke Europese landen komen hiervoor in aanmerking?

Is het gezien de bedroevende opsomming dat van de 4280 gevechtsvliegtuigen van de (uitgebreide) EU er per operatie, zoals in Kosovo, maar 400 inzetbaar zijn, niet beter eerst tot omvattende Europese afspraken te komen voor een eigen afzonderlijke beslissing?

Zie het antwoord op vraag 392.

402

Op welke omzetten ter grootte van 2,5 miljard dollar doelt de regering?

Zie het antwoord op vraag 374.

403

Houdt een fabrikant die zijn spullen wil verkopen aan Nederland niet automatisch rekening met onze regelgeving voor arbeidsomstandigheden, milieu en geluid? Is dit niet gewoon de verantwoordelijkheid van de fabrikant in plaats van een reden om te investeren in de ontwikkelingsfase van het product?

Een fabrikant ontwikkelt zijn producten in de eerste plaats voor de grootste algemene deler. In het geval van de JSF en de bijbehorende testen onderhoudsapparatuur is dat de Amerikaanse thuismarkt en de daar geldende regelgeving op het gebied van arbeidsomstandigheden, milieu en geluid. Eventuele latere aanpassingen op dit gebied aan Europese en Nederlandse regelgeving werken kostenverhogend. Meedoen in de ontwerpfase biedt de mogelijkheid Lockheed-Martin al in een vroegtijdig stadium attent te maken op andere dan louter Amerikaanse regelgeving, waardoor extra maatregelen achteraf overbodig worden.

404

Waar komt het verschil van mening tussen kabinet en CPB vandaan omtrent het strategisch belang van een eigen militaire luchtvaartindustrie, het belang van technologie-overdracht en het katalysatoreffect van de participatie? Is de regering bereid op de inhoudelijke argumenten van het CPB in te gaan?

Zie het antwoord op vraag 19.

405

Hoe beziet en waardeert de regering de keuze voor de JSF en de consequenties daarvan in het licht van haar visie op de verhouding van Nederland tot de EU, de VS en de NAVO?

De regering voorziet geen consequenties in het licht van de verhouding van Nederland tot de EU, de Verenigde Staten en de Navo. Nederland geeft met een keuze voor de JSF internationaal het signaal, dat het opnieuw kiest voor een modern jachtvliegtuig. Dit stelt de Koninklijke luchtmacht in staat ook in de toekomst volwaardig bij te dragen aan veelsoortige missies, zowel in Atlantisch als in Europees kader. Voor een analyse van de transatlantische relatie zij overigens verwezen naar de notitie van de minister van Buitenlandse Zaken ten behoeve van het Algemeen Overleg van 21 maart 2002.

406, 408 en 410

De regering stelt samenvattend dat ook andere landen zich niet strikt Europees of transatlantisch oriënteren. Welke keuzes zijn inmiddels gemaakt door de drie andere Europese landen die destijds met Nederland hebben gekozen voor de F-16? Is er een poging ondernomen om nu wederom met deze landen tot eenzelfde insteek te komen? Zo ja, wat zijn hiervan de resultaten? Zo nee, waarom niet?

Heeft het kabinet overwogen met andere Europese landen gezamenlijk te participeren in de SDD-fase op level 3? Waarom is er kennelijk vanaf gezien? Klopt het dat Noorwegen en Denemarken voor een dergelijke participatie belangstelling hadden, maar dat Nederland ervan afzag omdat het kabinet uitsluitend op level 2 wilde participeren?

Dankzij de F-16 keuze uit 1975 heeft de Nederlandse Luchtmacht nauw kunnen samenwerken met die van België, Denemarken en Noorwegen. Wat zijn de perspectieven voor internationale samenwerking bij de keuze voor de JSF?

Bij de aanschaf van een jachtvliegtuig is internationale samenwerking op operationeel en logistiek het gebied het uitgangspunt. Voor de F-16 bestaat het «Multi National Fighter Program» (MNFP). In Europa nemen Nederland, België, Denemarken, Noorwegen en Portugal hieraan deel.

