

Vergaderjaar 2008–2009

26 488

Behoeftestelling vervanging F-16

Nr. 165

VERSLAG VAN EEN HOORZITTING

Vastgesteld 15 april 2009

¹ Samenstelling:

Leden: Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Poppe (SP), Van Baalen (VVD), voorzitter, Çörüz (CDA), Ferrier (CDA), Van Velzen (SP), Blom (PvdA), ondervoorzitter, Eijsink (PvdA), Van Dam (PvdA), Kraneveldt-van der Veen (PvdA), Griffith (VVD), Aasted Madsen-van Stiphout (CDA), Irrgang (SP), Knops (CDA), Willemsse-van der Ploeg (CDA), Jacobi (PvdA), Boekestijn (VVD), Brinkman (PVV), Voorde-wind (ChristenUnie), Pechtold (D66), Ten Broeke (VVD), Thieme (PvdD), Bilder (CDA) en Peters (GroenLinks).

Plv. leden: Lempens (SP), Van der Vlies (SGP), Polderman (SP), Van Beek (VVD), Haverkamp (CDA), Ormel (CDA), De Wit (SP), Roefs (PvdA), Wolbert (PvdA), Smeets (PvdA), Arib (PvdA), Blok (VVD), Omtzigt (CDA), Roemer (SP), Jonker (CDA), De Nerée tot Babberich (CDA), Samsom (PvdA), Van der Burg (VVD), Wilders (PVV), Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie), Van der Ham (D66), Teeven (VVD), Ouwehand (PvdD), Uitslag (CDA) en Vendrik (GroenLinks).

² Samenstelling:

Leden: Van der Vlies (SGP), Schreijer-Pierik (CDA), Vendrik (GroenLinks), Ten Hoopen (CDA), Tichelaar (PvdA), voorzitter, Van der Ham (D66), Van Velzen (SP), Aptroot (VVD), Smeets (PvdA), Samsom (PvdA), Irrgang (SP), Jansen (SP), Biskop (CDA), Ortega-Martijn (ChristenUnie), Blanksma-van den Heuvel (CDA), Van der Burg (VVD), Graus (PVV), Zijlstra (VVD), Besselink (PvdA), Gesthuizen (SP), Ouwehand (PvdD), Vos (PvdA), De Rouwe (CDA) en Elias (VVD).

Plv. leden: Van der Staaij (SGP), Jan Jacob van Dijk (CDA), Sap (GroenLinks), Van Vroonhoven-Kok (CDA), Blom (PvdA), Koşer Kaya (D66), Ulenbelt (SP), Blok (VVD), Boelhouwer (PvdA), Kalma (PvdA), Karabulut (SP), Luijben (SP), De Nerée tot Babberich (CDA), Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie), Atsma (CDA), Dezentjé Hamming-

De vaste commissie voor Defensie¹, de vaste commissie voor Economische Zaken², de vaste commissie voor Financiën³ en de vaste commissie voor de Rijksuitgaven⁴ hebben op maandag 6 april 2009 gesprekken gevoerd over:

– **de vervanging van de F-16.**

Van deze gesprekken brengen de commissies bijgaand stenografisch verslag uit.

Aanvang 10.00 uur

Voorzitter: Van Baalen

Adjunct-griffier: Van der Bijl

Aanwezige leden: Van Baalen, Boekestijn, Brinkman, Eijsink, Knops, Peters, Van der Staaij, Uitslag, Van Velzen en Voordewind.

Bluemink (VVD), Madlener (PVV), Van Dam (PvdA), Gerkens (SP), Thieme (PvdD), Heerts (PvdA), Uitslag (CDA), Weekers (VVD) en Aasted Madsen-van Stiphout (CDA).

³ Samenstelling:

Leden: Van der Vlies (SGP), Blok (VVD), voorzitter, Ten Hoopen (CDA), ondervoorzitter, Weekers (VVD), Van Haersma Buma (CDA), De Nerée tot Babberich (CDA), Haverkamp (CDA), Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD), Omtzigt (CDA), Koşer Kaya (D66), Irrgang (SP), Luijben (SP), Kalma (PvdA), Blanksma-van den Heuvel (CDA), Cramer (ChristenUnie), Van der Burg (VVD), Tony van Dijk (PVV), Spekman (PvdA), Heerts (PvdA), Gesthuizen (SP), Ouwehand (PvdD), Tang (PvdA), Vos (PvdA), Bashir (SP) en Sap (GroenLinks).

Plv. leden: Van der Staaij (SGP), Remkes (VVD), Pieper (CDA), Aptroot (VVD), Jan de Vries (CDA), Van Hijum (CDA), Mastwijk (CDA), Elias (VVD), De Pater-van der Meer (CDA), Pechtold (D66), Kant (SP), Ulenbelt (SP), Van der Veen (PvdA), Smilde (CDA), Anker (ChristenUnie), De Roon (PVV), Van Dam (PvdA), Smeets (PvdA), Karabulut (SP),

Thieme (PvdD), Heijnen (PvdA), Roefs (PvdA), Van Gerven (SP) en Vendrik (GroenLinks).

⁴ Samenstelling:

Leden: Van der Vlies (SGP), Blok (VVD), Ten Hoopen (CDA), Weekers (VVD), Van Haersma Buma (CDA), De Nerée tot Babberich (CDA), Aptroot (VVD), voorzitter, Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD), Omtzigt (CDA), Koşer Kaya (D66), Luijben (SP), Van der Veen (PvdA), Kalma (PvdA), Van Gerven (SP), Blanksma-van den Heuvel (CDA), Cramer (ChristenUnie), Tony van Dijk (PVV), Gesthuizen (SP), Ouwehand (PvdD), Heijnen (PvdA), Tang (PvdA), Vos (PvdA), ondervoorzitter, Bashir (SP) en Sap (GroenLinks).

Plv. leden: Van der Staaij (SGP), Van der Burg (VVD), Jonker (CDA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Jan de Vries (CDA), Van Hijum (CDA), Van Beek (VVD), Boekestijn (VVD), De Pater-van der Meer (CDA), Van der Ham (D66), Gerkens (SP), Vermeij (PvdA), Kuiken (PvdA), Kant (SP), Anker (ChristenUnie), De Roon (PVV), Irrgang (SP), Thieme (PvdD), Heerts (PvdA), Besselink (PvdA), Depla (PvdA), Roemer (SP), Vendrik (GroenLinks) en Mastwijk (CDA).

De **voorzitter**: Ik open het rondetafelgesprek dat de vaste commissie voor Defensie organiseert over de vervanging van de F-16. Wij hebben vandaag een aantal deskundigen uitgenodigd om hen te kunnen bevragen over aspecten waarover de Kamer meer duidelijkheid wil hebben. Wij hebben een flink aantal gasten, wat betekent dat wij redelijk druk op de tijd moeten zetten. Ik geef de gasten steeds de gelegenheid hun inbreng te geven en dat zo kort mogelijk te doen. Dan geef ik de Kamerleden de mogelijkheid daarop te reageren en vragen te stellen. Tijdens de inbreng van de gasten is er geen mogelijkheid om vragen te stellen. Ik vraag mijn collega's met nadruk te noteren welke vragen u hebt voor welke persoon. Die kunnen wij dan in onze ronde stellen.

Onderzoeksinstellingen

Gesprek met de heren Gelauff, Minne, Velthuisen, Van den Berg en Schellekens

De **voorzitter**: Ik wil beginnen met de vertegenwoordigers van het Centraal Planbureau de heren Gelauff en Minne, dan van PricewaterhouseCoopers de heer Velthuisen, van de Audit Dienst Defensie de heer Van den Berg en van de Audit Dienst Economische Zaken de heer Schellekens. Ik zal in deze volgorde de gasten vragen om in ongeveer vijf minuten hun inbreng te leveren.

De heer **Gelauff**: Voorzitter. Als het goed is, hebt u bij de stukken een A4'tje gekregen waarop is geprobeerd, onze argumenten op een blaadje samen te vatten. Dat wil ik op hoofdlijnen met u doornemen. Belangrijk bij de discussie is om goed onderscheid te maken tussen de werkgelegenheidseffecten en de kwaliteit van het werk en de innovatie. Dat wil in de discussie namelijk nogal eens door elkaar lopen. Wij hebben geprobeerd dat goed op een rijtje te zetten.

Kijken wij naar de werkgelegenheid, dan is het goed om eerst goed naar de definitie te kijken. Er wordt gesproken over 50 000 arbeidsjaren; het zijn heel hoge aantallen. Als ik bij het Planbureau werk als onderdirecteur, wat ik nu ben, dit jaar, volgend jaar weer, het jaar daarop weer en het jaar daarop ook weer, dan heb ik daar vier jaar gewerkt. Maar dan heb ik nog steeds één baan. Als ik dat maal vier tel, telt die baan als vier arbeidsjaren. Dat is gecumuleerde werkgelegenheid. Dit is niet de gebruikelijke manier waarop wij ernaar kijken en arbeidsjaren zijn zeker niet een directe vertaling in werkgelegenheid, in volledige banen. Laten wij dat omrekenen en twee perioden onderscheiden. In de periode van onderzoek, 2001–2015, gaat het om ongeveer 200 banen en in de periode 2015–2052, de hele periode waarin de productie tot stand komt, gaat het om maximaal 1200 banen. Om het speelveld af te perken: wij praten over maximaal 1200 banen. Meer is het sowieso niet.

Wij hebben nog eens gekeken naar die 1200 banen in de productietijd. Daarbij lopen wij ertegenaan dat er bij de berekening daarvan niet volledig rekening mee is gehouden dat in de loop van die periode tot 2052 bedrijven steeds productiever worden. Wij kunnen dadelijk nog ingaan op die berekeningsmethode, maar wij komen tot de conclusie dat ongeveer de helft van deze banen een correctie behoeft. Daarbij komen wij op 600 banen die direct verbonden zijn aan de productie van de JSF bij bedrijven. Dat is nog wat anders dan de economie als geheel. Daar werken mensen. Als die mensen in de periode 2015–2052 niet aan de JSF hadden gewerkt, waren zij niet 40 jaar werkloos geweest. Het zijn redelijk opgeleide mensen, mbo'ers en hbo'ers, die dan ergens anders hadden gewerkt. Dat leidt ons tot de conclusie dat vanuit een macro-economisch welvaarts-perspectief de werkgelegenheidseffecten nul zijn. Dat is het totale beeld. Het grootste gedeelte van de werkgelegenheidseffecten zit in de periode 2015–2052. Dat betekent dat het relatief weinig te maken heeft met de

crisis waarin wij nu zitten. Wij moeten dus oppassen voor argumenten die nu rondom de crisis spelen, want wij mogen toch hopen dat wij rond 2015 redelijk uit de crisis zijn gekomen.

Zelfs als de macro-effecten voor de werkgelegenheid nul zijn en er op microniveau bij bedrijven 600 banen worden gecreëerd worden, kunnen dit kwalitatief heel hoogwaardige banen zijn. Dan is dat vanuit welvaarts-oogpunt nog steeds een heel nuttige zaak. Het is relatief moeilijk daarvan een beeld te krijgen. Het beeld dat wij daarvan krijgen, is dat daar weinig additionele argumenten voor steun van de overheid in zitten. Het zijn gekwalificeerde productiebanen voor mbo'ers en hbo'ers, het is uitstekend werk waarmee niets mis is, maar de banen zijn niet zodanig bovenmatig gekwalificeerd dat wij verwachten dat daarbij sprake is van hoogwaardige kennis of iets dergelijks. De bij de JSF betrokken R&D zit voor een groot deel in de periode tot 2015, dus nu, en is trouwens voor een groot deel al achter de rug, want dit is al vanaf 2001 aan de gang. Hier is redelijk wat overheidssteun in gegaan, er zijn publieke kennisinstellingen bij betrokken geweest en er is gebruik gemaakt van subsidieprogramma's. Ook daar zien wij niet direct aanwijzingen dat daarvoor additionele steun van de overheid benodigd zou zijn. Ons beeld van de productiefase is dat bij de betrokken bedrijven R&D en de productiviteit vergelijkbaar zijn met de industrie als gemiddelde. Wij hebben geen aanwijzingen voor veel hogere productiviteit en/of hogere R&D dan elders in de industrie. Nogmaals, het zijn 600 uitstekende banen, macro nul, maar er zijn geen additionele kennis- of productiviteitseffecten bij betrokken in relatie tot de rest van de industrie.

De heer **Velthuisen**: Voorzitter. PricewaterhouseCoopers (PwC) heeft op verzoek van EZ een onderzoek uitgevoerd, na een openbare aanbesteding. Dit onderzoek is uitgevoerd onder leiding van een begeleidingscommissie, bestaande uit leden van de ministeries van Financiën, EZ en Defensie. De vraag die aan PwC is gesteld, is wat de economische implicaties zijn voor de economie van de bestedingsimpuls die samenhangen met de participatie in het JSF-programma, uitgerekend in daarmee samenhangende omzetten en werkgelegenheid, zowel in directe als in indirecte zijn. Verder is de vraag aan de orde gekomen wat de eventuele spillover- en spin-offeffecten zijn. PwC heeft daarvoor twee benaderingen gekozen. Om te beginnen is dat een macro-economische benadering, waarbij wij deze impuls aan de economie hebben gegeven, afkomstig van de contracten die in de JSF-thermometer staan. Wij hebben dit doorerekend op de directe effecten voor de bij de JSF betrokken bedrijven, te weten de 86 ondernemingen en instellingen. Ook hebben wij gekeken naar de daarmee samenhangende afgeleide economische ontwikkeling. Als je een impuls geeft aan een bepaalde bedrijfstak, gaat die bedrijfstak geld uitgeven, wat ook weer leidt tot bestedingen elders en tot indirecte uitstralingseffecten. Ook die effecten hebben wij uitgerekend. Na het uitvoeren van deze berekeningen zijn wij uitgekomen op de 50 000 arbeidsjaren en 16 mld. omzet die in het rapport staan. Ik ben het onmiddellijk eens met de heer Gelauff dat die 50 000 arbeidsjaren over de hele looptijd gelden: de door hem genoemde vier arbeidsjaren zijn inderdaad vier arbeidsjaren, maar het is één baan. Wij zijn het dus eens met de door de heer Gelauff genoemde aantallen banen. De tweede benadering waarvoor wij hebben gekozen, een redelijk bijzondere, is een micro-economische aanpak. Wij hebben interviews gehouden met alle betrokken bedrijven en diepte-interviews met de belangrijkste JSF-spelers, wij hebben de business cases doorgesproken en alle werkgelegenheids- en bestedingseffecten doorgeakkerd. Als je de uitkomsten daarvan op een rijtje zet, kom je uit in dezelfde orde van grootte als bij de macro-economische aanpak. Dat was voor ons een soort validatie van de redelijkheid van de uitkomsten.

CPB en PwC verschillen inmiddels op drie punten van mening. Om te beginnen heeft dat te maken met de arbeidsproductiviteit, die wij niet zouden hebben meegenomen. In ons micro-economisch onderzoek hebben wij rekening gehouden met de faseringen uit het JSF-programma. Daarin zit een inschatting van de arbeidsproductiviteit. Wij denken dat wij daarmee rekening hebben gehouden in het micro-economisch onderzoek. Verder is sprake van een wegleffect. Wij hebben 50 000 arbeidsjaren gepresenteerd, waarover duidelijk in het rapport staat dat een deel daarvan bij buitenlandse onderdelen van bedrijven die in handen zijn van Nederlanders, dus niet op Nederlandse bodem, zal terechtkomen. Daarbij gaat het om een 6500 van de 50 000 arbeidsjaren. Het laatste punt waarop CPB en PwC van mening verschillen betreft het verdringsaspect, ofwel het welvaartseffect, waar de heer Gelauff het over heeft. Als je één baan creëert in Nederland, dan wordt die bezet door iemand die misschien helemaal niet werkloos was. Dan verdring je alleen maar een baan. Met andere woorden: het nettowerkgelegenheidseffect is nul. Ook bij dat micro-economisch onderzoek zijn wij nagegaan waar de mensen vandaan kwamen die de banen bezetten die tot nu toe samenhangen met het JSF-programma. In deze krappe arbeidsmarkt komt een deel daarvan uit het buitenland. Daarbij zit ook een klein deel Nederlanders die in het buitenland werkten en die naar Nederland terugkomen. Op de korte termijn wordt de krapte in de banen dus vervuld door bijvoorbeeld kennismigratie en migratie, en is er dus geen sprake van verdringing. Op de lange termijn verwachten wij dat er niet over de hele looptijd een dermate structurele krapte op de arbeidsmarkt zal bestaan dat er geen extra banen zullen bij komen. Dan worden banen wel degelijk gecreëerd en zal de aanbodzijde van de economie reageren. Er zullen opleidingsplaatsen komen en opleidingsprogramma's zullen worden geënt op de specifieke banen die hiervoor nodig zijn op mbo- en hbo-niveau. Dat zal uiteindelijk leiden tot additionele werkgelegenheid.

De **voorzitter**: Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan de heer Van den Berg van de Audit Dienst van Defensie en de heer Schellekens van de Audit Dienst van Economische Zaken. Er wordt mij net gezegd dat dit een gezamenlijke introductie is. Men gaat elkaar dus niet tegenspreken, zo begrijp ik.

De heer **Van den Berg**: Voorzitter. Wij proberen elkaar inderdaad niet tegen te spreken. Wij hebben al afgesproken dat ik de inleiding zal houden, mede namens mijn collega. Allereerst gaan wij kort in op de rol van de auditdiensten bij grote projecten. Vervolgens gaan wij kort in op onze werkzaamheden in 2008. Dat betreft in het bijzonder de business case, de kandidatenevaluatie en de jaarrapportage. Voordat ik daarop inga, zeg ik eerst in algemene zin het volgende. Wij merken op dat dit project gedurende meerdere jaren een verwervingsvoorbereiding betreft. Hierdoor is er praktisch uitsluitend sprake van toekomstgerichte, dus voorwaardelijke en daarom per definitie onzekere informatie. Dit wordt nog eens versterkt doordat in dit project sprake is van een geheel nieuw te ontwikkelen product, dat is gebaseerd op nieuwe technieken en dat een doorlooptijd heeft tot 2052. Zoals wij reeds eerder hebben uiteengezet en steeds in onze rapporten vermelden, leidt een en ander tot inherente onzekerheden, die bij onze conclusies en bevindingen niet uit het oog mogen worden verloren. Wij rapporteren in overeenstemming met wat in de Regeling grote projecten wordt gesteld. De Tweede Kamer wijst een groot project aan. Per project maakt de Tweede Kamer aan de bewindslieden haar informatiebehoefte kenbaar. Dit is voor dit project dan ook gebeurd in een brief van 1 september 1999. Als gevolg van de Regeling grote projecten is de Kamer dus de feitelijke opdrachtgever van de auditdiensten. Dit is afwijkend van de normale rol, waarbij wij onze werkzaamheden ten

behoefte van de politieke leiding van de departementen verrichten. Deze regeling en de door de Kamer geformuleerde informatiebehoefte zijn dus het uitgangspunt voor onze beoordeling van de jaarrapportages. De conceptrapporten daarvan worden intern op de ministeries besproken in het kader van hoor- en wederhoor, maar de auditdiensten stellen de rapportages onafhankelijk vast en dragen zorg voor verzending naar de Kamer door tussenkomst van de bewindslieden.

Ik ga kort in op onze werkzaamheden in 2008. Onze werkzaamheden voor de business case betroffen het vaststellen dat de berekeningen correct en in overeenstemming met de MFO zijn uitgevoerd. De berekeningen, voor zo ver die in de MFO zijn voorgeschreven, zijn gebaseerd op opgaven van derden.

In de kandidatenevaluatie heeft voor ons in 2008 het meeste werk in gezeten. Om deze bevindingen in de juiste context te kunnen plaatsen, schetsen wij kort dit evaluatieproces. Door TNO en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) is in opdracht van Defensie een onderzoeksmethodologie ontwikkeld. Daar maakt ook het systeem van wegingsfactoren en scores deel van uit. Dit betreft de onderzoeksaspecten «kwaliteit», «tijd», «levering» en «kosten», zoals in het regeerakkoord was afgesproken. Zodra de methodologie voldoende uitgekristalliseerd was, is een vragenlijst opgesteld om aan de fabrikanten de benodigde informatie te vragen. Deze vragenlijsten zijn eind mei verzonden. De methodologie is in augustus definitief vastgesteld, waarna de van de fabrikanten ontvangen informatie is geopend. Vervolgens is deze informatie door expertteams onder leiding van TNO/NLR geëvalueerd en zijn ten behoeve van de daarop volgende scoringssessies readers en bepaalde documenten ontworpen. Naar aanleiding daarvan bleek het noodzakelijk om nogmaals aanvullende of verdiepende informatie te vragen of om bij de fabrikanten op bezoek te gaan.

Daarna zijn deze expertteams wederom met externen uitgebreid, waardoor scoringsteams ontstonden. Met de scoringsteams hebben de nodige scoringssessies plaatsgevonden onder leiding van TNO/NLR. In deze sessies is aan de individuele kandidaten voor de verschillende aspecten een puntenwaardering toegekend. Deze waarderingen zijn verzameld in een systeem en vervolgens uitgewerkt in een vijftal deelrapporten en een samenvattend rapport. Deze zijn nu vertrouwelijk ter beschikking gesteld. Dit hele proces is in overleg met de Kamer gemonitord door RAND Europe. Voor onze bevindingen verwijzen wij graag naar onze rapportages.

Het laatste onderzoek dat wij over 2008 hebben gedaan, betrof de jaarrapportage over 2008. Deze hebben wij beoordeeld op basis van de door de Kamer geformuleerde informatiebehoefte. Omdat deze rapportage met vragen om aanvullende informatie aan het ministerie is teruggezonden, hebben wij gemeend ons assurancerapport te moeten laten vervallen. Waar mogelijk zijn wij uiteraard bereid, de vragen van de Kamer te beantwoorden.

De voorzitter: Ik geef elke fractie de gelegenheid om vragen te stellen. Daarbij wordt uiteraard expliciet aangegeven aan wie deze vragen worden gesteld. Omdat wij op zich ruim de tijd hebben, kan nog een tweede ronde plaatsvinden. In eerste instantie geef ik elke fractie vijf minuten spreektijd, maar in de tweede ronde zal wederom tijd voor vragen zijn.

De heer Knops (CDA): Voorzitter. In de eerste plaats heb ik een vraag aan de heer Gelauff van het CPB. De heer Gelauff heeft commentaar gegeven op de rapportage. Daarbij heeft hij nogal stellig benadrukt dat er geen sprake is van een relatie met de huidige crisis en dat het macro gezien nul oplevert. Vanwaar die stelligheid? In de afgelopen maanden bleek immers een aantal van de CPB-modellen helemaal niet zo stabiel te zijn. Zou het niet gepast zijn om wat meer terughoudendheid te kiezen in de bewoor-

ding van de conclusies? Het verbaast mij nogal dat de heer Gelauff zo stellig is, zeker na de toelichting van de vertegenwoordiger van PwC. In de tweede plaats heb ik een vraag aan de heer Velthuisen. Wat is zijn concrete commentaar op de aantallen die de heer Gelauff heeft genoemd? Hij zei dat hij het met de heer Gelauff eens was over de arbeidsjaren. Ik denk dat de heer Velthuisen daarmee de rekenom bedoelde dat vier arbeidsjaren over vier jaar één arbeidskracht is. Kan hij daar verder op ingaan?

In de derde plaats heb ik een vraag aan de auditdiensten van Defensie en EZ; ik begrijp dat deze in een coproductie werken. Wat wordt er precies mee bedoeld dat informatie van fabrikanten niet-bindend is? Hoe beoordelen de auditdiensten dit? Wat zijn wat hun betreft de vrijheidsgraden van de fabrikanten?

De heer **Boekstijn** (VVD): Voorzitter. Ik heb een vraag aan de heer Van den Berg. Hij zei in een heel snelle slotzin: de jaarrapportage 2008 is teruggezonden en wij hebben gemeend dat het assurancerapport daarmee is komen te vervallen. Ik wil graag een toelichting hierop.

Ik heb ook een vraag aan de heer Gelauff van het CPB. Om in te schatten hoe veel werk erin zit, is enige kennis nodig van de uitstraling van bijvoorbeeld de militaire vliegtuigindustrie naar de civiele. Dat lijkt me niet zo eenvoudig. Bij het bezoek dat wij aan een aantal bedrijven mochten brengen, werd dat zeer benadrukt. Er was een aantal belangrijke projecten op touw gezet waarbij men zeer optimistisch was over de verwachting dat men het ook buiten de militaire luchtvaartindustrie zou kunnen gebruiken. Ik was daarvan nogal onder de indruk en ik vraag me af in hoeverre de heer Gelauff hiermee rekening heeft gehouden en op welke manier het in zijn methodologie tot uiting komt.

De heer **Brinkman** (PVV): Voorzitter. Ik bedank de genodigden voor hun helderheid. Tegen de heer Gelauff wil ik zeggen dat ik de verdringingseffecten nogal hoog vind. Kan hij uitduiden hoe dat precies zit? Is het feit dat die verdringingseffecten zo hoog zijn typerend voor de sector of speelt het ook een rol in andere sectoren? Ik vraag dit omdat er in de kandidatenvergelijking een producent is die ook op andere sectoren heeft aangegeven orders te kunnen geven aan de Nederlanders. Misschien kan de heer Gelauff hier iets over vertellen?

Kan hij mij ook een beeld geven van het arbeidsjaar? Om hoeveel geld gaat het precies per arbeidsjaar? Klopt dat een beetje met het percentage compensatieorders dat in de markt genoemd is?

Mijn volgende vraag stel ik ook aan de heer Velthuisen. Is het mogelijk dat in een goede kandidatenvergelijking zichtbaar gemaakt wordt in hoeverre die verdringingseffecten vat hebben op mogelijke orders voor die andere sectoren?

Mevrouw **Eijsink** (PvdA): Voorzitter. Mijn eerste vraag is gericht aan de heer Gelauff van het CPB. Zijn rapport is door de voorzitter van het NIFARP gekwalificeerd als «lariekoek». Kan hij daarop een reactie geven? Op welke wijze heeft het NIFARP hem benaderd? Kwalificaties geven is één, maar het weerleggen daarvan is ook van belang. Ik had bijvoorbeeld zelf verwacht dat het NIFARP eigenstandig naar de Kamer zou reageren. Er is altijd een manier om het uit te leggen; dat staat iedereen vrij. De Kamer heeft niets ontvangen, maar de heer Gelauff misschien wel. Ik zou daar erg naar uitzien.

Dan heb ik een vraag over het onderzoek van PricewaterhouseCoopers. Er zijn 86 bedrijven geselecteerd waarvan er 12 zijn afgefallen. Van die 12 zijn de adressen niet bekend. Men is uitgekomen op 62 bedrijven. Daaraan zijn 170 vragen gesteld. Van de 20 organisaties zijn met 17 succesvol face to face gesprekken gevoerd. Daaraan wil ik de volgende vragen koppelen. In het rapport zie ik niet dat er ook contact geweest is met Lockheed

Martin, Pratt & Whitney en General Electric. Dat is niet onbelangrijk natuurlijk. De een is de vragende en de wachtende partij die de werkgelegenheid naar zich toe moet zien komen. Ik verwijs naar het CPB-rapport van 2002 en het Tilburg-rapport van 2005–2006. Deze opmerkingen zijn daarin ook gemaakt en zijn dus relevant. PwC heeft zich beperkt tot deze 17 bedrijven waarmee face tot face gesprekken zijn gevoerd.

Bedrijven zijn sinds 2002 veranderd. Ze zijn bijvoorbeeld internationaler geworden. Thales is Frans, Dutch Aero is voor 80% Italiaans en Stork is veranderd. Dit kan hele positieve effecten hebben. Op welke wijze komt werk naar Nederland? Wij hebben in 2002 afgesproken dat er hoogwaardige technologische innovatieve industrie naar Nederland zou komen. Het is van belang om te weten wat daaraan gekoppeld is. Laat ik duidelijk zijn: alle werkgelegenheid is welkom, maar het is wel goed om te bekijken wat er uiteindelijk voortkomt uit afspraken met met name Lockheed Martin. Dit zijn hele belangrijke vragen.

Waarom zijn de door PwC als succesvol bestempelde bedrijven niet toegevoegd? Waarom zit er überhaupt geen lijst bij het rapport over de bedrijven waarmee gesproken is? Het waren 86 bedrijven met een heel verschillende achtergrond en werkgelegenheidsomvang. Er zitten natuurlijk echt appels en peren tussen de bedrijven die nu claimen dat dramatische gevolgen mogelijk zijn.

Ik ga in op de auditdienst. De heer Van den Berg gaf zelf al aan dat onzekerheden inherent zijn aan dit onderwerp. Dat lezen wij ook in de brief van 18 december aan de Kamer over de kandidaat-evaluatie. Op bladzijde 10 van het rapport wordt gesproken over «niet-bindende informatie», «nog niet te overzien», «inhoud en juistheid niet te overzien» «hogere kosten niet te overzien», «ontwikkelingsrisico's» et cetera. Bij de kandidaten-evaluatie is alleen het proces begeleid en dus niet de inhoud. De kwalificatie luidt dat een en ander verantwoord is gedaan, maar als ik het goed begrijp, heeft dit alleen betrekking op de verantwoording voor het proces en is bij de kandidatenevaluatie niet naar het product gekeken.

Op bladzijde 14 wordt ingegaan op de definitie van «kwaliteit». Uit hetgeen daar is vermeld, leid ik af dat deze definitie is gewijzigd. De Kamer is geschreven dat van dezelfde questionnaire, 99/2001 request for information, gebruik is gemaakt. Dit staat in de brief aan de Kamer van 18 december. Ik lees daarin dat hierbij in 2001 ook zaken zoals milieu, arboregeling, geluid et cetera zijn betrokken. Op bladzijde 14 staat duidelijk dat dit niet het geval is bij deze vragen. Aangegeven wordt: ons is meegedeeld dat onderwerpen zoals arbo en milieu niet zijn meegenomen omdat zij geen onderdeel vormen van het aspect kwaliteit. Mag ik daarop een reactie vernemen?

Ik neem aan dat wij over het assurantierapport vragen mogen stellen.

De **voorzitter**: Gaat uw gang.

Mevrouw **Eijsink** (PvdA): Er is gezegd dat de Kamer moet reageren op niet-bindende informatie. Ik sluit mij in dezen aan bij collega Knops. Ik heb daar erg veel last van. Ik heb een paar bedrijven gevraagd wat «niet-bindend» is. Dit zijn overigens niet de bedrijven die PricewaterhouseCoopers heeft onderzocht; ik heb andere bedrijven anoniem vragen gesteld. Ik heb gevraagd of niet-bindende informatie inhoudt dat het bedrag dat hoort bij een besluit dat genomen is op dag X, op dag Y veranderd kan zijn. Over het algemeen is dan toch de reactie dat dit kan, dat dit meestal zo is en dat het bedrag nooit lager zal zijn. «Niet-bindend» is dus heel lastig. Mag ik hierop een reactie horen?

Over de industrie wordt op paragraaf 3.7, pagina 14, opgemerkt dat van de toegezegde contracten, de ingevulde SDD-fase, de LRIP-fase, de officiële status zou moeten zijn dat er daadwerkelijk voor \$ 763 mln. orders et cetera zijn. Er staat dat voor 401 mln. wel is toegezegd, maar nog niet is

getekend en nog niet is gerealiseerd. Dat vind ik een heel groot bedrag. Misschien kan daarop worden gereageerd. Het prijspeil. De Kamer wordt terecht verwezen naar deel vier van de vertrouwelijke stukken. Het ministerie gaat nog steeds uit van een stuks-prijs van 49,5 mln. Ik heb hier een laatste staatje voor mij liggen, dat wel openbaar mag zijn. Uit het assessment of NATO weapon programs van 30 maart van de Amerikaanse rekenkamer komt een heel ander bedrag naar voren. Het is natuurlijk heel lastig: u en ik mogen niet reageren op vertrouwelijke informatie, maar u zegt hier toch heel nadrukkelijk «Kamer wordt wakker, want daar staat iets heel anders». Nou, wij zijn al lang wakker en wij hebben dat zien staan. Hoe kwalificeert u nu het feit dat het allemaal vertrouwelijk is? De brieven van 18 december en 16 januari geven één getal weer. Dat ene getal is 14,4 mld. voor life cycle costs. Dat heeft betrekking op de prognose voor 30 jaar. Daar kunnen wij dus weinig mee. Misschien kunt u mij een beetje verder helpen. Het is bekend dat wij de Raad van State hebben gevraagd om hiernaar te kijken. Hoe kan de Kamer een goed besluit nemen op basis van niet-bindende, commerciële en vertrouwelijke informatie? In de brief van de staatssecretaris wordt gezegd dat deze informatie op verzoek van de fabrikant niet openbaar wordt gemaakt. Ik kan mij voorstellen dat fabrikanten er enorm veel voordeel bij kunnen hebben als sommige informatie naar buiten komt. Fabrikanten hebben ieder op hun eigen wijze – in dit geval Lockheed Martin en Saab Gripen – informatie naar buiten gebracht. Wij hebben de staatssecretaris al gevraagd om hierop te reageren. Wie heeft nu het commercieel-vertrouwelijke karakter bepaald van de verschillende delen van deze informatie?

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Voorzitter. Ik dank de heer Gelauff van het CPB voor de rapportage, die ik heel goed kan begrijpen, ook op basis van wat al in 2001 aan de Kamer is gestuurd. Het beeld is weinig veranderd, zie ik. Mijn vraag aan hem is of hij kan reageren op de publieke uitlatingen van de staatssecretaris van Defensie, die namens het kabinet spreekt, neem ik aan, en eigenlijk de hele rekenmethodiek van het CPB in Frage stelt. Geeft de regering hiermee aan dat het tijd wordt om de hele methode waarmee het Centraal Planbureau werkgelegenheid berekent en voorspelt op de hoop te gooien? Graag een reactie hierop. De rekenmethode van de heer Velthuis van PricewaterhouseCoopers is nieuw voor mij. Hij doet een herberekening op basis van interviews met de sector. Zit daar niet een stuk wishful thinking bij? Ik kan mij goed voorstellen dat mensen zeker in deze tijden net een tikkeltje positiever zijn dan zij realistischerwijs zouden moeten zijn, gezien het belang om het plaatje van het meeproduceren aan de JSF positief naar buiten te brengen. Kan hij reageren op het rapport van Booz Allen Hamilton, dat heel erg afwijkt van de analyse die hij heeft neergelegd? Hij geeft aan dat hij het oneens is met het Centraal Planbureau wat betreft de verdringing, maar de methode erachter kan ik niet helemaal duiden. Kan hij sec, feitelijk aangeven van welke input en berekeningsmethode hij gebruik heeft gemaakt?

In het rapport staat dat een selectie van 86 bedrijven is benut. Waar is die selectie op gebaseerd? Waarom deze 86 bedrijven? Mevrouw Eijssink vroeg al wat dit voor bedrijven zijn. Dat is mij ook onduidelijk. Uiteindelijk zijn er 62 bedrijven meegenomen. Dat betekent dat 25% al is afgevallen. Waarom zijn zij afgevallen? Hoe is dat herberekend in deze toch wel redelijk spectaculaire uitkomsten?

Ik vind de rapporten van de auditdiensten wel erg nuttig, dank daarvoor. Dit is de eerste keer dat de Kamer heeft besloten om een jaarrapportage terug te zenden naar Defensie, maar er is terecht aangegeven dat deze rapporten naar de Kamer zijn gestuurd. Volgens mij hebben wij deze rapporten niet afgekeurd en is er ook geen reden om deze in te trekken.

Wanneer Defensie met aanvullende informatie komt, kunnen de auditdiensten er nog wel hun licht op laten schijnen.

Deze rapporten zijn in die zin nuttig dat daarin goed wordt blootgelegd waar de onzekerheden liggen. Er is sprake van een business case waarbij kan worden aangenomen dat dit de herijkte business case is. Aangezien deze business case alleen maar het paraafje heeft van het kabinet en niet van het bedrijfsleven, is mijn vraag of de Kamer deze moet zien als een herijkte business case. Is dit iets wat vaststaat?

In deze business case wordt nog altijd uitgegaan van de productie van 4500 toestellen. De berekeningen van de business case zijn naar de opvatting van de auditdiensten goed gedaan, maar daarbij is dat getal van 4500 nogal wezenlijk. Mijn vraag is of ernaar gekeken is of dit aannemelijk is. De auditdiensten hebben geen uitspraken kunnen doen over de betrouwbaarheid van de informatie die uit de VS komt, anders dan het overnemen van een aantal aannames en waarschuwingen van de Amerikaanse rekenkamer. Klopt mijn inschatting dat niemand een analyse heeft kunnen maken van de betrouwbaarheid van de vanuit de Verenigde Staten aangeleverde informatie, buiten Defensie en een aantal vertrouwelijke stukken om? Dan heb ik het over het GAO, het Pentagon en de producent zelf. Wat zegt dat over de betrouwbaarheid van de informatie die aan de Kamer is aangeleverd?

Bij de toestellen die Nederland zal bestellen, gaat het eerst om twee trainingstoestellen. De auditdiensten geven aan dat het bij de twee uiteindelijke toestellen gaat om een risicovol contract. Ik geloof dat dit officieel re-embursement heet. In ieder geval zijn alle risico's voor de koper, zijnde de Nederlandse Staat. U geeft aan dat dit voor de eerste vier geldt, maar hebt u ook gekeken naar de huidige vertragingen, dus de aannemelijke, potentiële vertragingen in de toekomst? Wordt met het getal 4 daadwerkelijk de vier toestellen bedoeld die volgens de planning van Defensie in die risicovolle periode aangeschaft zullen worden, of zouden het meer dan vier toestellen kunnen worden?

In uw stukken staat dat wij wel degelijk een prijspeil 2008, stuksprijs voor de JSF, hebben ontvangen. U verwijst naar bijlage 4 bij de vertrouwelijke stukken. Wij kunnen niet met u en evenmin met de staatssecretaris over de vertrouwelijke stukken spreken. Eigenlijk kunnen wij daarover met niemand anders spreken dan met elkaar in de wandelgang, dus dat doen wij ook. Ik kon die stuksprijs echter niet in bijlage 4 vinden en mijn collega's konden dat evenmin. Zonder u te vragen wat die stuksprijs is, vraag ik u op welke pagina die te vinden is. Dat lijkt mij namelijk niet geheim.

U weet ook dat de achterliggende berekening bij de kandidatenvergelijking, zoals die door TNO en het NOR zijn gemaakt, gebaseerd zijn op aannames. Er zijn ook de nodige opmerkingen gemaakt over risico's en niet-bindende informatie. Is dat prijspeil 2008, dat getal waar u op wijst dat ik niet terug kan vinden, betrouwbaar? Zijn dat de prijzen waarvoor de Kamer, als zij op 15 april een debat gevoerd had – dat gaat niet door, maar daar zullen wat dagen tussen zitten – groen licht zou moeten geven? Kunt u inschatten wanneer de Kamer betrouwbare bindende prijzen kan krijgen? Is uw inschatting dat dit langere tijd zal duren en dat er dus geen bindende prijs in zicht is op het moment dat aan de Kamer wordt gevraagd om in te stemmen met het aanschaffen van de eerste twee toestellen? Vindt u dat vanuit uw positie als auditdienst een risico, of vindt u dat wij dat kunnen doen omdat de calculatie van de risico's dusdanig veilig is dat daarmee nu kan worden ingestemd en dat er dus een blanco cheque kan worden afgegeven?

De heer **Voordewind** (ChristenUnie): Voorzitter. Veel vragen zijn al gesteld. Ik sluit mij daarbij aan. Dat geldt met name voor de vragen over de verdringingsaspecten. Ik ben daarvan nog niet overtuigd, ook niet als die in 2015 pas zouden optreden. Misschien kan de heer Gelauff daarop

ingaan? Hetzelfde geldt voor het aspect van het weglekken naar het buitenland. Het zijn dan weliswaar buitenlandse man- of vrouwen, maar hij geeft aan dat die wel van Nederlandse bedrijven zijn. In de reactie van de staatssecretaris geeft hij aan dat dit, als het gaat om arbeidsplaatsen, mogelijk tot spin-offeffecten leidt, ook in Nederland. Graag wil ik daarop een reactie.

Wij lezen nu in de stukken dat je in een jaar tijd, 2008, eigenlijk een bijstelling zou moeten doorvoeren als het gaat om de aanschafkosten van een kleine 500 mln. Wij waren in de jaarrapportage op zoek naar de exploitatiekosten van het gehele programma, maar die konden wij niet vinden. Het zou aardig zijn als wij ook daarvan het huidige prijspeil konden krijgen. Waarschijnlijk krijgen wij nog een antwoord op die vraag. Kan de heer Van den Berg daarop alvast vooruitlopen in de vorm van 500 mln. aanschaf, in een jaar tijd correctie? Hoe verwacht hij dat die 14,4, zoals wij dat nu kennen, eventueel gaat stijgen?

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Ik stel twee vragen. De eerste vraag stel ik zowel aan de heer Gelauff als aan de heer Velthuisen. Wat is de onzekerheidsmarge in uw berekeningen? Die vraag sluit een beetje aan bij de vraag van de heer Knops hoe u aan uw stelligheid komt. Ik stel de vraag wat neutraler: wat is, vanuit de modellen van de heer Gelauff en naar aanleiding van de gesprekken die de heer Velthuisen heeft gevoerd, de marge van onzekerheid die bij de inschattingen wordt aangehouden? Mijn tweede vraag stel ik aan de heer Gelauff. Kan hij toelichten van welke stijging van arbeidsproductiviteit hij uitgaat? Hoe komt hij precies aan die berekeningen?

Mevrouw **Peters** (GroenLinks): Mijn vraag aan de heer Gelauff is de volgende. Wij hebben te maken met de vage cijfers van de JSF en de business case die daaromheen is geconstrueerd. Wij hebben voorts te maken met de nog vagere toezeggingen van Saab. Saab heeft aangegeven dat als wij met hen in zee zouden gaan, dit ook allerlei omzet garandeert aan de Nederlandse industrie. Het is een ander model dan het JSF business case model. Het JSF business case model begrijp ik als volgt. Nederlandse bedrijven mogen alleen omzet maken in aan de JSF-productie gerelateerde sectoren en alleen op competitieve basis. Saab zegt dat het Nederland 100% omzet voor de Nederlandse industrie garandeert, niet alleen in aan het vliegtuig gerelateerde industrieën maar in allerlei industrieën. Wat is het voordeel van het ene model en wat is het voordeel van het andere model voor bijvoorbeeld de werkgelegenheid? Ik vraag de heer Velthuisen van PricewaterhouseCoopers waarom hij de onconventionele rekenmethode heeft gebruikt. Ik heb van het CPB begrepen dat die hoogst ongebruikelijk is.

Ik heb de volgende vraag voor de auditdiensten. Ik begrijp van Defensie dat het geen beleid is om een vaste prijs te vragen van producenten. Maar ik begrijp daaruit dat dit wel mogelijk is. Je kunt toch gewoon om een vaste prijs vragen? De producenten van Joint Strike Fighter hebben dat nog niet gedaan. Wat belet ons om dat te doen? Saab is immers ook bereid om een vaste prijs te geven.

De **voorzitter**: Ik merk nog even op dat wij van de fractie van D66 het bericht hebben ontvangen dat deze fractie vanmiddag lijfelijk aanwezig kan zijn en dat zij tot nu toe in ieder geval alles zal volgen via de radio. Van de fracties van de Groep Verdonk en de Partij voor de Dieren hebben wij geen reactie ontvangen.

De gasten kunnen nu reageren op de vragen en posities van de Kamerleden. Ik begin wederom bij de heren Gelauff en Minne van het CPB.

De heer **Gelauff**: Ik dank de Kamerleden voor de vragen en zal die gewoon even allemaal langslopen. De heer Knops heeft een vraag gesteld

over de stelligheid waarmee ik dingen naar voren zou brengen. Dat heeft met twee zaken te maken. Ten eerste, dit heeft niets met onze modellen te maken. Wij hebben dit dus niet met modellen doorgerekend. Hier is economisch gezond verstand gebruikt, hier worden argumenten gebruikt die in de economische theorie nodig zijn, maar wij hebben dus geen uitgebreide modelberekeningen gemaakt. Dat is bij dit soort vragen ook nauwelijks mogelijk. Daar zijn deze effecten veel te klein voor.

Wat betreft mijn stelligheid. Ik moest even in vijf minuten vertellen wat in een achtergrondstuk van 20 bladzijden staat. Ik kan daarnaar verwijzen voor allerlei nuanceringsen en overwegingen. Ik heb geprobeerd even op hoofdlijnen de argumenten te brengen.

De heer Boekestijn heeft gevraagd of rekening is gehouden met de uitstraling naar de civiele sector. Wij hebben ons in onze expertise volledig gebaseerd op alle uitstralingseffecten zoals PricewaterhouseCoopers die in beeld gebracht heeft. Het is daarom beter als de heer Velthuisen die vraag beantwoordt. Er zitten in dat rapport heel veel indirecte effecten naar allerlei bedrijfstakken.

De heren Brinkman en Voordewind hebben een vraag gesteld over de verdringingseffecten. Onze hele economie bestaat uit bedrijven en arbeidsplaatsen. Er is een verschil tussen werkgelegenheid en arbeidsplaatsen die binnen bedrijven ontstaan en de gevolgen van een additionele investering voor de economie als geheel. Uiteindelijk wordt de omvang van de economie bepaald door het aantal mensen en door de productiviteit. Het is immers niet mogelijk om meer arbeidsplaatsen te creëren dan het aantal werknemers dat ter beschikking staat. Ik ga er niet vanuit dat de mensen waarover het gaat werkloos zijn. Dat zou immers erg onwaarschijnlijk zijn voor een periode van veertig jaar. Het gaat om het volgende. Een mbo'er of een hbo'er kan wellicht een baan krijgen in een bedrijf dat aan de JSF verbonden is. Als de JSF niet doorgaat en deze baan niet ontstaat, gaat die mbo'er of hbo'er gewoon op een andere plek in de economie aan de slag. Per saldo kom je dus uit op nul. Dat geldt bij allerlei berekeningen die wij maken, ook voor de analyses van verkiezingsprogramma's en voor projectbeoordelingen. Als wij de arbeidsplaatsen die daarbij betrokken zijn allemaal bij elkaar op zouden tellen, komen wij wellicht uit op meer mensen dan er in de hele Nederlandse economie rondlopen. Wij tellen dus nooit additionele arbeidsplaatsen mee, omdat het vanuit een macroperspectief altijd de ene baan is of de andere baan. Zolang zich niet meer mensen aanbieden op de arbeidsmarkt, heb je altijd te maken met een verdringingseffect.

Er is gevraagd hoeveel geld er per arbeidsjaar via compensatieorders mee gemoeid is. Ik weet dat in discussies speelt dat het niet altijd compensatieorders zijn, maar dat ook korting wordt gegeven bij aanschaf. Wij zitten daar onvoldoende in om op deze vraag een antwoord te geven.

Mevrouw Eijsink vraagt naar NIFARP. Ik kan niet zoveel met algemene omschrijvingen zoals «lariekoek». Ik ga graag in op argumenten als ik die hoor. Wij zijn niet benaderd door NIFARP. Eenzelfde antwoord geef ik op de vraag van mevrouw Van Velzen over de staatssecretaris, die twijfels heeft over onze rekenmethode. Ik ga graag in op argumenten. Ik kan op dit moment niet zoveel met alleen het feit dat de staatssecretaris twijfels heeft. Ik ben echter bereid om op elk argument in te gaan.

Ook de heer Voordewind heeft gevraagd naar het verdringingsargument. Ik heb daarop al antwoord gegeven.

Hij heeft ook gevraagd naar het weglekken naar het buitenland. Wij schatten op basis van CPB-rapporten dat het om ongeveer 100 arbeidsplaatsen gaat. Is er sprake van spin-off voor Nederland? Het zou kunnen, maar het gaat dan om een deel van die 100 en dat zou dus vrij marginaal zijn. Het lijkt mij niet veel. Het gaat er primair om dat een deel van de productie in het buitenland plaatsvindt.

De welvaartseffecten van een en ander zijn natuurlijk zeer bescheiden. Die effecten zijn aanwezig in het buitenland, voor de mensen die daar een baan hebben, en zijn er niet voor de Nederlandse economie.

De heer Van der Staaij vraagt naar de onzekerheidsmarge. Er is inderdaad duidelijk sprake van onzekerheidsmarges. Wat de berekening van de arbeidsproductiviteit betreft, heb ik de totaaleffecten genomen in het stuk dat ik heb overhandigd. Je kunt proberen om in te schatten wat daarbij de onzekerheidsmarges zijn. PricewaterhouseCoopers heeft twee berekeningsmethoden gebruikt. Van de eerste methode weten wij zeker dat er geen rekening is gehouden met arbeidsproductiviteitseffecten. Van de tweede methode is dat minder duidelijk. Het kan impliciet in de vraagstelling gezeten hebben. De uiteindelijke raming maakt gebruik van een gemiddelde van deze twee methodes. Dat betekent in ieder geval een ondergrens van 300 arbeidsplaatsen.

