

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

55

Vragen van de leden **Eijsink** en **Smeets** (beiden PvdA) aan de ministers van Economische Zaken en van Defensie over *de herijking van de business case JSF* (ingezonden 31 augustus 2010).

Antwoord van minister **Van der Hoeven** (Economische Zaken), mede namens de minister van Defensie (ontvangen 23 september 2010).

Vraag 1

Kunt u de gang van zaken rond de beïnvloeding vanuit de luchtvaartindustrie op de herijking van de business case JSF in de zomer van 2008, zoals beschreven in de Volkskrant, bevestigen?¹ Zo nee, op welke punten klopt deze beschrijving niet?

Antwoord 1

Hiervoor verwijs ik naar de beantwoording van de vragen 1 en 2 van het lid Van Dijk (SP) Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2010–2011, nr. 54.

Vraag 2

Waarom heeft u de Kamer destijds niet terstond geïnformeerd over de rechterlijke procedure die de betrokken industrie op 2 juli 2008 tegen de Staat heeft aangespannen, het verloop van deze procedure en de daarop volgende overleggen met vertegenwoordigers van deze industrie, mede in het licht van het feit dat de regering kort daarvoor in het algemeen overleg over de JSF in de Kamer had gemeld dat de herberekening van het afdrachtpercentage uit de business case de komende zomer rustig diende te worden afgewacht?

Antwoord 2

De Staat en de Luchtvaartindustrie hebben gedurende lange tijd intensief overleg gevoerd over de herijking van de *business case*. De Kamer is voortdurend geïnformeerd over de relevante uitkomsten van en de vervolgstappen in dit proces. De gerechtelijke procedure waaraan in het Volkskrant artikel wordt gerefereerd is door de Luchtvaartindustrie ingetrokken en heeft geen invloed gehad op de uitkomst of het verloop van de herijking van de *business case*.

¹ de Volkskrant, 23 augustus 2010: «De JSF-lobby en de miljoenen».

Vraag 3

Is het waar dat de regering daarbij niet is ingegaan op de voorwaardelijke eis dat Nederland ook werkelijk JSF's gaat kopen, maar dat de bijkomende «voordelen» van zo'n aankoopbesluit door Nederland uiteindelijk wel zijn meegenomen bij de berekening van het definitief afgesproken afdrachtspercentage? In hoeverre is dit afwijkend van de oorspronkelijke parameters uit de betreffende Medefinancieringsovereenkomst (MFO)? Kan alleen daaruit ook al de conclusie getrokken worden dat, mocht Nederland niet overgaan tot aanschaf van de JSF als opvolger van de F16, de belofte dat de Nederlandse deelname aan de ontwikkeling (SDD) van de JSF de «belastingbetaler geen cent gaat kosten» niet zal kunnen worden waar gemaakt?

Antwoord 3

Op 1 juli 2008 heeft de Staat conform de MFO aan de Luchtvaartindustrie het resultaat bekend gemaakt van de herijking van de JSF business case. Tevens is de Kamer hierover geïnformeerd (Kamerstuk 26 488, nr. 90). Bij de herijking is de Staat uitgegaan van de parameters van de MFO. Een voorwaardelijke eis voor de aanschaf van de JSF is niet aan de orde. Het ontwikkelingskostenvoordeel dat Nederland als SDD-partner heeft bij de aanschaf van de JSF is een van de parameters die in overeenstemming met de MFO onderdeel uitmaakt van de *business case*. Dit aspect is vanaf 2002 bekend. Inmiddels is de *business case* herijkt en zijn aanvullende afspraken gemaakt met de industrie. Deze bevatten geen wijzigingen ten aanzien van het ontwikkelingskostenvoordeel. De Kamer is hierover geïnformeerd met de brief van 24 maart 2010 (Kamerstuk 26 488, nr. 223). Voorts verwijs ik naar de antwoorden op de vragen 2, 3 en 4 van het lid Van Dijk (SP).

Vraag 4 en 5

Kunt u een overzicht verschaffen wat op dit moment voor de Nederlandse staat, de Nederlandse belastingbetaler en de betrokken Nederlandse bedrijven nog de voor- en nadelen zijn van de uitvoering van de betreffende MFO, sinds de herijking van de business case en het daarbij vastgestelde definitieve afdrachtpercentage, rekening houdend met de volgende feiten:

- a. dat de MFO, als garantie dat onze deelname aan de ontwikkelingsfase van de JSF «de belastingbetaler geen cent gaat kosten», zijn functie ter beïnvloeding van de politieke besluitvorming over de participatie in de ontwikkelingsfase van de JSF klaarblijkelijk heeft vervuld;
- b. dat de opbrengst voor de staat van de MFO, met het nu definitief vastgestelde afdrachtpercentage en alle daarbij geformuleerde onthefende voorwaarden, over een lange periode van vele decennia slechts relatief gering zal zijn maar wel veel bureaucratie en afhandelingskosten met zich mee zal brengen?

Welke conclusie trekt u uit de balans van deze voor- en nadelen?

Antwoord 4 en 5

Ik herken mij niet in de vraag 4 als feit veronderstelde opvattingen. In de MFO van 2002 is vastgelegd hoe het verschil tussen deelname aan de ontwikkeling van de JSF en het kopen van de plank moet worden berekend. De Staat en de Luchtvaartindustrie zijn in de MFO overeengekomen dat het verschil («Tekort») in deze *business case* voor rekening komt van de Luchtvaartindustrie. In 2002 is de looptijd van de overeenkomst bepaald op 50 jaar. De achtergrond en inhoud van de business case is onder meer uitvoerig beschreven in de brief aan de Kamer van 11 februari 2002 (Kamerstuk 26 488, nr. 8, blz. 14 t/m 18 en blz. 22 en 23) en bovendien is een en ander met de Kamer besproken tijdens het notaoverleg van 2 april 2002 (Kamerstuk 26 488, nr. 12). De definitie van het Tekort en de elementen die van belang zijn voor de vaststelling daarvan zijn beschreven in artikel 3.3 van de MFO.

Conform de MFO is de *business case* in 2008 herijkt. Vervolgens hebben de betrokken partijen in 2010 overeenstemming bereikt over het afdrachtpercentage van gemiddeld 3 waarmee gedurende de resterende looptijd van de MFO de private bijdrage van € 105 miljoen (netto contante waarde, prijspeil 2001) door de industrie via de afdrachten over de JSF-gerelateerde omzet moet worden terugbetaald. De MFO biedt de Staat daarmee de juridische basis om het Tekort daadwerkelijk terug te ontvangen. Voorts verwijs ik naar

de beantwoording van de vragen van het lid Van Dijk (SP), in het bijzonder vraag 5.