Wat betreft deelneming aan de SDD geeft de Belgische regering, mede vanuit financiële overwegingen, prioriteit aan de vervanging van de Belgische C-130 vloot door A400M transportvliegtuigen. Noorwegen en Denemarken namen, net als Nederland, deel aan de JSF-«Concept

Demonstration Phase» (CDP). Beide landen hebben hun onderhandelingen over «level-3» deelneming aan de SDD-fase van de JSF nagenoeg voltooid. Naar verwachting ondertekenen deze twee landen nog dit jaar een «Memorandum of Understanding» (MoU) ter zake. In 1999 ging de belangstelling van Denemarken en Noorwegen vooral uit naar deelneming op «level-3» niveau, terwijl Nederland vooral in «level-2» was geïnteresseerd. Omdat de Verenigde Staten gelijktijdig onderzoek naar de mogelijkheden van de «level-2» en «level-3» niet toestond, was samenwerking met Noorwegen en Denemarken niet mogelijk. Desgevraagd bleken de VS bovendien niet bereid om gelijktijdig multilaterale en bilaterale besprekingen te voeren.

Wel ligt het bij een mogelijk vervolg op de SDD-fase voor de hand dat voor de JSF een soortgelijk programma als het F-16 MNFP wordt ontwikkeld. Hierover hebben al verkennende gesprekken met Denemarken en Noorwegen plaatsgehad, waarbij de intentie voor samenwerking op gebieden als de instandhouding en training is uitgesproken. Samenwerkingsmogelijkheden ontstaan doordat verschillende landen eenzelfde vliegtuig kopen. Dit staat los van het niveau van deelneming aan de SDD.

407

Welke andere landen hebben net als Groot-Brittannië en Italië de intentie om zowel de Eurofighter als de JSF te kopen? Welke andere landen nemen daarnaast deel aan de SDD-fase van de JSF?

Naast Groot-Brittannië en Italië zijn geen andere landen bekend die de intentie hebben om zowel de Eurofighter als de JSF te kopen.

408

Heeft het kabinet overwogen met andere Europese landen gezamenlijk te participeren in de SDD-fase op level 3? Waarom is er kennelijk vanaf gezien? Klopt het dat Noorwegen en Denemarken voor een dergelijke participatie belangstelling hadden, maar dat Nederland ervan afzag omdat het kabinet uitsluitend op level 2 wilde participeren?

Zie het antwoord op vraag 406.

409

Welke andere landen zijn momenteel in onderhandeling over eventuele aanschaf van de Eurofighter en de Rafale?

Vele landen onderhouden contacten met Eurofighter International en/of met Dassault cs over de Eurofighter of de Rafale. Het is ons niet bekend met welke landen onderhandelingen worden gevoerd.

410

Dankzij de F-16 keuze uit 1975 heeft de Nederlandse Luchtmacht nauw kunnen samenwerken met die van België, Denemarken en Noorwegen. Wat zijn de perspectieven voor internationale samenwerking bij de keuze voor de JSF?

Zie het antwoord op vraag 406.

411

Overweegt het kabinet in het geval van SDD-deelneming een gedetailleerde overeenkomst met de Verenigde Staten te sluiten over het wapenexportbeleid? Wordt overwogen om op enigerlei wijze te voorzien in een mogelijkheid om betrokkenheid van het Nederlandse bedrijfsleven bij leveranties door de Amerikanen aan landen die de mensenrechten schenden,

geheel of gedeeltelijk uit te sluiten, indien de Nederlandse regering dat wenselijk acht?

Zie het antwoord op vraag 275.

412

Klopt het dat Canada door deelname op level 3 veel minder hoeft bij te dragen aan de SDD, maar een vergelijkbare industriële omzet verkrijgt als Nederland? Wat zijn de bedragen waar Canada mee rekent (kosten en opbrengsten)?

Zie het antwoord op vraag 241.

413 en 414

Betekent de asymmetrie met de VS inzake het wapenexportbeleid, dat de Nederlandse industrie een wapensysteem mee ontwikkelt en mogelijk gaat produceren dat geleverd kan worden aan landen waaraan volgens het Nederlands wapenexportbeleid niet geleverd mag worden? Zo ja, hoe valt dit te verantwoorden? Is dit op enige manier te voorkomen? Is er sprake van een Amerikaans vetorecht op export van onderdelen van het JSF-programma door participanten, terwijl omgekeerd dat niet het geval is?