Als wij zeggen dat er sprake is van vermindering van 600 arbeidsplaatsen gaan wij dus uit van in ieder geval 300 arbeidsplaatsen. Dat is de ondergrens als wij het proberen af te schatten. Dan komt er nog de wegkruk naar het buitenland bij van 100 arbeidsplaatsen. Dat houdt een bandbreedte in van plus of min 200 arbeidsplaatsen bij het getal van 600 arbeidsplaatsen. Dat is de onzekerheidsmarge. Daarbij is rekening gehouden met de arbeidsproductiviteitsgroei zoals die in de CPB-scenario's zit. Wij hebben daarbij gebruik gemaakt van vier scenario's voor de toekomst. Dat is ook ongeveer wat in het verleden is gerealiseerd. Daarmee kun je ook een bandbreedte zien. Je komt dan in dezelfde orde van grootte. Dat kan 100 of 200 minder zijn; het kan ook meer zijn, want er zit een grotere arbeidsproductiviteitsgroei in sommige van de scenario's. Hiermee heb ik, denk ik, ook de vraag beantwoord van de heer Van der Staaij over de manier waarop de productiviteit is berekend.

Mevrouw Peters vroeg naar Saab. Dat is lastig; daarvan is ons niets bekend. Ik kan dus niet ingaan op verschillen tussen compensatiemethodes van Saab versus Lockheed. Ook hier speelt weer het argument van verdringing. Uiteindelijk gaat het om arbeidsplaatsen die gecreëerd worden bij bedrijven: uitstekend werk, niets mis mee, maar op macroniveau betekent het dat er dan ergens anders geen arbeidsplaatsen tot stand komen.

De **voorzitter**: Zijn er bij de commissie nog korte vragen ter verduidelijking aan het CPB? Zo niet, dan gaan wij door naar de volgende sprekers.

Mevrouw **Eijssink** (PvdA): Ik krijg graag een korte uitleg over het verschil tussen arbeidsplaatsen en arbeidsjaren. Ik vraag dat ook om eventuele verwarring bij de volgende spreker te voorkomen. Waarom wordt gesproken over arbeidsjaren? Dat zijn heel grote getallen en onder arbeidsplaatsen wordt natuurlijk iets heel anders verstaan.

De heer **Gelauff**: Ik weet niet waarom dat gebeurt. De gebruikelijke manier om deze cijfers weer te geven is in arbeidsplaatsen; in termen van werkgelegenheid per jaar. Dat is gewoon de werkgelegenheid die bestaat: mijn baan dit jaar, volgend jaar enzovoorts. Als je dat getal met 40 vermenigvuldigt, omdat het hier gaat om een periode van 40 jaar, wordt het een heleboel. Ik kan mij voorstellen waarom dat gedaan is, maar het gaat mij verder niet aan.

De heer **Velthuisen**: Voorzitter. Ik dank de commissieleden voor hun vragen. De vraag over arbeidsjaren en arbeidsplaatsen haakt aan bij de vraag van de heer Knops. Je kunt inderdaad vrij eenvoudig uitrekenen wat 50 000 gedeeld door zoveel jaren betekent in plaatsen. Als je het aantal plaatsen wilt weten, kan dat heel eenvoudig, zij het dat een en ander niet helemaal gelijkmatig over de tijd is verdeeld. Over gemiddelden spreken is zoals gebruikelijk een beetje gevaarlijk, maar wij hebben het over een

omvang van tussen de 600 en 1200 arbeidsplaatsen. Dat is de impact van participatie in het JSF-programma. Er is geen misverstand over dat aspect. Een deel van de discussie concentreert zich op de vraag of sprake is van verdringing, of de arbeidsproductiviteit er voldoende in is versleuteld, hoe we precies aan de cijfers komen, of er uitstralingseffecten bestaan en hoe het zit met de effecten in binnen- en buitenland. Die vragen blijven gelden, of je nu spreekt over 50 000 of over 1200. De heer Boekestijn vraagt naar aspecten van de uitstraling van dit programma bij bedrijven, bijvoorbeeld de spin-off van een militaire impuls in een onderneming die wellicht kan leiden tot toepassing in de civiele luchtvaart. Dat zijn precies de aspecten waarnaar wij nader hebben gekeken in onze microaanpak. Wij zijn er speciaal op ingegaan in de diepte-interviews. Wij hebben gekeken wat de spin-offeffecten zijn binnen een onderneming. Er zijn inderdaad enkele ondernemingen die aannemelijk kunnen maken en al hebben bewezen dat zij toepassingen en innovaties die zij in het ene domein hebben bereikt, elders toepassen. Wij hebben daarnaar zeer kritisch gevraagd en er enkele mooie voorbeelden van gevonden, waarvan wij verslag hebben gedaan. We hebben de volgende vragen gesteld. Wat voor mensen doen het nu precies? Wat voor opleidingsniveaus hebben die mensen nodig en wat voor competenties? Heb je die competenties al in huis of moet je die opnieuw verkrijgen? Bestaan die competenties in Nederland? Bestaan er opleidingen voor in Nederland? Dat soort vragen hebben wij gesteld, maar ook: voor welke luchtvaarttoepassingen is het en is het ook buiten de luchtvaart mogelijk om er gebruik van te maken? Daar zijn een aantal voorbeelden van, die wij hebben gebruikt.

De spin-offeffecten hebben wij ingeschat op precies dezelfde manier als de directe effecten. Dan komen de additionele te verwachten orders er dus bij. Als je eerst de JSF-orders hebt maar als ook toepassing ergens anders mogelijk is, leidt dat tot andere orders. Daarbij gaat het om dit soort vragen: hoe groot zijn die orders, kun je die bemensen, wanneer komen zij, welke toepasbare programma's lopen er bij andere luchtvaartbouwers enzovoort. Zo hebben wij dat beredeneerd en dan komen wij op die bedragen en die werkgelegenheid.

De heer Brinkman vroeg of een kandidatenvergelijking mogelijk is. Ja, je kunt de andere programma's natuurlijk op dezelfde manier doorrekenen. Net als bij de heer Gelauff is er echter ook bij mij op dit moment – misschien helaas voor u – niets bekend over het Saab-programma. Ik kan die vergelijking hier dus niet maken, maar methodologisch is dat geen probleem. Ik ben het ook met de heer Gelauff eens dat dan precies dezelfde discussies over verdringing, arbeidsproductiviteit enzovoort aan de orde zijn. Zijn de uitstralingseffecten van een ander programma groter dan die van het JSF-programma? Dat zou speculeren zijn.

Mevrouw Eijsink zei dat van de 86 bedrijven uiteindelijk slechts 17 bedrijven overblijven. Zij vroeg of dat niet beperkt is. Er is bij de 86 een heel scheve verdeling. Met die 17 bedrijven ben je al in dunne staart bezig. Wij noemen dat in ons rapport «de succesvolle JSF-bedrijven». Die bedrijven hebben wij in de diepte geïnterviewd. Wij hebben niet alleen degenen geïnterviewd die verantwoordelijk zijn voor het commerciële aspecten of de PR-aspecten, maar ook de technici, degenen die bezig waren met de technische programma's, de ingenieurs en de programma-leiders, dus de mensen die zich hier puur vakmatig mee bezighouden en die zich niet alleen bezighouden met de commercie en het commerciële programma. Wat ons betreft, is het dus niet beperkt. Dit is een heel groot deel van het werk geweest. Wij vinden dit zelf heel gedegen.

Hebben wij Lockheed Martin gesproken? Nee, wij hebben ons, zoals aangegeven in het rapport, gebaseerd op de JSF-thermometer. Aan de informatie in de JSF-thermometer liggen een aantal waarborgen ten grondslag die wij niet nog eens zijn gaan checken. Er zitten memorandums of understanding en door anderen al uitvoerig beoordeelde

contracten in. Daar zijn wij van uitgegaan. Dat was de scope van het onderzoek; dat was de vraag die aan ons is gesteld. Hebben wij kritische vragen gesteld in onze interviews? Ja, dat hebben wij gedaan.

Dan het aspect van de aandeelhouders: wat blijft er nou in Nederland hangen? Sommige van die bedrijven hebben inderdaad internationale aandeelhouders gekregen. Wij hebben ons niet gebogen over de vraag wie precies de aandeelhouders van die bedrijven zijn. Sommige van die bedrijven zijn public companies en dan is onduidelijk waar die aandeelhouders zitten. Wij hebben het dus als volgt aangepakt. Wij hebben bij al die bedrijven gevraagd op welk grondgebied de werkgelegenheid zal plaatsvinden. Dat hebben wij ook netjes gerapporteerd. Wij hebben gezegd dat een deel van de werkgelegenheid wel zal plaatsvinden bij in Nederland gevestigde ondernemingen, waarvan het hoofdkantoor in Nederland is gevestigd, maar niet op Nederlandse bodem.

Er zal ook wel iets van een inleeneffect zijn, omdat ook Nederlandse vestigingen van buitenlandse ondernemingen hier misschien iets aan gaan doen, maar daar hebben wij geen rekening mee gehouden. Wij hebben dus geen rekening gehouden met een inleeneffect.

Waarom hebben wij geen lijst van bedrijven opgenomen? Dat is op zich een goede vraag, maar wij gingen ervan uit dat de

JSF-thermometerondernemingen bekend waren bij de Kamer. Als wij het hebben over de 17 succesvolste bedrijven, kunnen die bij wijze van spreken worden opgezocht. Wij hebben dat soort dingen niet gedaan vanwege de vertrouwelijkheid. Wij hebben veel informatie niet op bedrijfsnaamniveau gerapporteerd vanwege de vertrouwelijkheid.

Mevrouw Van Velzen vraagt of er bij de interviews wishful thinking aan te pas komt. Dat is natuurlijk nooit helemaal uit te sluiten. Wij hebben geprobeerd om dat tegen te gaan door zoveel mogelijk verschillende personen te spreken bij bedrijven, dus niet alleen de mensen die verantwoordelijk zijn voor de commerciële doelstellingen van ondernemingen maar ook de technici die bezig zijn met specifieke technologische aspecten. Door te vergelijken en er redelijk indringend op in te gaan, hebben wij geprobeerd om dat effect te minimaliseren. Het is nooit helemaal uit te sluiten dat de ondernemingen een soort strategie volgen om de resultaten wat beter te laten lijken. Wij hebben echter geprobeerd om dat te minimaliseren door met meerdere mensen te spreken en verschillende invalshoeken te kiezen. Veel meer kan daar niet aan worden gedaan.

Op het punt van de rekenmethode het volgende. Wij hebben gezegd dat er een bestedingsimpuls plaatsvindt. Als er meerdere contracten op Nederland afkomen in het kader van het JSF-programma, dan leiden die tot een werkgelegenheid en economische activiteit die er zonder dat programma niet zou zijn. Aan ons is op dat punt een vraag gesteld. Als er in Nederland een bestedingsimpuls bijkomt, dan heeft die additionele werkgelegenheid tot gevolg, met uiteindelijk meer omzet; dat heeft natuurlijk toegevoegde waarde. Als een ander programma of een ander vliegtuig wordt gekozen, dan heeft dat ook een impuls in Nederland tot gevolg. Wij hebben echter geen vergelijking gemaakt. Wij hebben gewoon de economische analyse gedaan van een bestedingsimpuls. Conclusie daarvan is dat die additionele effecten met zich meebrengt. Die impuls is aan een macro-economische analyse onderworpen en aan een input-outputanalyse. Dat is een heel gebruikelijke analyse. Als een euro wordt uitgegeven in de ene industrie, dan zal dat gevolgen hebben voor de andere industrie, omdat die ene industrie elders inkoopt en besteedt. Dat zijn de uitstralingseffecten. Dat is een heel normale, gebruikelijke manier om de effecten van de economische impuls door te rekenen naar de rest van de economie. Als een euro wordt uitgegeven aan deze industrie, dan levert dat 35 eurocent op in de rest van de economie. Die multiplier is 1,35. Dat is een heel gebruikelijke multiplier in empirisch onderzoek. Deze is zelfs een beetje aan de lage kant; er worden ook wel hogere gebruikt.

Zo zijn wij aan de uitstralingseffecten gekomen op macro-economisch gebied. Dat is onze economische rekenmethode geweest. In het onderzoek van Booz Allen Hamilton dat een aantal jaren geleden is uitgevoerd, is een methode gebruikt die nogal lijkt op de methode die wij hebben gebruikt. Dat was een goed en stevig onderzoek. Ik heb daar weinig commentaar op.

Hoe kan men anders aankijken tegen verdringing? Er kan welvaarts-economisch tegenaan worden gekeken. Dat doet de heer Gelauff; hij zegt dat als je iemand tewerkstelt, diegene wellicht al elders tewerk was gesteld, waardoor een arbeidsplaats wordt verdrongen. Wij zeggen dat er hoe dan ook een additionele impuls op de Nederlandse economie afkomt. Die impuls leidt tot arbeidsplaatsen. Als je in een heel krappe arbeidsmarkt zit, dan zou je die werknemer ergens anders vandaan moeten trekken, maar als er geen onvrijwillige werkloosheid is en de aanbodzijde zich aanpast en uitbreidt, dan is dat verdringingseffect naar onze mening te overzien. In elk geval zal dat verdringingseffect niet 100% zijn; dat is een te simpele kijk op de werkelijkheid.

Mevrouw Van Velzen vraagt waarom bedrijven afgefallen zijn. Er zijn geen bedrijven afgefallen die belangrijke JSF-bedrijven waren. Er zijn wel bedrijven afgefallen om de heel simpele reden dat adresgegevens niet bekend waren of om andere eenvoudige redenen, die je altijd wel tegenkomt in dit soort zaken. By far de grootste bedrijven, 99% van de impact van de bedrijven, zijn uitvoerig geënquêteerd. Als je een enquête van 170 vragen uitstuurt, kan een en ander door de tijd lopen. Ik weet niet meer precies hoeveel bedrijven niet mee wilden doen; het waren er volgens mij een paar. Ik zeg echter nogmaals dat ook dat geen bedrijven waren die ons inziens belangrijk genoeg zijn om er achteraan te gaan.

De heer Van der Staaij heeft gesproken over de arbeidsproductiviteit. In het macro-economisch onderzoek hebben wij geen rekening gehouden met de ontwikkeling van de arbeidsproductiviteit. In het micro-economisch onderzoek hebben wij bedrijven gevraagd welke arbeid en competenties men nodig heeft in welke fasen. Daarbij hebben wij ook gevraagd om rekening te houden met de arbeidsproductiviteit van mensen. In de micro-economische cijfers is de arbeidsproductiviteit dus volgens ons verwerkt. Wij hebben echter niet specifiek gevraagd wat de gevolgen voor de cijfers zouden zijn als er rekening zou worden gehouden met bepaalde ontwikkelingen van de arbeidsproductiviteit. Wij zijn ervan uitgegaan dat dit in de cijfers besloten ligt, omdat wij het in de verschillende fasen door de respondenten laten alloceren. Omdat de gegevens uit de antwoorden vervolgens hoger bleken te zijn dan de gegevens die voortkwamen uit het macro-economisch onderzoek, hebben wij het gemiddelde genomen van de uitkomsten van het macro- en micro-economisch onderzoek. Dat hebben wij gerapporteerd.

Mevrouw Peters spreekt van een onconventionele rekenmethode. De rekenmethode is niet onconventioneel. Ik denk dat de heer Gelauff van het CPB doelde op de presentatie van de werkgelegenheidscijfers toen hij sprak over «onconventioneel». Spreken over 50 000 arbeidsjaren werkgelegenheid is onconventioneel. Bij het CPB deelt men zo'n cijfer door het aantal jaren. Men komt dan op arbeidsplaatsen uit. Op deze «onconventionele» presentatie doelde naar ik aanneem de heer Gelauff. De rekenmethode is niet onconventioneel. Ik zie dat mevrouw Peters zeer verbaasd kijkt.

Mevrouw **Eijsink** (PvdA): Ik dank de heer Velthuisen voor zijn beantwoording. In zijn rapport staat dat de Nederlandse deelname aan het JSF-programma 16 mld. omzet oplevert en ongeveer 50 000 arbeidsjaren werkgelegenheid. Op pagina 8 lees ik dat de aan hem geleverde informatie niet door een accountant is gecontroleerd. Dat is niet onbelangrijk. Nu hoor ik dat men zich bij de bedrijven die men face to face heeft gesproken, heeft gebaseerd op de contracten en de waarborgen die er

liggen. Dat zijn de woorden van de heer Velthuisen. Welke contracten kent hij al die ik nog niet ken? Volgens mij gaat dit over een aantal contracten dat de Kamer nog niet kent. Wij kennen alleen de SDD- en de LRIP-fase en de PSFD. Wij kennen nog niet de productiefase die daarop volgt. Daarop is het onderzoek gebaseerd. Dat is voor mij ter verduidelijking erg belangrijk.

Ik begrijp de uitleg van de heer Velthuisen over pagina 65 en de 17 succesvolle bedrijven. Ik begrijp echter echt niet waarom dit niet gewoon wordt gerapporteerd. In het rapport wordt geschreven over «de 86 bedrijven». Er is geen verschil aangebracht. Wat is groot en wat is klein? Nu stelt de heer Velthuisen dat hij zich baseert op 99% van 17 bedrijven. Dat vind ik erg onduidelijk en behoeft toelichting.

Dit gaat uiteraard allemaal over waarheidsvinding. In het rapport van PwC wordt echter gesproken over onzekerheden van 20 of 30 keer, over risico's en schattingen. Daarbij zitten wij op dezelfde informatiestroom. De heer Velthuisen zegt: ik heb niet met Lockheed Martin gesproken. Waarom heeft hij dat niet gedaan? Het is duidelijk dat de bedrijven die deelnemen, enthousiast zijn over hun werk. Dat hoort ook zo. Zij willen heel graag dat dit een groot succes wordt. Zij zullen uiteraard de antwoorden geven die worden gevraagd. Waarom is er niet met deze bedrijven gesproken? Waarom zijn de risico's en onzekerheden niet méér gekwalificeerd en gekwantificeerd?

De heer **Velthuisen**: Wij hebben geen accountantscontrole toegepast. Ons is gevraagd om te kijken naar de economische impuls die optreedt als gevolg van participatie. Waar halen wij die economische impuls vandaan? Wij zijn begonnen bij de JSF-thermometer. Daaronder zit informatie over contracten en MoU's. PwC heeft verder niet naar die contracten gekeken. PwC is ingegaan op de vraag om te kijken naar de impuls die zou voortvloeien uit de JSF-thermometer. Wij hebben geen accountantscontrole toegepast. Mij zijn dus ook geen contracten bekend die u niet kent. Ik geef enige toelichting op de 17 succesvolle bedrijven en het percentage van 99. In de 86 bedrijven die voorkomen in de JSF-thermometer zitten 17 bedrijven – misschien zijn het er eigenlijk nog wat minder – die echt zeer substantieel activiteiten uitvoeren of zullen uitvoeren in het kader van het JSF-programma. Op die 17 hebben wij een soort zero tolerance toegepast. Die wilden wij allemaal persoonlijk spreken, niet alleen met een econoom of een accountant, maar ook met een specialist bij PwC op het gebied van militaire projecten. Wij wilden dus verschillende invalshoeken aan bod laten komen.

De andere bedrijven hebben wij allemaal geïnterviewd. Alle 86 bedrijven hebben een enquête gekregen. De meerderheid – het exacte aantal weet ik niet uit mijn hoofd; het staat in het rapport – heeft geantwoord. Een aantal heeft niet geantwoord. Wij hebben ons ervan vergewist dat dit geen bedrijven waren waarmee wij serieus iets misten. Daarom hebben wij dat laten zitten.

Als je naar 2052 kijkt, weet iedereen dat prognoses met grote onzekerheden omkleed zijn. De heer Gelauff heeft daarover iets gezegd. In bijvoorbeeld de arbeidsproductiviteitsontwikkeling over die jaren zit grote onzekerheid. Grote onzekerheid is er ook over de krapte op de arbeidsmarkt en over andere impulsen die op de Nederlandse economie zullen afkomen. We gaan uit van «all other things being equal». We houden alles constant en kijken wat de gevolgen van de additionele impuls zullen zijn. Daarbij abstraheer je van wat de economie verder doet. Het gaat er dus om wat er komt bovenop datgene wat de economie toch al doet. Wij hebben het over een aantal arbeidsplaatsen in de orde van grootte van 1000. Vergeleken bij de totale economie is dat een klein aantal. Je zou dus kunnen zeggen dat dit wegvalt tegen de ruis van de gewone voorspellingen over de Nederlandse economie, maar het is wel een incrementele impuls. De onzekerheden over dat aantal in de orde van grootte van 1000

hangen samen met de methodologische vragen waarover wij het al eerder hebben gehad.

Ik zou dus ook weer niet willen concluderen dat de toekomst zo verschrikkelijk onzeker is dat wij het er helemaal niet over kunnen hebben. Onze analyse houdt in: als je een additionele impuls aan de economie geeft, wat betekent die daarbovenop dan, ondanks de onzekerheden?

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Ik vraag de heer Velthuisen of wij de lijst met geënquêteerde bedrijven alsnog mogen ontvangen. Graag krijg ik ook een lijst van de, grof geschat, 25% van de bedrijven die is afgevallen. Kan de heer Velthuisen aangeven wat de definitie is van een succesvol JSF-bedrijf? Hij zegt dat het er 17 zijn. Wat betekent dat? Hij heeft niet naar de contracten gekeken. Hij kan dus ook niet zeggen: deze zijn succesvol op basis van de bestaande contracten. Hoe maakt hij een prognose als hij zich niet heeft verdiept in de contracten die al vaststaan? Dat begrijp ik niet helemaal.

De heer **Velthuisen**: Dan kom ik weer met de magische JSF-thermometer. Daarin wordt bijgehouden wat er aan orde is en wat nog te verwachten is. Aan die verwachtingen worden kwalificaties gekoppeld en die variëren. Het contract kan «nagenoeg zeker» zijn omdat er al een Memorandum of Understanding is, maar het kan ook «redelijk waarschijnlijk, maar niet zeker» zijn. Kortom, er zijn gradaties en daar hangt de kans van het doorgaan van contracten aan. Het geheel wordt gewogen met die kansen. Is er bijvoorbeeld een kans van 50% op een order van 100, dan kan je dus de helft inboeken als omzet. Wij hebben alleen de categorieën «zeker» en «nagenoeg zeker» meegeteld en de categorieën «misschien» en «waarschijnlijk» buiten beschouwing gelaten. Wij hebben dus alleen rekening gehouden met de zekere en nagenoeg zekere contracten.

Over de betekenis van die contracten voor de onderneming hebben wij doorgeëxerceerd met de betreffende bedrijven. Dan gaat het om vragen zoals wat het betekent in termen van benodigde arbeid en verworven omzet. Zo komen wij aan een beeld van de toekomst.

Wat de lijst betreft: wij hadden een definitie van succesvolle ondernemingen moeten opnemen. Nu daarover vragen rijzen, realiseer ik mij dat. Ik kan die definitie hier ter plekke wel verzinnen. Succesvolle ondernemingen zijn bedrijven die een substantiële omzet hebben of kunnen verwachten als gevolg van de participatie in het JSF-programma. Opgeteld komen de desbetreffende bedragen in de orde van grootte van 95% tot 99% van de totaal te verwachten omzet. Niet-succesvolle ondernemingen zijn bedrijven die voor een zeer klein deel of niet participeren in het programma. Het kunnen ook bedrijven zijn die wel hebben ingeschreven, maar achteraf toch niet meedoen.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Is uw berekening waarbij u uitkomt op het getal van 50 000 gebaseerd op een te verwachten productie van 4500 toestellen?

De heer **Velthuisen**: Ja.

Mevrouw **Peters** (GroenLinks): Er is geen ongebruikelijke rekenmethode gebruikt, maar misschien was de presentatie ongebruikelijk. Was het eigenlijk geen demagogische presentatie? Hebt u er achteraf niet een beetje spijt van? Wat is de juiste presentatie? U hebt gezegd dat u precies hetzelfde rekenmodel als het CPB gebruikt. Het CPB heeft het over 600 arbeidsplaatsen. Doet u dat ook? Er zijn inmiddels verschillende aantallen over tafel gegaan: 600, 1000 of 1200. Ik krijg nu graag van u de juiste presentatie.

De heer **Velthuisen**: U vraagt om de juiste presentatie. Het is volgens mij een kwestie van smaak of je over de vier arbeidsjaren van mijnheer Gelauff spreekt of over die ene arbeidsplaats. Er is echter wel een argument om arbeidsjaren aan te houden en dat is dat het aantal van 50 000 gedeeld door het aantal arbeidsjaren niet op het exacte aantal arbeidsplaatsen per jaar uitkomt. Dat lijkt een beetje flauw, maar de intensiteit van de werkzaamheden verschilt nogal gedurende de tijd. 50 000 gedeeld door 43 levert niet precies het aantal arbeidsplaatsen per jaar op. Daarom hebben wij het zo geformuleerd.

De heer **Schellekens**: Voorzitter. Laat ik beginnen met de vragen over de niet-bindende informatie. Mevrouw Eijsink heeft er helemaal gelijk in. De fabrikanten die deze informatie hebben gegeven, zijn er niet aan gehouden. Zeker in het kader van de kandidatenevaluatie hadden zij er wel belang bij om zo goed mogelijke informatie op te geven, maar heel formeel waren het geen biedingen. Zij zijn er dus niet aan gehouden. De heer Bokestijn en anderen hebben vragen gesteld over de terugzending van ons rapport. Dat is een formele zaak. Wij brengen een rapport uit bij een voortgangsrapportage. Op het moment dat die voortgangsrapportage wordt ingetrokken, vervalt ook het rapport bij de rapportage. Wij hebben aangegeven dat, als er een nieuwe rapportage van Defensie komt, ons rapport daarbij zal zitten. Het betekent niet dat wij niet staan achter het rapport dat is uitgebracht; het stuk waarbij het hoort is vervallen. Het is net als een accountantsverklaring bij de jaarrekening. Als er geen jaarrekening is, kun je er moeilijk een accountantsverklaring bij geven. Mevrouw Eijsink vraagt hoe wij naar het proces hebben gekeken. Wij kunnen niet kijken naar de inhoud van de informatie, deels omdat wij er eenvoudigweg de kennis niet voor hebben. Ik ben geen vliegtuigdeskundige; daarvoor waren anderen aanwezig. Bovendien is het nogal toekomstgerichte informatie. Wij hebben bij de kandidatenevaluatie gekeken naar de kwaliteit van het proces. Als je de uitkomsten daarvan wilt gebruiken, zijn de normen van het proces, de ground rules, te weten objectiviteit of onbevoordeeldheid, traceerbaarheid en transparantie, van wezenlijk belang. Je moet je proces zodanig inrichten dat aan die eisen is voldaan. In de kern doe je dat op twee manieren. Ten eerste, zorg dat je methodologie vastligt met je wegingsfactoren voordat de informatie überhaupt wordt geopend. Dit is heel belangrijk. Ten tweede, zorg dat het team zodanig is samengesteld dat een objectieve afweging kan plaatsvinden. Aan de ene kant heeft dit te maken met de deskundigheid van het team. Ook Defensie beschikt niet in de volledige diepgang over alle technische kennis om dit allemaal te kunnen beoordelen. Daarvoor is de nodige deskundigheid bij derden ingehuurd. Aan de andere kant moet het hele proces met alle scorings sessies zodanig zijn gedocumenteerd dat ook derden – in dit geval was dat RAND Europe op uw verzoek; ook wij hebben ernaar gekeken – het hele traject kunnen volgen. Daarin moet je je kwaliteit vinden voor dit type proces.

Wij hebben ook vastgesteld dat, voor zover de informatie niet volledig of onduidelijk was en verdieping behoefde, men alle kandidaten op gelijke wijze de mogelijkheid heeft gegeven van een tweede informatieronde. Het projectteam is ook bij de leveranciers op bezoek geweest, eenvoudigweg om aanvulling en verdieping te vragen. Dan kom je tot een proces dat voldoet aan die drie eisen en waarvan de uitkomsten op gelijke wijze tot stand zijn gekomen. Dit proces kan worden gebruikt voor besluitvorming. Let wel, de kandidatenevaluatie was niet besluitvorming: koop je een vliegtuig? Ik weet dat het vaak de andere kant uitgaat, maar het was alleen een vergelijking tussen drie typen vliegtuigen.

Ons oordeel daarover is dat het proces goed en netjes is gelopen en dat het niet bevoordeeld was, althans voor zover wij dat hebben kunnen waarnemen. Ook RAND Europe – zij zullen het vanmiddag zelf wel zeggen – heeft dat niet kunnen constateren. Alleen hebben wij gezegd dat de

uitkomsten met betrekking tot de financiën zo dicht bij elkaar liggen en zo afhankelijk zijn van een aantal onzekerheden, met name de dollarkoers en toekomstige ontwikkelkosten, dat daaruit geen ranking kon worden gemaakt. Ik begrijp dat het heel lastig is voor uw besluitvorming, maar ik denk dat dit inherent is aan dit type projecten. Dat maakt het ook buitengewoon lastig om hierover te moeten besluiten. Het is toekomst kijken, in dit geval tot 2050. Ik zeg altijd: in 2050 kan ik u met een accountant absolute zekerheid geven wat het geweest is. Dat maakt het wat lastiger. Er is een vraag gesteld over de orders. Wij hebben alle opgaven van het bedrijfsleven eenvoudigweg op een rij gezet en gecheckt. De orders die hier zijn vermeld hebben een officiële status, alleen moet daar nog op besteld en geleverd worden. Dat hangt nauw samen met de productie. Je bouwt immers geen flapperons of je legt geen bekabeling op voorraad. Als een vliegtuig wordt besteld aan Amerikaanse kant, komen binnen de contracten de daadwerkelijke orders. Ik hoop dat dat een beetje snel gebeurt, ook voor de Nederlandse industrie.

Verder is door mevrouw Van Velzen gevraagd of dit de herijking van de business case is. Daar kan ik heel kort in zijn: dit was een herijking van de business case, gebaseerd op 4500 vliegtuigen. Is dat een reëel aantal? In de business case werd uitvoerig ingegaan op een heel nadrukkelijke eis: dit moest gebaseerd zijn op een opgave van JSF Project Office (JPO). Die opgave is binnengekomen, waarover discussie is ontstaan. Eerst werd gerekend op basis van een voorlopige opgave, later is een andere opgave gekomen die een iets groter aantal exportvliegtuigen noemde. De minister heeft daarop geantwoord in termen van «likely estimate» en «high estimate» maar in de brief van Lockheed Martin werd dat absolute aantal genoemd. Ik zit met een overeenkomst, dus dat aantal hebben wij opgenomen. Dit is gebaseerd op 4500 vliegtuigen.

Mevrouw Eijsink vroeg naar de invulling van het begrip kwaliteit. De kwaliteit is in het tweede onderzoek uit 2008 iets anders ingevuld, namelijk puur gericht op de missieperformance. Een zestal typen missies die moesten worden uitgevoerd, zijn uitgevoerd. Zoals in het rapport staat, zat daarin niet het aspect milieu en Arbo. Dat zat wel in de oorspronkelijke vragenlijst uit 2001, welke nu is toegesneden op de aangepaste vraagstelling. Dat is er inderdaad buiten gebleven. In onze bijlage hebben wij netjes een overzichtje gegeven van wat er wel en niet in zat. Volgens Defensie zullen die aspecten in het reguliere aanschaffingsproces worden meegenomen. Maar mevrouw Eijsink heeft helemaal gelijk als zij zegt dat het hier niet in zat.

De heer **Van den Berg**: Voorzitter. Er is een vraag gesteld over de exploitatiekosten. Zoals is te lezen in de jaarrapportage heeft een aanpassing plaatsgevonden naar prijspeil 2008, wat heeft geleid tot een stijging van 500 mln., afgerond. De exploitatiekosten zoals deze zijn opgenomen bij de conceptevaluatie waren nog gebaseerd op prijspeil 2008. Het is dus niet te verwachten dat er nog een stijging komt van 2005 tot 2008, want daar had deze laatste berekening betrekking op. De cijfers uit de vertrouwelijke bijlage zijn gebaseerd op 2008. Er is gevraagd waar dat precies staat. Wij zullen ervoor zorgen dat de leden de paragraafindeling en de paginummering krijgen, al of niet vertrouwelijk.

Mevrouw Peters heeft erop gewezen dat geen vaste prijs is gevraagd, en zij vroeg of dat beleid is. Die vraag moet zij aan Defensie stellen. Wij hebben begrepen dat het in deze fase van het proces heel gebruikelijk is om te werken met deze vorm van prijsopvraging. Pas als het tot definitieve contractonderhandelingen komt, zullen er definitieve prijzen worden opgevraagd. Op dit moment is dat voor alle fabrikanten gebeurd. Bij alle fabrikanten is hetzelfde gehanteerd. Daar is dus ook de hele kandidatenevaluatie op gebaseerd. Ik kan verder niet zeggen of dat reële prijzen zijn. Wij hebben dat proces beoordeeld en bekeken op welke wijze dat is gegaan.

De heer **Schellekens**: Er werd nog een vraag gesteld over twee testvliegtuigen en twee vliegtuigen onder het karakter van reimbursementcontracten. Daarbij is een en ander ontleend aan de GAO-rapportage. Daarin werd geconstateerd dat er op dit moment voor de opdrachtgever wat minder aantrekkelijke contracten waren. Het GAO gaf ook aan dat het overgaan naar contracten met een fixed price erop duidt dat de kostenstructuur dusdanig stabiel is dat een leverancier daartoe kan overgaan. In de GAO-rapportage werd ervan uitgegaan dat in de periode 2011–2013 geleidelijk de overgang naar een fixed price zal plaatsvinden. Als wij die periode afzetten tegen de huidige Nederlandse leverreeks, die destijds aan de Kamer is gemeld, dan kom je tot de conclusie dat in die periode sowieso twee testvliegtuigen vallen plus twee vliegtuigen uit de reguliere levering. Als die periode van contracten doorschuift, waarvan ik niet weet of het gaat gebeuren, dan kunnen er meer vliegtuigen in vallen.

De **voorzitter**: Voordat ik naar de tweede algemene ronde ga, geef ik de gelegenheid om specifiek aan deze twee heren heel korte vragen te stellen.

De heer **Brinkman** (PVV): De heer Van den Berg heeft het over het prijspeil. Het is nu 2009. Ik heb iemand van Defensie horen zeggen dat wij er per jaar 150 mln. bij moeten optellen. Betekent dit dat wij zo'n 900 mln. bij het eerste toestel moeten optellen als wij daar over vijf jaar voor moeten betalen?

De heer **Van den Berg**: Ik zit even na te denken over de wijze waarop u bij 5 keer 150 uitkomt op 900, aangezien 5 keer 150, 750 is. Doelt u daarop met uw vraag?

De heer **Brinkman** (PVV): Ik houd rekening met de inflatie.

De heer **Van den Berg**: Dat is duidelijk. Als de inflatie zich inderdaad op eenzelfde niveau blijft ontwikkelen de komende vijf jaar, dan zou dit een grove benadering kunnen zijn. Dat klopt.

De heer **Brinkman** (PVV): Voor de duidelijkheid: het gaat om die 150 mln. per jaar. Klopt dat bedrag?

De heer **Van den Berg**: Over de laatste drie jaar is er 460 mln. bij gekomen. Als wij mogen aannemen dat dit representatief is voor de komende jaren, dan zitten wij ongeveer op 150 mln. Dat klopt.

Mevrouw **Eijsink** (PvdA): Wij hebben het over middelen voor de ontwikkelingsfase. Dan gaat het over die 800 mln. U bevestigt dat \$ 401 mln. van de \$ 763 mln. nog niet is verwerkt in orders. U zegt dat dit wel snel moet gebeuren. Kunt u daar echter wat meer over zeggen, want wij zitten eigenlijk allang in deze fase, waarin een en ander had moeten worden toegezegd en getekend?

Ook kom ik graag terug op het begrip kwaliteit, want in 2002 waren geluid, milieunormen en dergelijke wel een deel van het onderzoek. Ik vraag het toch nog een keer, omdat wij in onze vragen aan de staatssecretaris regelmatig hebben gevraagd naar het Defensie Materieel Proces (DMP). De «D-fase» bestaat dan uit het nemen van het aanschafbesluit. Er is echter bij mij wat verwarring over. Wij hebben aan de staatssecretaris gevraagd hoe het precies zit. Je bent namelijk in feite redelijk besluitvormend bezig. Kunt u daarop reageren?

Kunt u de informatie verifiëren die wij krijgen via het Pentagon? Ik lees herhaaldelijk dat u dat niet kunt verifiëren, net zoals de Rekenkamer dat niet kan verifiëren. Op basis waarvan kunt u zeggen hoeveel kwantificeer-

bare risico's er zijn? Kortom: ik ben op zoek naar zekerheden binnen de onzekerheden. Kunt u daar iets over zeggen?

De heer **Van den Berg**: Wij kunnen informatie uit Amerika inderdaad niet controleren. In diverse afspraken van Defensie, in de MoU's, zijn wel auditafspraken gemaakt, namelijk dat auditdiensten voor elkaar bepaalde audits uitvoeren. Dat wil niet zeggen dat wij het recht hebben om daarnaar toe te gaan. Wij kunnen collega's van ons verzoeken om bepaalde audits te doen. In het komende halfjaar zullen wij in het kader van dit project nagaan welke specifieke mogelijkheden er hierbij zijn. De ervaring uit het verleden is dat de Amerikanen zeer terughoudend zijn om audits te laten uitvoeren.

De andere vraag ging over het DMP-proces. Defensie kent het DMP-proces al een groot aantal jaren. Daarin worden met name in de laatste fase alle facetten die betrekking hebben op het totale project, zoals de exploitatiekosten en de invloed op milieu, meegenomen. Dit is een standaardprocedure. Ik begrijp dat mevrouw Eijsink vindt dat deze fase wat laat komt. Op dit moment kan ik er echter niet zo veel over vertellen, omdat wij die informatie ook niet hebben. De informatie wordt op dit moment opgezocht en het hele proces wordt binnen Defensie voorbereid.

De heer **Schellekens**: In het kader van de orders kan de volgende vergelijking worden gemaakt. Ik heb een groot inhuurcontract met een accountantskantoor. Als ik een specifieke opdracht heb, plaats ik een order binnen dat contract. Op deze wijze kan dit ook worden beschouwd. Niemand gaat vleugels voor de toekomstige JSF op voorraad bouwen, omdat dit veel te duur is. Als in Amerika een vliegtuig wordt gebouwd waarvoor flapperons of luiken moeten worden gemaakt – die worden bij een van de Nederlandse ondernemingen gemaakt – dan komt er een suborder om de betreffende onderdelen te leveren. Aan de ene kant ligt het dus wel vast en heeft het een officiële status. Aan de andere kant heeft het nog niet tot concrete orders geleid. Dit is dus gewoon gekoppeld aan het project en aan de voortgang van de productie.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Als ik het goed begrijp, geeft de heer Van den Berg aan dat wij geen andere informatie uit de VS hebben dan de informatie die de Algemene Rekenkamer biedt. Baseert hij zich dan op het openbare stuk, of heeft hij nog achterliggende informatie en analyses daarbij die wij niet hebben? Ik ben blij dat de heer Van den Berg wil aangeven waar de stuksprijs op prijspeil 2008 is terug te vinden. Is de stuksprijs van de JSF naar het trainingstoestel toe betrouwbaar? Is hij het met mij eens dat wij nu nog geen bindende prijs hebben? Denkt hij dat het mogelijk is om daar nog op te wachten? Komt deze binnen afzienbare tijd eraan?

De heer **Van den Berg**: Wij hebben geen andere informatie dan die de Rekenkamer vanuit Amerika heeft. Dat wil zeggen dat wij in het voorjaar zullen bekijken of wij met de afspraken die standaard in de MoU staan, tot andere afspraken zullen kunnen komen. Op dit moment hebben wij echter geen andere informatie.

Ik ga in op de betrouwbaarheid van de stuksprijs. In de kandidaten-evaluatie is een opgave gekomen waarin door de fabrikant wordt aangegeven wat de stuksprijs op dat moment zou zijn. Wij hebben vastgesteld dat er een opgave van de stuksprijs is en met die opgave van de fabrikant is gewerkt. Deze is gebruikt in de totale levensduurkostenberekening. Het is logisch dat de testvliegtuigen duurder zijn dan de prijzen die daarin staan, want dat heeft ermee te maken dat er nog een «learning curve» in moet komen. Ik weet niet wanneer er wel zekerheid over die prijs is.

Mevrouw **Peters** (GroenLinks): Ik heb een vraag aan de heer Van den Berg. Begrijp ik goed dat er geen regel is die zich ertegen verzet om een vaste prijs te vragen? Is het vanuit accountantsperspectief ook niet veel wenselijker om dat daadwerkelijk te doen?

De heer **Van den Berg**: Ik weet niet of er een regel is die zich daartegen verzet. Ik denk dat je dit best zou kunnen vragen, maar de vraag is of fabrikanten op dit moment daartoe in staat zouden zijn. Als ik een vaste prijs zou hebben, dan meld ik dat. Wanneer die vaste prijs er niet is, probeer ik aan de degenen die mijn rapport zouden moeten lezen heel duidelijk te maken dat deze er niet is. Vanuit accountantsoptiek heb ik daar geen voorkeur voor.

De **voorzitter**: Wij gaan nu over naar een heel korte tweede vragenronde van de Kamer en de beantwoording daarvan. In principe loopt deze ronde tot 12.00 uur, maar deze zal iets uitlopen. Dat houdt in dat wij bij de lunch een broodje minder eten. Ik verzoek de collega's heel kort te zijn en niet langer dan anderhalve minuut te spreken.

De heer **Knops** (CDA): Voorzitter. Dank dat u ons allen aanzet tot matiging wat betreft de lunch. Ik heb nog een vraag aan de heer Gelauff, zeker na zijn antwoorden op mijn eerdere vraag. Ik probeer te doorgronden hoe zijn rapport tot stand is gekomen. Hij zegt dat niet met modellen maar met gezond economisch verstand te doen. Dat mag ik aannemen. Is dat echter voldoende en zou de heer Gelauff daar wat meer inhoudelijk op kunnen reageren?

Hij zegt dat je niet meer banen kunt hebben dan mensen. Dat lijkt mij een aardige stelling die ik ook nog wel zou willen verdedigen, ware het niet dat wij ook een groot aantal werklozen hebben. De komende jaren zullen het er waarschijnlijk alleen maar meer worden. Over de vraag hoe dit zich op de lange termijn ontwikkelt, kun je discussiëren, maar de komende jaren zal de werkloosheid volgens het CPB toenemen. Hoe moet ik dit zien in het kader van de stelling dat je niet meer banen dan mensen kunt hebben?

Ik heb ook nog een vraag aan de heren Velthuis en Gelauff. De nadruk ligt nu op de productiefase. In hoeverre is er in de berekeningen van arbeidsjaren rekening gehouden met de fasen die daarop volgen, zoals instandhoudings- of doorontwikkelingsfase?

De **voorzitter**: Het lijkt mij handig als de aangesprokenen direct reageren.

De heer **Gelauff**: Ons rapport is tot stand gekomen door het PwC-rapport als uitgangspunt te nemen. Er is een goede degelijke analyse geweest van diverse aspecten van de JSF. Wij zijn die argumenten stuk voor stuk langsgelopen. Over een aantal punten denken wij anders. Dat gaat voornamelijk over de methodologische aspecten waarover wij het al eerder hadden, de arbeidsproductiviteit en de aspecten voor de macro-economie als geheel. Het is lastig om het hele proces uit te leggen zonder het over te doen – en dat ga ik nu niet doen – maar wij hebben alle argumenten van PwC gewogen en langsgelopen. Met een aantal argumenten kunnen wij goed leven en bij een aantal hebben wij aarzelingen.

Wat betreft de werkloosheid en het feit dat er niet meer banen dan mensen zijn, zei ik al in mijn inleiding dat wij het over de periode 2015–2052 hebben. In die periode mogen wij veronderstellen dat wij voor een groot deel uit de aspecten zijn van de crisis waarin wij nu zitten. Het is een lange periode van bijna 40 jaar. Wij kijken daarnaar door een structurele bril. Het zal een periode met ups en downs zijn. Er zullen weer economische terugvallen plaatsvinden. Hopelijk niet meer van de intensiteit die wij nu meemaken. Er zal ook hoogconjunctuur optreden. Over het algemeen zit je in het midden. Het gaat om het structurele beeld. Hoe ziet die

economie er structureel uit? Dan kom je op het volgende argument. Er is een bepaald aantal mensen met een bepaalde opleiding. Zij zoeken werk en kunnen werk vinden in JSF-bedrijven. Als die JSF-bedrijvigheid er niet is, vinden zij ergens anders werk. Dan kom je op de discussie over de vraag of een mbo'er of hbo'er 40 jaar werkloos is. Wij denken van niet. Naar doorontwikkeling na deze periode hebben wij niet gekeken.

De heer **Knops** (CDA): Ik begrijp dat wij naar de lange termijn kijken en daar de pieken en dalen uit halen. Gaat de heer Gelauff er in zijn berekening van uit dat er altijd een bepaalde mate van werkloosheid zal zijn? Is die zo groot als de 300 000 werklozen die wij nu hebben? Of gaat hij ervan uit dat er een fase zal zijn waarin er minder werkloosheid zal zijn en er wel meer gebruik kan worden gemaakt van arbeidspotentieel?

De heer **Gelauff**: Ik ga ervan uit dat er altijd enige frictiewerkloosheid is. Mensen veranderen bijvoorbeeld van baan. Er is ook structurele werkloosheid, maar dat hangt samen met de manier waarop wij de economie hebben ingericht met regelingen op het gebied van werkloosheid en met ontslagregelingen en dergelijke. Wij gaan ervan uit dat dit een structurele factor is. Soms zijn er periodes van hoogconjunctuur, maar in die periode wordt het ook lastig, want dan hebben wij de arbeidsplaatsen niet. Dan concurreert de producent van JSF dus heel intensief met andere bedrijven die ook mensen zoeken. Naar mijn mening doet de verdringing zich bij een hoogconjunctuur des te sterker voor. Wij houden rekening met een structurele werkloosheid en dat is een werkloosheid die samenhangt met het zoekproces op de arbeidsmarkt en met de inrichting van onze economie en arbeidsmarkt.

De **voorzitter**: Ik begrijp dat een aantal vragen van de heer Knops ook aan de heer Velthuijsen waren gericht. Misschien kan hij even interveniëren.

De heer **Velthuijsen**: Het antwoord op de vraag of wij alleen hebben gekeken naar de productiefase of ook naar de instandhoudingsfase, is dat wij alleen hebben gekeken naar de productiefase.

De **voorzitter**: Dank u. Dan geef ik nu het woord aan de heer Boekestijn van de VVD.

De heer **Boekestijn** (VVD): Voorzitter. Ik heb begrepen dat de heer Gelauff gevoelig is voor argumenten. Dat treft, want dat ben ik ook. Ik wil de heer Gelauff confronteren met de redenering van de heer Velthuijsen. De heer Velthuijsen redeneert dat de omvang van de verdringingseffecten wordt bepaald door de situatie op de arbeidsmarkt. Dat is duidelijk. Volgens PricewaterhouseCoopers is de structurele krapte onwaarschijnlijk vanwege de volgende drie argumenten: de looptijd gaat tot 2052, het aantrekken van werknemers uit het buitenland is altijd mogelijk en er zijn meer opleidingsplaatsen. Overigens hebben wij al gezien dat er in Brabant een heel circuit aan opleidingen is. Op basis van deze drie argumenten is het verdringingseffect volgens PricewaterhouseCoopers beperkt. Dat lijkt mij een heel zindelijke economische redenering. Overigens hebben wij al eerder vastgesteld dat bij al dit soort dingen in empirische zin een ceteris paribus geldt, die natuurlijk heel onzeker is. Wil de heer Gelauff eens ingaan op deze argumenten?

Ik heb de volgende vraag aan de heer Velthuijsen. Wij hebben gezien dat een ongelooflijke uitstraling van de ruimtevaartindustrie is uitgegaan. De Tefalpan hadden wij niet gekend zonder de ruimtevaartindustrie. Ik kan mij voorstellen dat de Tefalpan de economie van het land dat deze pan produceert, niet slecht maakt. Ik bekijk het even micro-economisch. Een bedrijf dat wij hebben bezocht, maakt een schoepenrad zonder lasnaad.

