

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

1441

Vragen van het lid **Van Velzen** (SP) aan de staatssecretaris van Defensie en de minister van Economische Zaken over de *mogelijke prijsstijging van de Joint Strike Fighter (JSF)*. (Ingezonden 12 januari 2004)

1

Kent u het artikel «Lockheed Joint Fighter Development Cost Up 17 Percent»?¹ Klopt het dat de productiekosten voor de F-35 JSF inmiddels met 17% zijn gestegen ten opzichte van het geplande budget? Zo neen, welke prijsstijging heeft er plaatsgevonden? Klopt het dat dit een vertraging van een jaar oplevert, dat er minder toestellen geproduceerd zullen worden en dat het productieproces over een langere periode uitgerekt zal worden met de nodige extra prijsstijgingen die daar uit voortkomen?

2

Kunt u aangeven wat de effecten van deze prijsstijgingen zijn op de Nederlandse business case en op de verwachte productie-omzet voor de Nederlandse industrie? Kunt u nog steeds garanderen dat «de omzetverwachtingen ongewijzigd zijn sinds het opstellen van de business case»?² Zo neen, is het denkbaar dat u het project voor kortere of langere tijd opschort of afblaast indien u tot

de conclusie komt dat de omzetverwachtingen niet haalbaar zijn?

¹ www.bloomberg.com, 5 januari jl.

² Aanhangsel Handelingen nr. 113, vergaderjaar 2003–2004.

Antwoord

Antwoord van staatssecretaris **Van der Knaap** (Defensie), mede namens de minister van Economische Zaken. (Ontvangen 6 mei 2004), zie ook Aanhangsel Handelingen nr. 1032, vergaderjaar 2003–2004

1

Het artikel is bekend. Het hogere budget voor de SDD-fase is vooral nodig om gewichtproblemen op te lossen. Vooral bij de Short Take Off and Vertical Landing (STOVL) variant van de JSF – niet de versie waarvoor Nederland belangstelling heeft – bestaat een risico dat deze aan het einde van de SDD-fase te zwaar is. Dit risico is gemeld in de jaarrapportage over het jaar 2002 (Kamerstuk 26 488, nr. 17). Bij de invoering van het gedetailleerde ontwerp bleek dat het gewichtprobleem groter is dan werd verwacht. Daarom worden aanvullende gewichtsbesparende maatregelen genomen. De SDD-fase moet waarschijnlijk met ongeveer anderhalf jaar worden verlengd om gewichtsbesparende maatregelen te ontwikkelen en te

implementeren. Ook voor de ontwikkeling van software is meer tijd nodig. Om met name de gewichtproblemen op te kunnen lossen, worden in de Amerikaanse presidentiële begroting voor 2005 aanvullende fondsen opgenomen. Voorts wordt in de Amerikaanse begroting een voorziening getroffen om risico's op een meer conservatieve wijze af te dekken. Verder wordt het project uitgebreid met zogenaamde «Anti Tamper» maatregelen. Dit moet voorkomen dat software van de JSF in vijandelijke handen valt. In het licht van het voorgaande wordt de prognose voor het SDD-budget verhoogd van \$ 33,1 miljard naar ongeveer \$ 40,5 miljard, in totaal een verhoging van \$ 7,4 miljard. De productiefase zal als gevolg van de verlenging van de SDD-fase ongeveer één jaar later starten. Het aantal te produceren vliegtuigen in de SDD-periode zal worden gereduceerd. Volgens de laatste gegevens van het Amerikaanse JSF «Program Office» blijft het totaal aantal te produceren vliegtuigen echter gelijk. Het Amerikaanse ministerie van Defensie en Lockheed Martin werken thans aan de detaillering van de noodzakelijke programmabijstelling. De gevolgen voor de kale stuksprijs (de prijs exclusief het

ontwikkelingskostendeel) moeten nog worden vastgesteld op basis van de nog uit te werken detaillering van de programmawijziging. De in de stuksprijs in rekening te brengen ontwikkelingskosten, de zogenoemde «Non Recurring Costs» (NRC), zullen stijgen als gevolg van de verhoging van het SDD-budget. Landen die de JSF van de plank kopen, zullen hierdoor waarschijnlijk een hogere stukprijs moeten betalen. Nederland is als niveau-2 partner vrijgesteld van betaling van NRC.

2

Met het oog op de lange duur van het programma en de vele variabelen die tussentijds kunnen wijzigen, is bij het opstellen van de medefinancieringsovereenkomst tussen de Staat en de Nederlandse luchtvaartindustrie expliciet gekozen voor een evaluatie van alle variabelen van de «business case» in 2008. Een eventueel tekort in de «business case» zal dan worden gedicht door de industrie. De «business case» wordt niet tussentijds aan elke bijstelling van de variabelen aangepast. Wel blijf ik alert op wijzigingen en op mogelijke gevolgen daarvan. Omdat Nederland bij de verwerving van de JSF geen NRC hoeft te betalen, heeft de verhoging van het SDD-budget, bij gelijkblijvende overige uitgangspunten, een positief effect op het door afdrachten van de industrie te dekken tekort in de «business case». Daarnaast is echter ook sprake van een verschuiving van het productieschema, waardoor de omzetafdracht van de Nederlandse industrie aan de Nederlandse overheid later plaatsvindt. Dit veroorzaakt een negatief effect op de «business case». Per saldo leveren deze programmawijzigingen naar verwachting geen negatief effect op de «business case» op. Zoals in antwoord op vraag 1 gesteld, blijft het totaal aantal te produceren vliegtuigen gelijk. Genoemde programmawijzigingen geven daarom geen aanleiding om de omzetverwachtingen van de Nederlandse industrie bij te stellen.