Zie het antwoord op vraag 275.

415

Hoe groot en van welke vorm is de inspraak van Nederland in het JSF-project zodat ook daadwerkelijk invloed kan worden uitgeoefend op het levertijdstip?

Zie het antwoord op vraag 16.

416 en 417

In de brief staat dat «samenwerking met de Verenigde Staten en met Frankrijk in beide gevallen noopt tot bilaterale onderhandelingen en een gedetailleerde overeenkomst». Gezien de asymmetrie waarvan de regering spreekt, welke inzet hebben de onderhandelingen wat het wapenexportbeleid betreft en wat acht de regering haalbaar? Zal Nederland, vergelijkbaar met de F-16-overeenkomst, het voorbehoud maken af te mogen zien van deelname aan orders voor specifieke landen? Acht de regering een dergelijke clause van belang, gezien het feit dat Nederland in het geval van de F-16 nooit van deelname heeft afgezien, ondanks dat dit op verschillende momenten heeft ingedruist tegen de geest van het Nederlandse wapenexportbeleid (leveranties aan Indonesië, Pakistan, Israël, Taiwan en Turkije)? Dreigt Nederland, waar de militair gerelateerde industrie vooral componenten produceert, niet door de nadruk op participatie (en compensatie) een belangrijk deel van de controle op de export van militaire goederen uit handen te geven aan het land van de hoofdaannemer?

Zie het antwoord op vraag 275.

418

Met welk inflatiepercentage heeft de regering gerekend bij de berekening van het effect van de inflatie in de jaren vanaf 2001 op het bedrag in lopende prijzen (prijsspeil 2001)? Waarom is voor dit percentage gekozen? Zal er uiteindelijk met het Amerikaanse of Nederlandse inflatiepercentage worden gerekend?

Zie het antwoord op vraag 338.

419

Zoals kan worden opgemaakt uit de tabel op pagina 22 komen de rentelasten (totaal € 131,1 miljoen) voor rekening van EZ en Defensie. Is dit definitief of worden deze rentelasten later terugbetaald door de industrie? Zo ja, hoe is die terugbetaling geregeld?

Zie het antwoord op vraag 297.

420

Wat is het effect van een eventuele vertraging van het JSF-project of het uitblijven dan wel tegenvallen van de participatieopdrachten op de financieringsbijdrage van de industrie?

Bij de evaluatie in 2008 zal er een voortschrijdend inzicht zijn in alle relevante aspecten voor de «business case». Gezien de status op dat moment van het programma is het dan goed mogelijk de relevante parameters adequaat te bepalen. Die zullen worden gehanteerd in de vaststelling van de afdracht en het afdrachtpercentage van de industrie.

421

Welk inflatiepeil wordt gehanteerd in de berekening voor de financiering van de SDD-fase en waar is dit op gebaseerd, mede gelet op de huidige zorgwekkende ontwikkelingen van het inflatiepeil?

Zie het antwoord op vraag 338.

422

Hoe is de bijdrage die het bedrijfsleven moet leveren tot stand gekomen? Wordt deze bijdrage berekend naar bedragen in het prijspeil van het jaar dat het bedrijfsleven het aan het Rijk terugbetaalt?

Bij de bepaling van de bijdrage van het bedrijfsleven is uitgegaan van het tekort in de «business case» anno 2001 van de staat. Vervolgens is nagegaan wat de conservatief geraamde jaaromzetten van de industrie op termijn zullen zijn (in lopende prijzen). Daarvan is een percentage als verplichte afdracht berekend waarmee de daaruit volgende jaarbedragen zijn gedisconteerd naar 2001 om het bedoelde tekort in 2001 te kunnen dichten. Zulks behoudens in een laat stadium aangebrachte aanvullingen als gevolg van een eventueel lagere eurokoers ten opzichte van de dollar en een eventueel latere aanschaf.

423

Op welke wijze is het financieringsbedrag voor de SDD-fase gedekt wanneer de Nederlandse bedrijven geen participatieomzet kunnen realiseren?