Zo'n rad heeft enorme aerodynamische voordelen. Dat leidt tot een enorme reductie van het energiegebruik. Zoiets kan grote effecten hebben, ook op de civiele luchtvaartindustrie. Is de heer Gelauff het met mij eens dat de aannames zo onzeker zijn dat het effect nog vele malen positiever kan zijn dan hij denkt?

De heer **Gelauff**: De heer Boekestijn noemt drie argumenten: looptijd, buitenlandse werknemers en opleidingsplaatsen.

Ik ben het met de heer Boekestijn eens dat structurele krapte weinig voorkomt. Langdurige werkloosheid komt ook weinig voor. Ik benadruk dat het noch om een periode van structurele krapte, noch om een periode van hoge werkloosheid gaat. Het gaat om de structurele situatie waarbij naar het gemiddelde beeld van de economie wordt gekeken. Ik heb al gepoogd om dat te beargumenteren.

Je kunt je afvragen hoe je in zo'n structurele situatie moet aankijken tegen het feit dat er werknemers uit het buitenland kunnen komen. Dat een werknemer uit het buitenland wordt gehaald, voegt niet zoveel toe aan de Nederlandse economie. Bij welvaart denk je aan de productie per hoofd van de bevolking. Het gaat erom wat wij per Nederlander en met elkaar weten te verdienen. Dat is een relevant facet voor de welvaart. Als wij iemand uit het buitenland halen, maken wij de koek groter, maar die persoon eet dat deel van koek vervolgens zelf op doordat hij hier ongeveer consumeert wat hij verdient. Dat voegt aan de welvaart dus niet zoveel toe. Het gaat erom of deze persoon additionele effecten heeft in de vorm van een kennis-spillover of andere slimme dingen. Dat iemand uit het buitenland komt is voor ons dus niet direct van belang. Het gaat veel meer om de kennis-spillover. Je hebt het in de productiefase over werknemers op mbo en hbo-niveau. Volgens ons zijn er niet veel additionele kennis-spillovers en productiviteitseffecten aan verbonden. Wanneer wij iemand uit het buitenland halen, levert dat vanuit welvaartspectief nauwelijks een additionele bijdrage op.

Het aspect van de opleidingsplaatsen is nu precies verdringing. Iemand die gaat leren om in de JSF-industrie te gaan werken, gaat geen andere opleiding doen. Die persoon heeft maar één opleiding die hij kan kiezen en dan kiest hij voor de ene of de andere opleiding. Als hij de JSF-gerichte opleiding niet zou doen, zou hij iets anders gaan leren en daarin een uitstekende baan hebben gevonden.

De heer **Velthuisen**: Mij is de vraag gesteld over het Tefalpaneffect. Wij hebben op twee manieren rekening proberen te houden met dit soort verschijnselen. Laat ik vooropstellen dat het buitengewoon ingewikkeld is om de effecten van inspanningen in innovatie te voorspellen. Bij de Tefalpan ging het om een onbedoeld bijeffect dat niemand voor mogelijk had gehouden. De Post-it is eigenlijk ook zo'n mislukking die later geweldig bleek, omdat het juist een voordeel bleek dat het niet bleef plakken, maar weer los kon worden getrokken. Dit zijn allemaal voorbeelden van buitengewoon grote onvoorspelbaarheid. Als er iets onvoorspelbaar is in dit hele traject, zijn het dit soort effecten.

Er is nogal veel empirie beschikbaar over wat investeren in R&D grosso modo heeft opgeleverd aan additionele toegevoegde waarde en of dat landen op hogere groeipaden heeft gebracht. Deze loopt nogal uiteen. Het succes is soms groot, soms klein, soms nul. Wij hebben een soort meta-onderzoek gedaan naar al die empirische resultaten, van groot tot klein. Wij hebben deze allemaal op een hoop gegooid en gemiddeld. Als JSF deze gemiddelde effecten zou hebben wat betreft de innovatie-uitstraling, wat zou dat dan betekenen voor de Nederlandse economie? Dat is het getal dat wij hebben gerapporteerd onder «innovatie-effect». De bedrijven die bij JSF betrokken zijn, besteden relatief ten opzichte van de Nederlandse economie nogal veel aan R&D. Die additionele euro's leveren Nederland uiteindelijk een hoger groeipad op. Hoe groot is dat? Dat is het

bedrag dat wij daarvoor hebben genoemd: 1,2 mld. omzet en 3500 arbeidsjaren.

Er gloren al nieuwe toepassingen van inmiddels bekende technologieën, zoals de lasloze kwestie en de bekabeling, die niet alleen voor dit vliegtuig, maar ook in de civiele luchtvaart effecten zou kunnen hebben. De tweede manier waarop wij rekening hebben gehouden met het innovatie-effect, is door op basis van interviews inschattingen te maken om hoeveel het dan zou gaan. Dat hebben wij geboekt onder het kopje «spin-offeffecten». Verschillende voorbeelden hiervan zijn zo serieus dat wij ze hebben willen kwantificeren en opnemen.

De heer **Brinkman** (PVV): Voorzitter. De heer Gelauff zei expliciet dat de crisis geen rol speelde. Ik heb ook gevraagd naar de verdringingseffecten in andere sectoren. Hij zei dat dit niet meespeelt, maar is dat wel zo? Saab is een heel groot concern en heeft ook compensatieorders in het verschiet voor andere sectoren, waarbij niet een hbo- of mbo-niveau speelt, maar bijvoorbeeld een mbo- en lbo-niveau. Blijft hij er dan bij dat de verdringingseffecten dezelfde rol spelen?

De heer Velthuisen zei dat van Saab niets bekend is. Is dat wel zo? Saab heeft duidelijk gezegd voor 85 toestellen 4,8 mld. procurement-kosten te rekenen, terwijl de LCC-kosten op iets meer dan 14 mld. komen. Bij andere vliegtuigen kan daarover helemaal niets worden gezegd, maar dat is een keihard aanbod. Kan de heer Velthuisen hierover uitweiden?

We kunnen elkaar recht in de ogen kijken wat betreft de consortiumdeal. Deze is nog enger dan een moeras. Wij hebben ingetekend voor 85 toestellen, maar iedereen weet dat wij die 85 nooit gaan kopen. Hoe risicovol is die consortiumdeal?

Mijnheer Van den Berg, waarom noemen wij die twee toestellen eigenlijk testtoestellen in plaats van trainingstoestellen? De enige reden om hier te zitten is dat Defensie per januari zijn piloten moet trainen. Graag wil ik op die vraag een duidelijk antwoord.

De heer Schellekens haalde al aan dat er gesprekken zijn geweest met Rafale en Eurofighter. Wat heeft hij gemerkt aan het feit dat de fabrikanten van Rafale en Eurofighter beiden het idee hadden dat zij geen eerlijke kans meer maakten in de huidige kandidatenvergelijking?

De heer **Gelauff**: Wat die andere sectoren betreft, daarover denken wij precies hetzelfde. Het punt is dat wij kijken naar de sectoren waar arbeidsplaatseffecten optreden ten opzichte van de gehele economie. Het maakt dan niet zo veel uit in welke sectoren dat specifiek zit. Wij zijn het meest op zoek naar die hooggekwalificeerde banen. Als u zegt dat het wat meer opschuift naar het mbo-niveau en het lbo-niveau, versterkt dat onze argumentatie alleen maar in de zin dat die kennis-spillovers daar nog wat minder te verwachten zijn dan bij het hbo-niveau en het wetenschappelijk niveau.

De heer **Velthuisen**: PwC heeft het onderzoek gedaan naar de JSF en niet naar het alternatief van Saab. Ik heb gezegd dat dit had gekund als die vraag ons was gesteld en wij daarvoor hetzelfde type informatie hadden gehad. Natuurlijk heb ik ook dingen in de krant gelezen, maar wij hebben het gewoon niet onderzocht. Als ik daarover iets zei, zou ik dus speculeren. Het is een beetje flauw, maar het is wel zo.

Er is gezegd dat die 85 vliegtuigen er niet komen en gevraagd is wat de effecten daarvan zullen zijn. De scope was 4500 JSF-toestellen, waarvan er 85 aangeschaft zullen worden door Nederland. Dat was de stand bij aanvang van de opdracht in april 2008. Wij hebben niet uitgerekend wat de effecten zouden zijn als we er niet komen. Dat heeft immers ook ander-soortige effecten: wat is dan de bereidheid van anderen? Hoe gaat het dan met het consortium in zijn geheel en wat zal er dan gebeuren met de orders naar Nederland? Met andere woorden, gaat die impuls er dan

anders uitzien? Dat zou zo maar kunnen. Naarmate die impuls er anders uitziet, kleiner, zullen de effecten die wij hebben berekend navenant veranderen.

De heer **Van den Berg**: Op de vraag of er niet gesproken zou moeten worden over trainingstoestellen in plaats van over testtoestellen, is het juiste antwoord misschien dat het test-/trainingstoestellen zijn. Enerzijds zijn die vliegtuigen immers bedoeld voor onze piloten om daar te trainen. Anderzijds is de bedoeling om na te gaan hoe de vliegtuigen zich onder operationele omstandigheden houden. Daar zit natuurlijk ook een test-gedeelte aan vast.

De heer **Schellekens**: Overigens is het niet alleen een training voor piloten. Er is ook sprake van een onderhoudsaspect. Er is gevraagd naar Rafale en de Eurofighter. Ik heb er niets van gemerkt, maar ik heb ook niet met de betreffende vertegenwoordigers gesproken. Laat ik het anders formuleren: volgens onze waarneming – daarover hebben wij ook gerapporteerd – is in elk geval de kandidatenevaluatie van deze drie vliegtuigen op grond van die drie criteria correct verlopen. Het enige wat ik kan concluderen is dat, als die andere twee hadden meegedaan, zij ook correct en op gelijke wijze zouden zijn behandeld. Dat zij dat niet gedaan hebben, is hun keuze. De staatssecretaris, niet die van mij maar die van Defensie, is er twee keer geweest. Dat mocht kennelijk niet baten. Uiteraard is het aan de fabrikant om mee te doen of niet.

Mevrouw **Eijsink** (PvdA): Voorzitter. In aansluiting op de laatste vraag over de kandidaatsvergelijking zeg ik dat Eurofighter en Rafale in mijn perceptie wel hebben meegedaan. Dat wil zeggen, zij hebben eind mei de questionnaire toegestuurd gekregen en half juli hebben zij besloten om te stoppen. Ik kijk zo tegen de kandidaatsvergelijking aan dat in uw oordeel, uw procesbewaking en die van RAND Europe, in ieder geval over die anderhalve maand gerapporteerd zou kunnen worden. Misschien kunt u daarop toch een aanvulling geven. Half juli, na een bezoek van de staatssecretaris, is duidelijk geworden dat Eurofighter en Rafale besloten om niet deel te nemen.

Kunt u toch nog ingaan op het feit dat de deelrapporten allemaal als «commercieel vertrouwelijk» bestempeld zijn? Ik merkte al eerder op dat de twee fabrikanten die over zijn met de drie kandidaten die wij hebben, toch zelf via de pers hebben aangegeven dat zij op sommige punten openheid wensen. Wat mij betreft deden zij dat heel enthousiast. Dus mijn vraag is: kunt u misschien meer vertellen over wie nu dat stempel «commercieel vertrouwelijk» erop heeft gezet? Mijn indruk is dat de fabrikanten er juist belang bij hebben om het anders te doen.

Ik heb nog een vraag over de reikwijdte van het onderzoek van de auditdienst. Ik verwijs voor het gemak even naar bladzijde 5. U hebt in uw brief al opgemerkt dat het moeizaam is om via de Amerikaanse rekenkamer informatie te krijgen. U zegt zelf al dat de consequenties voor het project in Nederland moeizaam aan te geven zijn. Kunt u daar nader op ingaan? U hebt ook letterlijk gezegd: het JSF Program Office maakt geen deel uit van ons onderzoek, het vormt geen onderdeel van de Nederlandse projectorganisatie. Voor zover ik weet, werken er Nederlanders in dat JPO. Daar wordt veelvuldig naar verwezen in de correspondentie aan Kamer. Waarom wordt dat dan niet meegenomen?

Mijn laatste vraag gaat over de \$ 36 mln. die extra nodig is voor de SDD-fase. Kunt u daar nog iets over zeggen? Blijkbaar is er toch extra geld nodig van al die acht partnerlanden. Aan ons is in ieder geval om 36 mln. gevraagd. In eerdere rapporten staat echter dat van de partnerlanden geen extra geld gevraagd zal worden. De heer Burbage heeft dat vorig jaar september ook in een uitzending van Reporter aangegeven.

De heer **Van den Berg**: Zoals wij al gerapporteerd hebben, is de 36 mln. geen extra bijdrage voor de SDD-fase. Er is alleen sprake van een verschuiving. De Amerikanen hebben een bijdrage gedaan om het tekort in de SDD aan te vullen. Vervolgens is aan de partnerlanden verzocht om een bijdrage in de SDD. Dat heeft Nederland altijd geweigerd. Er komt nu een toezegging van Nederland dat het 36 mln. zal betalen voor de volgende fase. Wij hebben aangegeven dat daar een bepaald risico in zit. Je kunt aan het eind van de rit gewoon 36 mln. tekortkomen. Ik deel die denkwijze.

Ik weet niet precies wie dat stempel «commercieel vertrouwelijk» erop heeft gezet. Wij hebben heel veel onderzocht, maar dat niet. Dat is een vraag die beter aan Defensie kan worden gesteld. Ook wij constateren dat veel commercieel vertrouwelijke informatie, waar binnen Defensie zeer zorgvuldig mee omgegaan wordt, relatief makkelijk in de pers, al dan niet ten faveure van een leverancier, wordt gelekt. Ik erken dat dit de discussie moeilijk maakt. Daar kunnen wij echter verder niets mee.

De fabrikanten van de Rafale en de Eurofighter hebben inderdaad de vragenlijsten gekregen. Op het moment dat wij daadwerkelijk zijn gaan kijken naar het proces en de wijze waarop alle informatie wordt verwerkt, was al bekend dat de Rafale en de Eurofighter geen deel zouden nemen aan het project. Wat dat betreft, gebruiken wij vaak de formulering dat het eigenlijk om drie vliegtuigen gaat, omdat na ontvangst van de vragenlijsten de twee fabrikanten besloten hebben om daar geen gebruik van te willen maken en niet te willen participeren. Misschien heeft dat voor wat spraakverwarring gezorgd. Wij zijn inderdaad met vijf vliegtuigen gestart, maar de kandidatenvergelijking is uiteindelijk tussen drie vliegtuigen gegaan.

De heer **Schellekens**: Is er nog een vraag gesteld over de Nederlanders die werkzaam zijn bij het JPO. Er zijn mensen van de Nederlandse defensieorganisatie gedetacheerd bij het Program Office. Het zijn dus nu personeelsleden van dat Program Office. Zij worden niet aangestuurd door en staan niet onder gezag van Nederland. Zij vervullen functies binnen dat Program Office. Daarom hebben wij er ook niet naar gekeken. Los van het feit of wij het wel zouden kunnen, het heeft geen zin om naar een aantal mensen binnen dat Program Office te kijken. Nee, dan moet het voor het hele Program Office worden gedaan.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Voorzitter. Ik wil een vraag stellen aan de heren van de auditdiensten. Als de Amerikaanse rekenkamer aankomt met een stuksprijs voor de JSF van \$ 99 mln., lijkt u dat dan een betrouwbare prijs? Ik wil voorts vragen om een reactie op de opmerking van de heer Velthuisen dat zijn berekeningen grotendeels gebaseerd zijn op de JSF-thermometer, terwijl de auditdiensten in een reactie op de jaar-rapportage hebben aangegeven dat een deel van de contracten niet verifieerbaar is. Wat zegt dat dan over de betrouwbaarheid van de analyse van PricewaterhouseCoopers?

Mijn laatste vraag is voor de heer Velthuisen. Kan hij aangeven hoeveel mensen er nu al aan het werk zijn van die 50 000 manjaren aan werk? Hoeveel banen zijn er nu al en hoe bouwt zich dat op in de komende veertig jaar?

De heer **Schellekens**: De eerste vraag betreft de door het GAO genoemde prijs. U hebt een dergelijke vraag volgens mij ook voorgelegd aan Defensie. Ik denk ook dat Defensie die vraag moet beantwoorden. Ik ga er uiteraard van uit dat het GAO betrouwbaar is, want anders heb ik echt een probleem. De Rekenkamer is over het algemeen betrouwbaar. Er worden echter wel verschillende prijsdefinities gehanteerd. Ik denk dat Defensie die definities het beste kan uitleggen, maar er worden definities gehanteerd in de zin van gemiddelde stuksprijzen van de typen JSF en de

hoeveelheid spullen die bij die prijzen zitten. Daar zijn keurige definities van. In de bijlage bij de jaarrapportage ziet u een aantal van die definities. Daar staat keurig bij dat Defensie die definities niet gebruikt. De Amerikanen gebruiken net een andere definitie. Ik neem aan dat dit soort informatie bij Defensie beschikbaar is en dat men daar de verschillen kan verklaren. Ik heb die informatie op dit moment niet paraat. PricewaterhouseCoopers schrijft dat het steunt op de thermometer die door ons zou zijn gecontroleerd. Dat is helaas niet juist; wij kijken niet naar de thermometer. Wij gebruiken de thermometer wel, maar op een andere wijze. Wij gebruiken de thermometer hoofdzakelijk voor risicoanalyse als wij bij de bedrijven aanvullend onderzoek zouden doen naar de volledigheid van de opbrengsten en dus de afdrachten, want die interesseren ons uiteraard wel. Verder heb ik geen mening over de volledigheid van die thermometer. Wij kijken naar de opgaven die wij van de bedrijven krijgen over de werkelijk verkregen contracten. De thermometer is veel meer een toekomstvisie. Ik ben graag wat concreter, zelfs in dit dossier.

De **voorzitter**: Er was ook een vraag voor de heer Velthuisen.

De heer **Velthuisen**: Ja, over het patroon van de werkgelegenheid in de tijd. Ik zoek dat naarstig op in het rapport. Ik moet dat antwoord op dit moment schuldig blijven. Op bladzijde 16 van ons rapport staat een indicatie, maar niet het precieze antwoord. Ik kan dit opzoeken. Ik kan het nu niet vinden.

De **voorzitter**: Als u dat aan de griffier geeft, wordt dat rondgestuurd. Dank daarvoor.

De heer **Voordewind** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik had gehoopt dat wij ietsje meer duidelijkheid zouden hebben over de cijfers van PwC en het CPB, maar ik zie de partijen toch nog tegenover elkaar staan over de uitstralingseffecten. PwC zegt dat elke euro 35 eurocent uitstraling heeft, maar het CPB relativeert dat. PwC zegt dat er geen verdringing zal plaatsvinden, maar het CPB zegt van wel. Ik tast dus nog in het duister, maar mijn vraag gaat over de exploitatiekosten. Wij hebben zojuist gesproken over de aanschafkosten. Daar zouden we 150 mln. per jaar bij kunnen optellen, maar geldt hetzelfde op een andersoortige manier voor de exploitatiekosten? Hoe verhoudt dat zich tot de vaste prijs, die bijvoorbeeld door Saab is aangekondigd? Daarbij gaat het om een vaste prijs van 9,6 mld. voor de exploitatiekosten. Welke risico's lopen wij dan bij de JSF? Mijn tweede vraag: hoe zit het nou met de consortium buy price? Het klonk mij heel aantrekkelijk in de oren, maar wij lezen nu in de jaarrapportage dat daar ook weer een risico-opslag bij zou kunnen komen. In hoeverre doen wij er dan verstandig aan om toch alles in te zetten op een consortium buy in tegenstelling tot bijvoorbeeld een jaarprijs die je voor de komende vier of vijf jaar zou kunnen vastleggen?

De heer **Van den Berg**: Ik ken de opgave van Saab over een vaste prijs van 9,6 mld. niet. Ik heb uiteraard wel gelezen dat die prijs is aangeboden, maar ik weet niet precies onder welke voorwaarden dat is gebeurd. Normaal gesproken zou je, als wij nu een inschatting maken van de exploitatiekosten, daar ook jaarlijks een inflatiecorrectie over kunnen krijgen. De percentages zijn natuurlijk niet altijd bekend, maar er zou natuurlijk verondersteld kunnen worden dat zij in dezelfde orde van grootte kunnen liggen als bij de aanschaf. Ik kan op dit moment niet voorspellen of het verstandig is om te kiezen voor de consortium buy of dat het beter is om vaste jaarprijzen aan te geven. Dat hangt natuurlijk van heel veel dingen af, ook van het onderhandelingsproces dat grotendeels nog gevoerd moet worden. Hier

heb ik op dit moment ook niet de benodigde informatie over; daar kan ik mij verder dus niet over uitlaten.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Als ik goed tot mij laat doordringen welke eisen worden gesteld aan en welke criteria worden gehanteerd bij het berekenen van macro-economische effecten, is het moeilijk denkbaar dat er nog Defensieprojecten zijn die substantiële macro-economische effecten hebben op de werkgelegenheid.

De heer **Gelauff**: Ja. De redenering is steeds dezelfde, ook als wij kijken naar verkiezingsprogramma's en naar infrastructuurprojecten. De arbeidsplaatsen vormen daarbij nooit de kern. De kern is of het extra productiviteit oplevert en extra kennis-spillover. Als het over infrastructuur gaat, is van belang of die vermindering van files oplevert. De vraag is of het de productiviteit van de economie als geheel vermeerderd. Arbeidsplaatsen vormen daarbij nooit de kern.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voor de volledigheid het volgende. Het kan dus zijn dat het ook volgens het CPB heel veel banen schept binnen afzienbare termijn. Dat heeft echter weinig te maken met de CPB-berekeningen van de macro-economische effecten op de werkgelegenheid.

De heer **Gelauff**: Het staat buiten kijf dat er banen bij bedrijven worden gecreëerd. De vraag is of daardoor andere banen niet worden gecreëerd. De vraag is steeds wat tot stand komt ten opzichte van de counterfactuals. Wat zou er anders gebeurd zijn? In die redenering moet je dit met elkaar vergelijken.

Mevrouw **Peters** (GroenLinks): Voorzitter. De auditdiensten stellen dat zij bij de informatievoorziening aan de Kamer wat de JSF betreft eigenlijk in dienst van de Kamer werken. De Kamer heeft echter geen hulp nodig om vast te stellen dat er sprake is van risico's omdat er met niet-bindende data wordt gewerkt. Dat hebben wij al geconstateerd. De Kamer heeft de auditdiensten nodig om een inschatting te maken van de betrouwbaarheid van de cijfers en welke consequenties daaraan verbonden moeten worden. Vandaar nogmaals mijn vraag hoe betrouwbaar de prijzen zijn die het JPO hanteert door uit te gaan van een productie van 4500. Hoe betrouwbaar zijn de schattingen van de Amerikaanse rekenkamer van de stuksprijzen? Daarbij hebben wij de hulp van de auditdiensten nodig. Het is onvoldoende dat wij weten dat de cijfers onbetrouwbaar zijn. Wij moeten samen een inschatting van de betrouwbaarheid maken.

De heer **Schellekens**: Dat blijft echter buitengewoon lastig. De Kamer heeft een opgave gekregen van de Amerikaanse leveranciers. Ik zal aangeven waar die staat. Die opgave is niet-bindend. In die opgave staat echter voor welke prijs zij het vliegtuig willen leveren. Dat is de meest harde informatie die op dit moment te krijgen is.

Mevrouw **Peters** (GroenLinks): Hoe betrouwbaar is die?

De heer **Schellekens**: Ik zou bijna zeggen: net zo betrouwbaar als de informatie van een autoverkoper. Het is de opgave van de leverancier. Ik heb begrepen dat Lockheed Martin nog niet zover is dat het een vaste, bindende prijs wil noemen. Dat heeft het ook tegen de Kamer gezegd. Het is voor mij lastig om vanuit Nederland te bezien wat de potentiële kostprijs moet zijn voor een vliegtuig van Lockheed Martin dat geleverd wordt vanaf 2015. Ik ken de ontwikkelkosten nog niet. Ik heb ook geen inzage in de kostprijsadministratie van Lockheed Martin. Ik noem ook onzekerheden zoals de dollarkoers en de loonontwikkeling in Amerika. Ik kan die prijs dus niet neerzetten. De Amerikaanse rekenkamer zit er veel dichterbij.

bovenop. Ook die komt echter met niet meer dan schattingen of opgaven van de Amerikaanse leveranciers. Ook zij rekenen de kostprijscalculatie van Lockheed Martin niet zomaar even na.

Mevrouw **Peters** (GroenLinks): Nog even over de 4500 te produceren toestellen. Er zijn indicaties over de betrouwbaarheid van dat cijfer. Zo zou Lockheed Martin ongeveer de complete straaljagermarkt moeten bezetten om aan dat aantal te komen. Uitgaande van dergelijke onzekerheden, hoe betrouwbaar is dan het aantal van 4500?

De heer **Schellekens**: Ik schuif de vraag toch even terug. Uit mijn hoofd zeg ik dat de GAO ook nog steeds uitgaat van grofweg 2400 vliegtuigen voor de Amerikaanse overheid. Ik weet niet of dat aantal gerealiseerd gaat worden. Dan zijn er nog 800 vliegtuigen voor partnerlanden. Zo komt men uit op rond de 3100 vliegtuigen voor partnerlanden en de Amerikaanse overheid. Daar komen nog 1390 exportvliegtuigen bij. Het zijn inschattingen en ik ga er op dit moment van uit dat die betrouwbaar zijn. Als de Amerikaanse regering als grootste potentiële koper besluit om die aantallen te verlagen of te verhogen, word ik daarin niet geraadpleegd. Het zou misschien wel goed zijn als dat zou gebeuren, maar ...

De **voorzitter**: Wij zullen het doorgeven. Ik vraag de commissieleden nog aandacht voor het volgende. Om 12.45 vindt in de Statenpassage de aanbidding plaats van een petitie namens de ondernemingsraden van een aantal ondernemingen die bij het JSF-project zijn betrokken. Ik verzoek de leden dus om op dat tijdstip in de Statenpassage aanwezig te zijn. Voor de commissieleden en voor het publiek is van belang dat dit rondetafelgesprek om 13.00 uur weer aanvangt; dan met RAND Europe. Ik dank de heren Gelauff, Minne, Velthuijsen, Van den Berg en Schellekens voor hun medewerking aan onze exercitie voor het verkrijgen van informatie.

De vergadering wordt van 12.20 uur tot 13.00 uur geschorst.

Buitenland

Gesprek met de heren Bassford en Pung

De heer **Bassford**: Ladies and Gentlemen of the Committee, good afternoon. Thank you for inviting me to speak today. My name is Matt Bassford and – along with my colleague Hans Pung – will be speaking on behalf of RAND Europe. I'd first like to say a few words of introduction followed by a brief summary of our involvement with the F-16 replacement programme.

RAND Europe is a not-for-profit research organisation, with offices in the UK and in Brussels. Our mission is to improve policy and decision-making through research and analysis. We have a dedicated team for research into the strategic defence issues that face public decision-makers. We also have specific expertise in evaluation and audit. RAND Europe is part of the global RAND Corporation which has established a reputation for independent, objective research over the last 60 years.

Our engagement with the F-16 replacement programme began in late June 2008. We were asked by the Ministry of Defence to provide an independent, overall evaluation of the process through which potential F-16 replacement aircraft were assessed and ranked. We refer to this process as the Comparative Analysis. Our involvement followed discussions in Parliament about the independent monitoring of the Comparative Analysis.

Our study formally commenced in August 2008 when we reviewed the methodology developed by the MOD to assess candidate aircraft. Our

study concluded with a review of the final tranche of reports produced by the MOD in early December 2008.

I was responsible for leading our evaluation during this period, with overall direction provided by Mr Pung.

In the remainder of my statement I will summarise our role; our approach; and outline our main findings.

So firstly, what was our role? We were commissioned by the Ministry of Defence to evaluate the transparency and objectivity of the Comparative Analysis process.

The Comparative Analysis process was established by the MOD to rank F-16 replacement candidates against three main elements. These main elements were:

- Quality;
- Life-cycle cost; and
- Delivery time.

Our evaluation considered the Comparative Analysis conducted by the MOD, which only analysed these main elements. Consequently, evaluation of wider factors that may influence the selection of F-16 replacement aircraft was outside the scope of our study. We did not consider wider factors such as environmental parameters; aircraft noise; the impact on the Dutch industrial base; or other political factors.

It is important to stress that our role was to evaluate the Comparative Analysis process. The RAND project team did not assess the relative merits of the candidate aircraft, conduct our own ranking, or contribute in any way to the actual scoring of candidate aircraft conducted by the MOD. To have played an active role in the ranking of aircraft would have compromised our independence and objectivity.

More detail on our role, our approach and our findings are publically available. Our final evaluation report was provided to Parliament on 18 Dec 2008.

I know you are aware of the evaluation provided by the Audit Services of the MOD and the Audit Services of the Ministry of Economic Affairs. In fact I believe you have already spoken to them earlier on today. Our study was conducted in parallel to their work. In addition to providing an evaluation of the MOD, the Audit Services also considered whether RAND Europe conducted its task in a satisfactory manner. The Audit Services concluded that our work was rigorous and transparent.

Secondly, what was our approach? Well, our involvement in the F-16 replacement programme was structured in three main phases:

In phase 1, we developed a set of criteria on which to base our evaluation. To do this, we surveyed the literature concerning good practice in large public procurement programmes. We then developed a structured framework which was based on the Successful Delivery Toolkit from the UK Office of Government Commerce. This is widely considered to represent good practice and is used by the UK Government to design and review major public procurement programmes.

In phase 2, we focused on evaluating the design of the Comparative Analysis that had been developed by the MOD. During this phase, we reviewed a number of reports that documented the methodology the MOD would use in its assessment of candidate aircraft.

In phase 3, we evaluated whether or not the Comparative Analysis process was objective and transparent in its execution. During this phase the RAND project team closely monitored the MOD in a number of ways.

- We reviewed all relevant documents prepared by the MOD.
- We attended key internal planning meetings held by the MOD in order to monitor planning and design of the process.
- We interviewed members of the MOD assessment team regarding their approach to communication with aircraft manufacturers.
- We held review meetings with the management team from the F-16

replacement programme in order to seek evidence that satisfied our evaluation criteria.

- We attended scoring sessions convened by the MOD in order to monitor how candidates were assessed and ranked.
- We reviewed the final MOD reports on the ranking of candidates to confirm that the reports and recommendations reflected what we had observed in the ranking process.

Finally, I'd like to outline our main findings. We have reviewed the confidential reports that the MOD prepared which provide a summary of the results of the Comparative Analysis. In our opinion, these summary reports provide a clear set of conclusions that reflect the assessments made by the MOD during the Comparative Analysis process.

Our overall evaluation is that for the main aspects of quality, cost and delivery time the Comparative Analysis was sufficiently transparent. We reached this conclusion on the basis that we were able to confirm how candidates were ranked and the underpinning criteria that the MOD used in ranking each candidate. For the analysis of Life Cycle Cost there were some imperfections regarding transparency during the process. However, the MOD made sufficient efforts to ensure that the conclusions in their final report were transparent.

For the main aspects of quality, cost and delivery timeline, our evaluation is that the Comparative Analysis was sufficiently objective to produce an unbiased ranking order. We did not find any evidence of bias from the MOD assessment team.

The MOD assessed each candidate primarily on the basis of information provided by manufacturers. We observed that personnel involved made efforts to be consistent in their approach to each candidate. The MOD also made efforts to validate cost data with respective manufacturers and through government agencies.

Our overall evaluation is that supplier engagement during the Comparative Analysis was sufficiently transparent for us to confirm that manufacturers got appropriate communication at relevant stages in the process. Our overall conclusion is that the reports prepared by the MOD provided an accurate reflection of the assessments conducted and are generally objective in tone.

In closing, I'd to thank you again for extending an invitation for us to attend today. I expect that you will have a number of questions that build on the report we provided to Parliament on 18 December 2008. I also know you are aware that we are not in a position to speculate on issues outside the scope of our work.

Part of the mission of RAND Europe is to help improve policy and decision-making through objective, independent research. And we are committed to communicating our work to a broad audience.

Mr Pung and I will be happy to discuss any element of our report with you. We look forward to answering your questions. Thank you for your attention.

Nederlandse industrie

Gesprek met mevrouw Kijzers en de heer Vink

De **voorzitter**: Ik heet welkom de heer Vink, vertegenwoordiger van NIFARP, Netherlands Industrial Fighter Aircraft Replacement Platform, en mevrouw Kijzers van FNV Bondgenoten. Ik dank u voor het feit dat u ons wilt helpen bij het plaatsen dan wel boven tafel krijgen van informatie. Ik vraag u om kort uw positie toe te lichten; uw betrokkenheid bij maar ook uw mening over het proces en hoe dat tot nu toe gegaan is. Vervolgens krijgt u gelegenheid om te reageren op vragen van de commissie. Ik probeer om dat in twee termijnen te laten verlopen zodat u en de

commissie gelegenheid hebben om vragen die zijn blijven liggen op te pakken. Ik begrijp dat ik de heer Vink als eerste het woord mag geven.

De heer **Vink**: Geachte voorzitter en commissieleden, ik dank u voor uw uitnodiging voor dit rondetafelgesprek. Het zal u niet verbazen dat de Nederlandse luchtvaartindustrie er alle belang bij heeft dat u voor uw algemeen overleg goed geïnformeerd bent over de industriële en economische kansen van het JSF-project voor ons land. In 2002 besloot het toenmalige kabinet deel te nemen aan de ontwikkeling van de JSF. De Tweede Kamer ging daarmee akkoord. Deelname aan het project moest mede worden gezien in het licht van een versterking van het Nederlandse luchtvaartcluster zoals eind 1997 door de toenmalige minister Wijn is verwoord. Zijn opvolger stelde in 1998 vast dat voor de versterking van de positie van het luchtvaartcluster de JSF de beste aanknopingsmogelijkheden had.

Anno 2009 blijkt dat beide voormalig bewindslieden het gelijk aan hun zijde hadden. De samenwerking tussen overheid, kennisinstituten en bedrijfsleven binnen het JSF-project is in het afgelopen decennium succesvol geweest. De gezamenlijke inspanning en investeringen voor ruim \$1 mld. hebben nu al gezorgd voor een gerealiseerde omzet van zo'n \$800 mln. en voor raamcontracten ter waarde van enige miljarden voor de komende jaren. Onze bedrijven zijn bovendien nog volop in de race voor nog meer omvangrijke opdrachten. Wij zijn erin geslaagd om een vooraanstaande positie in het meest omvangrijke naoorlogse vliegtuigprogramma ter wereld te verwerven. De order van de eeuw, noemde toenmalige PvdA-premier Kok het in 2002. Het werk dat hieruit voor de luchtvaartindustrie voortvloeit, betekent een verdubbeling ten opzichte van de huidige productiewerkzaamheden van alle bestaande vliegtuigprogramma's die in Nederland lopen. Het gaat overigens dan niet alleen om werk dat direct gerelateerd is aan de JSF. Vanwege onze betrokkenheid bij dit programma komen ook andere opdrachten vanuit de internationale luchtvaartsector op ons af.

Het JSF-project heeft in de afgelopen jaren aan omvang en kracht gewonnen. De tekentafel is grotendeels vervuld voor productiehallen waar de eerste toestellen worden gemaakt; ook Nederlandse productiehallen. Nu al werken honderden mensen in Nederland aan onderdelen voor de nieuwe vliegtuigen. Vanaf dit jaar werkende de betrokken bedrijven overal in het land toe naar opschaling voor de massaproductie van de JSF. Zij staan op het punt om een beslissing te nemen over investeringen van in totaal 100 mln. voor een uitbreiding van hun productiefaciliteiten. In de piekperiode, die zo'n twintig jaar zal bestaan, rollen immers meer dan 200 toestellen per jaar van de band. Nu zijn het enkele toestellen en hebben wij in Nederland al honderden mensen aan het werk aan de JSF. De rekensom is gauw gemaakt; straks gaat het om duizenden banen. Wanneer de serieproductie voor de JSF begint, kan de Nederlandse luchtvaartindustrie contracten ter waarde van minimaal \$ 8,5 mld. aan productiewerk en ongeveer \$ 20 mld. aan JSF-onderhoud tegemoet zien. Als spin-off hiervan kan de industrie nog eens zo'n \$ 12 mld. aan onderhoudswerk aan andere vliegtuigen en helikopters tegemoet zien. Het gaat daarbij om hoogtechnologische werkgelegenheid met een structureel karakter, zowel in de productie als in het onderhoud. Dat zijn banen die hard nodig zijn gezien de sombere voorspellingen in overige sectoren. Nu al werken ruim 15 000 mensen in de Nederlandse luchtvaartindustrie en haar toeleveranciers. Zonder omvangrijke militaire opdrachten kan de sector echter niet voortbestaan. Dit is niet alleen in Nederland het geval, maar dit geldt voor de wereldwijde luchtvaartindustrie.

Het JSF-project als geheel bevindt zich in een cruciale fase. Vanaf 2010 zal het aantal toestellen dat van de band rolt in snel tempo toenemen. Voor die tijd zullen alle toeleveringsbedrijven hun infrastructuur op orde moeten hebben. Daarvoor moeten belangrijke investeringsbeslissingen

worden genomen. Onze Amerikaanse contractpartners verwachten van ons dat wij snel zekerheid geven over onze capaciteit om in de komende jaren aan de vraag te kunnen voldoen. Bieden wij die gevraagde zekerheden niet, dan dwingen wij hen om op zoek te gaan naar alternatieven. De huidige politieke discussie en de oproepen van sommigen om voortgang in het JSF-project uit te stellen of zelfs te staken, maken ons echter uiterst onzeker over de mogelijkheid om onze investeringen terug te verdienen. Zolang deze situatie blijft bestaan, kunnen wij niet alleen onze Amerikaanse klanten, maar ook onze werknemers niet toezeggen dat de nieuwe fabrieken en productielijnen er komen.

Voor ons is het principebesluit tot aanschaf van de testtoestellen een belangrijke mijlpaal. Samen met een eenduidige aanwijzing van de JSF als opvolger van de F-16 biedt dit besluit de gewenste basis om door te investeren, opdat de JSF in de komende 40 jaar de banenmotor wordt die hij in potentie voor het Nederlandse bedrijfsleven is en opdat de Nederlandse luchtvaartindustrie haar internationale positie verder kan uitversterken. Wij vertrouwen erop dat u dit nadrukkelijk in uw overwegingen zult betrekken.

De **voorzitter**: Dank u wel.

Ik geef het woord aan mevrouw Kijzers van FNV Bondgenoten.

Mevrouw **Kijzers**: Voorzitter. Voor FNV Bondgenoten is het belangrijk om allereerst te stellen dat wij niet kiezen voor vliegtuigen. Dat doet u. U kiest hoe u de veiligheid van Nederland al dan niet wilt waarborgen. Wel vinden wij het belangrijk dat werkgelegenheid op een goede manier is gewaarborgd in sectoren.

In 1998 is de keuze gemaakt, mede omdat de FNV zich buitengewoon heeft ingespannen voor de werkgelegenheid. Wij dachten ook toen al dat er vele, vele banen aan vast zouden zitten. Tot die vele, vele banen is het niet helemaal gekomen. Er is een flink aantal banen gecreëerd, die zeker vallen onder de hoogwaardige technologie die wij hadden verwacht. Veel engineeringswerk is naar Nederland gekomen. Langzamerhand zien wij dat zich dat ook vertaalt in productiewerk, met name als het gaat om de bekabeling die u straks aangeboden is. Je ziet daar het echte productiewerk terugkomen. Wij kiezen dus voor werkgelegenheid. De andere opties die u hebt – uitstellen of nog langer doorvliegen met de F-16's – vormen voor de werkgelegenheid niet zo'n interessante optie. Je hebt het dan over onderhoud, maar je hebt het ook over enorme kosten, want de vervangingsinvesteringen die dan nodig zijn om de toestellen optimaal te houden, zullen ook vele kosten met zich meebrengen voor de Nederlandse overheid.

Vorige week zijn wij op bezoek geweest bij de Zweedse vakbeweging en Saab. Ik moet zeggen dat ik zeer onder de indruk was van het bedrijf en alles wat ik daar gezien heb, maar helaas wat minder als het gaat om de omvang van de werkgelegenheid die de Saab Gripen met zich mee zou brengen in de luchtvaartsector en wellicht ook in andere offsetverplichtingen, want zij zullen daar zeker aan voldoen. Als het gaat om de luchtvaart, heb je het echter over een assemblagelijne. Het gaat dan om 200 tot 300 banen in dit land. Als wij dan kijken naar de JSF, en dan niet alleen naar de testvliegtuigen maar ook naar de doorkijk van het volledig hebben van de productie, zijn er in de luchtvaartsector wel wat interessante bedrijven die daarmee een goede boterham kunnen verdienen. Wij zouden de Nederlandse overheid dan echter willen oproepen om bij het sluiten van de contracten met Lockheed Martin of een andere vliegtuigbouwer, ook nadrukkelijk afspraken te maken over concrete werkgelegenheid en niet alleen maar over omzetcijfers. Ik roep op, te kijken naar gewoon concrete werkgelegenheid, fte's, in dit land waarmee onze mensen op een goede manier hun boterham kunnen verdienen.

Zojuist is u een petitie aangeboden. Er is mij al verschillende keren gevraagd op de gang waarom wij die steunen, want wij waren toch zo kritisch over de JSF. Ja, dat zijn wij. Wij zijn heel erg kritisch als het gaat om werkgelegenheid. Geen halfwassen verhalen, geen loze praatjes, maar echte banen voor echte mensen. De mensen die zich zonet hebben laten zien, zijn echte mensen die zich echt zorgen maken over hun werk en over hun baan. Daarom ondersteunen wij dat van harte.

De **voorzitter**: Dank u wel. De Kamerleden krijgen ten hoogste drie minuten spreektijd per woordvoerder.

Mevrouw **Uitslag** (CDA): Voorzitter. Het belang van werk dreigt onder te sneeuwen in het politieke geweld. Wij hebben zojuist een petitie aangeboden gekregen waarmee nog eens werd benadrukt dat het ook gaat om banen, om werkgelegenheid. Ik ben dan ook echt blij dat dit uur in het teken staat van de industrie en dat ik daarover het woord mag voeren. Aan de FNV-vertegenwoordiger stel ik de volgende vragen. Stelt u zich voor dat de politiek besluit om de JSF-stekker eruit te trekken, moet dan gevreesd worden voor een nieuw Fokkerdrama en het omvallen van de vliegtuigindustrie in Nederland?

U hebt gepleit voor een pas op de plaats wat betreft de JSF-deelname, omdat de orders zouden tegenvallen. Het kabinet beweert echter dat de omzetverwachtingen nog realistisch zijn, met de bijbehorende werkgelegenheid. Hoe kijkt u daartegenaan? Is voortdurende onduidelijkheid en onzekerheid over de Nederlandse positie in het JSF-programma niet juist heel schadelijk voor de kansen van onze industrie?

Volgens de modellen van het CPB of, zoals wij vanochtend hebben gehoord van de heer Gelauff, «economisch boerenverstand», kunnen industriële programma's nooit tot extra werkgelegenheid in Nederland leiden. Ik ben heel benieuwd wat u daarvan vindt. De heer Van der Kolk typeerde het CPB-rapport twee weken geleden, als ik het goed heb, als «vodje». Ik ben benieuwd wat u daarvan vindt.

Volgens het NIFARP zal de JSF-deelname in de productie-, instandhoudings- en onderhoudsfase tot een paar duizend banen leiden gedurende tientallen jaren. Deelt u deze inschatting? Vindt u het ook van groot belang om deze banen zo veel mogelijk zeker te stellen, juist in tijden van recessie en oplopende werkloosheid?

Mijn slotvraag richt ik aan de heer Vink. Hoeveel mensen werken er op dit moment voor het JSF-programma? Om hoeveel banen gaat het concreet? Wat vindt u van het CPB-rapport?

De heer **Boekestijn** (VVD): Voorzitter. Ik stel een vraag aan mevrouw Kijzers van FNV Bondgenoten. U doet een uitspraak over Saab. Daarbij zou het om ongeveer 200 tot 300 banen gaan met één assemblagelijijn. Wat is uw inschatting van de JSF? Zoals zo-even werd gezegd, komen uit FNV Bondgenoten soms ook andere geluiden. Het woord «vodje» werd inderdaad gebruikt over de schatting van het CPB. De vraag heeft dus enige relevantie.

Aan de heer Vink vraag ik hoe het juridisch precies zit. Stel dat wij geen testvliegtuigen zouden kopen, wat betekent dat dan voor de bestaande orders?

De heer **Brinkman** (PVV): Voorzitter. Bij banen heb ik altijd een beetje een ambivalent gevoel als wij het hebben over de vliegtuigindustrie. Ik zal het uitleggen. Als Nederland bij een bepaalde firma een vliegtuig koopt, betekent dit dat er banen geleverd worden in Nederland. Eigenlijk zie ik, met alle respect, een hele hoop mensen die afhankelijk zijn van het JSF-programma dan ook als een soort semiambtenaren. Als wij namelijk niet dat vliegtuig kopen, krijgen die mensen niet hun baan. Daarover gaat mijn vraag aan mevrouw Kijzers van de FNV. Ik begrijp dat u kijkt naar

banen, maar als wij geld kunnen besparen door ergens anders een goedkoper vliegtuig te kopen, heeft de overheid daardoor meer geld om in andere sectoren misschien meer banen te kunnen creëren. Hoe staat u daartegenover?

U hebt gezegd dat Saab 200 à 300 banen zou kunnen leveren. Dat is natuurlijk buitengewoon interessant. De vervolgvraag is: blijven die banen dan ook in dit land? U weet ook dat dit bij de JSF zeer zeker niet het geval is en dat de winst die de JSF aan werkgelegenheid oplevert wat dat betreft marginaal is. We hebben het over 600 tot 1200 banen, zo heb ik vanmorgen begrepen. Dat is dus ook niet echt veel. Wat vindt u daarvan? Hebt u ook gehoord dat Saab bereid is om 100% van het Nederlandse belastinggeld dat erin gestoken wordt aan compensatieorders te verlenen? Dat is dus substantieel meer dan bijvoorbeeld het JSF-programma zou willen doen. Ook daarvan wil ik graag weten wat de FNV vindt.

Mevrouw **Eijsink** (PvdA): Voorzitter. Ik hoorde de heer Vink grote getallen noemen toen het ging over wat ik afgelopen maandag «hope, trust and future» noemde. Afgelopen maanden heb ik het NIFARP diverse keren gevraagd of het 30% kan noemen van wat het op dit moment in totaliteit verwacht in «hope, trust en future»-getallen. Ik vraag niet voor de 16 woordvoerders na mij om tot 2052 alles te geven, maar voor nu en de komende jaren 30%. Wat kan Nederland krijgen op mbo-, hbo- en ingenieursniveau? Kortom, wat moet er volgens de afspraak van 2002 nu worden nagekomen? Ik vraag de heer Vink om daar alsnog antwoord op te geven, want ik vraag hier al driekwart jaar om.

De volgende vraag stel ik ook al geruime tijd in de wetenschap dat diverse organisaties internationaler zijn geworden. Dat kan zeer goede effecten hebben. Wat blijft er in Nederland en op welk niveau? Wij weten allemaal – ook de heer Vink – dat Lockheed Martin naar Europa kijkt als een soort van deken waar the best value for the best price is te halen. Lockheed Martin heeft nog niet besloten. In het tabelletje van de Amerikaanse rekenkamer over de assessments of major weapon programs van 30 maart 2009 wordt uitgegaan van 2456 toestellen en niet van de 4500 plantoestellen. Ik kan de heer Vink hier desgewenst een kopietje van geven.

Voorzitter. Ik wil graag antwoord op deze vragen. De heer Vink mag ervan uitgaan dat ook mijn fractie, mijn partij risico wil dragen, maar zij wil geen blanco cheque tekenen. Na alle woorden die namens de industrie zijn gesproken, verwacht ik wel dat wij antwoord op deze vragen krijgen. Als er geen zekerheden zijn, wil ik dat gekwantificeerd wordt wat verwacht kan worden.

De heer Vink zei dat onze Amerikaanse partners zekerheid van ons verwachten. Mag ik hem, NIFARP of Stork vragen welke zekerheden het Pentagon, Lockheed Martin, Pratt & Whitney en General Electric tot nu toe hebben gegeven? Tijdens ons bezoek is mij gebleken dat er vooral veel onzekerheden en met name ook risico's zijn.

