

Vergaderjaar 2013–2014

**26 488**

**Behoeftestelling vervanging F-16**

**Nr. 336**

**LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 29 oktober 2013

De vaste commissie voor Defensie heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Defensie over de brief van 16 oktober 2013 over de processtappen vervanging F-16 (Kamerstuk 26 488, nr. 332).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 25 oktober 2013. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,  
Ten Broeke

De adjunct-griffier van de commissie,  
Dekker

## 1

**In hoeverre wordt geluidsbelasting in de D-fase en in de D-brief meegenomen, gezien in Leeuwarden en Uden vragen worden gesteld over de geluidsbelasting die het vliegen met de F-35 tot gevolg heeft?**

De milieu-aspecten, waaronder de geluidsbelasting, worden in de D-fase in beschouwing genomen en in de D-brief aan de orde gesteld. Een van de uitgangspunten bij het recente kabinetsbesluit over de vervanging van de F-16 is dat de geluidsbelasting binnen de huidige geluidszones blijft.

## 2

**Het JSF Joint Program Office (JPO) sluit, na voltooiing van de onderhandelingen met de fabrikant, twee jaar na het Participant Procurement Request (PPR) en het Consolidated Procurement Request (CPR) (X-2) het definitieve contract voor de aanschaf van de toestellen en de bijbehorende ondersteuning. Dit gebeurt nadat de partners daarvoor toestemming hebben gegeven. Hoe en door wie wordt namens Nederland toestemming verleend? Op welke wijze wordt de Tweede Kamer bij het verlenen van die toestemming betrokken?**

De toestemming van de partners betreft de autorisatie om de financiële verplichting voor het definitieve contract aan te gaan. Dit zal pas enige tijd na het ondertekenen van het *Consolidated Procurement Request* (CPR) aan de orde zijn. De *souschef* Verwerving van de DMO mandateert de Nederlandse vertegenwoordiger in het JPO (de zogeheten *National Deputy*) om dergelijke financiële verplichtingen te autoriseren. De Tweede Kamer is daar niet bij betrokken. De Tweede Kamer is vanzelfsprekend wel betrokken bij het behandelen van de D-brief die ik verwacht begin 2015 aan te bieden. Dat is voorafgaande aan de ondertekening van het CPR.

## 3

**Wanneer kan de Kamer duidelijkheid verwachten over het aantal toestellen, dat met de eerste bestelling besteld zal gaan worden?**

Defensie hanteert het aantal van acht toestellen dat in 2019 zal worden afgeleverd. Bij de voltooiing van de D-fase zal ook worden bepaald of het transitieplan aanpassing vergt. Ik verwacht u met de D-brief begin 2015 te kunnen informeren over het aantal toestellen in de eerste bestelling.

## 4

**Wat is de planning in aantallen met betrekking tot de in- en uitfasering in het project Vervanging F-16?**

In onderstaande tabel, afkomstig uit de meest recente jaarrapportage die de Kamer op 15 oktober jl. heeft ontvangen (Kamerstuk 26 488, nr. 331), zijn de geplande invoer- en uitvoerreeks weergegeven.

**Tabel 1: Invoerreeks F-35 en uitvoerreeks F-16**

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
F-16		-7						-6	-10	-11	-10	-24
Totaal	68	61	61	61	61	61	61	55	45	34	24	0
F-35	2						8	8	8	8	3	
Totaal	2	2	2	2	2	2	10	18	26	34	37	37

## 5

**U stelt in uw brief «dat in beginsel vier jaar (X-4) voorafgaand aan het jaar (X) van levering van toestellen een verzoek tot verwerving wordt ingediend met een Participant Procurement**

**Request (PPR). Het JPO voegt die verzoeken van de verschillende landen (in datzelfde jaar) samen tot een Consolidated Procurement Request (CPR).» Betekent dit dat de bestellingen tot 31 december 2015 geplaatst kunnen worden?**

**6**

**U schrijft in uw brief «volgens de geldende afspraken wordt het CPR door alle betrokken partnerlanden ondertekend tijdens de vergadering van de JSF Executive Steering Board in het voorjaar.» Op welk voorjaar heeft dit betrekking? Het voorjaar van X-4 of het daarop volgende voorjaar?**

**7**

**Welke gevolgen heeft het ondertekenen van het CPR, tijdens de vergadering van de JSF Executive Steering Board in het voorjaar, voor de planning van de bestelling wanneer dit het voorjaar in het jaar X-3 betreft?**

Uitgaande van de levering van toestellen in 2019, moet een CPR worden ondertekend tijdens de vergadering van de *JSF Executive Steering Board* in het voorjaar van 2015. Dit betreft dus het voorjaar in het jaar X-4, ofwel vier jaar voor aflevering van de eerste toestellen.