Aangenomen wordt dat met de term «het financieringsbedrag voor de SDD-fase» bedoeld wordt het bedrag dat door de staat wordt voorfinancierd deels ten behoeve van de toekomstige industriebijdrage, naast andere financieringsbronnen: «royalties» en kortingen. Vast staat dat de Nederlandse industrie een geraamde omzet zal realiseren van € 2,9 miljard (\$ 2,5 miljard). Op basis van toezeggingen van de Amerikaanse hoofdaannemers, die voorzichtigheidshalve door de staat en Nederlandse industrie ten behoeve van de omzetramingen met 25% zijn verlaagd, ligt het in de rede dat de geraamde omzetten en dus ook de industrie afdrachten haalbaar zijn.

Indien in het onwaarschijnlijke geval er boven de € 2,9 miljard geen enkele omzet voor de Nederlandse industrie tot stand zal komen, dan zal dat al vroeg in de SDD-fase duidelijk worden, omdat de ontwikkelingsovereenkomsten voor de betreffende systemen en componenten op korte

termijn zullen moeten worden getekend. Dat kan voor de Nederlandse regering reden zijn om zich op haar positie als partner in het programma te bezinnen.

424

Met welke inflatiepercentages heeft het kabinet gerekend? Op grond waarvan is voor dit percentage gekozen?

Zie het antwoord op vraag 338.

425

Wordt gedurende de gehele ontwikkelingsfase en de aanschafperiode gerekend met de reële dollarkoers of met de plandollarkoers?

Voor de gehele periode is gerekend met een dollartermijnkoers van € 1,15.

426

Hoe wordt de rechtmatigheid en doelmatigheid van de Nederlandse bijdrage in de SDD-fase gecontroleerd? Op welke wijze zal het kabinet zich tijdens de SDD-fase aan de Kamer verantwoorden over de financiering?

In het kader van de regeling grote projecten zijn in de handleiding financiële regelgeving procedures vastgelegd voor de controle op doelmatigheid en rechtmatigheid. De Defensie Accountantsdienst (Defac) toetst de uitvoering van deze controles. Overeenkomstig de regeling grote projecten wordt de Kamer jaarlijks gerapporteerd over de voortgang van het project. Deze rapportage is voorzien van een accountantsverklaring. In de concept-Supplement MOU is opgenomen dat de Algemene Rekenkamer (AR) en de Defac bij Amerikaanse «audits» mogen assisteren. Indien de AR of de Defac specifieke financiële gegevens van het SDD-project nodig hebben om aan nationale verplichtingen te voldoen, zullen de Verenigde Staten toegang tot die gegevens verlenen. Daarbij moeten beide partijen over tijd en plaats daarvan afspraken maken. Voorts worden rapporten van Rekenkamerinstanties over het programma over en weer ter beschikking worden gesteld.

427

Worden de rentelasten à € 131 miljoen die voortvloeien uit de voorfinanciering à € 299,7 miljoen en die EZ en Defensie in hun begroting moeten dekken, betrokken bij de afspraken over de terugbetaling door het bedrijfsleven in de «business case»? Zo neen, waarom niet?

Zie het antwoord op vraag 359.

428

Waarom heeft de regering geen financiële balans opgesteld van de terugbetalingen door het bedrijfsleven na 2012?

Die balans is wel opgesteld en is de kern van het sluitend maken van de «business case».

429 en 431

Van welk inflatiepercentage is de regering uitgegaan met betrekking tot de ontwikkelingskosten? Welk rentepercentage berekent de minister van Financiën aan de departementen van EZ en Defensie voor de rente op het EMU-saldo?

Wie draait op voor het verschil tussen de rekenrente en de hogere rente van de staatslening?

De regering sluit met de Amerikaanse overheid een overeenkomst af in «then year» dollars (lopende prijzen). Deze zijn teruggerekend naar prijspeil 2001 met een inflatiepercentage van 2%. In de berekeningen is uitgegaan van een kapitaalmarktrente van 5,5%, hetgeen iets boven de actuele kapitaalmarktrente ligt.

430

Betekent de incidentele belasting van het EMU-saldo met circa € 100 miljoen per jaar dat de overheid € 300 miljoen extra gaat lenen?