Voorzitter. Ik heb ook nog enkele vragen aan mevrouw Kijzers. Op 30 maart jongstleden hebben wij een brief van haar ontvangen, waarin staat dat er op dit moment nog volop wordt overlegd om een concreet beeld te krijgen van de exacte aantallen werknemers die door de aankoop aan werk kunnen komen. Het viel mij op dat mevrouw Kijzers heeft gezegd dat de overheid nadrukkelijker opgeroepen moet worden tot het scheppen van meer werkgelegenheid. In tegenstelling tot hetgeen in de brief van 17 februari jongstleden aan de Kamer staat, denkt mevrouw Kijzers nu wel dat de garanties er zijn. In zes weken kan er dus veel veranderen, maar misschien weet mevrouw Kijzers meer dan ik. Het aanschaffen van testtoestellen levert niet van de ene op de andere dag contracten op. Dat weet de heer Vink en dat weet mevrouw Kijzers ook.

Welke garanties zijn er volgens mevrouw Kijzers nu en welke piketpalen moeten er nog geslagen worden? Ik tast daarover nog enigszins in het duister.

Tot slot nog een vraag aan de heer Vink. In februari 2007 is bij het coalitieakkoord verzocht om een kandidatenevaluatie. Heeft het NIFARP überhaupt nagedacht over een plan B? Als je kandidaten evalueert, weet je dat de wereld er anders kan uitzien en weet je dat opbrengsten anders kunnen uitvallen. Hoe staat het NIFARP met alle 86 bedrijven daarin? Of waren het nu 17 bedrijven?

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Voorzitter. Ik begin met enkele vragen aan mevrouw Kijzers. Zij is bij Saab geweest. Op grond daarvan noemt zij concrete aantallen. Om wat voor werkgelegenheid gaat het? Ik neem aan dat er een concreet voorstel is wat de Kamer niet bekend is. Ik wil daar graag meer informatie over hebben.

De petitie die namens werknemers in de luchtvaartsector is aangeboden, zou mede namens de FNV zijn aangeboden. In de komende 40 jaar zouden er duizenden banen bij kunnen komen. Wij hebben vanmorgen een uitgebreide sessie gehad met PricewaterhouseCoopers en het Centraal Planbureau. De vertegenwoordigers van beide organisaties vlogen elkaar inhoudelijk in de haren, maar de discussie ging over aantallen van 600 tot 1200. Waar halen mevrouw Kijzers en de heer Vink die duizenden arbeidsplaatsen vandaan? Mevrouw Kijzers stuurde ons eerder een brief waarin zij aangaf, te proberen om een concreet beeld te krijgen. Zij maakte zich daarin ook zorgen over de huidige werkgelegenheid. Nu is het beeld omgedraaid. Zij spreekt over duizenden banen alsof het allemaal al zeker is.

Ik snap niet waar die calculatie vandaan komt. De Betuwelijn levert ook veel banen op, maar dat wil niet zeggen dat het de juiste investering is om de juiste werkgelegenheid te krijgen. Ik denk dat de vakbond ook op die manier moet kijken naar werkgelegenheid: zijn wij op de juiste manier bezig om miljarden aan belastinggeld te investeren? Als u datgene ziet wat er vandaag aan contracten ligt met de vraagtekens die uzelf ook plaatst, zegt u dan: dit is een goede investering, ga maar gewoon verder met alle onzekerheid en onduidelijkheid?

U bent bij Saab geweest. Gaat u ook bij Lockheed Martin langs om daar te kijken? Dat lijkt mij voor de hand te liggen, want ook daar komt weinig zekerheid vandaan.

Ik heb een aantal vragen aan de heer Vink. Ik sluit mij aan bij de vragen van mevrouw Eijssink. Mogen wij een concreet overzicht hebben: welke contracten zijn er nu binnen, welke werkgelegenheid levert dat op bij welk bedrijf, wat is er al in kannen en kruiken, wat is al getekend en wat is aannemelijk? Wij moeten het nu doen met een bekritiseerd rapport van PricewaterhouseCoopers waarvan wij niet eens weten welke bedrijven geïnteresseerd zijn, dus dat geeft weinig zekerheid.

Is de werkgelegenheid puur een politiek product, dus afhankelijk van de keuzes die in Den Haag worden gemaakt? Heeft uw achterban een goed product te bieden, dat u sowieso kunt verkopen omdat het een goed product is en waarin Lockheed Martin geïnteresseerd is omdat het een goed product is? Of hangt het werkelijk alleen af van onze keuze voor het ene vliegtuigje of het andere vliegtuigje? Ik zou het een nare positie vinden voor de Nederlandse luchtvaartsector, als die niet als een vrije marktsector eigenstandig producten op de markt kan zetten.

Wat is de stand van zaken van de arbitrage? Als al die orders binnenlopen, zouden de omzetten ook goed moeten gaan. Ik vraag mij dan ook af waarom er überhaupt een conflict is met de overheid.

Gaat u ook nog steeds uit van het plangetal 4500?

De heer **Voordewind** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik ben natuurlijk ook benieuwd wat de mening van mevrouw Kijzers heeft doen omslaan. Het

zal ongetwijfeld te maken hebben met het reisje naar Zweden en de mogelijke 200 banen die in het vooruitzicht worden gesteld in plaats van de duizenden waarover wij net hebben gehoord. Trouwens, ik heb vanochtend alleen maar over die 1200 banen gehoord. Graag krijg ik een verklaring voor die ommezwaai. Ik zie heel stevige teksten in de brief van 30 maart: de JSF zal zeker leiden tot investeringen in de zin van uitbreiding van bedrijven et cetera. Hoe schat zij dat in voor de productie, zowel bij Saab als bij de JSF? In hoeverre zal dat niet weglekken naar het buitenland, lees Turkije? Dat zou voor beide het geval kunnen zijn. Ik vraag de heer Vink een reactie te geven op het CPB, met name op het punt van verdringing. Het CPB zegt dat het zal resulteren in nul extra werkgelegenheid, omdat er in andere sectoren banen zullen ontstaan. Ook hoor ik graag of die uitstralingseffecten er naar zijn inschatting wel of niet zijn.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Ik heb twee vragen aan de heer Vink. Hij beklemtoont het belang van goede voortgang in de besluitvorming. Ik kan mij er iets bij voorstellen dat het voortduren van onzekerheid schadelijk is. Kan hij aangeven wat het concrete belang is van snelheid in de besluitvorming?

In het licht van de CPB-rapportage vraag ik wat zijn concrete inschatting is omtrent de orders voor het Nederlandse bedrijfsleven.

Ik heb ook een vraag aan mevrouw Kijzers. Ik las eerder in een interview dat van de kant van de FNV was gezegd: wat ons betreft stappen wij er niet uit, maar doen wij een stap opzij. Wat werd daar precies mee bedoeld? Ik hoor haar nu meer voor een stap vooruit pleiten: werkgelegenheid concreet borgen, maar niet ineens iets heel anders. In het verleden is de FNV toch ook achter de keuze gaan staan die destijds uit de kandidatenevaluatie is gekomen? Voor een goed begrip, in hoeverre is er nu wel of niet sprake van ommezwaaien in de stellingname van de FNV?

Mevrouw **Peters** (GroenLinks): Voorzitter. In aansluiting op andere leden wil ik graag van FNV en de heer Vink horen welke mogelijkheden zij zien in de industriële compensatiecontracten die Saab aanbiedt. Ik begrijp dat dat bedrijf een 100% garantie geeft, niet alleen in de luchtvaartsector, maar in alle sectoren. Van de heer Vink hoor ik graag nog in het bijzonder of hij geen extra mogelijkheden ziet in het aanbod van Saab, als dat bedrijf ook technologie wil overdragen, in tegenstelling tot Lockheed. Saab wil technologie delen met de Nederlandse industrie. Liggen daar geen kansen om te komen tot hoogwaardige banen, in ogenschouw nemend dat het CPB zegt dat dat wel meevalt?

De heer **Vink**: Voorzitter. Hoeveel mensen werken er aan de JSF? Momenteel werken er in het land honderden mensen aan de JSF. Vanwege de uitbouw van het aantal te bouwen toestellen zal dat zich binnen zeer korte tijd vertalen naar duizenden mensen. Wellicht is een goed voorbeeld het bedrijf waar ik werk, Stork. Vandaag de dag werken er 400 mensen aan de JSF, wat zich binnen enkele jaren zal vertalen naar 1000 mensen. Dat is gedurende een lange periode. Daarbij hebben wij het nog niet over het onderhoud. Vanmorgen is diverse keren gesteld dat van het laatste qua werkgelegenheidseffecten nog geweldig veel mag worden verwacht. Bij het uitkomen van het CPB-rapport is er in mijn ogen een hoop vaagheid ontstaan over het woord «verdringing», en of dit als vertaling heeft dat eigenlijk geen sprake was van werkgelegenheid. Vanmorgen hebben wij kunnen vaststellen dat PwC en het CPB het met elkaar eens waren: het gaat om een significante hoeveelheid werk, waarbij ik 44 000 tot 50 000 manjaren hoorde noemen, daarbij het onderhoud nog buiten beschouwing latend.

De heer Boekestijn vroeg wat er gebeurt als geen testtoestellen worden aangeschaft. Ik vind dat een erg belangrijke vraag. Zoals ik al in mijn inlei-

ding zei: 2009 is een cruciaal jaar, namelijk het jaar waarin de totale supply chain van de JSF zich aan het «opmannen» is om de aantallen die binnen enkele jaren geweldig zullen gaan groeien, te kunnen accommoderen. Een groot aantal Nederlandse bedrijven heeft voorkeursposities, single-sourceposities. Dat betekent dat producten die in die bedrijven worden gemaakt worden gebruikt bij de fabricage van de JSF, aangezien er geen alternatief voor is. Met andere woorden: als je het aantal toestellen vermeerdert, zul je er ook voor moeten zorgen dat je het onderdeel dat je bouwt moet kunnen afleveren. De doorlooptijd voor het realiseren van productiefaciliteiten zorgt er nu juist voor dat wij dit jaar daarin significante investeringen moeten doen. Als wij dat niet doen, zullen wij de Amerikaanse klanten moeten dwingen naar alternatieve bronnen te gaan zoeken. Daarmee vindt dat werk niet in Nederland plaats, maar in een ander land. Het gevolg is dat dat werk uit Nederland weg is en nimmer meer terugkeert. Dat zou een enorme deuk zijn in onze omzetverwachtingen.

Mevrouw Eijsink heeft een aantal vragen gesteld, waarvan een over werkgelegenheid. Ik heb haar afgelopen woensdag nog geïnformeerd over de werkgelegenheidseffecten bij Stork. Toen heb ik de getallen genoemd die ik zojuist ook in mijn mond heb genomen. Ik weet niet wat ik daar nog aan moet toevoegen. Heden ten dage gaat het over 400 man. Dat loopt binnenkort op naar 1000 man. Daarbij is nog niet naar de onderhoudsfase gekeken.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Het is interessant om te horen wat de heer Vink aan de PvdA heeft voorgelegd.

De **voorzitter**: Ik wil daartoe nu wel gelegenheid geven, omdat ik begrijp waarom die vraag wordt gesteld. Maar dat moet dan heel kort gebeuren, want wij hebben ook nog een tweede termijn.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Informatie die is gegeven aan de PvdA, is niet informatie die is gegeven aan de Tweede Kamer. Als u informatie hebt die bij de PvdA ligt, kunt u die wellicht dus aan iedereen geven, dan wel hier toelichten.

De heer **Vink**: Dat doe ik met alle liefde. Wellicht dat wij dat spoedig kunnen doen. Heel graag.

Mevrouw **Eijsink** (PvdA): Ik vind het opmerkelijk dat de heer Vink dit noemt. Hier in mijn hand heb ik het rapport. Meerdere collega's hebben dat gekregen, maar het is heel goed dat iedereen dat ziet, zoals mevrouw Van Velzen zegt. Ik stel deze vraag niet voor niets. De heer Vink weet ook dat ik vraag naar 30% concretisering van wat er daadwerkelijk komt. Dat wilde ik toch nog een keer benoemen. Dit is een prachtig plan. Dat ben ik helemaal met de heer Vink eens, maar het gaat hierbij om wat ik al driekwart jaar «hope, trust and future» noem. Ik ben het eens met mevrouw Kijzers en vraag dan ook om een concretisering van 30%. Daar ging mijn vraag over aan de heer Vink. Ik wil die heel graag beantwoord hebben, want die wordt ook in dit rapport niet beantwoord.

De heer **Vink**: Ik zeg toe dat u dat antwoord krijgt.

De **voorzitter**: Daarbij zeggen wij altijd wanneer.

De heer **Vink**: Moet ik dat doen door een rapport toe te sturen of door een toelichting te geven?

De **voorzitter**: Wij voeren eind van deze maand «het debat der debatten» met de staatssecretaris. Als u dus nog informatie aan de commissie wilt

toesturen, moet u dat deze week nog doen. Dan kan het worden meegewogen, anders kan dat waarschijnlijk niet meer. Als u die informatie aan de griffier stuurt, zorgt deze voor de doorverzekering.

De heer **Vink**: Ik heb vanzelfsprekend met enige commerciële vertrouwelijkheid te maken. Ik kom dus nog graag terug op de openbare delen daarvan.

Er is een vraag gesteld over 4500 toestellen. Het getal van 4500 toestellen staat inmiddels ruim zeven jaar. Door acht landen die participeren in het JSF-programma wordt met regelmaat getoetst en bekeken in hoeverre die aantallen nog juist zijn. Vorig jaar nog is dat op een specifieke wijze gebeurd. Ik heb geen enkele reden om aan te nemen dat die aantallen op dit moment moeten worden betwijfeld. Dit is het getal waar wij mee werken.

De vraag over de zekerheid heb ik reeds beantwoord bij de beantwoording van de vragen van de heer Boekestijn. Dan was de vraag hoe wij naar Saab hebben gekeken. Vanzelfsprekend is de toestelkeuze niet aan de industrie. Wij zijn met Saab in overleg gegaan en hebben er oriënterende gesprekken mee gevoerd. Toen de uitspraken van de kandidatenevaluatie werden gedaan, waarbij Saab volgens het oordeel van Defensie een noncompliant kandidaat was, hebben wij besloten dat verdere sondering van de mogelijkheden irrelevant werd.

Mevrouw Van Velzen stelde een vraag over het level playing field. Zoals zij weet, is de militaire wereld geen wereld van level playing field. Een bedrijf kan hierin slechts gedeeltelijk de markt op en zal altijd in de schaduw van de politiek moeten acteren. Het belang van de JSF voor de Nederlandse aerospacesector is zeer groot. Dat geldt niet alleen voor Nederland, maar wereldwijd. In deze sector is sprake van een zeer grote synergie tussen civiel en militair werk. In de sector zijn op dit moment circa 15 000 personen werkzaam: ongeveer 5000 werknemers in het militaire deel, 5000 in het civiele deel en de overige 5000 daar tussenin. Haal je een brok uit het een, dan raakt dat direct het ander. Met andere woorden, het is inderdaad een zeer door de politiek beïnvloede markt.

Mevrouw Van Velzen stelde ook een vraag over arbitrage. Ik wil het onderwerp «arbitrage» vandaag niet bespreken, omdat dit onder de arbiter ligt, zoals de Kamer weet. Dientengevolge wil ik dit niet verder toelichten.

De heer Voordewind heeft gevraagd naar de appreciatie die het CPB van de verdringing heeft. Vanochtend was sprake van een grote overeenstemming tussen CPB en PwC over de hoeveelheid directe arbeidsjaren die ermee gemoeid is. Over de verdringing is een hoop gezegd en daar zou ik liever buiten blijven.

Mevrouw Peters heeft gevraagd naar de compensatiemogelijkheden van Saab. Saab heeft 100%, zoals ik het bedrijf ook zelf heb horen zeggen. Dit is overigens ook de in Nederland geldende wijze waarop wij zaken doen. Wij hebben in onze oriënterende gesprekken met Saab daar niets van gemerkt, maar zoals gezegd betroffen dit oriënterende gesprekken. Ik wijs erop dat de verwachte omvang van de omzet van het JSF-programma vele malen meer is dan 100%. Het betreft bij het JSF-programma 200% in plaats van 100% zoals bij Saab of bij andere militaire aanschaffingen, waarover overigens nog het nodige te zeggen zou kunnen zijn. Het is dus disproportioneel veel meer.

De **voorzitter**: Ik geef het woord aan mevrouw Kijzers van FNV Bondgenoten.

Mevrouw **Kijzers**: Voorzitter. Ik ga allereerst in op de vraag over een mogelijk Fokkerdrama als de JSF niet doorgaat. Je kunt op verschillende niveaus hiernaar kijken. Bij de JSF zijn vliegtuigbouwers voor mogelijke andere partijen interessant op het moment dat de orders komen. Overigens zit men hierbij al op een ander level; Fokker zat echt op het bouwers-

level. Dat wil niet zeggen dat wanneer Saab hier een assemblagelijijn zet, deze misschien ook niet interessant zou zijn, maar omdat de fabrikant zijn eigen structuren al bouwt, zal dit een ander kenmerk krijgen. Ik denk dat de werkgelegenheid in de luchtvaartsector zal afnemen.

Er is gevraagd of er nooit sprake van extra werkgelegenheid zal zijn. Als je «extra» als «additioneel» definieert, is dat wellicht terecht, maar dat is pas achteraf vast te stellen. Vooraf zullen daarover niet heel stevige uitspraken te doen zijn. De voorzitter van FNV Bondgenoten, Henk van der Kolk, heeft het CPB-rapport als een «vodge» getypeerd, vooral vanwege de verdringingsaspecten. Het CPB-rapport is een contra-expertise op het rapport van PwC en dat is gemaakt in een totaal andere tijd voor wat betreft de werkgelegenheid. In de metaal neemt op dit moment de druk enorm toe vanwege de kredietcrisis. Voornamelijk in deze sector loopt enorm veel werk weg; de sector is het kwijt. Of er nu verdringing is of niet, wij willen banen in de metaalsector houden, opdat wij onze vakmensen gewoon kunnen behouden voor sectoren. Wij willen dus zo veel mogelijk banen veilig stellen; maar wel echt veilig. Wij willen niet bedrogen uitkomen en moeten constateren dat wij het mis hadden.

Saab spreekt over compensatieorders. Zij zeggen voortdurend dat die er zijn en ik geloof onmiddellijk dat zij daaraan zullen voldoen. Wij hebben vanuit de Zweedse vakbeweging met Saab gepraat. Dat is dus gebeurd vanuit een andere invalshoek als die van de Kamerleden tijdens hun werkbezoek. Wij zijn met elkaar om tafel gaan zitten en hebben gevraagd hoeveel mensen en lijnen je nodig hebt om een vliegtuig te assembleren. Saab is helder. In Zweden hebben ze buitengewoon goed opgeleide en goed gekwalificeerde engineers. De kans dat de technologie naar Nederland komt, is dus wat kleiner, omdat zij de technologische ontwikkeling ook graag als hun eigendom beschouwen. Zij willen de assemblage hier wel neerzetten, maar daar heb je niet meer dan 200 tot 300 mensen voor nodig. Het is overigens niet zo dat wij een contract of iets dergelijks getekend hebben; dat is absoluut niet aan de orde. Wij hebben gewoon met elkaar besproken hoeveel mensen je gedurende tien jaar nodig hebt om een vliegtuig te bouwen. Of Saab daarna hier zal blijven, weet ik niet. Dat kan ik niet voorspellen. Ik hoop het wel, maar ik kan het niet voorspellen. Als je dit afzet tegen het JSF-programma dat een veel langere looptijd heeft, is dat in dat opzicht een interessantere optie. De 200 tot 300 banen zijn niet concreet toegezegd door Saab. Voor zover ik van mijn collega's heb begrepen, voldoet Saab altijd aan de offset verplichtingen.

Je kunt natuurlijk ter discussie stellen of je in Nederland wel werkgelegenheid wilt in de luchtvaartsector. Wij denken dat hiervoor in de metaal, de maakindustrie en de ontwikkeling wel degelijk kansen zijn. Wij willen geen verschuiving van de hele economie naar alleen maar een dienstensector; dat zien wij niet zitten.

Zijn wij gedraaid? Nee, dat zijn wij niet. Wij hebben in de afgelopen weken heel wat telefoontjes en bezoek gekregen, wel degelijk ook naar aanleiding van de opmerkingen en de gesprekken die Henk van der Kolk gehad heeft over onze kritischere houding ten opzichte van de JSF. Wij hebben met mensen gepraat en bekeken hoe die werkgelegenheid eruit ziet. Wij hebben van een aantal mensen begrepen dat er mogelijk er meer werkgelegenheid in zit. Het gaat misschien niet om heel grote aantallen banen, maar wel om technologische ontwikkeling. Het is daarvoor zeker nodig dat de overheid stevige contracten sluit. Alleen maar «ja» zeggen en geen enkel contract realiseren, lijkt me niet handig. Dan geef je een vrijbrief voor de toekomst. Bij de embedded training zouden mogelijkheden voor het NLR kunnen komen. Voor Thales zijn er zeker mogelijkheden voor onderdelen van de radar. Zo is nog wel een aantal bedrijven te noemen waarvoor mogelijk meer werkgelegenheid kan ontstaan, maar dan moet dat wel stevig uitonderhandeld en vastgelegd worden. Daarvoor zijn stevige contracten nodig. Alleen maar «ja» zeggen, lijkt me minder handig.

Wat betreft de compensatie naar andere sectoren zou ik niet weten waarom Saab dat niet zou doen. Ik heb de indruk gekregen dat Saab een buitengewoon betrouwbaar bedrijf is. Dan schuift het wel weg van de luchtvaartsector. Uiteindelijk hebben wij het voor de luchtvaartsector in Nederland nog steeds over structuren, onderhoud en bekabeling. Ik denk dat met name het bovenste segment van de structuren een enorm risico loopt als de JSF niet naar Nederland komt. Dan ben je echt minder interessant voor de buitenwereld. De bekabeling is gewoon een geweldig goed product en dat kun je mogelijk ook op de markt bij andere aanbieders kwijt, zoals mevrouw Van Velzen al zei. Dan zie ik wel het risico dat de JSF misschien niet in Nederland terecht zal komen. In dat geval zal Fokker Elmo de bedrading niet in Nederland maken, maar dat wellicht op een andere plaats doen. Ik zie dus ook wel het risico dat grote bedrijven uit Nederland weg zullen gaan. De kleinere bedrijven zullen dat veel minder snel doen. Zij zullen inderdaad hun kaarten op iets anders inzetten. Het zou jammer zijn voor de werkgelegenheid als die grote bedrijven weggaan.

Ik ga even in op de werknemers die straks hun handtekening hebben aangeboden. Zij spreken over duizenden banen. Zij hebben het niet alleen over JSF-banen, maar ook over hun bedrijf, waarvoor zij een risico zien en waarop mogelijk druk wordt gelegd. Wij steunen dergelijke moties per definitie als zij van de werknemers komen. Wij staan, en zullen altijd staan, voor hun werkgelegenheid en wij zullen altijd achter hen staan. Uiteindelijk zijn dit immers de mensen die in de luchtvaartindustrie hun boterham verdienen. Zij kennen de sector goed en weten wat zij kunnen verwachten. Zij zien de druk op hun bedrijven toenemen. Die druk en onrust zien wij elke dag. Vandaar dat wij deze werknemers zeker zullen blijven ondersteunen. Wij roepen de Kamerleden op om verstandige keuzes te maken en daaraan stevige contracten ten grondslag te leggen. Of het nou voor Saab is, voor Lockheed Martin of voor wie dan ook: maak het zo concreet mogelijk. Deel niet alleen de omzet door aantallen mensen, nee, gewoon fte's. Laat ze het maar benoemen. Dan hebben zij ook wat te doen, toch?

De **voorzitter**: Wij hebben nog ongeveer tien minuten om hierover verder te praten. De leden kunnen nog vragen stellen. Het lijkt mij net iets efficiënter als per lid wordt geantwoord. Ik geef het woord aan mevrouw Uitslag van het CDA.

Mevrouw **Uitslag** (CDA): Ik ben erg blij met de uitspraak van mevrouw Kijzers dat het ook gaat om de werknemer, om de man die met zijn broodtrommeltje achter op de fiets elke dag naar zijn werk gaat. Dat moeten wij in dit politieke geweld zeker niet vergeten. Ik heb een concrete vraag over de instandhouding, de onderhoudsfase en de innovatie. Het CPB-rapport gaat vooral in op concrete productie en werkgelegenheid. Kunnen mevrouw Kijzers en de heer Vink een inschatting geven van de instandhouding, het onderhoud en de innovatie?

Mevrouw **Kijzers**: Bij de instandhouding is het de vraag in welke fase je je bevindt. Als je nog steeds vliegtuigen produceert, heb je het over een substantieel aantal banen. Stork is dan het grootste bedrijf. Daarbij spreek je over zo'n 1000 mensen die alleen aan de JSF werken. Dan heb je het over zo'n 1000 fulltimebanen; daarbij kan het om meer dan 1000 mensen gaan. Spreek je puur over het onderhoud, dan zit je wel heel ver weg. Dat is buitengewoon lastig in te schatten. Daarover durf ik geen uitspraak te doen.

De heer **Vink**: Onderhoud start op het moment dat een toestel in gebruik wordt genomen. Dat is in Nederland voor de JSF niet eerder te verwachten dan in 2015 of 2016. Vervolgens groeit dit met de aantallen

die in Europa gestationeerd zijn. Als wij daarop de kengetallen loslaten die ons bijvoorbeeld door de ervaring met de F-16 bekend zijn, dan kom je uit op het omzetgetal van 20 mld. dat ik eerder heb genoemd. Als je wilt weten hoe zich dat vervolgens vertaalt in werkgelegenheid, kun je een behoorlijk eind komen met toegevoegde waarden achter redenties en berekeningen. Dan heb je het inderdaad over veel.

Mevrouw Uitslag heeft ook gevraagd naar de innovatie. Het vliegtuigprogramma van na de Tweede Wereldoorlog is van een ongeken- de omvang. Er is geen ander programma dat zoveel aantallen en innovaties met zich brengt als het JSF-programma. Dat merk je ook bij de Nederlandse bedrijven. De synergie en symbiose tussen militaire en civiele producten is geweldig groot. Met andere woorden: door het feit dat wij aan JSF deelnemen, merken wij dat wij andere civiele contracten winnen. Dat hebben wij op diverse plaatsen ervaren.

De heer **Boekestijn** (VVD): Ik heb ademloos geluisterd naar het betoog van mevrouw Kijzers, vooral over haar bezoek aan Zweden. Het is heel interessant wat zij vertelt over één assemblagelij- n, dus niet zulke hoog- waardige banen, voor 200 à 300 mensen. Bij de JSF gaat het alleen al vanwege de looptijd om veel meer banen en vermoedelijk ook meer high- tech. Zij is zo moedig geweest om een getal te noemen bij Saab. Mag ik haar verleiden tot een conservatieve schatting van het aantal banen dat uit de JSF zou kunnen voortvloei- en?

Mevrouw **Kijzers**: Ik denk dat je het bij Structures bij Stork, waar ik de eerstverantwoordelijke ben in de vakbondswereld, op een termijn van volledige productie hebt over zo'n 1000 banen. Bij Fokker Elmo kunnen dat nog steeds tussen 60 en 100 banen zijn. Wij moeten voorzichtig zijn dat de maakindustrie, het knopen van de kabels en het uitzetten van de kabelbomen, niet wegloopt naar andere landen. Wij doen een stevige oproep aan de Kamer om ervoor te zorgen dat de maakindustrie in dit land blijft, en dan heb je het over zo'n 100 banen, en dat de werkgelegen- heid stevig wordt vastgelegd in die contracten. Bij de toeleveringsbe- drijven zijn er bedrijven waar 80 tot 90 mensen kunnen werken. Dan heb je het niet meer over honderdtallen, maar je zult maar die ene zijn en je boterham daar te verdienen hebben. Bij de technologische ontwikkeling van mooie systemen zoals embedded training heb je het niet over honderdtallen, maar wel over heel hoogwaardig werk, dus telt u dit maar op.

De heer **Brinkman** (PVV): Maakt u zich niet druk dat een groot gedeelte van die banen wat betreft de productie in het buitenland zit? Hebt u dat in het gesprek meegenomen? Het uiteindelijke doel moet zijn banen voor Nederlandse of semi-Nederlandse bedrijven. Er zitten ook een heleboel andere bedrijven bij die een klein beetje gelieerd zijn met Nederland, maar die banen verdwijnen allemaal naar het buitenland en uiteindelijk willen we dat niet. Kan mevrouw Kijzers daar iets over zeggen?

Ik ken de heer Vink en ik zou blindelings een auto van hem kopen, dat meen ik, maar ik heb in de politiek geleerd om toch even door te vragen, zeker als het om zoveel geld gaat. Over de compensatieorders zegt hij dat bij de JSF 200% is gegarandeerd. Is dat zwart op wit? Saab doet dat en zet 100% zwart op wit. De LCC-kosten zijn twee keer de aanschafprijs 9,6 mld. Dat staat gewoon op papier. Ik wil graag weten of de heer Vink dat ook van JSF heeft.

Mevrouw **Kijzers**: Het is nu al zo dat een aantal bedrijven zowel Neder- landse als buitenlandse vestigingen heeft. Onze oproep vandaag aan deze tafel is ook: als er afspraken worden gemaakt, met wie dan ook, moeten die banen werkelijk in Nederland vallen. Wij hechten er bijzonder aan om mee te geven dat er niet meer alleen naar hoogwaardige technologie

moet worden gekeken, maar ook naar maakindustrie, die we ook in Nederland moeten behouden om onze economie draaiende te houden. Natuurlijk zal een aantal dingen in het buitenland gebeuren, want dat gebeurt nu ook, maar laten we in godsnaam voorkomen dat wij hier met z'n allen op een verkeerde manier aan het subsidiëren zijn. Onze oproep is om hierover zo concreet mogelijk afspraken te maken in de contracten en overeenkomsten. Deze werkzaamheden komen hierheen en blijven ook in dit land. Bedrijven kunnen wijzigen van eigenaren, maar zorg dat het hier blijft en dat het niet een ander verhaal wordt.

De heer **Vink**: Ik heb helaas geen auto te koop, mijnheer Brinkman. Ik zou graag zaken met u doen, maar tot mijn spijt ... Het is niet de industrie die vliegtuigen koopt, zeg ik wederom. Verplichtingen inzake industrial participation zijn geen afspraken die met de industrie worden gemaakt. De Nederlandse industrie vecht voor orders, voor contracten. Vervolgens zal zij op basis van competitiviteit constant werken aan innoverend vermogen om zodoende wat de kosten en de kwaliteit betreft het beste jongetje van de klas te zijn. Op die wijze moet zij aan het werk blijven. Dat is waar wij voor staan en daarin hebben wij veel vertrouwen.

De heer **Brinkman** (PVV): Wat mij betreft komt de heer Vink er daarmee iets te gemakkelijk van af. Hij spreekt harde woorden: 200% gegarandeerd. Ik kan mij echter een gesprek herinneren in de ontwikkelingsfase. Toen zei de heer Vink ook dat hij vond dat bijvoorbeeld de Amerikanen een beetje te weinig met opdrachten naar Nederland kwamen. Hij vroeg of wij de Amerikanen niet een beetje wilden pushen om in de ontwikkelingsfase met opdrachten naar ons toe te komen. Is die garantie een wens, of is er sprake van een zekerheid die de heer Vink ons kan geven?

De heer **Vink**: Vanzelfsprekend moeten de industrie en de politiek het spel samen goed spelen. Ik denk dat wij dat de afgelopen jaren uitermate goed hebben gedaan. Het ministerie van EZ en de Nederlandse politici hebben heel goed geholpen bij het faciliteren van het succes dat wij op dit moment hebben. Dat succes biedt uitzicht op de omzet zoals ik die verwoord heb. Dat is die 200%.

Mevrouw **Eijssink** (PvdA): Ik begrijp heel goed dat het NIFARP staat voor leuk en goed werk. Er wordt echter een beroep gedaan op de overheid. Ik doel op het bedrag van 800 mln., waarvan op dit moment 401 mln. nog niet in orders is omgezet. Er wordt een beroep gedaan op het parlement om «ja» tegen iets te zeggen. Daarom doe ik nogmaals een beroep op de industrie. Dat doe ik overigens al driekwart jaar. Ik meen dat ik de heer Vink zojuist schoorvoetend hoorde zeggen dat ik eindelijk wellicht de informatie kan krijgen. Ik hoorde hem ook zeggen «commercieel». Ik zou graag weten of het informatie is die Stork betreft. Stork is 60 à 70% van het geheel, dus van het NIFARP. Het is één van de 17 succesvolle bedrijven die door PricewaterhouseCoopers is geïnterviewd.

Ik denk dat de heer Vink zich moet realiseren dat, daar waar een beroep wordt gedaan op de overheid en het parlement wordt verzocht om mee te denken – de heer Vink weet dat ik al lange tijd meedenk – ook van de andere kant bedacht mag worden dat het noodzakelijk is om mee te denken over de besluitvorming die hier plaatsvindt. Die vindt plaats op basis van niet-bindende informatie.

De heer Vink gaat nog steeds uit van 4500 toestellen. Ik zal hem zo meteen een kopie geven van het rapport van de rekenkamer van de Verenigde Staten van 31 maart jongstleden. Daarin wordt uitgegaan van 2456 toestellen. De heer Vink weet net zo goed als ik uit welke informatie dat aantal komt. Toch blijft hij uitgaan van grote aantallen. Graag wil ik een reactie.

Mevrouw Kijzers, ik hoorde de heer Vink zeggen dat er enorm is gefaciliteerd door EZ en dat er heel goed is samengewerkt. Ik hoorde u echter zeggen dat de overheid stevig contracten moet sluiten en dat zij een en ander stevig moet vastleggen en uitonderhandelen. U zei: «Maak het zo concreet mogelijk.» Maar u hebt toch contact met de industrie? Het kan toch niet zo zijn dat wij u dit als vertegenwoordiger van de vakbond vandaag, op 6 april 2009, tegen de industrie en wie dan ook horen zeggen? Wie spreekt u nu aan op het afsluiten van die contracten? De Kamer zal binnen twee weken hierover spreken. Ik ben perplex. Het verbaast mij om de vakbond naast de industrie te zien zitten. Wie spreekt wie aan? Wie is verantwoordelijk? Ik hoorde de heer Vink zeggen dat het zo goed gaat met EZ. Volgens hem gaat het allemaal fantastisch, maar wij krijgen geen getallen van de industrie en evenmin van de vakbond.

De heer **Vink**: Mevrouw Eijnsink verzoekt om ongeveer 30% van de beschikbare informatie. Met Stork denk ik dat wij in die 30% een goede deuk kunnen slaan. De informatie die ik voor ogen heb, geldt voor Stork. Dat is echter geen informatie waarvan ik vind dat die publiekelijk bekend mag worden gemaakt. Dat is dus mijn probleem. Dat neemt niet weg dat ik die informatie graag met de commissie deel.

De **voorzitter**: De modaliteit waaronder, zullen wij bezien, maar het is van belang dat u die informatie deze week aan de commissie geeft.

De heer **Vink**: Ja, dat zeg ik toe.

Mevrouw **Eijnsink** (PvdA): Ik verzoek de heer Vink om openbare informatie te geven. Het debat vindt immers al plaats op grond van heel veel stringente regels. Als u een beroep op ons en de maatschappij doet om met u mee te denken, verzoek ik u om informatie openbaar te maken. Ik spreek nu namens het parlement. Dat is van belang. Zo voldoet u ook aan de verzoeken van mevrouw Kijzers om ervoor te zorgen dat de bedrijven in Nederland gevestigd blijven. Dan weten wij ook wat Stork verder in Nederland gaat doen.

De heer **Vink**: Ik kan dat niet direct toezeggen. Daar zullen ongetwijfeld nog allerlei juristen naar kijken. Ik doel op de contractverplichtingen die wij hebben met gebondenheid over informatie. Ik kan dat dus niet toezeggen.

De **voorzitter**: Oké, wij krijgen informatie en wij zien wel. Gaat u verder met uw betoog.

De heer **Vink**: Mevrouw Eijnsink heeft voorts een vraag gesteld over de 4500 toestellen. Feit is dat acht landen op dit moment deelnemen aan het JSF-programma. Feit is dat er nog tal van landen zijn met grote interesse in de producten van de Joint Strike Fighter. Feit is dat er jaarlijks naar de behoefte wordt gekeken en dat dit cumuleert in een master schedule waar vervolgens dan de productie op wordt gebaseerd. Feit is dat de JSF een zeer groot aantal platformen zal gaan vervangen, waaronder de Nederlands F-16. Feit is dat er 4000 F-16's rondvliegen die ooit een keer vervangen moeten worden. Feit is dat er ook F-15's en F-18's vervangen zullen worden. Feit is dat wij geen reden hebben om aan die aantallen te twijfelen.

De **voorzitter**: Feit is dat mevrouw Kijzers nu aan het woord is.

Mevrouw **Kijzers**: En een feit is dat ik naast de industrie zit, maar hier wel namens de vakbond ben. Wij zijn tijdens deze hoorzitting samengevoegd vanwege het werkgelegenheidsaspect. Er is gesproken over het noemen

van aantallen. Je kunt allerlei aantallen noemen, maar wij doen nu een oproep. Ik spreek u aan als onze overheid. Als u als overheid iets gaat kopen, dan sluit de staatssecretaris een contract en toetst de Kamer dat contract om daarin zo concreet en stevig mogelijk te zijn. Uiteindelijk sluit FNV Bondgenoten al helemaal geen contracten, noch met Lockheed, noch met onze overheid, noch met de industrie als het gaat om die werkgelegenheid, terwijl daar natuurlijk wel ons primaire belang zit. Werkgelegenheid, inkomenszekerheid en stabiliteit voor werknemers, daar zit ons belang en nergens anders.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Mijnheer Vink, u mag de sleutels van mijn huis hebben, maar niet de sleutels van de belastingkas. Daar hebben wij hier immers over. Kunt u niet een begin geven van informatie over de hoeveelheid contracten die u hebt binnengesleept? U zit hier namens het NIFARP, maar u geeft aan dat u vertrouwelijke informatie over Stork wil geven. Ik neem aan dat u ook namens de rest van de leden van het NIFARP wel wat informatie uit de doeken kan doen. Natuurlijk, de werkgelegenheid is heel interessant. Maar dan moet het wel concreet worden. Wat dat betreft, snap ik de woorden van mevrouw Kijzers heel goed. U gaf net aan dat u geen reden heeft om te twijfelen aan het getal van 4500 als plangetal. Zit er bij het NIFARP iemand die deze marktanalyses maakt? Kunt u die marktanalyse met ons delen? Ik heb namelijk wel degelijk reden om daaraan te twijfelen. Als ik gewoon als Kamerlid kijk naar de hoeveelheid vliegtuigen die überhaupt wereldwijd aangekocht kan gaan worden, dan heb ik wel degelijk reden om te twijfelen aan dat getal. Ik hoor dus graag uw analyse. Ik neem tenminste aan dat u die wel kunt geven.

Ik snap heel goed dat u niets wilt zeggen over de arbitrage. Maar als ik naar het regeerakkoord kijk, dan zou die arbitrage eerst afgerond moeten zijn. Op basis van een herijkte business case – dus uw handtekening moet daar ook onder staan – gaan wij besluiten om een testtoestel te kopen. Een en ander zit dus aan elkaar vastgeklikt. Deelt u mijn analyse op dit punt?

Mevrouw Kijzers, u hebt gevraagd om concrete afspraken te maken. Dat is heel nobel, maar dat had u in 2001 moeten zeggen. Toen heeft men besloten om niet tot compensatie over te gaan maar om een heel andere deal te maken. Daar stond u toen nog ontzettend achter. Wilt u dat wij concrete afspraken maken voordat het testtoestel wordt aangeschaft? Een laatste vraag.

De **voorzitter**: De allerlaatste!

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Ik ben hierover niet zo vaak met de vakbond in gesprek. Volgens mij was de laatste keer 2001.

Mijn laatste vraag. U hebt net met een aantal medewerkers uit de luchtvaartsector een petitie aangeboden. U zegt net dat het niet ging om duizenden JSF-banen. In de petitie staat echter: de JSF is het beste toestel, dat levert duizenden arbeidsplaatsen op. Dan wil ik u toch de volgende vraag stellen. U wilt ook inzicht hebben in wat het nu oplevert aan werkgelegenheid. Wat zijn nu feitelijk de getallen waarvan u zegt: daar steek ik mijn hand voor in het vuur?

De heer **Vink**: De contracten die momenteel ondertekend zijn, zijn publieke informatie. Ik heb het lijstje met de bijbehorende getallen eerlijk gezegd nu niet helder op mijn netvlies, maar dat is gewoon publieke informatie. Ik heb aangegeven dat ik naast mijn voorzitterschap van NIFARP bij Stork werk, waar ik verantwoordelijk ben voor het JSF-programma. Vandaar dat ik iets weet van Stork. Ik heb inderdaad mijn petten even verwisseld bij mijn toezegging dat wij de getallen van Stork daar wellicht

voor kunnen gebruiken. Mijn excuses daarvoor, maar ik houd die toezegging gestand.

Wat marktanalyses betreft: ik heb mevrouw Eijnsink zojuist een lijstje gegeven met de redenen waarom wij vasthouden aan die 4500 toestellen. Ik kan dat herhalen, maar ik denk dat ik daar niet veel aan kan toevoegen. Andere informatie dan dat kan ik niet geven. De relatie tussen arbitrage en testtoestellen ken ik niet.

De **voorzitter**: Ik hoor toch nog een vraagje.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Geen vraag. De heer Vink begrijpt mijn vraag niet. Ik refereerde aan het regeerakkoord. Dat is publieke informatie, terug te vinden op regering.nl. Daarin staat: eerst een herijkte business case en dan een besluit over de testtoestellen. Dat is niet mijn regeerakkoord, maar daarin zit wel de basis van waar wij het hier vandaag over hebben. Ik vraag de heer Vink daarom of hij vindt dat de business case bij dezen herijkt is. Of deelt hij mijn analyse dat de handtekeningen van de verschillende partners, inclusief de industrie waar de heer Vink ook voor staat, eronder zouden moeten staan voordat de business case herijkt is?

De **voorzitter**: Na uw allerlaatste vraag nu het allerlaatste antwoord.

De heer **Vink**: Ik zie niet dat er een uitspraak van de arbiters, een overeenstemming of wat dan ook behoort te zijn alvorens een business case herijkt is.

De **voorzitter**: Dat is uw verantwoordelijkheid.

Mevrouw **Kijzers**: Ik ga eerst in op de concretisering van afspraken. Van 1998 tot 2000 zijn al die afspraken gemaakt waarin wij hebben gekozen voor de JSF. Dat is toen ook voortgekomen uit een kandidatenvergelijking op dat moment op het punt van de omvang van de werkgelegenheid. Gelukkig kun je vaststellen dat wij de toenmalige keuze voor technologie en de ontwikkeling daarvan nog steeds van harte ondersteunen, maar het concretiseren en vastleggen van aantallen is een van de dingen die wij nu beter en nog wat steviger kunnen doen. Uiteindelijk sluiten staatssecretarissen die afspraken. Uiteraard kunnen zij in de contracten stevige afspraken maken en vastleggen over dit soort punten. Wat die duizenden arbeidsplaatsen betreft: nogmaals, dit zijn gewoon werknemers. Het zijn werknemers die elke dag knokken voor hun baan. Zij hebben het over hun bedrijf. Het zijn niet alleen JSF-banen, want iemand die aan de JSF werkt, staat naast iemand die voor Boeing of een ander toestel werkt. Het is dus niet zomaar te onderscheiden. Zij zien de druk op hun ondernemingen toenemen. Vanuit dat perspectief komen zij naar deze vaste commissie om handtekeningen aan te bieden, omdat zij daar onrustig over worden en omdat zij daar onzekerheid over voelen.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Een vraag van mij is niet beantwoord: voor welke cijfers durft mevrouw Kijzers haar hand in het vuur te steken?

Mevrouw **Kijzers**: Zolang er geen concrete contracten onder liggen, steek ik mijn hand nergens voor in het vuur.

De **voorzitter**: Dat is een helder antwoord.

De heer **Voordewind** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik dank de heer Vink voor zijn toezegging om ons nadere informatie te sturen. Het zou natuurlijk mooi zijn als hij dat zou kunnen doen in zijn hoedanigheid van voorzitter van het NIFARP, zodat het breder is dan alleen Stork. Dat zou ons helpen om straks een besluit te nemen. Ik hoorde mevrouw Kijzers al een rijtje

van banen noemen. Volgens mij moet men er dus samen uit kunnen komen om op ieder geval uit te komen op de vanmorgen genoemde 1200 banen. Ik wil graag dat dit gespecificeerd wordt naar het soort banen: hoogwaardig, laagwaardig, mbo-niveau en hbo-niveau. En hoeveel van die banen zullen er weglekken naar het buitenland?

De heer **Vink**: We doen ons best.

Mevrouw **Kijzers**: De banen die mogelijkwijs weglekken zijn vooral lbo-banen en misschien voorzichtige mbo-banen.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Mevrouw Kijzers is al zo kritisch aan de tand gevoeld door de PvdA en de SP dat ik haar geen vraag meer te stellen heb.

De heer Vink gaf, ook in de brieven, aan dat de huidige politieke discussie de industrie uiterst onzeker maakt over de mogelijkheid om haar investeringen terug te verdienen. Heeft die onzekerheid nu al negatieve gevolgen? Hoe moet ik het precies zien? Wat is het belang van spoedige besluitvorming?

De heer **Vink**: Zolang partijen zich houden aan het ingeslagen pad en zolang zij hun toezeggingen nakomen, is de onzekerheid er niet. Over dit debat, gevolgd door aan de ene kant een eenduidige keuze voor de JSF als kandidaat-opvolger van de F-16 volgend jaar en aan de andere kant het continueren van het kopen van testtoestellen, hebben wij geen onzekerheid. Wij kunnen doorgaan met de investeringen.

De **voorzitter**: Zegt u dat het niet kopen van testtoestellen voor meer onzekerheid zorgt?

De heer **Vink**: Correct.

Mevrouw **Peters** (GroenLinks): De industrie heeft een aantal jaren geleden beloofd dat zij zal meebetalen aan wat het de belastingbetaler méér kost als Nederland meedoet in de ontwikkelingsfase. Nu is er geen overeenstemming over het bedrag dat de industrie moet afdragen om die meerkosten aan de belastingbetaler terug te geven. Kan de heer Vink uitsluiten dat de afspraak dat de industrie zal meebetalen aan de extra kosten voor de belastingbetaler, knapt als men het niet eens wordt over het afdrachtpercentage? Bestaat er een risico dat bedrijven zullen uitstappen als het door het Rijk gewenste afdrachtpercentage wordt gehandhaafd?

De heer **Vink**: De MFO ligt bij de arbiters, daarom wil ik niet op deze vraag ingaan.

Mevrouw **Peters** (GroenLinks): Ik waardeer dat de MFO nu bij de arbiters ligt. Die moeten hun kans krijgen. Ik wil echter graag weten of de industrie zich, ongeacht wat de arbiters doen, houdt aan de oorspronkelijke afspraak gemaakt tussen Rijk en industrie, dat zij zal bijdragen aan wat de ontwikkeling méér kost.

De heer **Vink**: Vanzelfsprekend heeft de industrie een contract waaraan zij zich houdt. Over de uitwerking van dat contract gaat het nu in de arbitrage. Daar laat ik het graag bij.

De **voorzitter**: Ik dank de heer Vink en mevrouw Kijzers hartelijk voor het informeren van de commissie.

De vergadering wordt van 15.18 uur tot 15.34 uur geschorst.

Geluid

Gesprek met de heren Adema, Rüpp, Van Sijll, Van Veen en Sarin

De **voorzitter**: Hier aanwezig zijn de heer Adema van de Commissie Overleg en Voorlichting Milieuhygiëne Leeuwarden, de heer Rüpp van de Commissie Overleg en Voorlichting Milieuhygiëne Volkel, de heren Van Sijll en Van Veen van het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium en de heer Sarin. Professor Sarin speaks native English but understands Dutch. We will therefore ask questions in Dutch, although the members can also ask questions in English if they want to. The reply from professor Sarin, however, will be in English.

Ik geef de genodigden kort de gelegenheid om af te trappen en hun positie weer te geven. De Kamer zal vervolgens vragen stellen. Wij hebben tot 17.00 uur de tijd. Ik vraag iedereen daarom om kort en krachtig te zijn. Dan is het misschien ook mogelijk om nog een tweede ronde voor het stellen en beantwoorden van vragen te houden. Ik geef als eerste het woord aan de heer Adema. Misschien kan hij heel kort iets zeggen over de commissie zodat ook degenen die niet nauw bij het onderwerp betrokken zijn, weten wat deze voor positie heeft.

De heer **Adema**: Voorzitter. Ik ben inderdaad voorzitter van de COVM, de Commissie Overleg en Voorlichting Milieuhygiëne, rondom de vliegbasis Leeuwarden. Dat is een wettelijk voorgeschreven commissie die is voortgekomen uit een eerdere commissie waarin ook al een overlegstructuur zat rond geluid en allerlei problematiek daaromheen in Leeuwarden. In de commissie participeren, naast ondergetekende, de bestuurders uit de aangrenzende betrokken gemeenten. Er participeren bewoners uit de omgeving, waarmee dorpsbelangen worden ingebracht, en het commando van de luchtmachtbasis met ondersteunende staf, bijvoorbeeld op het gebied van geluid. De leden van de commissie hebben in mijn tweejarige loopbaan steeds constructief overleg gevoerd, met een open houding naar elkaar toe. Tal van zaken passeren de revue, waaronder de dagelijkse operationele activiteiten rond de vliegbasis en de geluidseffecten daarvan op de omgeving.

De **voorzitter**: Wat is uw functie, behalve voorzitter van de commissie?

De heer **Adema**: Ik ben gedeputeerde van de mooiste provincie van Nederland.

De **voorzitter**: Dat wordt vaker gezegd. Misschien kunt u overgaan tot uw aftrap.

De heer **Adema**: Ja. U hebt op 12 december 2009 van ons een brief gekregen. Wij uitten daarin onze zorgen rondom de opvolger van de F-16. Wij willen ons niet zozeer bezighouden met de directe keuze van het vliegtuig, want dat is vooral aan de Tweede Kamer. Het gaat ons vanzelfsprekend ook niet om de tactische, operationele eigenschappen van de vliegtuigen. Het gaat ons om de geluidsproblematiek. Uit rapporten blijkt dat de geluidsniveaus van een vliegtuig aanzienlijk hoger zijn dan die van de F-16 MLU die nu op de vliegbasis aanvliegt. De contouren die op dit moment bij de vliegbasis horen, worden niet vol gevlogen in de lengterichting; in de breedterichting wel. Er is dus nog wat ruimte. Bij een forse geluidstoename zal het aantal vliegbewegingen echter drastisch moeten afnemen. De staatssecretaris is bij ons op bezoek geweest en heeft gezegd dat aan de geluidscontouren die wettelijk zijn vastgesteld, niet wordt getornd. Wij snappen dat ook. Dat betekent dat wordt gesproken over het aantal vliegbewegingen. Als een toestel een hoger geluidsniveau heeft, dan wordt het aantal vliegbewegingen aangepast. Daarbij worden de

piekniveaus van de vliegtuigen echter vergeten. Als een raket van de NASA wordt afgeschoten op vliegbasis Leeuwarden, dan is met één raketbeweging de geluidszone in Leeuwarden volgeschoten. Dat is dan geen enkel probleem, maar alle ramen in de omgeving van Leeuwarden liggen er dan wel uit. Het piekniveau is bepalend voor wat mogelijk is en voor de effecten op de omgeving. Louter een toezegging dat de geluidscontouren niet worden aangepast, is dus onvoldoende voor de regio.

Het NLR-rapport hebben wij qua onafhankelijkheid en kwaliteit niet bestreden. In de media zijn daarover wat berichten verschenen, maar ik heb altijd gezegd dat ik geen reden heb om te twijfelen aan de onafhankelijkheid van het NLR. Ik heb dus ook geen reden om te twijfelen aan de kwaliteit. Het NLR geeft alleen zelf het antwoord al: in het rapport zijn niet de start- en landingsbewegingen gemeten die zo noodzakelijk zijn voor een goed profiel voor de vliegbasis Leeuwarden. Hetzelfde zal wel gelden voor Volkel. Dat betekent dat wij daarop aanvullende onderzoeken wensen. In die zin is het rapport onvolledig. Dat is het ook ten aanzien van de vergelijking van vliegtuigen. Volgens mij is het NLR daar zelf heel duidelijk over, dus daarover hoef ik niet uit te weiden.

Het gaat ons er dus om dat het geluid als een hard criterium wordt meegenomen bij de keuze van de opvolger van de F-16. Het gaat ons er ook om dat de onderzoeken die ten grondslag zullen liggen aan de beoordeling, breder worden. Tevens gaat het ons erom – dit vind ik ook erg belangrijk – dat er voordat een definitief besluit wordt genomen over de opvolger van de F-16, bekend is wat de effecten zullen zijn in de omgeving van de vliegbasis Leeuwarden. De staatssecretaris moet ook duidelijk maken aan de omgeving wat de effecten zullen zijn en hoe ermee zal worden omgegaan. Zo is er vooraf duidelijkheid in de streek en komen wij niet terecht in Schipholachtige toestanden, waarbij de keuze eens is gemaakt, er vervolgens met de nieuwe toestellen wordt gevlogen en er, doordat men te maken krijgt met een non-returnsituatie, uiteindelijk wordt gemorrelt aan de geluidscontouren van de vliegbasis. Breng het eerst in beeld en kom met de consequenties ervan. Neem die mee, ook financieel als dat nodig mocht zijn, in de besluitvorming.

Natuurlijk realiseren wij ons ook dat wij te maken hebben met een prachtige werkgever in Fryslân, waarmee het op dit moment buitengewoon goed samenwerken is. Er zijn 1250 directe arbeidsplaatsen en heel veel indirecte arbeidsplaatsen, die wij niet kwijt willen. Wat dat betreft, realiseren wij ons ook dat het soms noodzakelijk is dat in het kader van het publiekelijk belang woningen moeten worden geëvacueerd. Wij doen dat bij wegen en andere projecten; waarom zouden wij dat niet doen bij dit soort publieke belangen?

De **voorzitter**: U bedoelt «gesloopt».

De heer **Adema**: Dat is slopen, ja. Mijn buurman zegt dat het een bestuurlijke term voor slopen is. Wij communiceren natuurlijk wel eens met de samenleving en dan klinkt amoveren blijkbaar een stuk zachter dan slopen.

Het moet echter wel in verhouding zijn tot. Als de geluidsniveaus van het vliegtuig aanleiding geven tot grootschalige sloop, zijn wij daar vanzelfsprekend niet gelukkig mee, zeker niet als je ziet wat de discussies rondom de komst van de F-16 aan dorpsvernieuwing hebben gebracht. Dorpen zijn prachtig in het groen neergezet en prachtig geherstructureerd. Dat alles zou voor niets zijn geweest op het moment dat wij echt met forse geluidsproblemen worden geconfronteerd. Nogmaals, er is een publiek belang en dat realiseren wij ons. Dat mag echter niet leiden tot te grote ingrepen, want dan zal er wat anders moeten gebeuren.

De **voorzitter**: Dank u wel.

Ik geef het woord aan de heer Rüpp, die ook in de mooiste provincie van Nederland woont, net zoals de inwoners van alle andere provincies.

De heer **Rüpp**: Voorzitter. Ik dank u voor uw introductie, want dan hoef ik dat zelf niet te zeggen. Ik zal ook niet introduceren wat de COVM is, want dat heeft collega Adema al keurig gedaan. Wij hebben in Brabant vier COVM's, omdat wij vier operationele vliegvelden hebben. Ik ben zelf voorzitter van Volkel en coördinerend gedeputeerde voor de andere vliegvelden. Per COVM hebben wij een andere gedeputeerde die er voorzitter van is. Daarmee geef ik eigenlijk ook meteen het belang aan van defensie voor de provincie Brabant. Wij zijn rijk gezegend daarmee. Wij zijn daar ook niet ongelukkig mee, zeg ik er meteen bij. Een goed werkgever, veel afgeleide werkgelegenheid, wat dat betreft is er geen enkel punt van klagen.

In Volkel zitten wij niet zozeer met de hele discussie rond de opvolging van de F-16, al speelt deze wel mee. Veel daarvan is echter nog onbekend, terwijl bovendien voor een groot deel zal moeten worden bewezen wat de geluidseffecten ervan zullen zijn. Op grond van eerdere toezeggingen van de staatssecretaris gaan ook wij ervan uit dat dit binnen de bestaande geluidscontour zal plaatsvinden, zij het dat de geluidscontour in Volkel nog steeds niet is vastgesteld. Dit traject loopt nu een kleine 30 jaar. In 1978 is de eerste indicatieve aanwijzing gedaan. Tussentijds zijn er allerlei procedures gevoerd en opnieuw gestart. Wij zijn nog steeds in afwachting van de definitieve belegging daarvan.

Er ligt nu een aantal varianten voor. Het belangrijkste wat op dit moment in de dorpen rond de vliegbasis Volkel leeft, is de diep gekoesterde wens dat er helderheid komt over de zonerings, alsmede over de vraag welke ontwikkelingsmogelijkheden er in deze dorpen nog zijn. Zoals de leden van de commissies bij hun bezoek onlangs hebben kunnen constateren, merken wij namelijk dat het inwonersaantal in de dorpen in de afgelopen jaren met enige honderden is afgenomen. In mijn brief aan u was sprake van duizenden, zag ik onderweg, maar daarin heb ik een nulletje te veel gezet. Duizenden is immers wel heel erg veel op een omvang van 4000 inwoners.

Vanwege de indicatieve belegging zijn er met name binnen bebouwde kommen, waar voorzieningen zoals winkels leeg komen te staan en scholen niet meer volledig worden benut, langzamerhand geen herontwikkelingsmogelijkheden meer voor woningbouw, terwijl het aantal geluidgehinderden niet meer toeneemt. Dit punt staat een beetje los van de JSF, maar met name in Volkel en omgeving leeft het buitengewoon sterk.

Het vastgestelde SMT-2 heeft geleid tot een aantal herplaatsingen van toestellen. Onder andere zijn van Twente toestellen verplaatst, deels naar Leeuwarden maar voor het grootste deel naar Volkel. Daarnaast heeft het SMT-2 geleid tot het opheffen van het 306 squadron, de fotoverkenner, op Volkel. Eerder is echter aangegeven dat hierbij het aantal toestellen en de hoeveelheid geluid niet zouden toenemen. Deze zouden binnen de contouren blijven. De minister heeft dat in 2001 in overleg met de Kamer aangegeven en de staatssecretaris heeft later, in een brief van 24 juni 2004, hetzelfde geschreven. Nu lijkt er in de berekeningen die op dit moment gehanteerd worden voor de definitieve vastlegging van de contouren, van grotere belasting te worden uitgegaan. Weliswaar wordt verwezen naar de update van de huidige F-16's, die wat zwaarder zijn en daardoor ook wat meer geluid produceren, maar ook daarvan is eerder gezegd dat het binnen de bestaande geluidcontour kon blijven.

Als je kijkt naar de effectieve geluidsbelasting zoals die van jaar tot jaar wordt gemonitord, blijkt dat de indicatieve contour niet wordt gevolgd. Dat gebeurt wel in de breedte, eigenlijk net zoals in Leeuwarden, maar niet in de lengte van de «sigaar», zoals ik het maar noem, noch over het dorp Mill noch over het dorp Volkel heen. In de berekeningen die nu

voorliggen voor de milieueffectrapportage, lijkt er echter toch uitgegaan te worden van wat meer geluid. Dat baart ons wat zorg. Wij kunnen niet inzien of dit een voorsorteren is op een mogelijk nieuw toestel, of dat dit met nieuwe berekeningen samenhangt. Die duidelijkheid hebben wij nog niet gekregen. Overigens zullen wij hierover als het goed is rond de zomervakantie, wanneer de hele procedure rond de vaststelling loopt, overleg met de staatssecretaris voeren.

Wij gaan er kortom vanuit dat het geluid van de JSF binnen de contouren blijft. Ontheffingsmogelijkheden voor woningbouw zouden binnen de wet nader moeten worden bekeken, zeker als het gaat om de bestaande structuren binnen de bebouwde kom. Deze lijken nu ontwricht te raken door leegstand, waardoor verloedering van dorpen optreedt. Ten slotte hechten wij aan zo snel mogelijke vastlegging van de contour.

De **voorzitter**: Het woord is aan het NLR, de heren Van Sijll en Van Veen. Misschien kunnen zij zelf hun positie binnen de organisatie aangeven.

De heer **Van Sijll**: Ik dank de voorzitter en de commissieleden hartelijk voor het feit dat wij hier aanwezig kunnen zijn. Ikzelf, Menzo van Sijll, ben plaatsvervangend projectleider voor het project vervanging F-16 binnen het NLR. Mijn collega, Theo van Veen, is vooral bezig met het in kaart brengen van geluidsbelasting evenals al het geluidsonderzoek met betrekking tot de F-35.

Ik zeg eerst in het kort iets over het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium. Dit is een van de vier grote technologische instituten in Nederland, en het centrale instituut in Nederland voor onderzoek en ontwikkeling op het gebied van de lucht- en ruimtevaart. Het bestaat sinds 1919, aanvankelijk als Rijksstudiedienst voor de Luchtvaart. Toen richtten wij ons met name op de ontwikkeling van vliegtuigen en vliegtuigonderdelen. In de loop der jaren is het onderzoek uitgebreid naar lucht- en ruimtevaart in de breedste zin van het woord. Wij werken zowel voor de overheid als voor de industrie, zowel voor de civiele als voor de militaire luchtvaartsector. Het NLR draagt bij aan de productontwikkeling en het innovatievermogen van de Nederlandse industrie, maar levert ook bouwstenen voor beleidsontwikkeling van de ministeries op het gebied van vliegveiligheid, milieu en aanverwante aspecten van het vliegverkeer. Sinds jaar en dag werkt het NLR intensief samen met andere onderzoeksinstellingen. Er wordt samengewerkt met internationale zusterinstituten op het gebied van lucht- en ruimtevaart, zoals NASA, ESA, DLR en het Franse ONERA. Op nationaal niveau wordt samengewerkt met andere technologische onderzoeksinstituten, met name TNO.

75% van de omzet van het NLR wordt gerealiseerd door betaalde opdrachten voor opdrachtgevers in binnen- en buitenland. De opdrachtgever bepaalt de onderzoeksvraag. Het NLR levert vervolgens onderzoeksgegevens aan met conclusies die wetenschappelijk onderbouwd, traceerbaar en transparant zijn. Het is aan de opdrachtgever om op basis daarvan beslissingen te nemen en te besluiten of rapporten openbaar worden gemaakt. Het onderzoek van het NLR is per definitie vertrouwelijk.

Bij het NLR werken ongeveer 500 afgestudeerde en deels gepromoveerde medewerkers uit disciplines zoals vliegbouwkunde, elektrotechniek, wiskunde en psychologie. Zij verrichten onderzoek met behulp van «state of the art»-faciliteiten zoals unieke, aan elkaar gekoppelde vliegtuig- en verkeerstorensimulators. In onze windtunnels laten alle grote vliegtuigfabrikanten hun modellen testen, waaronder Airbus, Boeing en Lockheed Martin.

Het NLR is onpartijdig en levert onafhankelijk onderzoek. Het wordt door verschillende partijen met uiteenlopende belangen ingeschakeld. Om belangenverstremming te voorkomen, zijn regels en procedures van kracht die mogelijke conflicts of interest voorkomen. Naleving daarvan wordt onder andere door de MIVD gecontroleerd. Het NLR heeft een smet-

teloze staat van dienst, zowel wat betreft onpartijdigheid en onafhankelijkheid als betrouwbaarheid. Het vormt ons bestaansrecht, al 90 jaar lang. In opdracht van Defensie heeft het NLR onlangs de beschikbare geluidsdata van de kandidaten voor de vervanging van de F-16 geëvalueerd. Op basis van de beschikbare gegevens en de vigerende geluidseenheid voor militair vliegverkeer nabij militaire velden werd het maximale geluidsniveau van twee vliegtuigen, de Saab Gripen Next Generation en F-35 Lightning II ofwel de JSF, zorgvuldig en transparant in kaart gebracht. Met behulp van de beschikbare gegevens brengt het NLR de komende periode ook de geluidsbelasting van de JSF in kaart in relatie tot de wettelijk vastgestelde geluidscontouren rond militaire vliegvelden. Wij, Theo van Veen en Menzo van Sijll, beantwoorden graag alle vragen over het geluidsonderzoek van het NLR, zoals verwoord in het rapport Beoordeling geluidsgegevens kandidaat-toestellen vervanging F-16, status beschikbare gegevens per februari 2009.

De heer **Sarin**: (Engelstalig)

De **voorzitter**: Because you have commented also on the findings of NLR, I will give NLR two minutes if they want to respond.

De heer **Van Veen**: Voorzitter. De genoemde data van 121 dB zijn door de pers gebruikt. Wij hebben geen SEL-waarden onderzocht; wij hebben LAmax-waarden onderzocht. Gaande de discussie hebben wij toch kunnen achterhalen wat de SEL-waarde zou moeten zijn van de F-35. Wij hebben daarvan geluidsdata gekregen van de Amerikanen. Het probleem is dat de SEL-data specifiek gericht is op de Amerikaanse situatie en betrouwbaar is, ook voor de Amerikanen zelf. Desondanks hebben wij toch die informatie kunnen verkrijgen. De SEL-waarde van 121 dB is niet correct, zoals vermeld in het Eglin-rapport.

Wij hebben wel gekeken wat de LAmax-waarde is, bijvoorbeeld in military power, van de F-35 en van de Saab Gripen. Die hebben wij vergeleken met de SEL-waarde van de Saab Gripen en van de F-35. Dan moet ik even een tabelletje erbij nemen om het correct op te noemen. Het is een tabelletje uit intern onderzoek. Nogmaals, dat zal ook door de fabrikanten van de F-35 worden gepubliceerd. Maar omdat deze vraag gerezen is, hebben wij het uitgezocht en zijn de data vrijgegeven. Ik heb hier ook slides die vrijgegeven zijn. Ik heb ze alleen nog niet kunnen verspreiden. Dat gaat zeer snel gebeuren.

De **voorzitter**: Liefst deze week.

De heer **Van Veen**: Het is goed om duidelijkheid te scheppen over deze getallen. Je kunt zien dat de Saab Gripen in military power op een hoogte van 1000 voet, als die overvliegt met een snelheid van 244 knopen zoals in Zweden is gebeurd, een LAmax genereert van 109 dB(A) en een SEL-waarde van 114. Als dat niet waar is, zou ik graag het tegendeel willen horen. Maar ik dacht dat het de goede getallen waren.

De heer **Sarin**: 114, yes.

De heer **Van Veen**: Van de F-35 hebben wij de LAmax-waarde op het NLR uitgerekend, omdat dat zo geregeld is in de Nederlandse regelgeving. Wij hebben de SEL-waarde opgevraagd bij onze Amerikaanse collega's en die hebben het getal 115 genoemd. Deze getallen zijn gepubliceerd in slides. Nogmaals, die worden naderhand gepubliceerd.

De **voorzitter**: Wil deze commissie aan die gegevens nog iets hebben, dan moeten zij zeer spoedig naar ons toe komen; ik ga ervan uit in de openbaarheid. Kunt u er iets over zeggen?

De heer **Van Veen**: Ik heb ze hier op papier bij mij. Ik ben niet in staat om het nu te kopiëren, maar ze zijn openbaar. Ik kan u zo een kopietje geven.

De **voorzitter**: De griffier kan het verspreiden. Wij zorgen ervoor dat het gebeurt. Dan geef ik nu de collega's de gelegenheid om vragen te stellen.

De heer **Knops** (CDA): Voorzitter. Ik wil beginnen met een samenvatting van de inleiding van beide gedeputeerden. Met name de heer Rüpp pleit voor duidelijkheid over de contouren in relatie tot de opvolging van de F-16. Ik heb hem niet zozeer gehoord over het NLR-onderzoek. Heeft hij er een oordeel over en zo ja, wat is dat oordeel dan?

In de richting van het NLR heb ik een aantal vragen. Er is flinke kritiek geuit op het rapport van het NLR. Sommige criticasters zitten aan tafel en andere niet, maar het zijn er heel veel geweest. Kunt u uitgebreider ingaan op die kritiek? U hebt dat net al een beetje gedaan, maar het is mij nog niet helemaal duidelijk hoe dat technisch zit.

Kunt u ook wat verder ingaan op uw betrokkenheid bij de totstandkoming van het onderzoek van Saab in november 2008? Hoe is dat nu gegaan en waarom bleken de metingen uiteindelijk toch niet bruikbaar? Dat was natuurlijk een teleurstelling, want daarmee kun je echt goed vergelijken. Wat is uw inschatting van de consequenties van de keuze voor de JSF voor de geluidscontouren waarover de heer Rüpp sprak? Kunt u nu al een inschatting geven of het daarbinnen zal blijven? Volgens mij is dat de relevante vraag. Of voorziet u daarbij problemen?

De heer **Boekestijn** (VVD): Chairman. I would like to ask a question to professor Sarin. He has said that the Gripen-data and the JSF-data are incompatible. He has also said that the Gripen-data are incomplete. Does this imply that in his view the data of the NLR-report are complete?

Aan het NLR vraag ik of het waar is dat alleen geluid is berekend met een fly-over van 1000 meter, en niet bij de start en de landing.

De heer **Brinkman** (PVV): Voorzitter. Aan de heer Sarin en aan het NLR heb ik de volgende vragen. Bij het bezoek aan Leeuwarden heeft een commissielid – ik weet niet meer wie, maar dat maakt niet uit – de suggestie gedaan om op een willekeurige dag een JSF en een Saab Gripen onder gelijke condities te testen. Zou zo'n test wetenschappelijk verantwoord zijn? Hoe beoordelen de heer Sarin en het NLR elkaars conclusies? Van de heer Sarin begrijp ik dat wij over de Saab nog geen conclusie kunnen trekken, aangezien er niet genoeg data zijn. Hoeveel tijd is er nog nodig om wél een conclusie te kunnen trekken?

De heer Rüpp doet, met alle respect, een beetje makkelijk over de geluidcontouren. Bij het werkbezoek van de commissie aan Volkel heb ik begrepen dat de bewoners zich daarover buitengewoon druk maken. Wij krijgen allerlei cijfers die zelfs onderling door allerlei wetenschappers worden betwist. Niemand weet wat de geluidsbelasting zal inhouden. Zelfs de staatssecretaris heeft al eens gezegd dat de JSF waarschijnlijk tweemaal zo luid is als de F-16. Wanneer worden die geluidcontouren nu eindelijk eens vastgesteld, zoals dat intussen in Leeuwarden al wel netjes is gebeurd?

Mevrouw **Eijsink** (PvdA): Voorzitter. Wij hebben werkbezoeken gebracht aan Volkel en Leeuwarden. Bij Leeuwarden herinner ik mij dat er geen enkele F-16 overvloog, wat opmerkelijk was. Van Volkel herinnerde ik mij dat er vooral tijdens de bustocht behoorlijk wat overvloog, waardoor wij soms onze gesprekken moesten stopzetten.

Mijn eerste vraag is aan de heren Adema en Rüpp. Beiden zijn voorzitters van niet-onbelangrijke commissies. De staatssecretaris geeft in diverse brieven aan de Kamer aan dat hij zeer hecht aan overleg met de beide commissies en hun voorzitters. Hij hecht verder aan goede samenwerking

met de bewonersverenigingen et cetera. Naar aanleiding van onze werkbezoeken neem ik aan dat beide heren ook gesprekken hebben gehad met de staatssecretaris, die Leeuwarden bezocht op 16 januari. Kunnen zij daarover iets vertellen, inclusief het overlegniveau van de staatssecretaris? Ik kom er ook op omdat de heer Adema in zijn eerder aan de Kamer gezonden schrijven de Kamer oproept om nader onderzoek te laten doen. De heer Rüpp geeft in zijn schrijven aan dat hij op korte termijn helderheid wil over de werkelijk te verwachten geluidsbelasting van de JSF. De resultaten van de berekeningen tot nu toe, schrijft hij aan de Kamer, stemmen niet hoopvol. Ook hij verzoekt de Kamer om nog geen besluit te nemen over de opvolging van de F-16, zolang er geen duidelijkheid is over de geluidsconsequenties voor de directe omgeving. Hoeveer staat het met dat onderzoek? Hoeveer staat het met de gesprekken met de staatssecretaris? De heer Adema doet immers een oproep aan de Kamer. Die nemen wij serieus. Ik kan mij echter voorstellen dat hij ook een gesprek voert met de staatssecretaris, want hij is zijn gesprekspartner in dezen.

Ik heb nog een vraag aan beide gedeputeerden over de beschreven decibel. Met name de heer Adema schrijft in zijn stuk aan de Kamer dat elke decibelvermeerdering een vermindering moet geven van 14,2 vluchten om dezelfde belasting binnen de geluidscontouren te kunnen houden. Met andere woorden: meer geluid is minder vluchten. Wij willen natuurlijk geen opvolger van de F-16 aanschaffen waarbij meteen sprake is van een restrictie van het aantal vluchten. Wij hebben immers al minder vliegbases: Twente hebben wij niet meer. Daardoor moet het allemaal in de omgeving van beide gedeputeerden gaan gebeuren. Het zou goed zijn daar een reactie op te krijgen.

Bij het overzicht aan de Kamer is een geluidsmetoverzicht gegeven. Ik weet niet waar dat vandaan komt. Kunnen de gedeputeerden daar iets over zeggen? Ik ken wel het Nellis Air Force Base-rapport. Ik weet niet of het daaruit komt, maar, zo ja, dan stemt het mij niet echt optimistisch. Dan heb ik nog een vraag aan het NLR. Het NLR bestaat 90 jaar. Het is goed dat ik dat weet. Het NLR heeft een smetteloze staat van dienst. Dat is ook heel fijn om te weten. De woordvoerders hebben echter in hun inleiding helaas niet verteld op welke wijze het contact met Lockheed Martin en met Saab ter plekke is verlopen. Dat is ook heel fijn om te weten. Uit krantenberichten is bekend dat de Kamercommissie tijdens beide bezoeken ook heeft gesproken over geluidsbelasting en dergelijke. Wij hebben daar verschillende verhalen over gehoord. Is het NLR daar zelf geweest? Wat heeft het NLR op welke momenten zelf gedaan? Welke rapporten zijn daaruit voortgekomen op basis van welke informatie, die ter plekke is verkregen en toegezegd? Van Saab hebben wij namelijk begrepen dat het NLR in november zeer tevreden was. Vervolgens hebben wij daar bij ons bezoek een brief aangetroffen van januari – ik meen van 22 januari – waarin vervolgvragen stonden. Kunnen de woordvoerders van het NLR daarop ingaan? Dat heeft namelijk veel ruis veroorzaakt. Dan heb ik nog een vraag aan de heer Sarin. Ik ben volstrekt geen specialist op dit gebied, maar ik probeer zo goed mogelijk te luisteren naar alles wat wij de afgelopen periode hebben gehoord. Is de Amerikaanse geluidsmetmethode heel anders dan de Nederlandse? Kort gezegd: als een JSF in de Verenigde Staten wordt gemeten, geeft die dan een ander geluidsniveau dan in Nederland? Wordt er in Amerika zorgvuldiger of onzorgvuldiger gemeten dan in Nederland en, zo ja, waarin zit dan het verschil in decibel? Is dat verschil dan groot of gering? Het lijkt een rare vraag, maar ik ben in verwarring gebracht tijdens een bezoek aan Leeuwarden. Ik heb navraag naar deze kwestie gedaan. Wij controleren immers geen wetenschappen, maar controleren doen wij wel en daarom vraag ik het altijd nog een keer. Er werd mij bevestigd dat de Amerikaanse decibel een andere is. Kan de heer Sarin daarop reageren?

Ik heb begrepen dat in Nederland nog wordt gemeten met LAmaz. Wordt er straks ook met SEL gewerkt in Nederland? Wat vindt de heer Sarin

daarvan, aangezien hij een specialist is op dit gebied? Welke methode vindt hij beter om geluidshinder te meten: SEL of LAMax? Zo ver gaat mijn technische kennis.

De **voorzitter**: Ik ben toch onder de indruk.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Voorzitter. Ik dank de heren Rüpp en Adema voor de mogelijkheid om een werkbezoek af te leggen aan hun regio's. Het is duidelijk dat de geluidsproblematiek een enorme rol speelt onder de omwonenden van beide luchtmachtbases. De oproep van de gedeputeerden is duidelijk: er mag geen besluit worden genomen, voordat er helder onderzoek is. Wat zij verstaan onder «een besluit» is mij echter niet helemaal duidelijk. Het is voor de politieke duiding handig als zij uitleggen wat zij bedoelen met een definitief besluit. Valt voor hen het definitieve besluit deze maand, wanneer wij de eerste X 100 miljoenen uitgeven aan testvliegtuigen? Of zeggen zij dat wij gewoon moeten meedoen aan de testfase en wij volgend jaar dan wel een keer verder zien? Dat maakt de urgentie van hun oproep wat helderder. Waar ik sta, is duidelijk. Het besluit wordt deze maand genomen.

Het testtoestel komt niet naar Leeuwarden, zoals de heer Adema aan de commissie verzocht. Wat nu? Wat is zijn reactie daarop? Het was immers een klemmend pleidooi. De heer Rüpp heeft aangegeven dat de geluidscontouren eerst moeten worden vastgesteld. Dit lijkt mij evident en ik ben het hiermee helemaal eens. Ik wil mede namens de COVM druk op de staatssecretaris zetten. Daarbij heb ik opnieuw de vraag of de geluidscontouren er moeten zijn voordat de testvliegtuigen worden aangeschaft, of dat dit een fase is waarover wij heen kunnen stappen en waarbij wij het dan pas over 2010 hebben.

Verder heb ik nog een aantal vragen aan beide heren van het NLR. Zij gaven een interessante introductie, maar volgens mij vertelden zij niet de kern van het verhaal. Als ik het NLR-rapport goed samenvat, stelt het NLR: wij hebben een en ander onderzocht en wij kunnen een aantal voorlopige conclusies trekken, maar eigenlijk hebben wij minimaal drie maanden tijd nodig. Kunnen de heren dit publiekelijk herhalen? Wij zitten dan namelijk in een andere realiteit, omdat het onderzoek dan feitelijk nog niet is afgerond. In het kader van de terechte oproep van beide voorzitters van de COVM vraag ik of die drie maanden realistisch zijn. Ik begreep uit de brief aan de Kamer dat het NLR verder is gegaan met het onderzoek. Is het NLR met het complete onderzoek verdergegaan of heeft het heel goed de brief van de staatssecretaris gelezen, die schrijft: laat Saab maar zitten, dat doen wij niet meer? Is het onderzoek naar de geluidsgegevens van de Saab daarmee gestopt? Graag wil ik van hen een reactie hebben op de vraag wie de rekening betaalt.

De Kamer heeft gevraagd om drie kandidaten te onderzoeken. Lockheed Martin heeft duidelijk zelf al een besluit genomen over de Advanced F-16. Het bedrijf levert immers de data daarover niet aan, dus het bedrijf wil dat toestel kennelijk niet verkopen. De Kamer kijkt ook nog naar andere kandidaten. Waarom wordt de ene rekening, die van de JSF, de F-35, betaald door de belastingbetaler en de andere rekening, voor Saab Gripen, betaald door het bedrijf zelf? Is dat een gangbare manier van werken? Ik heb mij daarover verbaasd. Ik wil hierbij ook graag een reactie van de heer Sarin hebben, omdat ik de indruk heb dat hij voor verschillende bedrijven heeft gewerkt. Komt hem deze systematiek van wie de rekening betaalt, hem bekend voor of is het een unicum?

Mijn laatste vraag stel ik aan beide voorzitters van de COVM. Ik heb geconstateerd dat door Defensie in beide regio's enorm in woningisolatie is geïnvesteerd. Dit was echter eenmalig. Eigenlijk hebben de bewoners die vanaf 1985 tot begin jaren negentig aan de beurt waren, niet geïnvesteerd in het updaten van isolatiemateriaal. Voor een gedeelte is dit weggeërodeerd. Als er sprake is van extra geluidsbelasting, zou dit dan

ten koste van de begroting van Defensie moeten gaan, of zouden de provincie of de bewoners zelf dit moeten ophoesten? Dezelfde vraag heb ik over de bestaande isolatie en de update daarvan.

Mevrouw **Peters** (GroenLinks): Voorzitter. Wat is de reactie van de heer Sarin op de nieuwe geluidgegevens over de LMax- en SEL-waarden van zowel de Saab als de F-35, die wij zonet van het NLR hebben ontvangen? Ik ga ervan uit dat deze hand-out hem ook heeft bereikt.

Aan het NLR vraag ik om mij te helpen met het lezen van deze hand-out. Ik heb hier volgens mij alleen informatie over de F-35 en geen informatie over de Saab, zoals de heren die zojuist wel mondeling hebben meege-deeld.

In aansluiting op hetgeen mevrouw Van Velzen zojuist vroeg: waar is het NLR nu nog mee bezig? Wat kunnen wij nog van het NLR verwachten in de komende tijd met betrekking tot het duiden van het geluid van de toestellen uit de kandidatenvergelijking?

Ik dank de voorzitters van de COVM voor de presentatie in Volkel. Helaas kon ik daar vanwege verhindering niet bij zijn, maar de conclusies zijn mij bekend.

Ik heb aan de heer Adema nog een aanvullende vraag. In zijn brief aan de Kamer maakt hij melding van weer een ander geluidsonderzoek dat in Amerika zou zijn verricht en waarin tien verschillende toestellen met elkaar zijn vergeleken. Op welk onderzoek doelt hij? Daaruit zou namelijk blijken dat de JSF 14 decibel meer lawaai maakt dan uit het NLR-rapport blijkt. Als dit een betrouwbaar onderzoek is: kent het NLR het rapport en wat is zijn reactie daarop?

De heer **Adema**: Voorzitter. Ik begin bij de vragen van mevrouw Eijnsink. Wij hebben in Leeuwarden een bezoek gehad van de staatssecretaris. Hij heeft een buitengewone commissievergadering van de COVM meege-maakt. Daarin hebben zowel de omgeving en de bestuurders als het commando van de basis een presentatie gehouden en is er gediscussieerd over de opvolging van de F-16.

Wat ik met «nader onderzoek» bedoel, is wel duidelijk denk ik. Het NLR geeft zelf aan dat het onderzoek onvolledig is. Er is terecht op gewezen dat het onderzoek dat er nu ligt, gebaseerd is op het overvliegen op 1000 voet. Wij willen graag dat er ook een onderzoek plaatsvindt rond het starten en landen. Dat is buitengewoon belangrijk, want daarbij gaan namelijk bodemdemping, omgeving en dat soort zaken een rol spelen. De conclusie «hoe meer geluid, hoe minder vliegen», is terecht. Vooral aan de bovenkant in de decibelschaal is dat van belang. De toename van geluid van 0 dB naar 12 dB komt overeen met het vallen van een speld. Ik weet niet precies waarmee de toename van geluid van 106 dB naar 107 dB overeenkomt, maar je praat dan echt over forse geluidstoenames. Je hebt het dan over het verschil tussen op straat staan en een klas met schreeuwende kinderen binnenlopen. Aan dat soort effecten moet men denken.

Vooral in de bovenkant van de dB-schaal heeft de toename van het geluid extra grote gevolgen. In die zin is meer geluid, fors minder vliegen.

De geluidscontouren zijn vastgesteld bij Leeuwarden. Die worden in de lengterichting lang niet vol gevlogen. Wij hebben in Leeuwarden eigenlijk een discussie die omgekeerd is aan die in Brabant. Bij ons zijn de geluidscontouren vastgesteld. Wij zouden graag willen dat die geluidscontouren worden beperkt op basis van de realisatie van het geluid dat daadwerkelijk wordt geproduceerd. Zo kan er in een breder gebied rond Leeuwarden weer meer ruimte komen voor ontwikkeling. Op dit moment zijn de contouren veel ruimer dan voor de vliegbewegingen van de basis noodzakelijk is. Dat beperkt het gebied rond Leeuwarden in zijn ontwikkeling. De staatssecretaris heeft bij zijn bezoek aan de COVM in Leeuwarden nadrukkelijk aangegeven dat de geluidscontouren zullen worden gerespecteerd. Daar moet wel bij gezegd worden dat het Rijk zelf bevoegd is

om die geluidscontouren aan te passen. Het is onze angst dat wij in een Schipholachtige discussie terechtkomen. Wij willen niet in een glijdende schaal terechtkomen. Het feit dat de geluidscontouren zullen worden vastgesteld is voor ons onvoldoende. Het is een mooi begin, laat dat helder zijn. Het is goed dat de staatssecretaris dat heel ruimhartig aangeeft, maar ik heb al gezegd dat de piekbelasting van de vliegtuigen drukt op het niveau van de woningen. Het heeft zijn effecten, net zoals die ene raket zijn effecten zou hebben. Mevrouw Van Velzen begon al over de isolatie. Dit bepaalt inderdaad voor een groot deel of woningen überhaupt nog te isoleren zijn. Met de verschillende geluidsniveaus die nu de ronde doen over bijvoorbeeld de JSF – al gaat het ons, nogmaals, niet om het type vliegtuig – zou dat kunnen betekenen dat enkele tientallen tot misschien wel duizenden woningen geamoveerd moeten worden. Dat betekent dat er hele dorpen van de kaart moeten verdwijnen. Het is gewoon niet meer te isoleren. De Kamerleden zijn zelf in Leeuwarden geweest en hebben gezien hoe zwaar de isolatie is met bijvoorbeeld 5 cm dik thermopaneglas. De mogelijkheden houden een keer op. De grafiek komt van het Nellis AFB uit het USAF-rapport van maart 2008, dat wordt ook vermeld in de bijlagen.

Mevrouw Van Velzen vraagt naar het besluit. Volgens mij moet zij die vraag niet aan mij stellen, maar aan zichzelf. Er kan natuurlijk best een testvliegtuig worden besteld. Het zou nog mooier zijn wanneer dit testvliegtuig op Leeuwarden kan vliegen. Van de totale investering die gemoeid is met de JSF kunnen er best tientallen tot een paar honderd miljoen af om dat allemaal te organiseren. Ik vind dat de moeite eigenlijk wel waard, zeker in relatie tot het grote bedrag.

Als je kiest voor het testvliegtuig, kies je dan impliciet ook voor de JSF? Deze politieke vraag kan ik niet beantwoorden. Daarom leg ik haar graag aan de Kamer voor. Als de Kamer vindt dat het een testvliegtuig is en dat het daarbij blijft, dan is er nog ruimte. Als dat niet zo is, wordt een weg in geslagen die voor ons bijna op een definitief besluit lijkt. Wij willen het testvliegtuig nog steeds graag naar Leeuwarden halen, maar wij zijn niet bereid om daarvoor een paar honderd miljoen op het kleed te leggen. Dat zal duidelijk zijn. Dat zal een besluit moeten zijn van Defensie. Als Defensie dat niet wil, dan is dat erg jammer.

Overigens geldt dit ook voor de kosten die gemoeid zijn met de isolatie. Wij willen graag dat de kosten voor de omgeving die ontstaan door de komst van de opvolger van de F-16, welke dat ook mag zijn, door Defensie worden opgenomen in de begroting voor de JSF. Een goed bestuur houdt ook rekening met de omgeving. Ik ben gedeputeerde van verkeer en vervoer en moet dus veel infrastructuur verantwoorden naar de omgeving. Ook wij moeten rekening houden met de landschappelijke inpassing. Dat heeft niks met een weg zelf te maken. De schade die door de bewoners wordt geleden, moet worden gecompenseerd. Woningen moeten worden gesloopt en vergoed. Dat hoort gewoon bij het budget van een weg. Laat dat ook zo zijn bij de aanschaf van een vliegtuig, zeker als het effect daarvan op de omgeving zo groot kan zijn. Het zal duidelijk zijn dat voor die kosten Defensie aan de lat staat, en beslist niet de provincies en gemeenten. Zeker niet in een tijd waarin al genoeg geld bij de provincies vandaan wordt gehaald. Wees blij dat wij samen met het Rijk nog zoveel kunnen investeren in rijksdoelen.

Mevrouw Peters vraagt naar het Amerikaanse onderzoek naar de starts en landingen van het vliegtuig. Voor zover ik weet, worden deze in het Eglin-onderzoek beschreven.

De heer **Rüpp**: Voorzitter. Ik matig mij geen oordeel aan over het onderzoek door NLR. Ik heb wel gezien dat de testen op 1000 voet, 300 meter, zijn gedaan. Dat is niet indicatief voor hetgeen de omgeving ervaart. Zij ervaart met name geluidsbelasting op het moment dat vliegtuigen starten en dalen. Daarover heb ik geen gegevens gezien. Als je wilt onderzoeken

wat er in de directe omgeving gebeurt, dan horen starts en landingen daarbij. Die zijn immers het meest belastend. Het is goed om op te merken dat geluid in de omgeving van het vliegveld Volkel niet het grootste probleem is. Men is daarmee opgegroeid. Dat merk ik ook aan de klachten. Vanuit de COVM Eindhoven weet ik dat dit op een heel andere manier gaat. Daar vindt ook burgerluchtvaart plaats. Dat is toch een totaal andere tak van sport als het gaat om geluidsbelasting. Dan wordt namelijk veelal overdag gevlogen, terwijl in de avonduren beperkt wordt gevlogen. Dat geluid wordt zo geïncorporeerd in de rest van het geluid dat er overdag al is, dat dit eigenlijk niet het grootste probleem vormt. Het probleem dat zich vooral voordoet, is het gebrek aan ontwikkelings- en bouw mogelijkheden. Ik heb daarom nadrukkelijk aangedrongen op het zo snel mogelijk vastleggen van de contour. Daarover heb ik ook contact met de staatssecretaris, telefonisch, schriftelijk en bilateraal in overleg met de COVM. Ik constateer wel dat de procedures tot vaststelling, die door het Rijk moet plaatsvinden, buitengewoon lang zijn en steeds weer aanvullende onderzoeken vergen. Ik heb al in de brief geschetst wat er is gebeurd. Wij zijn al vanaf 1978 bezig. De procedure die opnieuw is gestart voor de laatste MER, is van 2001, met een aanvullende MER in 2002 en 2005. Ik moet nog wachten op het overleg over die MER, dus ik kan nog niet beoordelen hoe dat nu ligt.

Het uitgangspunt van de voorgaande ministers en staatssecretarissen – ook de huidige staatssecretaris heeft daarover een opmerking gemaakt – is om een zoneringslijn neer te leggen die uitgaat van de nulzoneringslijn die eerder op basis van SMT-2 is aangegeven. Daarbinnen zal ook het geluid zich moeten afspeelen van welke opvolger van de F-16 dan ook. Daar houd ik ook aan vast. Dat betekent dat er geen extra geluidsbelasting zou moeten komen. Als dat zo is, valt daar heel goed mee te leven. Wanneer die geluidszones groter worden en de belasting zich over grotere gebieden gaat uitstrekken, ben ik ervan overtuigd dat de bevolking wel in het geweer gaat komen. Wanneer er nieuwe belastingen plaatsvinden, niet alleen door vliegtuiglawaai, maar ook door andere vormen van hinder, zal men zich organiseren om dat te voorkomen, zeker bij nieuwe woonwijken. Het is dus buitengewoon belangrijk dat de geluidsbelasting van welke opvolger er ook komt, binnen de vastgestelde contour blijft.

Over welk besluit heb ik het dan? Dan heb ik het over het besluit over de opvolger dat zo snel mogelijk definitief genomen moet worden. Dan zal er getest moeten worden in de daaraan voorafgaande periode. Ofwel wij stellen een geluidszone vast op basis van de gegevens uit het SMT-2, met daarbij de opmerking dat er geen extra geluidsbelasting plaatsvindt. Dan vind ik het prima wat er gebeurt. Ofwel je zult moeten wachten met het vaststellen van de geluidszonering tot helder is wat de belasting is van het toestel dat er komt.

De isolatie is in de afgelopen jaren ingevuld in samenwerking met de ministeries van VROM en Defensie. Alles wat binnen die 35 Ke geïsoleerd moet worden, is geïsoleerd. Wanneer de geluidsbelasting niet toeneemt, hoeft daar verder niet al te veel aan te gebeuren. Wanneer er inderdaad een stevige belasting plaatsvindt waardoor de geluidsisolatie aangepast zou moeten worden, hoort bij goed bestuur dat de kosten die ontstaan door het besluit dat je neemt, ook worden vergoed door degene die het besluit neemt. Ik neem aan dat dit door het Rijk wordt betaald, welk departement dat ook is. Als de plannen van de Raad voor de financiële verhoudingen doorgaan, heeft de provincie Noord-Brabant ook niet zo gek veel meer om bij te zetten.

De **voorzitter**: Dat is een ander onderwerp. Ik ga nu naar het NLR.

De heer **Van Sijll**: Er zijn een heleboel vragen gesteld die in het verlengde van elkaar liggen. De vraag waarnaar het NLR onderzoek heeft uitgevoerd, was in eerste instantie om de beschikbare gegevens in kaart te brengen

voor de F-35, de Saab Gripen Next Generation en de Advanced F-16. Op basis van die data en alle randvoorwaarden die in het rapport zijn gesteld, konden wij enkel een vergelijking uitvoeren voor een overvlucht op 1000 voet. Het is niet zozeer dat wij niet meer kunnen berekenen voor de geluidsbelasting, maar met de beschikbare data was alleen voor deze vlucht een vergelijking mogelijk.

Volgens de in Nederland geldende regelgeving die op 6 februari 2009 in het Besluit militaire luchthavens is vastgelegd, wordt de geluidsbelasting in Nederland berekend met de Kosteneenheden-methodologie en niet een Sell-methodologie, zoals anderen soms zeggen. Wij hebben ons in dit rapport tot taak gesteld om de gegevens in kaart te brengen en met de methodologie van de Kosteneenheden de geluidsbelasting voor ieder vliegtuig te berekenen. De conclusie is dat dit op dit moment alleen mogelijk is voor de F-35. Voor de andere kandidaten ontbreekt het materiaal om daarmee deze berekeningen uit te voeren. Gevraagd is hoe lang het NLR nog nodig heeft om een berekening te maken. Dan kunnen wij alleen maar spreken over de berekening voor de F-35. Er wordt op dit moment met man en macht gewerkt om die data in kaart te brengen. Het betreft alle data, dus ook start en landingen, de vliegprofielen en de start- en de landingsprofielen. Daarmee is een volledige contour voor Volkel en Leeuwarden te berekenen. Het ziet ernaar uit dat wij nog een maand nodig hebben om de resultaten daarvan beschikbaar te hebben.

Ik geef het woord graag aan mijn collega over Lockheed Martin en Saab. Hij is daarbij immers zelf aanwezig geweest.

De heer **Van Veen**: Voorzitter. Ik benadruk dat het NLR onpartijdig is en dat het ook onafhankelijk onderzoek levert. Het wordt door verschillende partijen met uiteenlopende belangen ingeschakeld. In dit geval vroeg de luchtmacht om de geluidsbelasting van de vliegtuigen die als kandidaat gesteld zijn, zo goed mogelijk in kaart te brengen. Wij hebben dus een rapport opgesteld om na te gaan hoe je vliegtuiggeluid het beste kunt meten. De vraag was wat je daarvoor nodig hebt. Je hebt daarvoor gegevens nodig van het vliegtuig zelf. Verder moet je weten waar het vliegtuig vliegt, welk vermogen het gebruikt, wat de temperatuur en de wind in de lucht zijn als het vliegtuig daar doorheen vliegt. Daarnaast is het nodig om te weten wat de temperatuur en de wind op de grond zijn op het moment dat daar een test gedaan wordt. Niet alleen is belangrijk wat het geluid is op de grond onder het vliegtuig, maar ook wat bijvoorbeeld het geluid is in de omgeving. Wij gaan zelfs zo ver dat wij geadviseerd hebben om het geluid tot op 4000 voet, op 1,2 km afstand met een rij microfoons aan beide zijden van het vliegp pad gedetailleerd te meten. Dat zijn niet SEL-waarden en L_nmax-waarden. Wij hebben louter digitale geluidsrecordingen gemaakt. Voordat die test plaatsvond, hebben wij een calibratie-instrument op alle microfoons gezet. Dat instrument geeft aan hoeveel een bepaald geluidsniveau is van die calibrator. Dat kun je gebruiken om daarmee het geluid van het vliegtuig te vergelijken. Zodoende maak je een test nauwkeurig en kun je het ook calibreren. Dat is voor 60 microfoons gebeurd, bijvoorbeeld met de F-35. Wij hebben ook de meteogegevens op de grond en met kranen tot op 100 meter hoogte gemeten. Ook hebben wij het geluid gemeten in kranen, tot 100 meter hoogte. De weerscondities tijdens die test waren echt uniek. Die waren heel goed. Dat betekent heel weinig wind en geen grote temperatuursgradiënten. Daardoor konden wij het geluid onder het vliegtuig en op grote afstand heel goed vastleggen. Die ruwe data gebruikt het NLR om een analyse te maken, een soort processing, tot bijvoorbeeld L_Amax. Wat is een L_Amax waarde? Dat is het maximale geluidsniveau dat gedurende enkele seconde voorkomt tijdens de passage van een vliegtuig. Het is dan het gemiddelde over één seconde.