Ja. De voorfinanciering is conform ESR-definitie relevant voor het EMU-saldo en leidt tot een gewijzigd kapitaalmarktberoep in de betreffende jaren.

De voorfinanciering van de SDD-bijdragen is overigens zodanig vormgegeven dat het EMU-saldo in 2002 en vanaf 2006 niet wordt belast. De rentelasten van deze voorfinanciering worden binnen het uitgavenkader gedekt uit de begrotingen van Defensie en EZ. Naar mate de ten behoeve van de voorfinanciering beschikbaar gestelde middelen weer terug zijn gevloeid naar de staatskas, wordt de bijdrage uit de begroting van Defensie en Economische Zaken aan genoemde rentelasten verminderd.

431

Wie draait op voor het verschil tussen de rekenrente en de hogere rente van de staatslening?

Zie het antwoord op vraag 429.

432 en 437

Waarom is een incidentele belasting van het EMU saldo gedurende drie jaar niet relevant voor de regels budget discipline? Gelden hier andere (Zalm) normen dan voor andere uitgaven zoals onderwijs, zorg en veiligheid?

De belasting van het EMU-saldo bedraagt € 299,7 miljoen. Gaat hier in het licht van de Zalmnorm geen precedentwerking vanuit voor andere begrotingsposten of andere ministerie? Kan aangegeven worden of de in deze gekozen systematiek eerder gehanteerd is voor andere projecten, posten en / of ministeries?

De voorfinanciering van de bijdrage van de industrie door de rijksoverheid is conform regels budgetdiscipline niet-relevant voor het uitgavenkader. De verwerking van deze voorfinanciering is te vergelijken met de wijze waarop wordt omgegaan met de bruteringsoperatie volkshuisvesting en de afkoop van winstrecht DSM: niet-relevant voor het uitgavenkader, wel EMU-saldo relevant en de rentelasten zijn ingepast binnen het uitgavenkader. De wijze van verwerken (niet relevant voor uitgavenkader) kan ook vergeleken worden met Studieleningen en het nemen van deelnemingen (bijvoorbeeld KPN, Westerschelde Oeververbinding) zij het dat bij de laatste twee geen effect op het EMU-saldo optreedt (wel op EMU-schuld).

433

Hoe zeker is dat de door Defensie en EZ gedragen rentelasten uiteindelijk terugbetaald worden door de industrie? Is het ook mogelijk dat de overheid uiteindelijk opdraait voor deze kosten?

Zie het antwoord op vraag 359.

434

In de tabel op pagina 22 is sprake van een bijdrage van de industrie van € 55 miljoen. Deelt de regering de aanname dat de rest, € 136 miljoen

(tot. € 191 miljoen) na 2012 wordt terugbetaald en dat dit bij lange na niet genoeg is om de bijdrage van EZ (€ 60 miljoen), het EMU saldo (€ 299,7 miljoen) en de restkosten (€ 131,1 miljoen) te dekken?

De bijdrage van de industrie is in netto contante waarde (prijsspeil 2001) en bedraagt € 191 miljoen op grond van de huidige «business case». De feitelijke betalingen die de industrie zal doen, liggen veel hoger. De € 55 miljoen (prijsspeil 2001) is geen netto contant bedrag en kan dan ook niet worden vergeleken met de € 191 miljoen.

435

Met welk inflatiepercentage heeft het kabinet gerekend? Op grond waarvan is dit percentage gekozen? Hoe variëren de uitkomsten bij verschillende inflatiepercentages?

Zie het antwoord op vraag 338.

436

Welke veronderstellingen heeft het kabinet gehanteerd om de netto contante waarde van de investering en als onderdeel daarvan de bijdrage van het bedrijfsleven te berekenen? Op grond waarvan is deze veronderstelling gekozen? Wordt bij het vaststellen van de uiteindelijke bijdrage van het bedrijfsleven, na deelname aan de productie, de nu gepresenteerde netto contante waarde teruggerekend naar bedragen in prijspeil 2002? Op welke wijze zijn deze afspraken vastgelegd?

Zie het antwoord op vraag 298.

437

De belasting van het EMU-saldo bedraagt € 299,7 miljoen. Gaat hier in het licht van de Zalmnorm geen precedentwerking vanuit voor andere begrotingsposten of andere ministerie? Kan aangegeven worden of de in deze gekozen systematiek eerder gehanteerd is voor andere projecten, posten en / of ministeries?

Zie het antwoord op vraag 432.

438

Wat zijn de gevolgen voor de terugbetaling door de Nederlandse industrie indien een van de deelnemende bedrijven niet in staat is om haar deel te betalen, bijvoorbeeld door faillissement? Betalen dan de overige bedrijven een groter deel terug zodat de staat hoe dan ook het volledige afgesproken bedrag terugkrijgt of is een dergelijk risico voor rekening van de staat?

Zie het antwoord op vraag 251.

439

Komt het afdrachtpercentage van 3,5% boven op het vpb of is het aftrekbaar?

Zie het antwoord op vraag 349.

440

Is het juist dat hogere kosten vermoedelijk leiden tot lagere afname van de JSF en daarmee tot minder industriële omzet en werkgelegenheid en dus tot minder teruggave aan overheid?

Het is niet bekend hoe andere landen zullen handelen als de verwachte kosten van de JSF hoger uitvallen. Voor Nederland kan een stijging van de

prijs van een JSF ertoe leiden dat minder JSF-vliegtuigen worden aangeschaft indien het projectbudget niet wordt verhoogd. Over de definitieve vaststelling van de afdracht van de industrie zal in 2008 een evaluatie plaatsvinden. Afgesproken is dat dan het financiële tekort van de overheid in de «business case» volledig wordt gedicht door de industrie.

441

Indien de industrie het aan haar voorgeschoten instappgeld niet terug kan of wil betalen, komt het tekort dan ten laste van de Defensiebegroting of ten laste van de algemene middelen?

Zie het antwoord op vraag 302.

442

Kan de regering de Kamer een overzicht verschaffen van de Nederlandse bedrijven die aan de ontwikkeling zullen deelnemen met daarbij een vermelding om welke onderdelen het gaat zodat de Kamer zich een oordeel kan vormen van de kennisverwerving die deelname oplevert?

Zie het antwoord op vraag 244.

443

Is het genoemde bedrag aan subsidie van € 42 miljoen inclusief of exclusief rente? Welke invloed heeft de rente op de totale overheidsbijdrage aan de ontwikkeling?

Zie het antwoord op vraag 293.

444

De Algemene Rekenkamer heeft een rapport «lessons learned F-16» gepubliceerd. Wat is de mening van het kabinet over de aanbevelingen van dit rapport? Is het kabinet bereid deze mee te laten wegen in het vervolgtraject van de vervanging van de F-16?

De Algemene Rekenkamer heeft het rapport «lessons learned F-16» aan de Tweede kamer aangeboden. Het is daarop in een algemeen overleg behandeld (Kamerstuk nr. 26 253, nr. 1). Aan dit rapport hebben de gemeenschappelijke rekenkamers van België, Denemarken, Nederland, Noorwegen en de Verenigde Staten gewerkt. Een belangrijk deel van dit rapport is gericht op internationale samenwerking. Omdat deelname aan de SDD-fase ook geschiedt op basis van internationale samenwerking, is dit rapport ook relevant voor de vervanging van de F-16. Het F-16 programma is echter voor een belangrijk deel ook gestoeld op het Amerikaanse Foreign Military Sales (FMS)-systeem, zodat niet alle aanbevelingen voor deelname aan de SDD-fase relevant zijn. De aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer zijn of worden systematisch ingebracht bij onderhandelingen met de Verenigde Staten over de JSF en op hun haalbaarheid getoetst. Veel aanbevelingen uit het rapport zijn overigens reeds positief ontvangen door de Verenigde Staten.

Een eerste belangrijk resultaat dat kan worden gemeld betreft het controlerecht. Nu al kan worden geconcludeerd dat de invloed en de controle op de rechtmatigheid en de doelmatigheid bij deelname aan de SDD-fase naar verwachting beter is dan in het huidige FMS-systeem, waardoor betere mogelijkheden ontstaan voor verwezenlijking van de genoemde aanbevelingen. In het antwoord op vraag 426 wordt nader ingegaan op de controle van rechten doelmatigheid.