Als je kijkt naar een sound exposure level – dat is hier ook genoemd – ga je na wat de totale geluidsexposure is vanaf het moment dat je het vlieg-

tuig hoort totdat dit voorbij is. Dat tel je bij elkaar op. Als je dus harder gaat vliegen, wordt het sound exposure level ook lager. Wat kan ik zeggen over de metingen bij Saab? Ik ben op een vrijdag uitgenodigd om bij Saab langs te komen om geluidsgegevens vanuit een meting te kunnen registreren. Toen ik 's ochtends om half negen bij Saab aankwam, is er een korte briefing geweest. Om half tien was er een fly-over van een vliegtuig dat op 1000 voet hoogte over drie microfoons heeft gevlogen. Daarvan lag er een op het asfalt en stonden er twee naast het asfalt. Daar is een rapport met getallen over verschenen: getallen over de hoogte van het vliegtuig, de snelheid van het vliegtuig en over de geluidsbelasting L_{Amax} in dB(A).

Als wij als NLR kijken naar geluidsgegevens, dan willen wij ook graag de kwaliteit van deze gegevens beoordelen. Wij willen ook de bruikbaarheid daarvan beoordelen. Het is dus van groot belang dat wij ook de zogenaamde ruwe data hebben, zodat wij zelf kunnen reproduceren wat het geluidsniveau is vanuit de geluidsdruk die geregistreerd is op de microfoon. Dat is dus een klein beetje het verschil in de analyse die wij gedaan hebben van beide vliegtuigen.

Verder kan ik melden dat bij de F-35 zestig verschillende vluchten zijn uitgevoerd die bijvoorbeeld nodig zijn voor take-offs en landingen in verschillende snelheden, in verschillende powersettings. Bij Saab hebben wij eigenlijk een nulpower-situatie op 1000 voet hoogte kunnen gebruiken om deze gegevens enigszins met elkaar te vergelijken. Maar voor een volledige geluidsbelastingberekening heb je eigenlijk minimaal een start, een landing en een fly-over circuit nodig om het correct uit te kunnen rekenen, ook op grote afstand van het vliegpad.

Zijn er verder nog vragen over het verschil tussen L_{Amax} en SEL? Heb ik het duidelijk genoeg uitgelegd?

De **voorzitter**: Daar zullen wij zo op terugkomen.
Het woord is aan de heer Sarin.

De heer **Sarin**: (Engelstalig)

De heer **Boekestijn** (VVD): (Engelstalig)

De heer **Sarin**: (Engelstalig)

De heer **Van Veen**: Kan ik daar kort commentaar op geven?

De **voorzitter**: Gaat uw gang.

De heer **Van Veen**: Ik denk niet dat je moet zeggen dat de kwaliteit van de data die gegeven zijn door Saab, beperkt is. Wij hebben alleen die kwaliteit niet kunnen beoordelen. Verder kan ik aangeven dat wij niet voldoende data hebben om geluidscontouren te kunnen uitrekenen. Dat wordt ook in het rapport gemeld.

De heer **Sarin**: (Engelstalig)

De **voorzitter**: (Engelstalig)

Mevrouw **Eijsink** (PvdA): Dank u wel voor deze uiteenzetting. Als ik u goed begrijp, dan geeft u aan dat de omgevingsfactoren er zeker toe doen als het gaat om het bepalen van het aantal decibellen. Mijn vraag ging met name over de definitie van een decibel. Een Amerikaanse decibel zou weer anders zijn. Maar als dit het enige is wat u erop kunt zeggen, dan begrijp ik dat. Dan heb ik in ieder geval een verklaring gekregen.

De **voorzitter**: (Engelstalig)

De heer **Sarin**: (Engelstalig)

Mevrouw **Van Velzen** (SP): (Engelstalig)

De heer **Sarin**: (Engelstalig)

De **voorzitter**: Het NLR wil een aanvulling geven.

De heer **Van Sijll**: Ja, over de kosten die gedragen worden voor het onderzoek. De meting die voor de F-35 op de Edwards Airforce Base is uitgevoerd, is door Australië betaald, dus niet door de Nederlandse belastingbetaler. Naar aanleiding van een verzoek van Defensie om geluidsgegevens heeft Saab besloten om een meting uit te voeren; dat was dus op eigen initiatief van Saab. Wie de meting ook doet, het NLR voert nog steeds contourberekeningen uit, maar dat gebeurt ook als je voor een civiel vliegtuig de geluidsbelasting in kaart brengt. Verder is dit een zaak van het lopend onderzoek van het NLR in het kader van de vervanging van de F-16.

Mevrouw **Eijsink** (PvdA): Voorzitter. Ik ga in op wat de heer Van Veen heeft gezegd. Ik heb bij Lockheed Martin nagevraagd wie de kosten heeft betaald voor de JSF. Daarop heb ik het volgende antwoord gekregen van de ons allen bekende heer Pierce gekregen. Hij heeft verteld dat Australië er inderdaad voor heeft betaald, maar dit ging uit het budget van partnerlanden. Wij hebben als partnerlanden een budget voor een aantal zaken. Nederland betaalt dus voor iets anders en Australië heeft in dit geval het geluidsonderzoek betaald. Dat heb ik mij laten vertellen. Het is goed om dit te delen. Ik heb dit van de heer Pierce zelf vernomen toen ik hem vroeg hoe het mogelijk is dat Australiërs bereid zijn om voor Nederland te betalen. Toen kreeg ik dit antwoord. Nederland voert in het «mandje» van partnerlanden dus blijkbaar andere taken uit voor de opdrachten die gedaan moeten worden.

De heer **Van Veen**: Ik ben persoonlijk naar die metingen geweest. Ik heb daarvoor reiskosten, verblijfskosten en uren moeten maken. Dat geldt eigenlijk in beide gevallen. Ik denk dat de kosten elkaar niet erg ontlopen, mede omdat Australië de complete meetsessie heeft betaald. Het was geen goedkope meting, maar het NLR en Nederland hebben daar niet voor betaald.

Dan de vraag of elke decibel in de VS gelijk is aan een decibel in Nederland. De decibel kent, zoals u misschien hebt gehoord, verschillende eenheden: LAmax of een celwaarde. Het is, bijvoorbeeld in de VS, gebruikelijk om een sound exposure level te gebruiken. Die is overigens ook A-gewogen, maar die neemt dus het gehele geïntegreerde tijdpad mee van een vliegtuigpassage. In Nederland gebruiken wij de LAmax. Daarbij volg je het variërende geluidsniveau op de geluidsmeter. Dat is in eerste instantie een zogenaamd L-niveau. Dan corrigeer je dat L-niveau voor een A-weging. Dat is de gevoeligheid van het menselijke oor. Daarna pak je het maximum dat voorkomt gedurende enkele seconden. Dat wil dus niet zeggen dat de gehele passage zo hard is. Het is heel belangrijk om de verschillen met elkaar te vergelijken. Bij geluidsisolatie is het van belang om te weten hoeveel er maximaal op het dak terechtkomt, en niet hoeveel exposure er is. Als je langs een snelweg staat, kun je een heel hoog Sound Exposure Level (SEL) krijgen, terwijl het maximale geluidsniveau helemaal niet zo hoog hoeft te zijn. Daarom wordt in Nederland een andere systematiek gebruikt.

De **voorzitter**: Het is misschien te vergelijken met gevoelswarmte: het is maar hoe je het ervaart.

De heer **Van Veen**: De vraag bij de mensen is: hoe hard klinkt het? En LAmox geeft een hardheid aan.

De **voorzitter**: Dat bedoelde ik, ja. De reactie van professor Sarin kwam erop neer dat je de twee toestellen eigenlijk alleen maar kunt testen op de locaties zelf, bijvoorbeeld in Leeuwarden of Volkel. Bent u het ermee eens dat dit de enige echte manier is om goed te vergelijken?

De heer **Van Veen**: Dat is natuurlijk het summum voor elke geluidsexpert. Het is hartstikke mooi om beide vliegtuigen tegelijkertijd te zien overvliegen. We kunnen het echter ook anders oplossen, namelijk door de positie van het vliegtuig heel nauwkeurig op te slaan, bijvoorbeeld tien keer per seconde, en daarnaast te bekijken wat alle elementen in het toestel doen. Wat doen de flaps? Wat doet de motor precies? Wat doen alle parameters van het vliegtuig? We kunnen ook heel goed monitoren wat de meteo doet, dus welke omstandigheden de propagatie van het geluid beïnvloeden, vooral op grotere afstand. Zijn er omstandigheden geweest, bijvoorbeeld wind of een temperatuursgradiënt, die het geluid hebben beïnvloed? Als je die factoren goed monitort, hoef je niet per se van de ene locatie naar de andere locatie. Je kunt de temperatuur, de vochtigheid en de geluidsdruk, die wat minder belangrijk is, ook gewoon opmeten en corrigeren naar een andere situatie. Als je er maar voor zorgt dat de meting niet verstoord is, dat je het maximum meet en dat de motor tijdens het overvliegen voldoende lang aanstaat zodat de microfoon het maximale niveau heeft kunnen registreren. Dat zoeken wij op het NLR uit: wat is er precies gebeurd tijdens de meting? In de ruwe data staat precies of de motor lang genoeg heeft aangestaan en of het geluid de LAmox heeft gegenereerd. Daar kijken wij op dit moment naar.

De **voorzitter**: We maken nog een vragenronde langs de commissieleden. We hebben tien minuten, wat neerkomt op een minuut per spreker.

De heer **Knops** (CDA): Ik dank de heer Van Veen voor zijn verhaal. Ik ben het met hem eens dat de persoonlijke ervaring met geluid voor iedereen verschillend is. Ik ben een beetje schietdoof. U moet mij dus nooit als proefpersoon nemen, want dan zult u nooit hoge waardes krijgen. Ik heb nog een vraag over geluid en over hetgeen de heer Rüpp zei over starts en landingen. Die vormen wel een relevante factor. De heren Van Sijll en Van Veen schrijven in hun rapport dat zij verwachten dat de JSF minder starts en landingen zal hoeven maken, omdat hij langer in de lucht kan blijven. Wat betekent dat voor de bestaande geluidscontouren en voor de ruimte die er nog is? Is het een reëel voordeel ten opzichte van andere toestellen, of is het iets wat straks in allerlei berekeningen wegvalt?

De heer **Van Sijll**: In de berekening van de complete belasting worden alle parameters meegenomen: het aantal starts, het aantal landingen en het aantal vliegbewegingen. Natuurlijk zijn die afhankelijk van de duur van de vlucht en van de vraag of je iemand getraind krijgt ja of nee. Voor de berekening die wij uitvoeren, krijgen wij van het ministerie van Defensie de parameters aangeleverd. Het ministerie meldt hoeveel starts en hoeveel landingen het verwacht te gaan maken met de F-35 in het toekomstige scenario, afhankelijk van de training die men wil behalen voor de vliegers. In de berekening wordt ook meegenomen wat het exacte startprofiel en het exacte landingsprofiel zijn. Al die zaken worden in de berekening meegenomen en leiden uiteindelijk tot de geluidsbelasting. Daarvan is op dit moment nog niets te zeggen, want we zullen daarvoor eerst onze berekeningen moeten uitvoeren.

De heer **Knops** (CDA): Ik neem aan dat de data die door Defensie worden aangeleverd, geen vrijblijvende data zijn. Het is natuurlijk aardig om lage

start- en landingsdata aan te leveren en vervolgens toch een ander aantal te gaan gebruiken. Dat betekent namelijk wel iets voor de geluidscontouren. Hoe werkt dat? Hoe wordt daarmee omgegaan?

De heer **Van Sijll**: Defensie moet voor de vliegers in de toekomst een bepaald jaaroefenprogramma halen. Men moet een bepaalde getraindheid halen van de vliegers. Het aantal vluchten is daarop berekend. Er wordt een crosscheck gedaan of dat uiteindelijk klopt.

De heer **Knops** (CDA): Ik wil het even duidelijk krijgen. U spreekt over «aantal vluchten» en dan wordt er dus niet gevarieerd in het aantal starts en landingen. Volgens mij gaat het bij een vlucht omhoog en weer omlaag, ongeacht hoe lang die vlucht duurt. Dat is zoals u het net formuleerde. Ik probeer even scherp te krijgen of het gaat om het aantal vliegminuten of het aantal starts en landingen. Als het alleen maar gaat om het aantal vluchten, dan zou er niets veranderen ten opzichte van de huidige situatie met de F-16.

De heer **Van Sijll**: Het aantal vluchten is afhankelijk van het aantal vliegers dat per vlucht gemaakt kan worden. Als ik langer in de lucht kan blijven met mijn toestel, dan kan ik daardoor uiteindelijk minder vliegbewegingen maken.

De **voorzitter**: Dan hoeft u minder vliegbewegingen te maken.

De heer **Van Sijll**: Ja.

De heer **Rüpp**: Ik doe graag kort een aanvulling. Het omgekeerde gebeurt eerder. De theoretische ruimte wordt eerder groter gemaakt omdat er ook gerapporteerd wordt. Er wordt jaarlijks gekeken of het aantal vluchten dat heeft plaatsgevonden en de daarbij behorende geluidsbelasting overeenkomt met het ingediende werkplan. Defensie heeft er geen enkel belang bij om laag in te schatten, want dan heeft het straks een groot probleem. Het heeft er eerder belang bij om hoog in te schatten, want dan past het binnen de geluidzonering.

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer Boekestijn.

De heer **Boekestijn** (VVD): Voorzitter. Ik dank de heren van het NLR voor hun geluidscollege. Ik heb maar één vraag en eigenlijk gaat het om een bevestiging. Heb ik goed begrepen dat u ongeveer tien minuten geleden hebt gezegd dat u met alle macht werkt aan het probleem van de incompatibiliteit van de data en dat wij dus vergelijkbare data krijgen? Krijgen wij ook start- en landingsdata van de Saab?

De heer **Van Sijll**: Het NLR voert voor Defensie de berekeningen uit op basis van door Defensie aangeleverde data. Defensie stelt in dezen de vraag. Het beschikbaar komen van additionele informatie over de Saab is ons niet bekend.

De heer **Boekestijn** (VVD): U zegt dus dat Saab dat zelf moet verzamelen?

De heer **Van Sijll**: Wij zijn niet in staat om een meting uit te voeren voor Saab in dit geval.

De **voorzitter**: Defensie moet aan Saab iets vragen en dat vervolgens aan u doorgeven?

De heer **Van Sijll**: Laat ik het heel duidelijk stellen: wij stellen geen vraag aan de fabrikanten. Defensie stelt de vragen aan de fabrikanten. Wij voeren onderzoek uit met door ons ter beschikking gestelde informatie.

De heer **Sarin**: (Engelstalig)

De heer **Van Sijll**: Zoals vermeld in de brief die Defensie aan de Kamer heeft gestuurd, is er door Defensie aan Saab gevraagd om additionele geluidsmetingen uit te voeren. Daarmee zou de data verkregen worden die wij nodig hebben om berekeningen uit te voeren.

De **voorzitter**: Die data heeft u echter niet via Defensie gekregen?

De heer **Van Sijll**: Tot op heden hebben wij nog geen data mogen ontvangen.

De heer **Sarin**: (Engelstalig)

De **voorzitter**: Het woord is aan mevrouw Eijsink.

Mevrouw **Eijsink** (PvdA): Voorzitter. Deze hele discussie is voortgekomen uit een motie die is ingediend door de heer Pechtold op 30 oktober. Het parlement vroeg aan de overheid om iets uit te voeren. Naar mijn idee vloeit voort uit een door de Kamer aangenomen motie dat de overheid ervoor betaalt. Ik heb al gezegd dat ik vernomen heb dat het in feite indirect ook om Nederlands geld gaat. Aan de Kamer is inderdaad op 18 maart gemeld dat Saab er anders in staat. Dat is een discussie die uiteraard nog bij de Kamer ligt en die ik niet met u hoor te voeren. Wij komen daar op een ander moment wel op terug. Ik stel graag nog een vraag aan het NLR. Ik heb niets gehoord over de Advanced F-16. Ik heb begrepen dat Lockheed Martin in eerste instantie weinig belangstelling had om over de Advanced F-16 te rapporteren aan de Kamer. Ik begrijp het enthousiasme voor de F-35, maar het lijkt mij toch handig dat je, als je een beetje compatibel wilt zijn, ook daarover wat gegevens geeft. Kunt u daarop reageren? Er is heel lang aan getrokken en nog eens aan getrokken om wat informatie te krijgen.

Een andere vraag gaat over de brief waaraan u zelf al refereerde: de appreciatie van de staatssecretaris op uw onderzoek. Daarin zegt de staatssecretaris dat het aanvullend onderzoek op de sommeringen van Volkel en Leeuwarden nog moet komen. Wanneer kunnen wij dat verwachten, dus op de wijze waarop u dat zelf heeft toegelicht van wat werkelijk nodig is om een onderzoek te kunnen appreciëren voor omwonenden en anderen, bijvoorbeeld op kosten? In dezelfde brief staat letterlijk dat het voorziene beperkte gebruik van de afterburner en het kleinere aantal starts en landingen er naar verwachting toe bijdragen dat de geluidsbelasting van de F-35 goed inpasbaar is binnen de wettelijke normen. Dit is de appreciatie van uw onderzoek. Begrijp ik nu dat de staatssecretaris al van mening is dat er een kleiner aantal starts en landingen zullen zijn – u kent de brief – en dat dit nu sowieso al ingebakken is? De staatssecretaris heeft eerder, bij de bijeenkomst in januari in Leeuwarden, al gezegd dat hoe dan ook de F-35 meer geluid en belasting zal opleveren, kortom meer lawaai zal maken. Dan staat hier nogal wat. Dan staat er eigenlijk dat wij overgaan tot een opvolger van de F-16, maar dat wij sowieso minder gaan vliegen. Klopt mijn interpretatie van alles wat hier staat?

De heer **Van Veen**: Ik denk dat heel duidelijk geschetst zou moeten worden dat het NLR een soort veredelde rekenmachine is. Wij krijgen aantallen vluchten en aantallen vliegbewegingen van Defensie. Wij rekenen met het meenemen van de juiste geluidsdata op een zo goed

mogelijke manier de geluidscontouren uit. Welke discussie er plaatsvindt over de aantallen vluchten en of er wel of niet met AB gevlogen wordt, is volledig aan Defensie. Wij zijn op dit moment wel bezig om een aantal scenario's door te rekenen met de input die Defensie ons aanlevert, maar wij kunnen geen besluit nemen of er meer of minder met AB moet worden gevlogen. Dat is helemaal niet aan ons.

Mevrouw **Eijsink** (PvdA): Mag ik u dan vragen om wel te zeggen of sprake is van het scenario dat ik zojuist uit de brief haalde, namelijk minder starts en landingen? Ik heb nog een vraag. De staatssecretaris heeft de Kamer per brief van 18 februari laten weten dat hij, waar het in december nog ging om 175 vliegers per jaar, wil overgaan tot 200 uur. Als je 25 uur per jaar meer vliegt, heb je volgens mij ook meer starts en landingen. Ik heb begrepen dat een vlieger gemiddeld zo'n 3,5 uur vliegt. Als ik het een beetje omreken, heeft dat enorme gevolgen.

De heer **Van Veen**: Ik kan uw gedachten volgen. Wij zijn op dit moment bezig met de berekeningen. Laat ik het zo zeggen: wij zijn nu bezig om deze vraag tussentijds te beantwoorden, maar wij kunnen er nog geen uitspraak over doen, omdat wij de input nog niet volledig met Defensie hebben besproken. Wij willen graag eerst deze vragen en de voorlichting over geluid afronden. Daarna willen wij de geluidscontouren uitrekenen.

De **voorzitter**: Dat gaat dus relatief lang duren. Het komt dus niet deze maand?

De heer **Van Veen**: Wij zijn er deze maand heel hard mee bezig. Wij hopen het binnen een maand voor elkaar te krijgen.

De **voorzitter**: Dat bedoelde ik. Dat betekent dus ergens in mei.

De heer **Van Veen**: Ja, zo mogelijk sneller. Dan laat ik u dat gelijk weten.

De **voorzitter**: Ik neem aan dat de staatssecretaris ons dat ook zal laten weten.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Voorzitter. Ik heb een aantal aanvullende vragen aan het NLR. Het verbaast mij een beetje dat u aangeeft nog geen informatie over Saab Gripen te hebben ontvangen. Wij hebben namelijk een brief ontvangen van de staatssecretaris waarin hij schrijft: het is klaar met de kandidatenvergelijking, ik onderzoek alleen nog maar het geluid van de JSF. Daar bent u toch ook mee bezig, zo neem ik aan – u kent die brief toch ook – of verwacht u serieus nog aanvullende informatie over Saab Gripen? Het mag duidelijk zijn dat de Kamer een motie heeft aangenomen waarin zij vraagt om het geluid van de drie kandidaten te vergelijken. U geeft aan dat u eigenlijk maar van één kandidaat voldoende informatie hebt ontvangen. Dan is die opdracht niet voldoende uitgevoerd, is de politieke conclusie die ik trek. U hebt een opdrachtgever en dat zijn wij blijkbaar niet, hoewel de basis van de opdracht die u uitvoert, natuurlijk heel duidelijk gelegen is in de motie-Pechtold. Mijn vraag is dus: vindt u dat u deze motie naar behoren hebt uitgevoerd, in opdracht van de staatssecretaris? Dat is namelijk wel de essentie van het werk dat u aan het doen bent.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Velzen, ik denk dat u de vraag zo zou kunnen stellen ...

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Wacht u nog serieus op gegevens van Saab?

De **voorzitter**: Dat is een heldere vraag.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Daarnaast stel ik aan beide heren van de COVM de vraag of het niet tijd wordt om gewoon kleur te bekennen. Wordt het definitieve besluit deze maand genomen, als wij het contract voor de eerste twee testtoestellen al dan niet paraferen? Die vraag kunt u wel terugleggen bij ons, maar moet u hem niet zelf beantwoorden? Wanneer wilt u dat de geluidscontouren vastgesteld worden, mijnheer Rüpp? Doen wij dat voordat de eerste twee testtoestellen worden aangeschaft of gaan we dat op blind vertrouwen pas daarna doen? Eigenlijk zou de heer Adema die vraag ook wel mogen beantwoorden. Geloof u werkelijk dat wij enkele honderden miljoenen euro's zullen uitgeven aan een toestel om het een beetje uit te proberen en er een beetje mee te trainen, en dat wij vervolgens onze handen vrij zullen hebben? Durft u dat hier echt met droge ogen te beweren?

De **voorzitter**: Ik geef eerst het woord aan het NLR.

De heer **Van Veen**: Zoals wij in het rapport hebben geschreven, hebben wij tijdens het bezoek aan Saab gemerkt dat de data niet volledig waren en dat wij meer data nodig hadden. Dit is direct, in dezelfde week, bij Saab aangegeven, zoals ook in het rapport staat. Wij hebben aan Defensie geadviseerd wat er gemeten zou moeten worden. Wij hebben een vragenlijstje opgesteld: als je dit en dit meet, zouden we de geluidsbelasting kunnen berekenen. Wat Defensie verder met ons advies doet, is eigenlijk niet aan ons. Wij hebben tot nu toe geen gegevens ontvangen van Saab. Dat is op dit moment de status. Verder kan ik er niets over zeggen. Wij voeren de berekeningen puur op basis van aangeleverde gegevens uit. Wel kunnen wij zo goed mogelijk adviseren hoe die gegevens tot stand moeten komen en wat wij nodig hebben.

De **voorzitter**: Dan beide gedeputeerden.

De heer **Rüpp**: U moet die vraag niet stellen aan de zoon van een jachtvlieger, die de JSF een geweldig mooi toestel vindt, maar daar gaat het helemaal niet om. Het gaat om iets heel anders.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Ik stel de vraag aan de voorzitter van de COVM.

De heer **Rüpp**: Inderdaad. U stelt mij een politieke vraag, die ik politiek zal beantwoorden. Het gaat ons erom – en ik heb dat helder neergezet – dat de totale geluidsbelasting in de indicatieve geluidszone zoals die er nu ligt, niet mag toenemen. Dat heeft de staatssecretaris een aantal keer aangegeven: de belasting van welk toestel dan ook blijft binnen de geluidszone. Als dat zo is, dan is het probleem bij ons niet zo groot, mits ontwikkelmogelijkheden blijven bestaan. Ook dat laatste is voor ons heel relevant. Op het moment dat voor welk toestel dan ook wordt gekozen dat meer geluidsbelasting zal veroorzaken, zodat de geluidszone moet worden aangepast, ontstaat er een probleem. Daarvoor zul je dus de testen moeten hebben. Je zult moeten weten wat het effect is van welk toestel dan ook dat wordt aangeschaft, hetzij in geluid, hetzij in operationaliteit. Als je binnen de geluidszone moet blijven en als dit betekent dat je weinig of veel minder kunt vliegen vanwege de geluidszone, ontstaat immers een ander probleem, maar die vraag hoeft ik niet te beantwoorden.

De **voorzitter**: Vertaal ik het zo goed, en zegt u: staatssecretaris, regering, u doet maar wat u moet doen, als het maar binnen de geluidsbeperkingen blijft?

De heer **Rüpp**: Ja, conform eerdere toezeggingen die zijn gedaan.

De heer **Adema**: Daar sluit ik mij bij aan. De keuze voor een testtoestel of een definitief toestel is niet onze keuze maar uw keuze. Wij laten die keuze ook graag bij u. Voordat de opvolger van de F-16 in Leeuwarden gaat vliegen, willen wij wel graag dat de gevolgen goed in beeld worden gebracht en dat ook de financiële gevolgen worden afgedekt. Dit heb ik eerder aangegeven, en ik vind het een buitengewoon belangrijk item. Naar mijn mening zou het ook een buitengewoon goed signaal naar de omgeving zijn als dit zou worden meegenomen. Daarmee zou een stukje ongerustheid worden weggenomen. Daarnaast heb ik duidelijk gezegd dat enkel de toezegging dat de geluidscontouren blijven zoals ze op dit moment zijn vastgesteld, voor mij onvoldoende is. Ik zit namelijk ook nog met piekbelastingen die op individuele woningen wel degelijk die gevolgen kunnen hebben. Breng dat eerst goed in beeld. Wanneer? Dat is aan u.

De heer **Brinkman** (PVV): Ik heb van de heer Sarin een appendix A gekregen met allerlei cijfers die met geluid te maken hebben. Ik neem aan dat het NLR deze ook kent. Kloppen deze cijfers volgens het NLR of is er tussen wetenschappers onderling ook nog verschil van mening? Hoe lang duurt een vergelijkend onderzoek naar de geluidsproductie van de Saab Gripen en de JSF?

Ik ben het geheel met de heer Adema eens. In de Kamer heb ik dit ook enkele malen gezegd. Ik wil weten wat de gevolgen zijn voor de buurt als de JSF op 1000 meter 14 decibel meer geluid veroorzaakt. Misschien moeten er 300 of zelfs 1000 woningen worden afgebroken. Ik wil dat allemaal weten, inclusief de financiële consequenties. Hoe lang duurt zo'n onderzoek?

In de zojuist verspreide cijfers is sprake van sound exposure level predictions. Zijn dit voorspellingen of keiharde grafieken?

Mevrouw **Peters** (GroenLinks): Stel dat de gegevens van Saab morgen beschikbaar zijn, hoe lang heeft het NLR dan nodig om ze te verwerken? Met andere woorden: is het mogelijk om de gegevens van Saab geanalyseerd te hebben voor het debat aan het eind van deze maand? Of gaan wij dat debat in zonder dat wij de geluidscontouren van Saab kunnen kennen?

Mevrouw **Eijssink** (PvdA): De heer Rüpp heeft gezegd dat het van belang is dat de geluidsbelasting binnen de geluidszones blijft. Hij heeft daarbij verwezen naar eerdere opmerkingen en toezeggingen. Ik wil graag weten van wie die opmerkingen en toezeggingen zijn. Wanneer zijn die toezeggingen gedaan en door wie? Welke verplichtingen vloeien daaruit voort?

De heer **Rüpp**: De geluidszonering moest nog worden vastgesteld nadat de verplaatsing van Volkel naar Twente had plaatsgevonden. Een en ander moest binnen de bestaande geluidszonering blijven. Dit is terug te vinden in de brief van 18 april 2004 (29 200 X, nr. 75).

Vervolgens is er een brief gekomen in reactie op de vraag van de Tweede Kamer wat er wordt bedoeld met de opmerking dat er voldoende geluidsruimte op Volkel beschikbaar is en of deze geluidsruimte voldoende om een extra squadron met dezelfde intensiteit vluchten te laten uitvoeren als tot nu toe gold voor de reeds op Volkel aanwezige squadrons. Dit is de brief van 14 juni 2004 (29 200 X, nr. 90). Hierin antwoordt de staatssecretaris dat met voldoende geluidsruimte wordt bedoeld dat de vastgestelde geluidszone van de vliegbasis Volkel volgens de wet Milieubeheer voldoende ruimte biedt voor de uitvoering van alle huidige grondgebonden activiteiten en van de grondgebonden activiteiten van de F-16's, die als gevolg van de sluiting van de vliegbasis Twente op vliegbasis Volkel zullen worden gestationeerd.

Dit is in feite een vervolg op de beantwoording van vragen over de Defensiebegroting 2001 (27 400 X, nr. 8) en wel op pagina 51. De minister

schrijft dat de geluidsproductie van de vliegbasis Volkel binnen de bestaande contouren blijft omdat het 306-squadron alleen maar de conversietaak zal uitvoeren en geen operationeel F-16-squadron zal zijn. Dat heeft te maken met de huidige discussie over aanpassing van de contouren. Wij zien dat er sprake is van een vergroting. Eerder – nu kijk ik even naar mijn collega Adema – is tijdens een bezoek aan Leeuwarden gezegd dat een en ander binnen de geluidscontouren moest blijven.

De heer **Adema**: Voorzitter. Dat laatste bevestig ik. Er is zeer nadrukkelijk door de staatssecretaris aangegeven dat er binnen de bestaande geluidscontouren zal worden gevlogen. U zou dat kunnen opzoeken op de website van Omrop Fryslân. Daar antwoordt ook de staatssecretaris in het Fries, maar dat kan geen kwaad. Onze wettelijke kaders zijn de vastgestelde contouren voor Leeuwarden. De staatssecretaris heeft in een brief van 2 april dit jaar aan COVM Leeuwarden bevestigd dat het uitgangspunt is en blijft dat Defensie de wettelijke kaders in acht zal nemen. Daarbij wordt ook het aantal starts en landingen weer genoemd. De verwachting is dat men met die starts en landingen binnen de geluidscontouren kan blijven. Maar er is een vrij harde toezegging dat de kaders overeind zullen blijven en daar houden wij de staatssecretaris graag aan.

De heer **Rüpp**: Ook in de brief van 25 juni 2004 wordt dat herhaald over het SMT-2, ook door de staatssecretaris: in feite zijn er daardoor geen veranderingen ontstaan in geluidsbelasting rond Volkel. Ten slotte, nadat de Kamer het SMT-2 heeft vastgesteld, is er nog een brief gekomen op 21 december 2004 met in bijlage 24 dezelfde contouren voor vliegbasis Volkel opgenomen. Daarin staat dat er in feite daardoor geen veranderingen ontstaan in geluidsbelasting rond Volkel. Het is opgenomen in een zestal brieven.

De heer **Van Veen**: Voorzitter. Ik ben erachter waar appendix E vandaan komt. Het is een appendix uit het Eglin-rapport. Er is een Environment Impact Statement-onderzoek geweest in Amerika. Daar is voor Eglin Air Force Base de geluidsbelasting onderzocht. Daarvoor is zogenaamde Mineral Wells-data gebruikt. Het NLR heeft aangegeven dat deze Mineral Wells-data niet voldoende betrouwbaar en bruikbaar is voor de geluids-berekeningen.

De heer **Brinkman** (PVV): Waarom?

De heer **Van Veen**: De reden is dat de metingen niet volledig zijn. Er zijn niet voldoende vluchten uitgevoerd. Er zijn bijvoorbeeld geen landingsgegevens, maar er is alleen een fly-over in military power en afterburner power. Wij hebben die data bekeken en inconsistenties gezien in verschillen van geluidniveaus. Aan de linker- en de rechterzijde van het vliegp pad waren verschillende niveaus die absoluut niet met elkaar in overeenstemming kwamen; die verschilden te veel. Wij hebben vernomen dat de metingen beïnvloed zijn door met name meteo en verschillen in de grondimpedantie. Daarom zijn bijvoorbeeld ook de Edwards-geluidmetingen uitgevoerd.

De heer **Brinkman** (PVV): U spreekt over inconsistentie. U hebt vernomen dat het door weersomstandigheden komt. Van wie hebt u dat dan vernomen?

De heer **Van Veen**: De inconsistentie hebben wij kunnen zien, want wij hebben zelf de ruwe data gekregen. De achterliggende redenen waarom het niet goed was, laat ik graag over aan het bureau dat het heeft uitgevoerd. Zij hebben vermeld dat er meteo-omstandigheden aan de orde waren, bijvoorbeeld wind, waardoor de meting beïnvloed was en

verschillen in de grondimpedantie. Er zijn nog meer redenen. Ik denk dat die binnenkort worden toegestuurd naast de grafiek die hier is verspreid.

De heer **Sarin**: I am a bit suprised about this remark about the Mineral Wells-data. As I have just seen in the large paper which they circulated, they are using that data. If it is so bad, this should not have been put out.

De heer **Van Veen**: We do not use this data. We only have looked into it.

De heer **Sarin**: But you are putting it out. Here it is.

De heer **Van Veen**: This data is not Mineral Wells-data. This data is Edwards-data.

De heer **Van Sijll**: De grafiek die u allen hebt gekregen, is afkomstig uit de Verenigde Staten en is niet door het NLR opgesteld. Het klopt: daar hebben zij Mineral Wells- en Edwards-data in gezet.

De heer **Brinkman**: Wij snappen hier allemaal niet zo heel veel van, maar u zit nu als deskundigen bij elkaar. U verspreidt hier een grafiek waarop wij redelijk kunnen zien wat er wordt gezegd. Maar vervolgens zegt u: de grafiek die ik nu verspreid, klopt niet. Waarom verspreidt u het dan?

De heer **Van Veen**: Dat heb ik niet gezegd!

De heer **Brinkman** (PVV): U zegt dat er allerlei inconsistenties zitten in de data die in het stuk staan.

De **voorzitter**: De vraag van de heer Brinkman is, waarom u deze data verspreidt als wij er eigenlijk niets aan hebben.

De heer **Van Veen**: Deze data heb ik verspreid omdat er punten in staan die op Edwards zijn gemeten. Er is een vergelijking getrokken met het rekenmodel dat bijvoorbeeld op de Mineral Wells-data is gebaseerd.

De **voorzitter**: Je moet wel heel veel informatie hebben wil je dat kunnen beoordelen.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Van wanneer zijn de gegevens die u hebt verspreid? Is het rode lijntje wel betrouwbare informatie, of moeten wij dat ook negeren?

De heer **Van Veen**: Ik heb begrepen dat er een discussie was over SEL-data, met name over de 121 dB. Wij menen dat dat veel te hoog en niet correct is, omdat wij naar de L_{Amax}-waarde hebben gekeken. Als je de L_{Amax}-waarde vergelijkt met de SEL-waarde, is er niet zo'n groot verschil, wat niet verklaarbaar is. Neem voor Saab de L_{Amax}-waarde van 109 en de SEL-waarde van 114. Je zou een verschil van zo'n vijf dB verwachten als je L_{Amax} en SEL vergelijkt. Het NLR heeft onafhankelijk onderzoek gedaan naar de L_{Amax}-waarde, die wij hebben bepaald vanuit gekalibreerde ruwe meetdata. Er zijn verschillende kandidaten die allemaal vertrouwelijke informatie van elk project hebben. Wij hebben gevraagd of wij die data voor deze zitting toch kunnen laten vrijgeven, zodat iedereen goed is geïnformeerd over de gemeten Edwards-data. De hier met driehoekjes weergegeven SEL-data zijn de SEL-data van de F-35. Er ontstaat namelijk een misverstand over de Mineral Wells-data, die op dit moment niet worden gebruikt door het NLR vanwege de kwaliteit ervan.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Als u zegt dat het blauwe lijntje, de data van Mineral Wells, niet betrouwbaar is, is dan het rode lijntje met data van Edwards wel betrouwbaar? U geeft een heel breed antwoord, maar daaruit kan ik geen ja of nee destilleren.

De heer **Van Veen**: Ik probeer aan te geven dat er een verband is tussen de SEL-data en de LAmx-waarde, wat de heer Sarin ook heeft aangegeven. Het verband voor een militaire fighter is niet opeens heel erg groot en voor een ander vliegtuig heel erg klein. In het grafiekje staan driehoekjes, namelijk de SEL-waarden, gebaseerd op de metingen. Wij hebben hier een meting op 1000 voet hoogte, en de waarden daarvan worden met driehoekjes weergegeven. Op de horizontale as is 1000 voet hoogte te zien, en dan blijkt dat de SEL-waarde daarvan ongeveer 115 dB is.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Mijn vraag gaat over de rode lijn, niet over de driehoekjes.

De heer **Van Veen**: De rode lijn is een extrapolatie voor een rekenmodel. Er moet ook gerekend worden met deze geluidsdata, terwijl het geluidsniveau op meerdere afstanden moet worden berekend. Daarvoor worden meetpunten gebruikt, die worden geëxtrapoleerd naar andere afstanden, waarvoor de rode lijn dient.

De **voorzitter**: Klopt het als ik de conclusie trek dat u veel informatie over de JSF hebt, daarin een redelijk inzicht hebt, maar dat u dat gewoon niet kunt vergelijken met Saab Gripen, omdat u die informatie niet hebt? Even in gewoon Nederlands.

De heer **Van Veen**: Zoals in het rapport is aangegeven, kunnen wij een LAmx-waarde op 1000 voet hoogte voor een F-16 vergelijken met een Saab Gripen met dezelfde condities. Dan zien wij dat ze ongeveer evenveel geluid maken.

De **voorzitter**: U zegt dus dat u het wel redelijk kunt vergelijken.

De heer **Van Sijll**: Als wij het hebben over de uiteindelijke vergelijking van geluidsbelasting beschikken wij voor de F-35 over voldoende informatie, en voor de next generation van de Saab Gripen hebben wij niet voldoende informatie beschikbaar.

De **voorzitter**: Dan heb ik het toch aardig weten te analyseren.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Overige deskundigen

Gesprek met de heren Kreemers en Boeder

De **voorzitter**: Wij zijn wat uitgelopen, maar de heer De Wijk is nog aan het reizen. Wij gaan ervan uit dat hij Den Haag niet meer op tijd zal bereiken. Wij hebben dus onder het kopje «Overige deskundigen» de heer Kreemers, voormalig medewerker van het ministerie van Defensie en de heer Boeder. Ik wil beiden vragen om kort toe te lichten wie zij zijn en waarom zij deskundig zijn op dit gebied, en om een aftrap te geven van hun inbreng. Daarna laat ik de collega-Kamerleden aan het woord. Ik vraag of zij het woord voeren zonder stops tussen de woordvoerders. Als de deskundigen geen ijzeren geheugen hebben, verzoek ik hun om de vragen op te schrijven. Dan hoop ik dat er nog tijd is voor enkele nabran-

ders van de Kamer. De sprekers kunnen ook op elkaar reageren. Wij hebben tot zes uur, misschien even over zes.

De heer **Kreemers**: Voorzitter. Mijn naam is Bert Kreemers. Ik ben hier omdat ik een proefschrift heb geschreven over de aanschaf van Nederlandse gevechtsvliegtuigen. Ik ben werkzaam bij het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport. Daarvoor werkte ik een lange periode bij het ministerie van Defensie en Instituut Clingendael. Daar wil ik het voor dit moment bij laten.

De **voorzitter**: Wilt u nog een inhoudelijke aftrap geven?

De heer **Kreemers**: Met permissie, voorzitter. Er is al uitvoerig gecorrespondeerd over het proefschrift, overigens zonder dat ik daar een bijdrage aan heb geleverd. Er zijn Kamervragen over gesteld. Die zijn beantwoord. Er is een algemeen overleg over gevoerd. Ik denk dus dat het het beste is om even de vragen af te wachten.

De heer **Boeder**: Voorzitter. Mijn naam is Johan Boeder. Ik ben door een aantal Kamerleden gevraagd om hier aanwezig te zijn als deskundige. Ik doe sinds november 2007 onderzoek naar het JSF-project op basis van internationale contacten in diverse luchtmachten en overheden, ook in de industrie. Mijn eigen achtergrond is de volgende. Ik ben informatieanalist en systeemontwerper met dertig jaar ervaring in industriële projecten en softwareontwikkeling. Naar aanleiding van informatieanalyse en onderzoek heb ik een aantal documenten verstrekt aan de Kamer. Op basis daarvan beschouwt de Kamer mij als deskundige.

De **voorzitter**: U hebt zich vooral verdiept in de opvolging van de F-16. Dat moet ook een reden hebben?

De heer **Boeder**: De reden waarom ik mij erin ben gaan verdiepen, is dat ik mij verbaasde over de gang van zaken en de onvolledigheid van informatie. De meest directe aanleiding was het gegeven dat ik vanuit mijn achtergrond van systeemontwerper verschrikkelijk verbaasd was over de gigantische overlap tussen het testen en het ontwikkelen van het toestel. Dat was voor mij de aanleiding om in dit onderwerp te duiken.

De **voorzitter**: Dank u wel voor uw inbreng tot zo ver.

De heer **Boeder**: Ik heb nog een korte samenvatting van een en ander. Ik had namelijk begrepen dat ik een paar minuten spreektijd heb.

De **voorzitter**: De samenvatting circuleert al. Ik denk dat het handig is dat wij de Kamerleden nu de gelegenheid geven om vragen aan u beiden te stellen. Als u echter nog kort een inleiding wilt geven, dan geef ik u daarvoor de mogelijkheid.

De heer **Boeder**: Ik dank u dat ik daar de gelegenheid voor krijg. In 2002 is door veel betrokkenen de facto besloten de JSF te kopen naar toenmalig inzicht. In 2009 wordt opnieuw naar dat besluit gekeken. In 2009 is de situatie echter essentieel anders dan in 2002. Dat leidt tot nu toe binnen de Koninklijke Luchtmacht nog niet tot andere inzichten. Dat is goed te begrijpen, want mensen die sinds vele jaren nauw zijn betrokken bij een project en die jaar in jaar uit ermee bezig zijn, komen niet gemakkelijk los van een eenmaal ingenomen standpunt. Dan treedt een zekere bedrijfsblindheid en tunnelvisie op. Herziening of zelfs de gedachte aan uitstel is bedreigend. Daarom blijven direct betrokkenen doen alsof er nu, in 2009, nog een beslissing kan worden genomen met de inzichten en de kennis van 2002. Daarom is een goede informatievoorziening belangrijk:

open, transparant en eenduidig. Het gaat er dus niet om dat wordt beoordeeld of in 2002 de juiste beslissing is genomen. Het gaat er nu om, dat een juist besluit wordt genomen op basis van actuele, feitelijke en juist toegepaste informatie.

Maar dan zijn de feiten over de JSF essentieel anders dan in 2002. Er is een ontwikkelingsachterstand van drie jaar en er dreigt een extra verlening tot 2016. De ontwikkelingskosten zijn sterk gestegen: 38%, gecorrigeerd voor inflatie. De marktverwachting betreffende het productieaantal is hooguit nog 60% van 2002. Ik verwacht een markt voor tussen de 2200 en 3000 JSF-toestellen. De omzetverwachting voor de Nederlandse industrie is minder dan 35% ten opzichte van 2002, uitgedrukt in euro's. De voor inflatie gecorrigeerde prijs is bijna 40% hoger dan in 2002 werd gedacht en loopt verder op. De exploitatiekostenberekeningen binnen eenzelfde kostenstructuur geven sinds 2005 een verdubbeling aan. Op het belang van «stealth» als unieke eigenschap wordt waar zwaar ingezet, maar de vraag is hoe «stealth» de JSF en de exportversie daarvan zijn. Wat gebeurt er als «stealth»-detectietechnieken door onder meer betere radars achterhaald zijn? De nadelen in de zin van onderhoudskosten blijven dan over.

Er is vanaf de aanvang van het JSF-project sprake van een volstrekt risicovolle overlap tussen test en productie. Men volgt een risicovolle teststrategie. Hoewel slechts 1% van de testvluchten is voltooid, is de daadwerkelijke productie al begonnen. In elke andere industrie is dit ondenkbaar en in deze mate is dit ook in de luchtvaartindustrie een volstrekt unicum. Nederland komt straks te zitten met vele suboptimale toestellen met hoge upgradingskosten en operationele complicaties voor wat betreft de operationele gereedstellingspercentages. Beloofde capaciteiten worden naar de toekomst geschoven. Vanuit block 3 is nu sprake van een block 4, een block 5 en een block 6. In 2014 krijgt men niet wat men in 2002 kocht.

Er is voortdurend sprake van ernstige technische problemen. Er is bijvoorbeeld sprake van een herontwerpcontract voor de motor dat tot 2013 loopt. De levensduur van de huidige motor wordt voorzien op 2000 uur. Er zijn problemen met het thermisch managementsysteem, gewichtstoename is nog steeds een probleem en software blijft een zorg.

De feiten van nu, hoe moeizaam deze ook boven tafel zijn te krijgen, zijn essentieel anders dan in 2002. Ik heb een uitvoerige analyse opgesteld en daaruit blijkt dat het budget toereikend is voor de aanschaf van hooguit 57 tot 60 toestellen en de exploitatie van circa 57 toestellen. Alleen als het Defensiebudget wordt verhoogd, kan het plangetal van 85 toestellen worden gekocht.

Ik ga in op de koop van de twee testtoestellen die voor de Initiële Operationele Test- en Evaluatiefase zijn bestemd. Deze fase is aantoonbaar deels niet anders dan een verkapte bijdrage aan de ontwikkelingsfase van de JSF op kosten van de Nederlandse belastingbetaler. De werkelijke operationele noodzaak ligt voor het eerste gedeelte niet daaraan ten grondslag en uitstel hoeft volstrekt geen probleem op te leveren. Immers, het hele project is drie jaar opgeschoven en ook deze fase is een stuk opgeschoven. Wat mij betreft, moeten wij eerst zekerheid over de totaliteit hebben en dan pas over deelstappen beslissen. Twee jaar uitstel kan meer zekerheid geven over prijs, kwaliteit en levertijd. Alleen op basis van openheid en eenduidige en bindende informatie is een keuze verantwoord mogelijk.

De **voorzitter**: De leden krijgen twee minuten voor hun inbreng.

De heer **Knops** (CDA): Voorzitter. Ik heb een aantal vragen aan de heer Boeder. Hij wordt als «betrokken burger» gepresenteerd. Ik zeg altijd: van hen kun je er niet genoeg hebben, omdat het heel goed is dat mensen bij allerlei zaken betrokken zijn. Klopt het dat de heer Boeder betrokken is bij

de zeer veel geraadpleegde website JSFnieuws.nl? Doet hij dit echt allemaal in zijn spaarzame vrije uurtjes? Hij presenteert een heel verhaal en legt hier PowerPointpresentaties neer die er heel indrukwekkend uitzien. Ik kan niet beoordelen in hoeverre zijn informatie of data kloppen of betrouwbaar zijn. Zou hij iets meer kunnen vertellen over zijn achtergronden en over de manier waarop hij aan zijn informatie komt? Soms is de informatie namelijk eerder op JSFnieuws.nl te vinden dan elders. Aan de heer Kreemers heb ik ook een vraag. Er is al veel over hem gesproken zonder dat hij zelf de kans heeft gehad om te reageren. Er zijn vragen gesteld aan de staatssecretaris over zijn promotieonderzoek. Dit is voor hem de kans om te reageren op opmerkingen van Defensie over zijn onderzoek. Misschien wil de heer Kreemers dat doen.

De **voorzitter**: Vanwege de tijd denk ik dat het handig is om de beide heren de gelegenheid te geven om op de heer Knops te reageren.

De heer **Boeder**: De heer Knops vroeg naar mijn motivatie. Ik hecht van harte aan de democratie. Als je ergens wat vanaf weet en het komt op je pad om je steentje bij te dragen, moet je je daaraan niet onttrekken, ook al kost het heel veel tijd. Het kost me inderdaad veel tijd. De afgelopen maanden heb ik hier heel wat uren ingestoken. Ik ben ook niet van plan om er jaren mee door te gaan. Dat zeg ik richting de luchtmacht, want dan zijn zij ook weer een beetje gerustgesteld.