445

Booz-Allen & Hamilton voorzag in zijn advies van maart 2001 bij SDD-participatie op level 2 een omzet van tenminste \$ 4,8 miljard, oplopend tot mogelijk \$ 7,5 miljard, voor de Nederlandse industrie. Deze cijfers zijn inmiddels kennelijk achterhaald, nu de regering uitgaat van een hogere omzet. In hoeverre is de omzet die Booz-Allen & Hamilton voorspelde bij participatie op level 3 achterhaald? Gaat het kabinet nog steeds uit van deze cijfers van maart 2001?

De hogere omzetcijfers die nu worden gehanteerd en die naar verwachting voort zullen vloeien uit een Nederlandse deelname aan de SDD fase op «level 2», zijn een gevolg van de onderhandelingen die het bedrijfsleven inmiddels met de hoofdaannemers hebben gevoerd. Over «level 3» is niet onderhandeld, maar de hoofdaannemers hebben in het verleden (en men heeft sedertdien geen ander standpunt ingenomen) aangegeven dat wat hen betreft een deelname op «level 3» gelijk staat aan kopen van de plank qua industriële mogelijkheden. De omzet die gerealiseerd zal kunnen worden bij «level 3» en kopen van de plank wordt inmiddels, op basis van informatie van de hoofdaannemers en het Nederlandse bedrijfsleven, geraamd op ca. \$ 2,5 miljard, het bedrag dat ook in de brief aan de kamer is opgenomen als zijnde het omzetbedrag waarover het Nederlandse bedrijfsleven in ieder geval dient af te dragen.

446

De regering heeft diverse studies laten uitvoeren naar de economische voordelen van participatie in de ontwikkeling van de JSF. Waarom zijn geen vergelijkbare studies gedaan naar de programma's van Rafale en Eurofighter?

Zoals u bekend omvat het onderzoek van het NIVR tevens de programma's van de Rafale en de Eurofighter.

447

Het CPB heeft in haar rapport geconcludeerd dat de netto contante waarde van deelname aan de SDD-fase negatief is: tussen 300 en 900 miljoen gulden. Wat is het oordeel van het kabinet over deze conclusie? Op welke wijze heeft het kabinet deze conclusie in haar afwegingen betrokken?

Zie het antwoord op vraag 22.

448

Waarom heeft het kabinet niet level 3-participatie in de SDD door het CPB laten onderzoeken?

Het CPB is gevraagd om een second opinion van de rapporten van Booz-Allen & Hamilton (BAH, 2001) en het Nederlands Instituut voor Vliegtuigontwikkeling en Ruimtevaart (NIVR, 2001), waarin ook level 3 participatie is onderzocht.

449

Wat is het oordeel van de regering over de conclusie van het CPB dat de netto contante waarde van de investering negatief is?

Zie het antwoord op vraag 47.

450

Het CPB spreekt over 100% verdringingseffecten qua werkgelegenheid. Kan de regering dit weerleggen?

Zie het antwoord op vraag 19.

451

Waarom heeft de regering geen inhoudelijk commentaar geleverd op het rapport van het CPB?

Zie het antwoord op vraag 22.

452

Volgens het CPB leidt de deelname aan de EMD fase niet tot het opbouwen van hoogwaardige kennis en kunde en tot een goede «spin-off» en «spill-over»-mogelijkheden voor de Nederlandse industrie. Bredere economische aspecten, werkgelegenheid en verdringingseffecten zijn niet bekeken. Kan de regering reageren op deze conclusies?

Zie het antwoord op vraag 19.

453

De participerende bedrijven krijgen noch van Lockheed Martin noch van de motorenbouwers noch van de Amerikaanse overheid enigerlei vorm van garantie dat zij zullen mogen participeren. Alleen indien zij goede kwaliteit leveren tegen concurrerende prijzen mogen zij participeren. Wat is de reden dat de Amerikaanse overheid, ondanks de (eventuele) substantiële bijdrage van Nederland aan de ontwikkelingsfase en de aanschaf van de JSF-toestellen, niet bereid is garanties in deze af te geven?

Een van de uitgangspunten van het JSF-programma is de betaalbaarheid, waarbij het CAIV concept («cost as an independent variable») wordt nagestreefd. Daarom is tussen Lockheed Martin en andere betrokken bedrijven «business to business» van toepassing. De Amerikaanse overheid verlangt van Lockheed Martin een vliegtuig dat aan de ORD voldoet en dat subcontractanten op basis van concurrentiestelling worden gekozen, waarbij bedrijven uit landen van participanten nadrukkelijk in beschouwing moeten worden genomen. Zij treedt daarbij wel sturend op: zij eist dat de bedrijven uit de SDD-landen daarbij nadrukkelijk in beschouwing worden genomen.

454

Is de VS bereid een korting te geven op de ontwikkelings- en aanschafkosten van de JSF-toestellen indien de Nederlandse industrie onvoldoende zou mogen participeren? Is dit onderwerp van bespreking geweest tijdens de onderhandelingen met de Amerikaanse overheid? Is de regering bereid dit alsnog in te brengen in de besprekingen met de Amerikaanse overheid en als voorwaarde voor deelname in het SDD-programma te formuleren?

Het onderwerp van een mogelijke korting op de ontwikkelingskosten en op de eventuele aanschafkosten van de JSF als de participatie van de Nederlandse industrie onvoldoende is, is tijdens de besprekingen aan de orde gesteld. De Verenigde Staten bleken daartoe niet bereid. De regering ziet nu geen mogelijkheid dit opnieuw met de Amerikaanse overheid te bespreken. Wel kan Nederland besluiten om bij onvoldoende participatiemogelijkheden uit de SDD-fase te stappen.

455

Met het regeringsbesluit tot participatie in JSF-SDD wordt een uitgave van \$ 800 miljoen vastgelegd. De business case tracht een inkomstenstroom te definiëren die uit drie ongewisse gedeelten bestaat zo ook een eenmalige subsidie van EZ aangezien de business case niet sluitend is. Daaren-

boven is de overeenkomst met de industrie niet gefinaliseerd en is een evaluatiepunt in 2008 ingebouwd hetgeen de business case nog verder negatief kan beïnvloeden. In de conclusie neemt aldus de regering alle risico's en de industrie geen enkel. Hoe denkt de regering haar risico te beperken en op zijn minst te maximaliseren en op welke hoogte?

Naar de mening van het kabinet zijn, op basis van de huidige inzichten, de risico's met betrekking tot de drie inkomstenstromen (aangenomen wordt dat hiermee bedoeld is de voordelen van de Staat bij aanschaffing en de royalties bij verkoop aan niet JSF-partnerlanden) beperkt. Overigens kunnen deze risico's twee kanten op werken, zowel ten nadele als ten voordele van de overheid.

Op het principe van de eenmalige subsidie is in het antwoord op vraag 394 nader ingegaan. Daarbij is tevens aangegeven de relatie die er is van dit bedrag met de evaluatie in 2008.

Voor wat betreft de bijdrage van de industrie wordt opgemerkt dat met de industrie juridisch bindende afspraken worden gemaakt ter zekerstelling van die afdrachten en de uitgangspunten, principes en mechanismen op basis waarvan en waarlangs de evaluatie in 2008 van de businesscase van de staat en het daaruit volgende definitieve afdrachtregime voor de industrie zal plaatsvinden.

Gelet op het bovenstaande is het kabinet dan ook van mening dat er geen sprake is van een situatie waarin de regering alle risico's draagt en de industrie geen enkele. Het Kabinet is daarentegen van oordeel dat er in de onderhavige business case sprake is van een adequate verdeling van de risico's en kansen tussen de verschillende betrokken partijen.

456

Raakt Nederland in de praktijk door deelname als kleine partner in materieelsamenwerkingsprojecten haar speelruimte op het gebied van het wapenexportbeleid niet feitelijk voor een groot deel kwijt? Hoe beoordeelt de regering de afwezigheid van invloed op het Amerikaanse wapenexportbeleid in relatie tot de grote bedragen die de Nederlandse industrie mogelijk gaat verdienen met participatie?

Zie het antwoord op vraag 275.