Mijn bijdragen op JSFnieuws.nl zijn met mijn naam ondertekend of er staat «JB Kesteren» onder. Dat zijn mijn initialen en mijn woonplaats. Daaraan kan men mijn bijdragen herkennen. Mijn bronnen zijn onder andere mensen in Amerika binnen het Amerikaanse ministerie van Defensie. Mijn bronnen zijn ook mensen in de Amerikaanse industrie, de Noorse luchtmacht, de Noorse industrie, de Deense industrie, de Deense luchtmacht en de parlementen van Denemarken, Noorwegen, Australië en het Verenigd Koninkrijk. Ook heb ik contact met een enkel Amerikaans Congreslid. In het verleden zijn er contacten geweest met Winslow Wheeler en de APA in Australië. Ik heb dus een breed scala aan bronnen en ik probeer daarmee zo goed mogelijk om te gaan.

De heer **Kreemers**: De heer Knops vroeg om een reactie op de antwoorden van staatssecretaris De Vries. Ik kwam hem afgelopen donderdag tegen en hij vertelde mij dat mijn proefschrift «Hete hangijzers» inmiddels verplichte kost is op het ministerie. Met die reactie zou ik kunnen volstaan, maar dat doe ik niet. Ik heb wat berekeningen gemaakt. Die heb ik voor het eerst gemaakt toen ik op Clingendael werkte omdat ikzelf en een aantal collega's bij Defensie merkten dat er veel minder met de F-16 werd gevlogen en er ook minder door de F-16-vliegers werd gevlogen dan vereist of gewenst was. Wij kwamen tot de ontdekking dat de F-16 daardoor nog een hele tijd mee zou kunnen. Die berekeningen zijn in 2001 gemaakt. Later heb ik die bewaard voor het proefschrift. Ik heb ze hier en daar geactualiseerd aan de hand van informatie die ik van de luchtmacht zelf heb ontvangen. Ik heb wat dat betreft ook niet te klagen over de reactie van de staatssecretaris, want een aantal berekeningen waarvan hij zegt dat ze niet helemaal juist zijn, zijn afrondingen ten gunste van de luchtmacht.

Ik was wel verbaasd over het aantal vliegreuren dat men tegenwoordig geacht wordt te vliegen. Dat ligt substantieel veel hoger dan het historische gemiddelde. Over de hele bestaansduur van de F-16 in de Nederlandse luchtmacht ligt dat namelijk op 162. Er wordt dus gemiddeld 162 vliegreuren per jaar mee gevlogen. Dat werd verhoogd naar 175. Op 18 december is dat aan de Kamer meegedeeld. Vanaf 1 januari schijnt het zelfs op 200 vliegreuren uit te komen. Ik heb begrepen dat de Kamer gevraagd heeft naar de redenen daarvoor. Ik zal uiteraard niet in haar schoenen gaan staan en daarover een oordeel uitspreken, maar ik had wel

grote moeite om in de antwoorden op de Kamervragen de operationele overwegingen te vinden voor de verhoging naar 200 uur.

De heer **Boekestijn** (VVD): Voorzitter. Ik heb drie vragen aan de heer Boeder.

Eerst wil ik hem een compliment maken. Ik vind het buitengewoon aangenaam dat hij heeft verteld wie hij is. Hoe komt het dat mensen op JSFnieuws.nl niet altijd zeggen wie zij zijn? Ik vind het altijd moeilijk om met mensen te spreken als ik niet weet wie zij zijn.

De heer Boeder heeft zorgen over de overlap tussen testen en ontwikkeling. Dat kan ik mij goed voorstellen. Dit komt toch wel veel vaker voor bij de ontwikkeling van vliegtuigen? Kan hij daarop verder ingaan?

Wij hebben in Amerika Winslow Wheeler ontmoet. Dat was een fameuze ontmoeting. Zou de heer Boeder een persoonlijke appreciatie van zijn ideeën kunnen geven?

De heer **Boeder**: Waarom mensen zich op JSFnieuws.nl niet met naam en toenaam noemen, zou de heer Boekestijn aan hen persoonlijk moeten vragen. Ik heb vanaf mijn eerste publicatie, JSF hit by serious design problems, gewoon onder mijn volledige eigen naam gewerkt, want ik geloof in openheid. Ik heb wel eens van deze mensen begrepen dat zij een defensieachtergrond hebben of een industrieachtergrond en dat zij zich daarom liever niet openbaren omdat dit mogelijk gevolgen heeft voor hun carrière. Daar kan ik mij iets bij voorstellen.

Overlap tussen testen en ontwikkeling komt vaker voor, maar nooit in deze mate. Op het moment dat aan de prototypes werd gebouwd, waren de zogeheten technology readiness levels, de niveaus van technische gereedheid of rijpheid, nog volstrekt ontoereikend. Nu wordt daadwerkelijk geproduceerd, terwijl nog maar 1% van de testvliegtuigen is gemaakt. Dat moet zorgen baren. Dat betekent immers dat wij producten maken die nog niet het totale testprogramma hebben doorstaan. Het is niet nodig om echt alle testen afgerond te hebben voordat tot productie kan worden overgegaan. Dat is waar, maar een basistestprogramma – testen op het airframe, grondtesten, vermoeidheidstesten enzovoort – is nodig. Het is onverantwoord om al te gaan produceren als daarin nog onvoldoende inzicht is.

Ik heb wel een mening over Winslow Wheeler, maar ik heb van heel veel mensen een persoonlijke appreciatie of de appreciatie.

De heer **Boekestijn** (VVD): Over zijn ideeën.

De heer **Boeder**: Dat is iets anders. Hij stelt dat de JSF een vliegende piano is. Zo zou ik het niet willen uitdrukken. Hij stelt dat het op een ramp uitloopt. Voor een deel onderschrijf ik die argumenten als ik kijk naar de overlap van testen en productie. Hij baseert zich op andere Amerikaanse projecten, zoals de Osprey en indertijd de Raptor. Hij kijkt naar het totale Amerikaanse materieelverwervingsproces, dat vaak heel inefficiënt verloopt. Daar maakt hij zich ernstige zorgen over. Hoewel ik niet zijn woorden wil gebruiken – die zijn naar mijn idee vaak wat ongenueanceerd – onderschrijf ik wel zijn zorgen.

De heer **Brinkman** (PVV): Voorzitter. Ik ben ontzettend blij met deze twee gasten. Dank daarvoor.

De heer Boeder sprak over een exportversie en de stealth-aspecten van de JSF. Denkt hij dat er een speciale versie met andere technieken komt voor andere landen dan Amerika? Ik geloof dat namelijk niet. Als hij dat wel bedoelt, heeft hij daar dan een bewijs voor? Daar ben ik dan wel heel erg benieuwd naar.

De heer Boeder noemde de aanschaf van twee testtoestellen een verkapte steun aan de test- en ontwikkelfase. Ik heb begrepen dat Defensie dit jaar

graag die beslissing wil hebben, omdat men volgend jaar al wil beginnen met het opleiden. Volgens mij is het opleidingsfacet voor Defensie ook heel belangrijk. Zou de heer Boeder daarover iets kunnen zeggen? Over een facet zijn wij het eens. Ik heb de cijfermatige berekeningen gezien en die kloppen volgens mij als een bus. De uitkomst is inderdaad ongeveer 57 toestellen. Ik heb het boek van de heer Kreemers ook erg goed gelezen. Defensie is een bijzonder slimme machine. Als ik in de hoofden van de heren militairen zou kijken, denk ik dat zij ook wel van tevoren hebben bedacht dat die 85 toestellen nooit haalbaar kunnen zijn met het budget dat men daarvoor heeft bedacht. De geluiden in de achterkamertjes zullen wel zijn dat zij het niet zo erg vinden als het er 56 of 58 worden. Zou het niet een vooropgezette strategie zijn om zo te marcheren dat men uiteindelijk tevreden is met veel minder toestellen, waardoor iedereen, van links naar rechts, hartstikke blij is, behalve de PVV, maar dat maakt niet uit? Ik ben daar wel een beetje bang voor. Misschien kan de heer Kreemers daar ook iets over zeggen.

Ik heb in Amerika begrepen dat het Stealth-aspect heel erg in ontwikkeling is, maar er is al techniek om een vliegtuig eerder te detecteren met allerlei radarsystemen. Misschien kan dat vliegtuig in de toekomst, door de voortschrijdende techniek, veel eerder gedetecteerd worden. Hoe staat de heer Boeder er tegenover dat met de JSF een strategie wordt bewandeld waarbij het vliegtuig visueel is aangepakt in een bepaalde vorm die niet meer gewijzigd kan worden? Sterker nog, je kunt maar vier bommen meenemen zodat je stealth blijft. Als je er meer meeneemt, lukt dat allemaal niet.

Daar komt nog een facet bij waarover je heel weinig hoort. De JSF is een buitengewoon bijzonder vliegtuig, omdat het centric warfare heeft. Dat is een heel nieuwe, voortschrijdende techniek, maar centric warfare betekent dat ook de grondtroepen en de marine uitgerust moeten zijn met allerlei elektronica. Daar praten wij nu niet over, maar om dat vliegtuig ten volle te kunnen benutten, moeten wij nog vele miljoenen of misschien wel miljarden euro's besteden aan onze andere defensieonderdelen. Ik heb in Amerika begrepen dat het eigenlijk een klein AWACS-toestel is. Dat is dan weer mooi, want dan kunnen wij de AWACS-vliegbewegingen in Limburg verminderen, maar ik wil wel weten hoeveel dat allemaal gaat kosten. Is daarover nagedacht of is de heer Boeder bereid om dat voor ons te onderzoeken?

De heer **Boeder**: Dank voor de vragen. Er zijn vaak journalisten die mij vragen stellen over de exportversie. Zij willen daar allemaal dolgraag een artikeltje over schrijven, want degene die dat boven tafel kan halen, heeft nieuws. Stel dat er een verschil zou zijn tussen de Amerikaanse versie en de exportversie. Eind 2007 is hierover een artikel verschenen van Bill Sweetman. Ik heb daar zelf zo goed mogelijk naar gekeken.

Ik heb ook geregeld tegen journalisten gezegd dat ik het niet zou aandurven om er iets over te schrijven, maar ik heb wel een mening over hoe het kan werken. Ik denk dat er geen verschil is tussen de JSF in Amerika en in Nederland wat betreft de hardware, dus het apparaat zelf, en de software. Bij een modern toestel werk je als het ware met bibliotheken met dreigingen, patronen van raketten, andere toestellen, enz. Er is een bepaalde content die wij kunnen uploaden. Je zou dit kunnen vergelijken met een virusscanner. De virusscansoftware op de computer is de hele tijd hetzelfde, maar je krijgt elke dag of elke week een beetje nieuwe upload. Die content beheert Amerika. Daarmee kan men een JSF toch anders laten functioneren in een andere omgeving. Er is dan sprake van dezelfde software, dezelfde hardware en een andere content, maar toch is het dan mogelijk om een JSF anders te laten functioneren. Met name Israël heeft daar de vinger bij gelegd, want het wil eigen boxen inbouwen. Israël wil namelijk eigen contents. Dat is een knelpunt in de onderhandelingen met Israël.

Ik kom op de Initiële Operationele Test- en Evaluatiefase. Bij de invoering van een nieuwe straaljager – ik doel dan op de begeleiding van de instroom in de luchtmacht – moeten er nieuwe procedures gelden en dient er getraind te worden. Dat is een noodzakelijke en goede zaak. Hier wordt een stukje van de development test en evaluatie ingeschoven. Dat is eigenlijk het laatste deel van de SDD-fase in de Initiële Operationele Test- en Evaluatiefase. Dat wordt weliswaar ontkend, maar ik heb daarvoor harde bewijzen. Gevraagd is of wij die fase kunnen uitstellen. De SDD-fase is intussen met drie jaar verlengd. Die Initiële Operationele Test- en Evaluatiefase is ook opgeschoven. Dat gebeurde vorig jaar nog met meer dan een compleet jaar. Het beslissingsmoment om die twee test-toestellen te kopen en het aanvangen van die training zijn niet verschoven. Ten opzichte van de planning van vorig jaar zal er tussen die momenten een gat vallen van een jaar. Men heeft iets gevonden om dat te camoufleren.

85 of 57 toestellen, is dat een opzet? Ik constateer alleen wat de Kamer krijgt. In de stukken staat dat er een plangetal is van 85 toestellen. Dat wordt de Kamer voorgehouden en mij als burger en belastingbetaler eveneens. In het verleden was sprake van 114 toestellen. 85 was batch 1. Inmiddels is er op de een of andere manier sprake van een batch 1 van 57. Of dat te maken heeft met een vooropgezette strategie? Ik denk dat dit nog wel eens boven tafel komt.

Stealth blijft in operationele zin een voordeel. Als jij minder zichtbaar bent, is dat prettig en heb je daarvan in tactische zin voordeel. De vorm van de JSF, daar moet Stealth vooral vandaan komen. Hetzelfde geldt voor de radarabsorberende coatings. Hij is vooral Stealth in X-band en Ku-band, recht van voren. De vijand is niet gek, want hij zet paarsgewijs, ver uit elkaar, AWACS-toestellen in, of fighters of grondradars. Die worden steeds beter. Van opzij, dus schuin van voren, schuin van onderen en van achteren zijn de Stealth-eigenschappen heel slecht. Het is in die zin ook opvallend dat het toestel voor signatuuronderzoek, dat ingepland was voor de eerste serie om die radarcontouren te ontdekken, uit de reeks prototypen is geschrapt. Airpower Australia heeft daarnaar onderzoek gedaan. Die organisatie beschikt ook over goede documenten daarover. Dan Network Centric Warfare. Het is in dit licht wel interessant om erop te wijzen dat een organisatie die daar in het verleden het allereerst en het allermeeeste werk aan deed, wel de Zweedse defensieorganisatie was. Zelfs in de oude Saab Draken zijn ze, ik meen in 1963, al gestart met de eerste datalink mogelijkheden. Ook de kreet dat je door intelligentie een oorlog moet winnen, is afkomstig uit de commercie van Saab. Die is in Amerika overgenomen, maar Network Centric Warfare veronderstelt een netwerk, dus ook op de grond, in schepen enzovoorts. En waar is dat netwerk en waar zijn de posten in de begroting om dat te realiseren in alle NATO-landen gezamenlijk?

Toen ik vanmorgen De Telegraaf las, moest ik nog denken aan het interessante gegeven dat op het gebied van Non-Traditional Intelligence Surveillance en Reconnaissance beide kandidaten uit Zweden en de F-35 in de kandidatenvergelijking niet heel verschillend scoorden. Sterker nog, voor de F-35 moeten wij dan uitwijken naar block 4 om daar de Saab te paren. Hoe komt dat? Dat komt door de rekencapaciteit. De computers zijn voor een deel hetzelfde als die in de F-35. Bij dit soort moderne mogelijkheden komt het bij uitstek aan op software en op rekencapaciteit.

Dan is er nog dat mini-AWACS-verhaal. Ik herinner mij dat generaals bij demonstraties in Polen in het oude type Gripen zaten. Dan konden zij het brandstofgebruik en de zogenaamde wapens die afgeschoten waren op de grond volgen dankzij network centric mogelijkheden. Dat is al jaren terug. Dat argument is dus wel heel sterk vanuit Amerika gepromoot, maar dat argument is naar mijn mening vooral ook een beetje opgeklopt in die PowerPointpresentaties.

De heer **Kreemers**: De heer Brinkman heeft gevraagd of in het in het verleden een vooropgezette strategie was van de luchtmacht om meer te vragen en dan minder te krijgen. Er wordt niet elk jaar een nieuw gevechtsvliegtuig aangeschaft. Na de Tweede Wereldoorlog is dat in 1959 gebeurd met de Starfighter. De bedoeling was om 293 toestellen aan te schaffen. Wij zouden de helft gratis van de Verenigde Staten krijgen en wij zouden de helft betalen. Er zijn er 138 aangeschaft en wij hebben er maar een paar van de Amerikanen gekregen. Omdat er te weinig waren, hebben wij 105 NF-5-toestellen aangeschaft. Daar heeft overigens een parlementaire onderzoekscommissie onder leiding van Klaas de Vries in de jaren zeventig nog een keer onderzoek naar gedaan. Die heeft niet kunnen achterhalen hoe die besluitvorming is verlopen. De 138 Starfighters en de 105 NF-5-toestellen zijn vervangen door 213 F-16-toestellen. Iedereen die u zult spreken over dit onderwerp, zeker ook binnen de Koninklijke Luchtmacht, zal vertellen dat die F-16's beduidend beter zijn dan de NF-5 en de Starfighter. Er zijn dus 243 Starfighters en NF-5's zijn vervangen door 213 F-16's.

Mevrouw **Eijsink** (PvdA): Voorzitter. Ik bedank beide heren uiteraard voor hun aanwezigheid.

Mijn eerste vraag aan de heer Kreemers gaat over de antwoorden die de Kamer op 31 maart heeft gekregen over de endlife update-uren. Daaruit blijkt dat er in de periode 2003 tot 2009 een enorm verschil zit tussen het aantal begrote en het aantal gerealiseerde vliegreuren per jaar. Het begrote aantal viel altijd uit hoger uit dan het aantal gerealiseerde uren, zelfs als ik daarbij de 32 vliegers betrek die hun basis-geoeffendheid onderhouden, een zestiende van het totaal.

In Afghanistan worden 21 toestellen ingezet van de 87 F-16's waarover wij beschikken. Die 21 toestellen worden niet zwaar beladen. Ondanks dit alles moet de Kamer van de staatssecretaris begrijpen dat juist dat de oorzaak van de slijtage is. Als ik de gevlogen missies van de afgelopen jaren vergelijk, zou ik durven zeggen dat wij door de jaren heen steeds soortgelijke missies met onze F-16's hebben gedaan. Ik zou daarop graag een reactie van de heer Kreemers krijgen.

Mijn tweede vraag is of de heer Kreemers, gezien zijn proefschrift, weet wat concreet aan de Kamer is meegedeeld over de levensduur van de F-16 in de periode tot en met 2000. Dat vraag ik vanwege de mid-life update en ook omdat in de Kamerbrieven tot nu toe iedere keer verwezen wordt naar besluitvorming in 1993. Het is verder opmerkelijk dat overal de Handelingen genoemd staan, maar niet als het gaat om 1993. En dan zou ik graag van de heer Kreemers willen weten of de F-16 aan het eind van zijn levensduur wordt vervangen. De staatssecretaris zegt in de antwoorden van 31 maart dat het aantal tussen de 5500 en 6000 ligt. Hij refereert steeds aan de buffer die erin zit. Ik heb inmiddels ook gezien dat het jaar wat opgeschoven is in vergelijking met de tijdschema's. De Rekenkamer heeft er een gegeven. Misschien kunt u daarop reageren. Ik zie verschillen. Dan mijn vraag aan de heer Boeder. Ontzettend veel dank voor uw rapporten. Het vergt ook van onze kant, in ieder geval van mijn kant, tijd om ze door te werken. Ik ben, maar dat weet de heer Boeder, al enige tijd onder de indruk van zijn werk. Ik heb net als de heer Knops in het begin – dat is inmiddels enige tijd geleden – gevraagd waar uw belangstelling vandaan komt en hoe u aan uw netwerk komt. Ik tref u in het internationale netwerk overal aan, zelfs bij zusterpartijen van collega's hier. Ik ben daar zeer van onder de indruk.

Ik heb een paar concrete vragen naar aanleiding van uw marktanalyse over 2009. U werpt daar, wat mij betreft terecht, een aantal vragen op, vragen die ik ook heb proberen te verifiëren aan de hand van de Amerikaanse rekenkamerrapporten. Zo u weet, zijn dat de basisstukken voor de Kamer om jaarlijks op terug te vallen, in ieder geval om ook naar te kijken. Ik heb laatst uw getallen vergeleken met het rapport van de Rekenkamer

van 31 maart, de jaarlijkse Assessments of Major Weapon Programs. Uw getallen komen heel goed overeen, zo niet helemaal overeen, want daar verwijst u ook naar.

Het plangetal van 4500. Wij hebben het vandaag vaker gehoord. Iedereen gaat uit van 4500 toestellen. U geeft – niet iedereen in de zaal zal daarvan op de hoogte zijn – per land aan waar de planningsgetallen zitten, waar de mogelijke realisaties zitten, waar de onderhandelingsfasen zich in bevinden en waar de consortium buy in zit. Nu zegt u: voor het bedrag dat er staat, 6,5 mld., zouden hooguit 57 toestellen gekocht kunnen worden. Ik zou graag willen dat u daarover iets meer zegt, ook in het perspectief van de internationale discussie. Dit haalt namelijk eigenlijk de voedingsbodem en het aanknopingspunt voor veel discussies weg. Ook het NIFARP gaat uit van 4500. PricewaterhouseCoopers ging uit van 4500. Dus als u zegt «die 4500 stel ik ter discussie» – wat mij betreft terecht, gezien uw marktanalyse – zou ik graag zien dat u de financiële aspecten en de investeringskosten wat meer toelicht.

De heer **Kreemers**: Ik begin met de vraag over het staatje in de antwoorden van 31 maart.

Staccato. In 2000 bedroeg het gemiddelde aantal vliegtuigen van de F-16 144. In 2001 was dat 140. Over 2002 is het gemiddelde onbekend. Vermoedelijk is het 160. In 2003 was het gemiddeld 159, in 2004 158, in 2005 142, in 2006 151, in 2007 169 en in 2008 dik 175. Als je het gemiddelde berekent over de jaren 2000 tot en met 2008, kom je uit op ongeveer 159 vliegtuigen per jaar. Dat past keurig in het historische gemiddelde van 162 dat ik eerder noemde.

Wat is er tot 2000 concreet meegedeeld over de levensduur? Op 18 december heeft de staatssecretaris verwezen naar een aantal Kamerstukken uit 1993. Die stukken had ik uiteraard voor mijn proefschrift gedeeltelijk bestudeerd. De afgelopen dagen heb ik ze echter nog een keer geraadpleegd. De staatssecretaris verwijst naar de stuknummers 21 800 X, nr. 30, nr. 53, nr. 60 en nr. 59. De verwijzing naar het stuk op nr. 59 moet een vergissing zijn, want die brief gaat over deelname van Nederlandse militairen aan een vredesmissie in Angola. Met aan zekerheid grenzende waarschijnlijk vermoed ik dat men wilde verwijzen naar het stuk op nr. 69. In alle vier de stukken staan geen cijfers over aantallen vliegtuigen. Er wordt wel een verwachting uitgesproken. Daarmee werd beargumenteerd dat de Nederlandse F-16's een mid-life update zouden moeten ondergaan om de oorspronkelijk verwachte levensduur te kunnen realiseren. In 1999 is gewerkt aan de A-brief, waarin de behoefte aan vervanging van de F-16 is vastgesteld. Voor de goede orde: ik heb in mijn proefschrift alleen maar openbare bronnen gebruikt. Ik doe dat nu ook.

Er is met een beroep op de Wob een verslag opgevraagd van een bijeenkomst van 5 maart 1999. Dat Wob-verzoek is gehonoreerd, nadat ik mijn proefschrift had afgesloten. Ik ben uiteraard wel de literatuur blijven volgen. In dat verslag stelt de toenmalige staatssecretaris van Defensie een aantal vragen. Hij wil een antwoord op die vragen, voordat de A-brief uitgaat. Een van die vragen luidt: op welk moment moet de F-16 worden vervangen en welke aspecten spelen daarin mee? Hij krijgt geen antwoord. De brief gaat uit op 9 april 1999, maar er wordt daarin wel aangekondigd dat zal worden nagegaan of het mogelijk is dat de F-16 langer blijft vliegen dan voorzien. Dat stond los van de endlife update, de tweede mogelijkheid die onderzocht zou gaan worden.

Vervolgens krijgen wij begin 2000 het basisdocument. Daarin wordt er inderdaad op gewezen dat de F-16 aan slijtage onderhevig is en vermoedelijk niet de 8000 vliegtuigen zal kunnen volmaken. Op 23 november 2000 krijgt de Tweede Kamer het volgende te horen. Dit citaat van staatssecretaris Van Hoof trof ik overigens niet aan in de brief van 18 december jongstleden. Ik citeer staatssecretaris Van Hoof letterlijk: «Over de levensduur van de F-16 merkt de staatssecretaris op dat het vliegtuig vanuit de

ontwerpfase een levensduur van 8000 uur kent. Inmiddels is breed vastgesteld dat het 30 jaar, lees 6000 uur, moet zijn. Projectie van het nog te vliegen aantal uren leert dat voor de oudere F-16's de afstoting in 2010 een levensduur van gemiddeld 30 jaar en 5500 vlieguren wordt voorzien. En voor de jongere F-16's bij afstoting in 2025 een levensduur van gemiddeld 33 jaar en 7000 vlieguren.»

Dit citaat kunt u terugvinden op bladzijde 5 van het verslag van een algemeen overleg van de Tweede Kamer op stuknummer 26 488 X, nr. 5. Dat is wat de Kamer toentertijd is meegedeeld. In reactie op cijfers is in 2000 het aantal van 6000 weer genoemd. U moet er wel rekening mee houden dat het een gemiddelde is dat betrekking heeft op de oudere en op de nieuwere F-16's. Nu is de situatie zo dat de 87 toestellen die wij hebben, stammen uit de zogeheten tweede bestelling van de F-16. Nederland is een van de weinige Europese landen geweest die de F-16 in twee porties hebben aangeschaft. De eerste bestelling in 1975 en de tweede in 1980. Die zijn later geleverd. Het ging om respectievelijk 102 en 111 toestellen. De 87 toestellen waarover wij nu nog beschikken zijn voor het overgrote deel afkomstig uit die tweede tranche. Daar zou dan dat hogere aantal betrekking op moeten hebben. Er zijn wel aanwijzingen dat de levensduur langer is dan die 5500 vlieguren die nu klaarblijkelijk gelden, maar ik geef toe – en ik heb dat ook in mijn proefschrift beklemtoond – dat de berichtgeving daarover aan de Tweede Kamer niet consistent is.

Mevrouw Eijsink heeft gevraagd of de F-16 aan het eind van zijn levensduur wordt vervangen. Als wij uitgaan van hetgeen in het verleden is meegedeeld over de levensduur van de F-16 moeten wij helaas constateren dat die eerder wordt vervangen dan aan het eind van zijn eerder genoemde levensduur.

De heer **Boeder**: Voorzitter. Mevrouw Eijsink heeft vragen gesteld over de marktanalyse. Het aantal van 4500 JSF's is een heel bepalende parameter in heel veel rapporten. Ik noem PricewaterhouseCoopers, het CPB, de Rekenkamer, enz. Eerst wil ik zeggen dat dit de voorzichtigste schatting uit 2002 was, want de getallen liepen toen op tot zelfs 7800. Het rapport van Booz Allen & Hamilton kwam zelfs tot 7800. Burbage heeft altijd 6000 gezegd. Dus die 4500 was toen een ondergrens. Wij zien ook dat zij het nu niet eens meer als bovengrens hanteren, dus dat zij zelf ook hun verwachting hebben bijgesteld. Marktanalyse is niet zo heel moeilijk. Ik heb een bedrijf en als ik marktonderzoek doe, kan ik zeggen dat de gegevens commercieel betrouwbaar zijn. Maar als ik dan beweer dat ik in Nederland in een bepaalde markt 5000 softwarepakketten ga verkopen en die markt is niet zo groot, kan iedereen controleren dat ik misschien wel wat optimistisch ben. Dat is met deze parameter ook. Heel simpel: die markt is niet commercieel betrouwbaar. Iedereen kan gewoon alle landen op een rijtje zetten. Ik baseer het voor een deel op presentaties van Lockheed waarin zij de landen noemen waar zij denken af te zetten. Ik kijk naar de vlootomvang. Ik kijk naar het vervangingsmoment en dan kunnen we vaststellen: 2700, als wij dat nu eens aannemen, 60%, dan hebben we het wel gehad.

Dan het verhaal over de relatie tot de levensduur. Een essentie in het JSF-verhaal is natuurlijk: een grote productie betekent een lage prijs door de learning curve die gunstig is, door de schaalvoordelen. Dat werkt door in het onderhoud, in de upgrading. Het zal nog steeds een grote productie blijven, dus die schaalvoordelen zullen er mogelijk best wel blijven, maar wel geringer dan verondersteld. De levensduurberekening die ik heb gemaakt, heb ik in een voorlopige versie vanochtend aan een aantal Kamerleden verstrekt en aan de pers. Het is nog geen definitieve versie. Ik heb gewacht om deze aan de commissies voor Defensie en voor Economische Zaken te verstrekken als officieel stuk omdat ik eerst de reactie van Defensie wilde afwachten. Die reactie heb ik inmiddels gekregen, waarvoor dank. Defensie zegt: Boeder heeft geprobeerd ons erin te luizen. Dat

is heel aardig en dat geven ze ook aan. Ik heb nauwkeurig kennis genomen van hun argumenten en ik zal die in de definitieve versie die ik aan de Kamer verstrek, verwerken.

De **voorzitter**: Wanneer denkt u dat stuk aan ons ter beschikking te stellen?

De heer **Boeder**: Nog deze week. Ik sta meestal 's morgens om een uur of half vijf op en dan werk ik een paar uurtjes aan het JSF-project. Dus ik heb nog vier ochtenden.

De **voorzitter**: Als u dat via de griffier doet, heel graag.

De heer **Boeder**: Goed.

De **voorzitter**: Dan geef ik het woord aan mevrouw Van Velzen van de SP.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Voorzitter. Gaandeweg dat ik naar de heer Boeder aan het luisteren was, vroeg ik mij af waarom ik altijd zo blij ben met de verhalen die hij aanlevert. Los van zijn tomeloze inzet op dit dossier, is dat toch vooral omdat hij nergens verwijst naar vertrouwelijke stukken maar altijd naar openbare bronnen, zodat ik zelf kan nagaan of ik zijn analyse volg en of ik die tot mijn analyse kan maken. Heel erg dank daarvoor. Ik heb zelden de heren van Defensie aanwezig op de tribune zo lang meewarig met hun hoofd zien schudden, zien glimlachen en met elkaar zien fluisteren. Dus volgens mij moeten wij als commissie maar eens een officiële reactie van Defensie vragen op de meest recente analyses van de heer Boeder, om te beginnen met zijn marktanalyse. Heeft hij enig idee, los van imago en prestige, waarom alle partijen – het bedrijfsleven en Defensie – zo vastklampen aan dat getal van 4500 als productiestreefgetal voor zowel Amerikaanse als exporttoestellen, terwijl de bewijslast dat dit niet haalbaar is enorm aan het opstapelen is? Kan hij ingaan op wat de consequentie is voor de Nederlandse situatie als zijn analyse, die mij heel oprecht lijkt, bewaarheid wordt en er dus aanzienlijk minder – hij spreekt over maximaal 3000 toestellen – toestellen geproduceerd worden? Als wij die getallen ons nu eigen zouden maken, wat betekent dat voor het herijken van de business case? Wat zou dat betekenen voor de stuksprijs voor het uiteindelijke toestel? De heer Boeder zegt dat er met het huidige budget maximaal 57 toestellen aangeschaft zouden kunnen worden. Kan hij de redenering daarachter hier publiek herhalen? Ik had een aantal vragen aan de heer Kreemers. Als ik terughal wat de staatssecretaris zowel in de media als in het debat in de Kamer heeft gezegd in reactie op zijn proefschrift, dan is het voornamelijk: laten wij het vernauwen tot alleen maar de kwestie vliegtuigen. In het proefschrift van de heer Kreemers zie ik een aantal andere rode wapperende vlaggetjes staan. Ik zie een parallel tussen de aanschaf van de F-16 en de toekomstige aanschaf van de JSF. Misschien kan de heer Kreemers herhalen op welke punten hij waarschuwingen geeft als het gaat om de informatievoorziening aan de Tweede Kamer. Dat is volgens mij de voornaamste kwestie, maar misschien ziet hij nog andere paralleelpunten. En dan de reactie van Defensie. Misschien heeft de heer Kreemers wel gelijk over het aantal vliegtuigen. Maar dan stellen we dat bij naar boven – daar is hij net al op ingegaan – en vervolgens krijgen wij de reactie dat het aantal vliegtuigen volstrekt niet relevant is. Het gaat om de slijtage aan het toestel en daar zit geen parallel meer met het aantal vliegtuigen. Kan de heer Kreemers ingaan op die redenering van Defensie? Ik kan die redenering niet volgen, maar misschien kan hij het mij uitleggen of mij gelijk geven dat het niet navolgbaar is.

Dan een laatste vraag. Defensie geeft inderdaad aan dat er 32 stand-by-piloten zijn en dat die met elkaar op jaarbasis 30 uur vliegen. Hoe relevant

is het nog om deze mensen op stand-by te houden? Hoe relevant is dat getal van 30 uur vliegen? Met name als we teruggaan naar 85 JSF's of misschien zelfs 57 JSF's, moeten we dan zo'n aantal piloten op de loonlijst houden?

De heer **Kreemers**: De eerste vraag van mevrouw Van Velzen heeft betrekking op de parallel tussen de besluitvorming nu over de vervanging van de F-16 en de aanschaf van de F-16 in 1975. De informatievoorziening was nogal gebrekkig. Kamerleden kregen vertrouwelijke stukken te zien in het kamertje bij de griffier. Zij mochten geen papier, potlood of pen meenemen. Zij merkten ook niet dat verschillende bijlagen bij de vertrouwelijk verstrekte stukken ontbraken. Die kun je overigens tegenwoordig wel inzien in het nationaal archief. Het was zelfs zo dat sommige Kamerleden die wel informatie wilden hebben, afkoersten op de fabrikanten om daar informatie vandaan te halen. Dat speelde onder anderen bij Piet Dankert, die daardoor zelf in grote problemen kwam omdat hij ontzettend afhankelijk werd van de informatievoorziening van de Franse fabrikant van de Mirage. Dus het heeft ook gevaarlijke kanten.

De andere parallel is dat wij natuurlijk in de jaren zeventig ook niet wisten wat de F-16 zou gaan kosten. Sterker nog, hij kwam niet voor op het kandidatenlijstje van Defensie. Daar stond wel een ander Amerikaans toestel op, namelijk de Cobra. Dat was de favoriet van de luchtmacht, maar de Amerikaanse luchtmacht koos voor de F-16 en niet voor de Cobra. Dat betekende dat, zoals Henk Vredeling tegen mij zei, de luchtmacht als een blad aan de boom omdraaide en koos voor de F-16. Maar die was op dat moment in ontwikkeling. In beperkte mate dan wat de heer Boeder net schetste over de JSF leverde dat grote problemen op. Kinderziekten moesten worden verholpen. Dat betekende dat in al afgeleverde Nederlandse toestellen modificaties moesten worden aangebracht, die natuurlijk veel duurder waren dan het gelijk aanbrengen van die veranderingen in toestellen die nog in aanbouw waren.

Een andere overeenkomst is dat het laatste deel van het besluitvormingsproces slechts een keuze was uit één. Het was een race met maar één paard, zoals in Amerikaanse kranten stond. Het ging om de F-16. Dat was buitengewoon nadelig, omdat onderhandelen over iets wat bijna al vaststaat, betekent dat je niet de laagste prijs kunt krijgen. Sterker nog, er waren plannen om de F-16 voor een groot deel vooruit te betalen, in ruil voor een korting, maar General Dynamics, de bouwer van de F-16, wist dat het een gelopen race was, hoorde dat die vooruitbetaling in aantocht was en besloot toen om de prijs met geen dollarcen meer te verlagen en de offertetermijn niet te verlengen. De Belgen hebben het toen anders gespeeld. Zij hebben tot op het laatste moment de kaarten tegen de borst gehouden. De Belgische minister van landsverdediging is nog ontboden in Washington. Hem werd toen meegedeeld dat er voor hem een patatregeling in zat, zoals dat hier in Nederland werd genoemd, met extra orders voor Belgische bedrijven.

Wat het laatste betreft, ook bij de F-16 werd er natuurlijk werkgelegenheid beloofd, bij Fokker, maar ook bij andere Nederlandse bedrijven. Dat is tegengevallen, maar ook de bedrijven zelf, onder andere Fokker, besloten om een groot deel van de verkregen werkgelegenheid uit te besteden aan zusterbedrijven. Dat gold hier met name zusterbedrijven in Duitsland, waardoor dus een groot deel van de orders die voor Nederland bestemd waren weglekten naar een land dat geen enkele F-16 ooit heeft besteld. De tweede vraag had betrekking op de slijtage en de vliegreuren. Zoals mevrouw Eijssink al net vertelde, wordt dit met name genoemd in verband met de inzet in Afghanistan. Van de 87 toestellen – de Kamer is daar overigens uitvoerig over geïnformeerd – hebben er maar 21 tot dusverre dienst gedaan in Afghanistan. Bij het algemeen overleg waarin de antwoorden op de Kamervragen over mijn proefschrift aan de orde waren, heb ik de staatssecretaris duidelijk horen zeggen dat niet zozeer de inzet in Afgha-

nistan belastend is voor de F-16, maar trainingsvluchten met volle bewapening en volle uitrusting, waarbij flink wat G-krachten worden gemaakt, die de F-16 nogal belasten. Er zit natuurlijk wel een bepaalde logica achter dat er extra slijtage is. In de loop der jaren heeft de F-16 sluipenderwijs taken erbij gekregen en is steeds geavanceerder geworden. Het is eigenlijk een heel nieuw toestel geworden. Het probleem is wel dat de F-16 daardoor een vliegtuig is dat elke week een kilo zwaarder wordt. Daar zal dus een bepaalde logica achter zitten.

In hoeverre dit nu invloed heeft op de vliegreuen is een open vraag. Het is wel opmerkelijk dat eerst in luchtmachtkringen 8000 vliegreuen wordt genoemd, vervolgens 6000 en de laatste stand van zaken 5500. Dat doet mij een beetje denken aan een doelredenering.

Dan vroeg mevrouw Van Velzen nog naar de stand-by-piloten, 32 piloten die gemiddeld 30 vliegreuen per jaar maken. Ik las in antwoord op de Kamervragen dat het hier gaat om niet-operationele uren. Dat is denk ik wel belangrijk, omdat de verhoging tot 200 wordt beargumenteerd met het argument dat er voor de operationele inzet uren moeten worden gevlogen. Er zit naar mijn overtuiging dus enige spanning tussen om ongeveer 1000 vliegreuen te laten vliegen voor niet-operationele doeleinden, terwijl je de F-16 voor operationele doeleinden wel zoveel vliegreuen wilt laten vliegen. Om wat voor vliegers het gaat, weet ik niet, maar ik neem aan dat het mensen zijn die geen operationele functie vervullen en die dus ook niet boven Afghanistan of waar dan ook zullen worden ingezet.

De heer **Boeder**: Ik ga in op de vraag van mevrouw Van Velzen over open bronnen. Ik streef ernaar om al mijn bronnen duidelijk te verantwoorden. Wij zien heel vaak een beroep op commercieel vertrouwelijk. Dat vind ik best opvallend. Het is natuurlijk logisch dat bepaalde zaken uit militair oogpunt operationeel vertrouwelijk zijn en dat dit ook gehandhaafd wordt. Er zijn ook zaken, zoals geluidsgegevens, waar ik de commerciële vertrouwelijkheid niet zo van inzie. Een heleboel financiële gegevens worden in detail in de Amerikaanse begrotingen verantwoord. Wat kost documentatie, wat kost een motor, wat kosten bepaalde wapens enzovoort. Dus ik kan er alleen maar verbaasd over zijn waarom dat dan bij ons vertrouwelijk moet zijn. Ik antwoord dus inderdaad zo goed mogelijk mijn bronnen, zodat zij verifieerbaar zijn.

Wat heeft de marktanalyse van de 4500 toestellen voor gevolgen? Het heeft natuurlijk een reden waarom ze daaraan vasthouden. Als ik eenmaal een standpunt heb ingenomen en ik daar redelijk stevig een business case op heb ingericht, en als een project op de heel lange termijn afhankelijk is van die parameter – waaronder de heel belangrijke van het aantal te exporteren toestellen naar derde landen, niet zijnde JSF-partnerlanden – dan moet ik dat wel vasthouden.

Datzelfde geldt in enige mate ook voor het verhaal van de 85 plangetallen. Het viel mij vorig jaar op dat er ergens een parameter is, of een gezegde in de MFO, de financieringsovereenkomst. Daar staat: zo lang Nederland maar niet vanuit beleidsmatige redenen het getal verlaagt voor 1 juli 2008, gaan wij uit van die 85. Rekent u dat model maar eens na en vul dan maar eens 57 in. Dat geeft een heel interessante uitkomst. Die business case is natuurlijk in hoge mate afhankelijk van die 4500 toestellen. Als wij uitgaan van \$8 mld. omzet voor 4500 toestellen en wij rekenen dat om in de valuta van 2002, dan hebben wij ongeveer € 8,5 mld. Als wij nu 60% nemen van 4500, ofwel 2700, het aantal dat ik in mijn marktanalyse heb, dan hebben wij ook 60% van die \$ 8 mld. ofwel \$ 4,8 mld. Als wij dan ook bekijken dat intussen de euro gedaald is en dat die ongeveer 40% lager uitvalt, mag u er nog een keer 40% aftrekken.

Maar dan is er nog iets bijzonders aan die business case. Lockheed houdt presentaties voor de industrie. Elk jaar worden de cijfers ook bijgesteld in letters of intent met de industrie. Ongeveer een derde van de omzet – ik

weet wel ergens de exacte percentages, maar die doen er niet zo toe – is dat Nederland de eerst aangewezen leverancier is, de voorkeursleverancier, zoals Stork met de bekabeling. Dat heeft Stork verzonnen; dat is zeer hoogwaardig, zeer knap. Amerika maakt graag gebruik van die kennis en Stork zal daar zeker langdurig eerste leverancier voor blijven. Voor ook ongeveer een derde van de omzet zijn wij second source, dingen wij mee naar orders. Dan hebben wij niet te veel ontwikkelingsspanning gedaan, maar dingen wij mee. Dan moeten wij wel knokken. Dat gaat op basis van best price en best value. Dit is sterk afhankelijk van de dollar koers. Dollarleveranciers maken daarbij meer kans omdat de dollar zo gedaald is.

Dan is er nog een derde, dat zijn challenging opportunities. Ofwel: dat is zo onzeker als drijfzand. Dit passen wij toe op de business case: 8 mld., daarvan 60%, 40% koersdaling, een derde is zeker, een derde is een beetje zeker en een derde is onzeker. Dan houd ik ongeveer 1,8 mld. over, op de achterkant van een sigarendoos.

Ik ga nu in op het levenscyclusverhaal. Ik heb daar heel lang naar gekeken, eigenlijk daartoe getriggerd in maart 2008 door het kleine zinnetje in het Amerikaanse rekenkamerrapport dat de vliegreuen waren verdubbeld ten opzichte van een jaar ervoor. Vanaf dat moment ben ik daarnaar gaan speuren. De belofte was dat een F-35-uur 50% zou zijn van een F-16-uur. Ik heb heel lang speurwerk gedaan en allerlei kostenelementen boven tafel gehaald, onder andere via mensen van het Amerikaanse ministerie van Defensie die ik ken. Zo heb ik steeds meer factoren ingevuld. De Noorse kandidatenvergelijking hielp een klein beetje mee, niet het rapport dat Defensie in het Nederlands heeft vertaald en aan de pers heeft verstrekt, maar juist het externe kwaliteitscontrole rapport van de Noorse kandidatenvergelijking, dat niet in het Nederlands is vertaald, handigheidshalve. Daar heb ik naar gekeken en ik heb naar een recent Amerikaans rekenkamerrapport gekeken. Ik heb alle gegevens vervolgens bij elkaar gelegd.

Wat is de grote lijn in wat ik beweer? De Amerikaanse rekenkamer stelt dat sprake is van een verdubbeling in minder dan drie jaar tijd van de levensduurkosten. Elk argument dat je daartegen invoert, snijdt geen hout als je er niet van uitgaat dat de kostenstructuur op zichzelf hetzelfde is gebleven. Binnen die structuur heeft een verdubbeling plaatsgevonden. De Amerikaanse rekenkamer noemt acht oorzaken daarvoor. Die acht oorzaken hebben onder andere te maken met brandstofgebruik, de prijs van de brandstof, de benodigde inhuur, de benodigde kosten van reserveonderdelen, en met de wijziging van het aantal uren voor onderhoudsschema's. Dat zijn allemaal relevante kostenstijgingselementen. Daar kunnen wij niet onderuit. Natuurlijk is een arbeidsuur in Amerika anders dan hier. Dat wordt ook aangevoerd met het gestelde dat de ziektekosten in Amerika erbij worden geteld, maar dat die hier worden vergeten, omdat het hier heel anders gaat. Ik wijs er echter op dat in de standaardkostprijsberekening van een uur op de vliegbasis Volkel of op de vliegbasis Leeuwarden ook rekening wordt gehouden met het basissalaris plus een opslag voor indirect, plus een opslag voor het pensioen, plus een opslag voor de ziektekostenverzekering. Die zaken horen namelijk gewoon thuis in een integrale kostprijsberekening. Daar zitten dus niet zoveel verschillen in. De gegevens zijn op basis van de JSF Produm Office verstrekt aan Nederland, Noorwegen en de Amerikaanse rekenkamer. Ook die gegevens ontlopen elkaar niet zoveel. Hoe verklaren wij binnen één structuur dan die verdubbeling?

Dan het Noorse verhaal, mijn tweede steunbewijs. Ik ben daarvoor op het allerlaagste en op het middenniveau gaan zitten. Het hoogste niveau heb ik buiten beschouwing gelaten. Ik heb aangegeven wat de onzekerheden waren, want ik wist niet of de btw erbij zat. Ik heb één punt niet genoemd. Ik wist dat toen ook niet helemaal zeker. Dat is het feit dat Noren een methode schijnen te hebben waarmee zij ook de kapitaalkosten verdiscon-

teren. Ze doen een investering en die schrijven ze af. Daarover betaal je onder andere rente en die verdisconteer je. Daarom ben ik ook niet van het hoogste niveau uitgegaan. Ik heb de kostenelementen afzonderlijk uitgewerkt. Hoe je het wendt of keert, ik heb alle zogeheten «then year» kosten teruggerekend naar «current year». Daarbij is sprake van een grote onzekerheid. Er zit een groot rekenmodel achter met een samengestelde berekening van alle afleveringen, alle rentepercentages en het inflatieverhaal. Dan kom je op een onzekerheid uit, want het percentage kan variëren met dat terugrekenen van 80 tot ongeveer 25. Aan de andere kant weten wij historisch dat de operation- en supportkosten traditioneel, naar de mate van complexiteitstoename van wapens, ook stijgen. Als wij dat ook inbrengen, kom ik toch op deze terugberekening. Ik zal die verantwoordwoorden in de definitieve versie.

Daarom durf ik het aan te zeggen dat het operationeel maken van 85 JSF's een tekort oplevert van minimaal 3,5 mld. aan exploitatiekosten.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Ik heb voor beide heren een vraag. Eerst een vraag aan de heer Kreemers. Als wij zouden uitgaan van een langere levensduur van de F-16, wat zou dat betekenen voor de beslissing over de aanschaf van de vervanger? De staatssecretaris zegt ook dat, op het moment dat ze op zijn, je de vervanger al fasegewijs moet hebben ingevoerd. Daar moet je ook tijdig mee beginnen. Hoeveel extra tijd zou dat in zijn visie kosten? Dan de vraag aan de heer Boeder. Ik kom terug op de kwestie waarover al eerder is gesproken, namelijk dat er nog te veel risico's kleven aan het JSF-project, omdat er nog maar weinig testvluchten hebben plaatsgevonden. Daar wordt tegen ingebracht dat het nu juist kenmerkend is voor dit nieuwe vliegtuig dat wij veel verder zijn in het gebruik van simulatoren. De digitale expertise is dus veel meer benut. Wat is zijn reactie op de tegenwerping tegen zijn punt dat de klassieke testvluchten eigenlijk veel minder van belang zijn op dit moment dan in het verleden?

De heer **Kreemers**: Onlangs heeft de Kamer antwoord gekregen op Kamervragen over de vervanging. Dat betreft de periode 2015–2022. In 2015 wordt begonnen. Dan worden twaalf toestellen, twaalf F-16's, afge-stoten. Dat loopt dan door tot en met 2021. Als wij uitgaan van een gemiddelde van tussen de 150 en 175 vliegreuren, zelfs iets hoger, blijven er nog 60 F-16's over die pas vanaf 2022, dus na het vervangingsschema, die 6000 vliegreuren benaderen en overschrijden. De laatste 60 F-16-toestellen zouden dus moeten worden vervangen vanaf 2022 en niet vanaf 2015, want dan hebben ze die 6000 vliegreuren nog bij lange na niet op de teller staan.

Dit schema is onlangs naar de Kamer gestuurd, maar daarin is alweer opgeschoven als je het vergelijkt met het schema dat eerder bekend is gemaakt. Dat betrof de periode 2014 tot 2020. De bedoeling toen was dat de eerste 60 F-16's zouden worden vervangen voor 1 januari 2017. In het nieuwe schema zijn dat er nog maar 24, dus je ziet dat Defensie in het eigen vervangingsschema naar achteren loopt. De verschillen tussen mijn berekening en die van Defensie zijn dus niet al te groot meer, maar er is toch nog een gat. Defensie begint erg vroeg met vervangen. Dat betekent dat een besluit over de vervanging van de F-16 wat mij betreft niet in 2010 hoeft te worden genomen, maar een paar jaar later, zodat je dan weer een periode beschikbaar hebt om de daadwerkelijke vervanging van de toestellen goed te regelen. Het voordeel van 2012 is dat je dan meer zicht hebt op de prijs en de condities die gelden voor de aanschaf van de JSF.

De heer **Boeder**: De heer Van der Staaij vraagt naar het testen en de teststrategie. Dit jaar heeft met name de Amerikaanse rekenkamer sterk de vinger gelegd bij een risicovolle teststrategie. Inderdaad wordt gezegd: wij hebben veel meer simulatoren. In hele JSF-gebeuren wordt 83% niet meer

door vliegtesten geverifieerd. Er is een aantal parameters en indicatoren. Er zijn eisen waaraan men moet voldoen. Slechts 17% wordt door vliegtesten geverifieerd. Het is interessant, te kijken hoe een en ander wordt gedaan in de overige 83%. 19% van al het testwerk wordt alleen gedaan met zogeheten bureautesten. Dat wil zeggen dat enkele mensen kijken of de berekeningen die eraan ten grondslag liggen, realistisch zijn en of de modellen et cetera kloppen. In dit geval is geen sprake van simulatie, maar van doorrekeningen door een derde en bezien hoe realistisch een en ander is.

Als wij een fysiek product hebben – en ik heb voldoende ervaring om dit te kunnen beoordelen – zullen wij altijd in de praktijk beproeving moeten doen. Autofabrikanten gebruiken uitgebreid simulatoren. Stel, iemand koopt bij een fabriek een auto die hij heel graag wil hebben. Deze auto heeft op de testbaan 100 uur gereden, laten wij zeggen 8000 km. Niemand kan zich voorstellen dat de fabriek dan al met de productie begint; dat is ongekend. Ook fabrikanten van auto's en landbouwwerktuigen gebruiken uitgebreid simulatoren, maar nemen daar toch geen genoegen mee. Ik noem een heel concreet voorbeeld. Op 3 mei 2007, op de negentiende testvlucht, kwam de F-35A naar beneden zeilen met een ernstige storing. Een aantal maanden heeft men deze verborgen proberen te houden. Dit was voor mij de aanleiding om met dit project te starten. Het toestel heeft maanden aan de grond gestaan. Wat moest herontworpen worden? Het elektronische deelsysteem met zogeheten actuatoren. Dat is een revolutionair systeem. Ik heb op Farnborough iemand opgezocht van Moog, de fabrikant. Ik heb hier heel gedetailleerd naar gevraagd, ook naar de manier waarop men dit beproefd had. Omdat het vliegtuig voor het eerst snelle rolls ging doen en sneller achtereenvolgende bewegingen maakte, brak er een draadje, waardoor kortsluiting ontstond. Dat was in het simulatiemodel niet voorzien. Testen blijft dus heel hard nodig bij de productie van elk fysiek product.

Mevrouw **Peters** (GroenLinks): Ik ben de heer Boeder heel erg dankbaar voor alle informatie. Over de testfase in Amerika zeiden Lockheed en het Amerikaanse leger tegen ons: voordeel van het meedoen aan de testfase is niet zozeer dat dit enige manier is om van testresultaten te profiteren – deze kun je ook gewoon opgestuurd krijgen, zoals andere JSF-partnerlanden – maar dat je unieke vliegervaring kunt opdoen, samen met Amerikaanse legereenheden, en dat je vanaf de eerste dag dat je de JSF geleverd krijgt, piloten hebt die ermee op stap kunnen gaan. Hoe beoordeelt de heer Boeder deze voordelen? Hoe nadelig is het als wij nu niet met de testfase meegaan?

Wij begrepen van Lockheed Martin dat het kenmerkende van een nieuwe generatie jachtvliegtuigen ten opzichte van de huidige generatie vliegtuigen zoals de F-16 niet zozeer stealth is, maar het gegeven dat zij een vliegend computernetwerk zijn. Dat is echter nu juist een eigenschap waarin Saab beter is. Is de heer Boeder het ermee eens dat dit de definitie is van een vijfde generatie jachtvliegtuig, namelijk dat het excelleert op het computerpunt, en dat er geen andere kenmerken zijn om de vijfde generatie jachtvliegtuigen te omschrijven?

Aan de heer Kreemers heb ik een slotvraag. Wij spraken in Amerika ook de ontwerper van de F-16 die zei dat de F-16 nog eindeloos mee kan gaan. Hij zei: als uw regering zegt dat een endlife update van de F-16 te duur is, moet u dat gewoon eens aan de concurrent van Lockheed Martin vragen, aan Boeing, dan zul je zien hoe goedkoop een endlife update ineens wordt. Wat vindt de heer Kreemers van dit idee?

De heer **Boeder**: Mevrouw Peters vraagt naar het meedoen aan de initiële operationele test en de evaluatie. Laat ik bij het laatste beginnen. Natuurlijk is voordeel van hieraan meedoen dat de tijd voordat het apparaat operationeel wordt, gerekend vanaf de eerste dag dat het in Nederland

arriveert, veel korter is. Er is veel meer voorbereiding. Het grondpersoneel is opgeleid. Er zijn meer vliegers opgeleid, net als instructeurs. De vraag in dezen is relevant hoe Denemarken, Noorwegen, Australië en Canada dit doen. Meedoen aan IOT&E is inderdaad een speciale eer, zo mag dit beschouwd worden. Ik sprak een tijdje terug in Apeldoorn op een debataavond. Ik was verbaasd om generaal buiten dienst Droste dit te horen zeggen. Het was niet zozeer dat wij mee moesten doen aan de testfase, maar het was bijzonder, een eer. Zo moest Nederland dit beschouwen. Het betekende dat wij het AAA-team waren. Dat kost de belastingbetaler 275 mln., wellicht exclusief btw.

Dan de «next generation», nieuwe generatie of «vijfde generatie». Er zijn allerlei definities, de nieuwe F-16 advanced en de Gripen worden vierenhalf generatie genoemd. Er doet zich natuurlijk altijd een definitieprobleem voor: wat is vijfde generatie et cetera? Dit loopt enigszins door elkaar. In feite zou je kunnen zeggen dat een modern jachtvliegtuig primair een softwarepakket is. Dat softwarepakket is niet het vliegtuig, maar het systeem van de systemen. Wij zien een integratie met de grond, het network-centric zijn. Het moet hierop ook voorbereid zijn met datalinks en met allerlei andere zaken. Ook datalinks – daar zouden wij ook eens wat meer aan moeten denken – naar onbemande vliegtuigen, aangestuurd door een tweepersoons jachtvliegtuig. Frankrijk doet dit bijvoorbeeld met Rafales. Hiervoor heeft men de Europese stealth nEUROn, onbemande vliegtuigjes, in ontwikkeling. Dit zijn nieuwe ontwikkelingen die allemaal te maken hebben met het gegeven dat een jachtvliegtuig een softwarepakket is. Dat is niet een stukje, maar een deel van een totaalstelsel. Natuurlijk heeft Amerika er ook belang bij dat wij bij voorkeur zo nauw mogelijk in zijn systeem geïntegreerd zijn. Vanuit de historie van onze luchtvaart is dat ook verklaarbaar. Echter, dit zou ook kunnen met een F-16 Block 60, om maar iets te noemen. Iedere keer wordt keer de tegenstelling Gripen versus F-35 opgeworpen. Het valt mij in deze discussie op dat een F-16 Block 60 met nieuwe sensoren en radars totaal buiten beeld is.

De heer **Kreemers**: Mevrouw Peters vroeg naar de endlife update van de F-16. Ik ben van de school die vindt dat dit eigenlijk niet nodig is, omdat je met de huidige F-16 nog lang genoeg kunt doorvliegen. In mijn proefschrift heb ik het onderwerp endlife update dan ook helemaal niet opgepakt. Waarom zou je geld gaan uitgeven aan een endlife update, als je nog kunt doorvliegen met de F-16? Als je doorvliegt met de F-16 bespaar je daarentegen erg veel geld. De kosten van de JSF schuif je dan een aantal jaren voor je uit. Er wordt wel gezegd dat langer doorvliegen met de F-16 meer onderhoudskosten betekent. Van het geld dat je niet uitgeeft voor de JSF – stel dat dit pas vijf jaar later gebeurt – ongeveer 1 mld., kun je heel veel onderhoud betalen. Dat is wel een voordeel van langer doorvliegen met de F-16.

De **voorzitter**: Ik dank beide sprekers hartelijk voor de uitgebreide inbreng. Inmiddels is dit debat bijna een uur uitgelopen. Ik maak hiervoor excuses aan de NLR- en TNO-vertegenwoordigers. Ik denk dat het voor de Kamerleden van groot belang was om deze discussie te voeren. Met nogmaals dank aan de vorige sprekers nodig ik de volgende sprekers uit om naar voren te komen.

NLR/TNO inzake de kandidatenevaluatie

Gesprek met de heren Eertink, Van Venrooij, Klein Baltink en Visser

De **voorzitter**: Van harte welkom bij de commissie voor Defensie. Ik verzoek u uw betrokkenheid heel kort toe te lichten bij dit project en zo mogelijk een paar punten te maken. Daarna geef ik de collega's van de Kamer het woord om nadere vragen te stellen.

De heer **Eertink**: Voorzitter. Mijn naam is Johan Eertink. Ik ben vanaf 1998, al bij de eerste kandidatenevaluatie, betrokken bij het project Vervanging F-16. In eerste instantie was ik projectmedewerker. Gaandeweg heb ik de nodige assistentie verleend bij de diverse werkzaamheden van het projectbureau vervanging F-16. Namens NLR heb ik de leiding over de werkpakketten die de operationele effectiviteit beschouwen van het wapensysteem dat de F-16 moet vervangen.

De heer **Van Venrooij**: Voorzitter. Mijn naam is Mark van Venrooij. Ik ben afdelingsmanager van de beherende afdeling die het project Vervanging F-16 draait. In het verleden ben ik betrokken geweest bij overheids-ondersteuning JSF.

De heer **Klein Baltink**: Voorzitter. Ik weet niet of een korte toelichting op TNO hier op zijn plaats is. Wellicht is het goed te beseffen dat het onderdeel TNO Defensie en Veiligheid, waar ik werkzaam ben als directeur, er ook al vanaf 1998 bij betrokken is. De verschillende evaluaties zijn in nauwe samenspraak tussen NLR en TNO uitgevoerd in opdracht van het ministerie van Defensie. Sinds 1998 is dat een grote hoeveelheid informatie. Maar recentelijk – daar gaat volgens mij ook de vraag over op dit moment – betreft het de kandidatenevaluatie die in 2008 is uitgevoerd. Dat hebben wij samen gedaan en samen gerapporteerd. Het lijkt mij wel verstandig om hier op te merken dat een groot deel van die rapportage een rubricering kent, staatsgeheim, confidentieel of hoger, en dat wij hier dus niet volledig vrij over alle informatie met u kunnen spreken.

De heer **Visser**: Voorzitter. Ik ben Bram Visser, coördinator van de kandidatenevaluatie vorig jaar.

De heer **Brinkman** (PVV): Voorzitter. Ik wil even een punt naar voren halen waarover wij het vanmorgen ook hebben gehad en dat mij intrigeert. Dat is het moment waarop Rafale en Eurofighter afhaken. Hebt u daar iets over gehoord? Vindt u het überhaupt wel verstandig dat de staatssecretaris, die toch een bepaald onderdeel is van deze hele aankoop, die gesprekken heeft gevoerd met die twee mogelijke kandidaten? Althans, zij waren op dat moment kandidaat, maar hebben in juli afgehaakt. Ik wil dat specifiek boven water hebben. Met andere woorden, had misschien niet beter de Tweede Kamer naar die twee kandidaten kunnen gaan?

Mevrouw **Eijsink** (PvdA): Voorzitter. De heer Klein Baltink zei het al: het gaat voor een groot deel over informatie waarover ik niet vrijelijk met u mag spreken. Ik heb er erg veel last van en ook erg veel last van gehad in mijn voorbereiding en in het gesprek met u. Ik vind dat u een van de belangrijkste gesprekspartners bent, want u bent degene die al die zes respectievelijk acht deelrapporten kent. Ik kan heel makkelijk aan u vragen of u dan uit die zes delen datgene kunt halen wat u wel met mij mag bespreken. Misschien kunt u daar wat mee. Maar ik zit echt te worstelen hoe ik mijn vragen moet stellen. Bijvoorbeeld over het deel «life cycle

cost» heb ik wel 100 vragen aan u, maar die mag ik hier niet stellen. Ik bedoel het niet flauw, maar dit is wel het dilemma waarin ik zit. Ik wil u sowieso iets vragen over de niet-bindende informatie. U hebt er vaker mee gewerkt als TNO. Hoe moet de Kamer dat tot zich nemen? Wij allen hier zijn belastingbetalers. Van mij als volksvertegenwoordiger wordt verwacht dat ik een beslissing neem over heel veel belastinggeld op basis van niet-bindende informatie. Als u mij toestaat, voorzitter, wil ik deze vraag toch heel goed neerleggen, want het is echt een dilemma. Ik heb er echt last van: hoe moet ik hiermee omgaan?

De besluitvorming die nu voorligt gaat over twee testtoestellen, maar wij weten allemaal dat het de opmaat is voor mogelijke aanschaf. Dat gaat op basis van die niet-bindende informatie. Hoe gaat zo'n proces nu verder? Stel dat wij, even onafhankelijk van de kandidaten, een van de drie kandidaten kiezen. Dat doe je dus op basis van al deze informatie. Wij kiezen A, B of C. Waar staan wij dan aan het eind van deze rit? Gaan wij dan opnieuw een evaluatie doen? Dan komt het volgende om de hoek zetten, namelijk een request for proposal. Dan krijg je de bindende informatie. Ik leg maar even aan u voor waarmee ik zit.

Ik weet niet of u iets met mijn tweede vraag kunt, maar ik vind dat je als parlement naar de belastingbetaler toe iets moet kunnen zeggen. In de brief van 18 december jongstleden staan alleen maar superlatieven over inherente onzekerheden, minste onzekerheden, hoge verwachting, mogelijk dit, mogelijk dat. Er staat niets, maar dan ook niets aan kwalificatie in, niets benoemd, niets in een matrix. Wij hebben honderden vragen gesteld, maar daarachter zit in ieder geval voor mij dit dilemma. Er zit geen matrix in, er is niet een vergelijking: waar scoort A, B of C beter op? Ik kan er in een debat eigenlijk helemaal niets mee. Misschien kunt u daar toch iets mee.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Voorzitter. Ik heb de indruk dat vragen vrij staat naar het publiek en naar het stenogram toe. Als iemand uit mijn vragen iets denkt te destilleren wat zou kunnen duiden op iets wat vertrouwelijk is: dat zeg ik niet. Dit is een soort voorwaarschuwing. Op een andere manier kunnen wij toch geen gesprek voeren? Iemand zal een vraag moeten stellen en iemand zal al dan niet antwoord moeten geven. Vond u het niet lastig om een kandidatenvergelijking te doen op basis van niet-bindende informatie? Welke informatie was wel bindend? Dat is mij namelijk niet duidelijk. Ik heb de indruk dat er aan het staartje van de vergelijking, de life cycle cost, achteraan in het proces helemaal niets bindend is. Dat baseer ik met name op het Deense rekenkamerrapport. Hebt u dat gelezen? Kunt u onderschrijven wat daarin staat? Over welke onderwerpen wilt u het eigenlijk in de openbaarheid met ons hebben? Kunt u iets vertellen over de kostprijs: de kostprijs van een testtoestel, de kostprijs van de verschillende kandidaten, per jaar, per batch, de risico's in de verschillende fases? Kun u überhaupt een overzicht geven van uw inschattingen wat het toestel gaat kosten over de komende jaren heen? Zou het aannemelijk zijn dat, hoe later de Nederlandse Staat overgaat tot aanschaf van testtoestellen, hoe voordeliger het voor de belastingbetaler is? Kunt u dan ook aangeven hoeveel voordeliger het is? Wij hebben als commissie een vertrouwelijk gesprek met u gevoerd en hebben daar in de openbaarheid geen enkele uitlating over gedaan. Wat vindt u ervan dat de staatssecretaris namens het kabinet wel degelijk heeft aangegeven waarover wij het hebben gehad? Vindt u dat niet een schending van de vertrouwelijkheid van het gesprek dat wij hebben gevoerd? De staatssecretaris had zelf gevraagd aanwezig te mogen zijn als observator.

Kunt u een opsomming geven van alle risico's die u ziet in het proces van de kandidatenvergelijking? Kunt u daarbij proberen geen enkel risico over te slaan, zodat wij dat in ieder geval in de openbaarheid hebben kunnen wisselen?

Kunt u aangeven waar de informatie tekortschoot wat het vergelijken van de kandidaten betreft? Hoe zeker is dan de conclusie die de staatssecretaris op basis van uw bevindingen in de openbaarheid heeft getrokken dat dit ene toestel de beste kandidaat voor de beste prijs is?

Kunt u ingaan op de voorlopige conclusie die de heer Boeder zojuist heeft getrokken over de exploitatiekosten dat het aanschaffen van 85 toestellen met het huidige projectbudget een farce is – ik gebruik mijn eigen woorden – omdat het financieel gewoon niet kan?

Kunt u ingaan op zijn conclusie dat het maximumaantal van 4500 te produceren toestellen op basis van de huidige marktanalyse volstrekt onhaalbaar is?

Ik kan nog een uur verder vragen stellen. Ik doe even een poging: komt er een antwoord of wordt dit een schermspel waarbij u alles terugketst?

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Veel kritiek op het JSF-project en de besluitvorming daarover komt erop neer dat de regering al op een vroegtijdig moment de hakken in het zand heeft gezet en een soort tunnelvisie heeft waarbij zij vasthoudt aan eerdere besluitvorming. U hebt een onafhankelijke rol gespeeld in die vergelijking. In hoeverre is de gebruikte methode bij het vergelijken van prijs, kwaliteit en levertijd en het valideren van de aangeleverde informatie stevig genoeg om mechanismen van tunnelvisie en dergelijke tegen te gaan?

De **voorzitter**: Ik geef NLR en TNO, in die volgorde, het woord. Men bekijkt onderling wie de vragen beantwoordt. Wanneer er geen antwoord mogelijk is, zal men dat ook aangeven.

De heer **Eertink**: Voorzitter. Dank u wel voor de vragen. Ik zal mijn best doen om ze te beantwoorden voor zover dat in een openbare zitting kan. Wij zijn inderdaad gehouden aan de vertrouwelijkheid die ons wordt opgelegd. Door Defensie wordt de informatie van de fabrikanten voorzien van een stempel confidentieel, geheim of anderszins. Wij zijn daaraan gehouden. Ik kan details betreffende de prestaties van de diverse vliegtuigen hier niet bekendmaken. Ik kan er slechts in algemene termen over spreken.

De heer Brinkman vroeg naar het afhaken van Dassault en Eurofighter. Natuurlijk hebben wij daarvan gehoord. Het project is gestart, uitgaande van de shortlist uit 2002 met de kandidaten die aan het eind van die vergelijking waren overgebleven: de F-35, Advanced F-16, Dassault Rafale en de Eurofighter. Dat waren de eerste die de questionnaire toegezonden zouden krijgen. Na toezending en analyse van die questionnaires hebben Dassault en Eurofighter besloten er niet op te reageren. Ik kan niet speculeren waarom zij dat niet doen; ik ben daar niet bij geweest. Ik weet dat de staatssecretaris hen heeft bezocht om hen te overreden alsnog deel te nemen. Dat is niet gelukt. Ik kan ook niet beoordelen of dat een Kamerdelegatie wel gelukt zou zijn.

Mevrouw Eijsink en mevrouw Van Velzen hebben gerefereerd aan een vertrouwelijk gesprek dat wij tweemaal eerder in de afgelopen periode hebben gehad. Heel veel details die wij hier niet kunnen bespreken, kunnen wij in een vertrouwelijk gesprek wel bespreken. U kunt op zo'n moment die gegevens tot u nemen en in uw beraadslagingen verwerken. Ik zie persoonlijk het probleem niet waarom dat een goede besluitvorming in de weg zou staan. U kunt er ook binnen de commissie, waarin alle partijen aanwezig zijn, onderling over debatteren. Ik neem tenminste aan dat u er onderling over kunt praten, zij het in een vertrouwelijk gesprek.

De **voorzitter**: Het verschil is dat de democratische controle per definitie openbaar moet zijn. Daarom zal iedere woordvoerder het prettig vinden om alles zowel in zijn fractie als in de openbaarheid in de Kamer te kunnen bespreken.

De heer **Eertink**: U hebt de kwestie voorgelegd aan de Raad van State, die dus een uitspraak zal moeten doen. Tot die tijd zijn wij gehouden aan de regels omtrent vertrouwelijkheid die ons door onze opdrachtgever, het ministerie van Defensie, wordt opgelegd. U kunt van ons niet verwachten dat wij dingen vertellen die vertrouwelijk zijn.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Ik snap deze reactie. Volgens mij moeten wij niet al te veel tijd besteden aan het benoemen van wat niet benoemd mag worden. Maar er zit een punt bij waarvoor de verantwoordelijkheid wel degelijk aan uw kant ligt; daarmee bedoel ik beide organisaties. De staatssecretaris zegt dat hij de methodiek, de manier waarop de kandidatenvergelijking heeft plaatsgevonden, niet kan openbaren omdat u dat niet wilt. Ik meen dat het intellectueel eigendom van de methodiek bij TNO ligt. Misschien kunt u daarop ingaan, omdat dat uw eigen besluit is.

De heer **Klein Baltink**: Ik weet niet of de staatssecretaris mij volledig juist heeft geciteerd. TNO gaat altijd bijzonder zorgvuldig om met het intellectueel eigendom, maar het voornaamste bezwaar zit in de fase waarin die informatie over de methodiek en met name de scoring van de verschillende aspecten naar buiten zou kunnen komen. Als dat in de openbaarheid ligt, kunnen ook kandidaten die nu nog geen informatie hebben aangedragen in een later stadium exact zien hoe het rekenmodel werkt. Er valt op zichzelf niet zoveel aan te verbergen, maar je zou je informatie kunnen tunen naar het rekenmodel. Dat zien wij als een absoluut risico -dat is de inschatting van onze organisatie - omdat wij in dergelijke gevallen vaker te maken hebben met kandidatenvergelijkingen, dus niet alleen in dit geval. Wij weten dat juist de gebruikte methodiek en scoringsratio bijzonder gevoelige informatie is.

De heer **Eertink**: Er is gevraagd hoe lastig het werken is in een kandidatenvergelijking op basis van niet-bindende informatie. Het was mij niet helemaal duidelijk of u met name of exclusief duidde op de financiële informatie of de informatie in de breedte. In zijn algemeenheid werken wij met de informatie die in de door ons opgestelde questionnaire door de fabrikanten is verschaft. Dat geldt voor alle kandidaten. Er is dus geen sprake van ongelijkheid in behandeling. Er is vandaag al eerder aan gerefereerd dat je kunt aannemen dat je de informatie in een vergelijking kunt gebruiken.

De technische informatie is inderdaad ook niet-bindend. Maar zowel NLR als TNO weet uit ervaring wat wij bij een state of the art systeem kunnen verwachten. Wij kunnen dus inschatten of de verstrekte informatie geloofwaardig is. Voor zover dat niet zo was, hebben wij in twee rondes aanvullende informatie gevraagd. Uiteindelijk hebben wij voldoende informatie gekregen om de conclusie te trekken die wij hebben getrokken en die u ook terugvindt in de rapporten.

Er is gevraagd om een opsomming van alle risico's en van de gevallen waarin de informatie tekortschoot. Dat kan ik hier niet doen, want dan zou ik moeten citeren uit die rapporten. Daarin staan de risico's op een rijtje die wij hebben geïdentificeerd. Ik zou het zo uit mijn hoofd ook niet weten. Dan zou ik het rapport erbij moeten hebben, maar dat kan hier ook niet.

De **voorzitter**: Een vraag zou kunnen zijn of, gegeven alle informatie waarover u beschikt en alle discussies die u hebt gevoerd, uw conclusies voor uzelf geloofwaardig zijn. Daar gaat het om.

De heer **Eertink**: Ja, dat zijn ze.

De heer **Visser**: Voorzitter. Bij het opstellen van een methode aan het begin van het jaar hebben wij voorzien dat er mogelijk een verschil in informatieniveau zou ontstaan tussen de kandidaten. Wij hebben een heel

uitvoerige questionnaire opgesteld waardoor, als een kandidaat boekwerken uit de kast zou trekken, een gelijk informatieniveau zou kunnen ontstaan. Maar wij voorzagen dat dat misschien niet zou kunnen gebeuren. Wij hebben geëist dat de manier waarop wij alle dimensies – kwaliteit, prijs en levertijd – gingen beoordelen een verschil in informatie toeliet. Dat houdt bijvoorbeeld in dat wij altijd het gebruik van bandbreedtes toelaten in de score. Als wij minder zeker zijn van een bepaalde prestatie, kunnen wij dat laten zien in de resultaten. Op die manier hebben wij een methode ingericht waarin is voorzien dat je van de ene meer weet dan van de andere.

De heer **Eertink**: Ik heb nog twee vragen die niet expliciet op het kosten-vraagstuk ingaan. TNO is beter in staat die kostenvragen te beantwoorden.

Mevrouw Van Velzen vroeg wat wij vonden van uitlatingen van de staatssecretaris naar aanleiding van de vertrouwelijke gesprekken die wij hebben gevoerd. Ik kan mij niet herinneren welke uitspraken hij daarbij expliciet heeft gedaan.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Hij heeft in een publiek stuk, namelijk een brief aan de Kamer, nogal negatieve uitlatingen gedaan over Saab met een verwijzing naar tekst en uitleg van uw kant in een vertrouwelijk gesprek dat wij hebben gevoerd. Ik heb die brief nu niet bij de hand, maar het zijn gewoon de openbare Kamerstukken. Wij hebben stilte betracht over de inhoud van onze gesprekken en zijn daarin ook zeer succesvol geweest. Nog los van de kwalificatie richting Saab, die nogal negatief was en überhaupt het gebrek aan kwalificaties richting de twee andere kandidaten, vraag ik mij in zijn algemeenheid af wat u ervan vindt dat iemand die niet eens gesprekspartner is geweest, maar gewoon observator was er wel degelijk uitlatingen over heeft gedaan. U kunt ervan op aan dat het in die Kamerstukken wordt gemeld.

De heer **Eertink**: Uiteindelijk hebben wij het werk in opdracht van Defensie uitgevoerd, is Defensie na oplevering eigenaar van de onderzoeksresultaten geworden en mag Defensie daaruit citeren met inachtneming van de regels omtrent de vertrouwelijkheid. Ik probeer wel de Kamerstukken bij te houden die verschijnen, maar ik moet toegeven dat dit mij niet 100% lukt. Ik kan mij geen uitspraak van de staatssecretaris in een brief herinneren waarin hij expliciet vertrouwelijke gegevens in de openbaarheid aan de Kamer heeft medegedeeld. Op het specifieke geval kan ik geen commentaar geven.

De **voorzitter**: Dan moeten wij het daarbij laten.

De heer **Eertink**: De heer Van der Staaij heeft gerefereerd aan een mogelijke tunnelvisie bij Defensie. Hij vraagt wat wij bij het opstellen van de methode in onze onafhankelijke rol hebben gedaan om dat tegen te gaan. Mijn collega Van Sijll heeft in zijn inleiding toegelicht wat in zijn algemeenheid onze rol als wetenschappelijk instituut is tegenover onze opdrachtgevers. Uiteraard betaalt de opdrachtgever ons voor datgene wat wij doen. Desondanks is die opdrachtgever niet gebaat bij een rapport dat op enige wijze gekleurd is. De methode die wij hebben opgesteld, was erop gericht om te voldoen aan de gestelde eisen aangaande onbevooroordeeldheid, transparantie en traceerbaarheid. RAND Europe en de auditdiensten hebben dat van zeer nabij gevolgd. Zij zijn vandaag eerder aan het woord geweest. Zij hebben bevestigd dat het aan deze voorwaarden voldeed. Wij staan volledig achter de methode die wij hebben opgesteld, de analyse die wij hebben uitgevoerd en de conclusies die in onze rapporten zijn vastgelegd. De Kamer kan erop vertrouwen dat die onafhankelijk en onbevooroordeeld zijn.

De heer **Klein Baltink**: Voorzitter. Wat ons betreft, is de vraag van de heer Brinkman over het moment van afhaken adequaat beantwoord door de heer Eertink. Wij kunnen evenmin inschatten in welke mate de Tweede Kamer daar op een andere manier informatie had kunnen vergaren dan via de werkwijze die nu is gehanteerd.

De heer **Brinkman** (PVV): Het is heel simpel. Als de grootste lobbyist van een toestel bij een concurrent zoals de Rafale of de Eurofighter komt, zeggen beide heren natuurlijk in eerste instantie: hoeveel kans maak ik nog? Die lobbyist zegt dan: wat mij betreft geen enkele, want ik wil de JSF. Is dat proces dan zuiver? Ik wil graag een kwalificatie van u: vindt u dat zuiver? De heer Eertink gaf die niet.

De heer **Klein Baltink**: Ik blijf erbij dat de questionnaire voor alle kandidaten dezelfde vragen bevat. Dat bood partijen absoluut een gelijkwaardige kans om de informatie in de door hen gewenste vorm voor onze methodiek aan te leveren.

De heer **Brinkman** (PVV): Dat is niet mijn vraag. Hoe beoordeelt u nu dat een staatssecretaris, die vanaf het eerste moment heeft gezegd dat wij de JSF moeten kopen, alleen omdat de Kamer om een kandidatenevaluatie heeft gevraagd, naar de twee concurrenten gaat met de vraag: zouden jullie mee willen doen? Nogmaals, de twee heren aan de andere kant van de tafel hebben zeker gevraagd hoeveel kans zij nog maken. Een kandidatenevaluatie kost ook een bedrijf een hoop geld. Ongetwijfeld zal de staatssecretaris gezegd hebben dat zij wat hem betreft geen kans maken. Zo gaat dat gewoon. Hoe beoordeelt u dat? Wilt u daar een kwalificatie van geven?

Mevrouw **Eijsink** (PvdA): In februari 2007 was vanwege het coalitieakkoord al duidelijk dat er een kandidatenevaluatie zou komen. Het was ook duidelijk dat daarbij de eerder genoemde kandidaten betrokken zouden worden, dus Eurofighter en Rafale. Heeft de heer Klein Baltink de indruk dat sinds die tijd contact is gezocht met de desbetreffende fabrikanten? Dat lijkt mij niet onbelangrijk. Wellicht was Defensie bezig met een plan A en een plan B.

De **voorzitter**: De vraag is dus of u weet of veronderstelt dat Defensie signalen heeft afgegeven waardoor die twee fabrikanten van het invullen van de questionnaire hebben afgezien. Mocht u dat niet weten, dan horen wij dat ook.

De heer **Klein Baltink**: Dat moet inderdaad mijn antwoord zijn. Mij is dat niet bekend. Ik kan mij niet anders voorstellen dan dat de staatssecretaris de enige is die kan zeggen welke vragen hij heeft gesteld bij zijn bezoek. Ik heb daar oprecht geen oordeel over.

De **voorzitter**: En dat geldt ook voor NLR? Dat is het geval, zie ik. Dan verzoek ik de vertegenwoordiger van TNO verder te gaan met de beantwoording van de vragen.

De heer **Klein Baltink**: Wij lopen het risico dat wij het aspect vertrouwelijkheid te veel uitvergroten. Maar wij snappen maar al te goed dat het lastig is voor de Tweede Kamer dat zij om moet gaan met een stuk dat allerlei rubriceringen kent. Van commercieel-vertrouwelijk via staatsgeheim/confidentieel tot geheim, en dat niet alleen in nationale classificaties, maar ook nog eens in een internationaal samenwerkingsveld. Dat maakt het voor ons niet altijd gemakkelijk om daar handig mee om te gaan. Er worden ook eisen gesteld aan onze beveiliging van de informatie. Ik kan u verzekeren dat dit geen sinecure is. Een advies kan zijn

dat de opdrachtgever, die zich ervan bewust moet zijn dat een complexe situatie een complex antwoord noodzakelijk maakt, probeert om na te gaan in hoeverre daarvoor een andere rapportagemethodiek mogelijk is. Dat kan een advies zijn voor de toekomst. Wij hebben nog niet eerder een zo complexe opdracht gehad, terwijl wij – ik denk dat dit ook voor NLR geldt – bijna dagelijks met vertrouwelijke of geheime informatie omgaan. De mate waarin dat hier verweven is met zaken die in het openbaar, in het publieke debat in de Kamer aan de orde zijn, is bijzonder groot. Dat stelt ons voor zeer lastige uitdagingen.

De **voorzitter**: Begrijp ik nu dat u zegt dat er een methodiek mogelijk zou zijn geweest waardoor meer in de openbaarheid overlegd had kunnen worden?

De heer **Klein Baltink**: Ik heb die methode niet zomaar paraat, maar, gelet op de vragen die de Tweede Kamer stelt, is het verstandig om met elkaar na te gaan binnen welke kaders een andere vorm van rapportage gevonden kan worden. Dit hangt af van de mate waarin de Kamer procesinformatie wil hebben. In het openbaar kan gesproken worden over de methodiek die op hoofdlijnen is gehanteerd, de wijze waarop het onderzoek is ingericht, de maatstaven die daarbij worden gehanteerd en de partijen waar wij informatie van hebben gekregen. Daar kunnen wij het over hebben. Dat wordt uiteraard anders als het gaat om operationele informatie van Defensie. Defensie geeft daar terecht haar eigen classificatie aan. Dat zal hier ook niet ter discussie staan. Fabrikanten zullen willen dat hun informatie commercieel-vertrouwelijk wordt behandeld. Daar kan een onderzoeksinstituut niets aan veranderen. Dat heeft te maken met de interactie tussen de mogelijke klant (Defensie) en de mogelijke leverancier.

De heer **Brinkman** (PVV): De kwalificatie van de eerste twee delen van het rapport is anders dan die van de rest. De Kamer heeft daarnaar gevraagd. De staatssecretaris heeft daarop geantwoord dat ook die twee eerste delen niet openbaar kunnen zijn, want die zouden intellectueel eigendom zijn van TNO. U geeft aan dat dat niet het geval is en dat er geen sprake is van een level playing field als partijen die nog in willen stappen al op de hoogte zijn van de systematiek van de questionnaire. Die procedures zijn nu gesloten. Er zijn drie kandidaten, dus dat voordeel valt nu weg. Hebt u er bezwaar tegen als de staatssecretaris toch de eerste twee delen openbaar maakt?

De heer **Klein Baltink**: Dat is best een lastige vraag. Ik ben geneigd om te zeggen dat wij bereid zijn om u inzage te geven als wij zeker weten dat er straks niet nog een DMP D-fase komt met een request for proposal waarin alle kandidaten wel bindende informatie leveren en exact weten op welke wijze die informatie behandeld wordt. Je zou kunnen zeggen dat daarbinnen voor iedereen een level playing field is, maar dan nog komt een deel van de methodiek op straat te liggen en ik denk dat dit niet de handigste werkwijze is voor een kandidatenevaluatie.

De **voorzitter**: Maar u zou na willen denken over het openbaar maken van deze twee delen. Dat kunnen wij in het debat met de staatssecretaris uitdiepen.

De heer **Brinkman** (PVV): Precies. Stel nu dat de Kamer het met de staatssecretaris eens is dat er geen kandidaten meer bij komen. Is er dan nog een bezwaar?

De heer **Klein Baltink**: Mijn bezwaar betreft ten dele het intellectueel eigendom. Ik heb er echter niet zo veel moeite mee om dat bezwaar opzij

te zetten. Ik wil wel nagaan welk deel van methodologie puur voor de kwantitatieve informatie gezwart moet worden. Wij willen voorkomen dat dit al te gemakkelijk bij toekomstige materieelverwervingsprojecten door deze en gene wordt ge- of misbruikt. Als het alleen om de tekstuele informatie gaat, wil ik dat absoluut overwegen.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): U hebt een opdracht van Defensie gekregen en daar bent u voor betaald. Wilt u deze methodiek nog een keer toepassen bij een vergelijking tussen gevechtsvliegtuigen in opdracht van een ander land? Als dat niet het geval is, is er geen enkele belemmering om deze methodiek bekend te maken.

De heer **Klein Baltink**: Het antwoord is dat wij deze methodiek frequenter toepassen, niet alleen voor het Nederlandse ministerie van Defensie, maar ook voor andere opdrachtgevers. Onderliggende elementen van de methodieken vormen de beschouwing waarmee wij kandidatenvergelijkingen uitvoeren bij complex materieel. Delen van deze methodiek zijn wel degelijk «proprietary», zoals dat zo mooi heet. Zij zijn eigendom van de partijen die deze methodiek hebben ontwikkeld. Natuurlijk heeft Defensie een volledig vrij gebruiksrecht van de methodiek. Als betaler mag Defensie die informatie binnen het ministerie vrijelijk gebruiken. Daarmee blijft het intellectueel eigendom bij de opstellers van deze methodiek.

Er is specifiek gevraagd naar de niet-bindende informatie en naar de mate waarin die al dan niet belemmerend is. In deze fase hadden wij daarmee te maken. Er is een tussentijdse kandidatenevaluatie uitgevoerd, maar er is nog geen definitieve request for proposal gedaan, waarin fabrikanten zijn gehouden om onder andere bindende prijsinformatie te geven. Dat maakt het op zichzelf niet lastig, want er was een level playing field voor de drie partijen die hebben gereageerd. Voor de Advanced F-16, de Saab Gripen Next Generation en de F-35 Lightning II gold dezelfde mate van niet-bindende informatie. Onderling maakt het dan niet zo veel verschil meer. Je gaat dan niet pronken met veren die je niet hebt.

Mevrouw Van Velzen vroeg in dat kader of de informatievoorziening niet tekortschiet. Wij hebben op hoofdlijnen niet kunnen constateren dat de antwoorden op de questionnaire, met de toelichting die al was gegeven, qua informatie tekortschoten. Er was ook een herkansing om mensen de ruimte te bieden om alle benodigde informatie aan te leveren.

Mevrouw Van Velzen had een vraag naar aanleiding van de opmerkingen van de heer Boeder over de exploitatie. In alle eerlijkheid moet ik zeggen dat ik die redenering niet zo goed heb kunnen volgen dat ik kan zeggen dat die juist is of niet. In algemene zin geldt voor dit soort beschouwingen dat er macro-economisch gezien een kostenvoordeel optreedt als je iets later aanschaft. Dat wil niet zeggen dat dit voordeel opweegt tegen alle kosten die in een organisatie gemaakt moeten worden om die tijd te overbruggen. Wij hebben dat niet beschouwd, dus ik heb daar ook niet meteen een oordeel over.

Mevrouw Van Velzen vroeg ook naar het aantal aan te schaffen JSF-toestellen. Ik ga uit van de informatie over de aantallen die ons door Defensie is aangereikt. Ik heb niet meteen een mening over de vraag of dit aantal hoger of lager zal uitvallen.

Mevrouw **Eijssink** (PvdA): Ik heb nog een vraag over de zes scenario's. Op bladzijde 6 staat dat de F-35 wordt geacht met een grote mate van zekerheid vier van de zes generieke hoofdmissies succesvol te kunnen uitvoeren. Er staat niet bij welke vier missies dat zijn. Verderop staat dat de Saab Gripen NG wordt gedacht twee van de zes hoofdmissies succesvol te kunnen uitvoeren en de Advanced F-16 één. Nederland wil een toestel dat alle zes de missies kan uitvoeren. Kunt u daar nader inzicht in geven?

Komt er een moment waarop die eerdere niet-bindende informatie vrijgegeven wordt? De informatie is van 30 september 2008. De wereld is veranderd en de informatie is niet-bindend. Als er een besluit valt, kan ik nooit nagaan hoe ik als volksvertegenwoordiger daarvoor verantwoordelijk kan worden gehouden. U had het over een tussentijdse evaluatie, maar er komt niet nog een evaluatie omdat er maar één toestel is. Hoe moeten wij daarmee omgaan? Waar ligt de verantwoordelijkheid? Het parlement moet een beslissing goedkeuren. Naderhand kan nooit iemand meer nagaan welke informatie daar precies aan ten grondslag heeft gelegen, zelfs niet in een eventuele parlementaire enquête want ook dan geldt dat die informatie vertrouwelijk is. Wij zijn dan gehouden aan iets wat niet-bindend is. Vervolgens nemen wij dan een besluit op grond van bindende informatie.

Mijn vraag over de Eurofighter en Rafale ging niet over het gesprek dat de staatssecretaris vorig jaar had met beide kandidaten. Ik heb er overigens waardering voor dat hij dat gesprek is aangegaan. In het coalitieakkoord van februari 2007 staat wat volgtijdelijk moet gebeuren. Hebt u de indruk dat op dat moment weer een soort van level playing field is ontstaan, dus dat vanaf dat moment beide andere kandidaten zijn betrokken in de gesprekken? Het maakt nogal wat uit of je eind mei een questionnaire toegestuurd hebt gekregen of dat eerdere gesprekken serieus zijn opgepakt. Kortom, had Defensie hiervoor een plan B?

De heer **Eertink**: De zes missietypes zijn in militaire studies over het luchtwapen in zijn algemeenheid terug te vinden. Het zijn min of meer containerbegrippen voor de vele soorten missies die de luchtmacht uitvoert. Een multirole vliegtuig zal binnen al die missies zijn taak moeten vervullen. Om de kandidatenevaluatie beter te tunnelen naar een duidelijk discriminator tussen de verschillende kandidaten hebben wij binnen die containermissies een zogenaamde stressing missie gedefinieerd. In de questionnaire hebben wij beschreven wat het doel van de missies was, welke target aangevallen moest worden, zonder daar verder bij aan te geven hoe dat moest worden gedaan. Dat laatste werd overgelaten aan de kandidaten. Zij konden ons de uitvoering voorleggen die het beste bij hun product past. Die stressing missie bepaalt of een kandidaat de gewenste eigenschap bezit op grond van een scenario geldend vanaf 2015. In de brief van de staatssecretaris staat dat kandidaten aan vier, respectievelijk twee van die stressing missies in de variant die wij als middelwaarde beschouwd hebben, zonder meer voldoen. Dit betekent niet dat er in de andere missies totaal niet geopereerd kan worden. Alle kandidaten die wij beschouwd hebben, kunnen in alle type missies op een bepaalde wijze hun taak uitvoeren. Alleen schieten ze op bepaalde onderdelen van verschillende stressing missies tekort. Dit is terug te vinden in de rapporten van NLR en TNO.

Mevrouw **Eijsink** (PvdA): Begrijp ik het goed dat alle kandidaten in meerdere of mindere mate de zes missies kunnen uitvoeren? In de brief staat echter de duidelijke kwalificatie dat de Saab Gripen en de Advanced F-16 geen voldoende scores op missie-effecten als geheel omdat zij het door Nederland gewenste operationele niveau niet halen. Wat wordt er nu precies bedoeld? In de zes missies is ook geen rangorde aangegeven. Zij zijn zeer verschillend. Soms kunnen ze aanvullend zijn, maar er zijn ook missies waar Nederland niet snel mee te maken zal krijgen. Ik hoor u niet zeggen dat de Saab en de Advanced F-16 een onvoldoende scores op missie-effecten als geheel.

De heer **Eertink**: Dat klopt. Ik moet eerlijk zeggen dat ik met de kwalificatie «voldoende» niet gelukkig ben. Zoals ik al zei, wij zien het als het al dan niet voldoen aan de stressing missie. Dat is een definitie van een moeilijke missie die vanaf 2015 uitgevoerd moet kunnen worden door een

vliegtuig waar je nog dertig jaar mee verder moet. In de brief van de staatssecretaris is daar de kwalificatie «voldoende» aan verbonden. Of dat inderdaad voldoende is, is een vraag die Defensie moet beantwoorden. Het is het goed recht van Defensie om te zeggen dat een bepaalde prestatie een absoluut minimum is. Dat is geen kwalificatie die aan ons is gevraagd.

Mevrouw **Eijsink** (PvdA): Hier staat geen voldoende missie-effect als geheel van de twee andere toestellen.

De heer **Eertink**: Zij zijn dus niet in staat om de stressing missies zonder meer uit te voeren.

De heer **Visser**: Zoals de heer Eerting al zei, is het aspect multirole in dit verband van groot belang. Het aantal voldoende is heel belangrijk. Een kandidaat die bij veel missies goed scoort, toont aan een goed multirole toestel te zijn.

Mevrouw **Eijsink** (PvdA): Als ik u goed begrijp, kunt u mij niet vertellen op welke missies er door welk vliegtuig wordt gescoord. Dat maakt veel verschil, want Nederland voert niet altijd alle zes de missies uit. Sommige missies worden specifiek gekozen op de operationele inzet.

De heer **Eertink**: U kunt in de vertrouwelijke rapporten terugvinden aan welke missies de kandidaten voldoen, met bijbehorende scores. Wij kunnen dat hier niet noemen. U zei dat er missies zijn die Nederland in mindere mate zal uitvoeren. Ik weet niet waar u dat op baseert. Wij weten op voorhand niet welke missies wij dienen uit te voeren. Wij zijn ervan uitgegaan dat alle genoemde missies voor kunnen komen en dat ze met een nieuw jachtvliegtuig allemaal uitgevoerd moeten kunnen worden. De mate waarin de toestellen aan de eisen voldoen, is tot uitdrukking gebracht in de gewichten die aan de verschillende missies zijn toegekend. Die scores bepalen het multirole-karakter van de kandidaten, maar die scores zijn helaas vertrouwelijk.

De heer **Visser**: Als u daarover door wilt praten, raad ik u aan om dat vertrouwelijk te doen. Daarbij kunnen wij het ook hebben over de gevoeligheidsanalyse. Wij hebben ook gekeken naar de robuustheid van de rangorde van kandidaten. Daarbij speelt het ambitieniveau van de Nederlandse krijgsmacht een grote rol.

De heer **Klein Baltink**: Mevrouw Eijsink vroeg of er straks nog een kandidatenevaluatie komt, met de nadruk op «kandidaten». Ik ga niet over kandidatenevaluaties. Die vraag moet echt aan de staatssecretaris of aan Defensie gesteld worden. Op dat moment moet er wel bindende informatie beschikbaar zijn. Defensie zou kunnen vragen – ik weet niet of zij daartoe genegen is – om de eerder verstrekte niet-bindende informatie te laten vergelijken met de bindende informatie en om daar alleen de factor tijd in te betrekken bijvoorbeeld in verband met kostenontwikkelingen. Dat is een reële vraag die gesteld zou kunnen worden.

De **voorzitter**: Ik kijk nog even naar de collega's.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Ik heb nog vragen zat, maar de antwoorden zijn redelijk uniform. Afsluitend wil ik nog weten op welke termijn u kunt terugkomen op de rapportage over de methodiek. Is het mogelijk om dat te doen voordat wij het debat over de testtoestellen voeren?

De **voorzitter**: Van dat debat is de definitieve datum nog niet bepaald. De griffier adviseert om uiterlijk 15 april aanstaande op de methodiek en de vragen terug te komen.

De heer **Klein Baltink**: Dat is qua datum niet onhaalbaar. Ik moet hiervoor echter eerst overleggen met de opdrachtgever. Ik zal dat morgen doen. Intern kan ik vrij snel mijn eigen gedachten opmaken.

De **voorzitter**: Wij danken u voor uw bereidheid om met de Kamercommissie te discussiëren en haar informatie te verstrekken. Het verslag van deze hoorzitting is openbaar en zal waarschijnlijk nog deze week in definitieve vorm verschijnen.

Ik dank eenieder die hierbij betrokken is voor zijn inzet.

Mevrouw **Eijsink** (PvdA): Voorzitter. Namens de collega's dank ik u en de griffier, mevrouw Van der Bijl. Wij zijn niet gemakkelijk geweest voor u, maar het is heel fijn dat wij deze hoorzitting hebben kunnen houden.

De **voorzitter**: De dank geef ik door aan mevrouw Van der Bijl. Voor mij is het part of the job en ik heb vandaag ook veel geleerd.

Sluiting 19.42 uur.

De voorzitter van de vaste commissie voor Defensie,
Van Baalen

De voorzitter van de vaste commissie voor Economische Zaken,
Tichelaar

De voorzitter van de vaste commissie voor Financiën,
Blok

De voorzitter van de vaste commissie voor de Rijksuitgaven,
Aptroot

Adjunct-griffier van de vaste commissie voor Defensie,
Van der Bijl