**8**

**Volgens welke formule vormt het CPR het uitgangspunt voor de totstandkoming van het proces? Op welk ogenblik in het proces wordt de stuksprijs vastgelegd? Wat valt er precies onder die stuksprijs?**

Het JPO stelt op basis van het vastgestelde CPR een offerteaanvraag op en verstuurt die aan de fabrikanten. Het aantal toestellen in het CPR is ook in deze offerteaanvraag vermeld. Na ontvangst van de offertes onderhandelt JPO namens de betrokken partnerlanden met de fabrikanten over de prijs en de leveringsvoorwaarden. Bij de vaststelling van de stuksprijs is de seriegrootte in een bestelorder een belangrijk gegeven. De vaste kosten van de productiefaciliteit moeten immers worden verrekend in de stuksprijs en bij een grotere bestelorder is een lagere kale stuksprijs per toestel te verwachten. Tevens is het moment waarop de serie wordt geproduceerd van belang. In de loop van de jaren dalen de prijzen vanwege leereffecten. Het JPO hanteert kostenramingsmodellen die inzichtelijk maken hoe de verwachte ontwikkeling van de stuksprijs verloopt. De uiteindelijke stuksprijs, die na onderhandelingen met de fabrikant contractueel is vastgelegd, is bij de afgelopen twee LRIP-productieseries enkele procenten lager uitgekomen dan de geraamde stuksprijs. De stuksprijs wordt met de contractondertekening in het jaar X-2 definitief vastgelegd.

De kale stuksprijs (de Nederlandse vertaling voor het Engelse *Unit Recurring Fly-away Cost* (URF)) heeft betrekking op de kosten van een vlieggereed vliegtuig, inclusief alle bij die configuratie behorende, ingebouwde deelsystemen, maar exclusief de ontwikkelingskosten en bijkomende kosten voor reservedelen, simulators, munitie, opleidingen enz.

**9**

**Welke gevolgen heeft het in 2015 melden van een lager planningsaantal vliegtuigen voor de industrie en de werkgelegenheid in Nederland?**

De omzet van het Nederlandse bedrijfsleven en de daaruit voortvloeiende werkgelegenheid is afhankelijk van het totale aantal te produceren toestellen, voor partner- en exportlanden, in de komende decennia. Het

verwachte aantal te produceren F-35 toestellen ligt ook na het lagere Nederlandse planningsaantal nog boven de 3.000. Wel kan, volgens de overeenkomsten tussen het ministerie van Economische Zaken en de Amerikaanse fabrikanten, de verlaging van het aantal aan te schaffen Nederlandse toestellen zijn weerslag hebben op de totaalwaarde van de opdrachten waarin de Nederlandse industrie kan participeren. De duidelijkheid over de Nederlandse betrokkenheid bij het programma die het kabinetsbesluit heeft geschapen, vergroot de kans dat Nederlandse bedrijven op korte termijn nieuwe opdrachten kunnen binnenhalen. Het verlaagde bestelaantal kan de omvang van dergelijke opdrachten in negatieve zin beïnvloeden. Het effect van beide ontwikkelingen is op dit moment nog niet vast te stellen. Het Nederlandse bedrijfsleven levert producten van hoge kwaliteit tegen een concurrerende prijs. Dat verschaft hen een goede uitgangssituatie om nieuwe contracten op grond van het *best value* principe binnen te halen. Het kabinet wil meehelpen om de positie van het Nederlandse bedrijfsleven in de concurrentie met niet-Nederlandse bedrijven te versterken.

**10**

**Welke gevolgen heeft het naar achter verschuiven van het jaar van introductie van de vervanger van de F-16 van 2019 naar 2020 of 2021?**

**11**

**Is het mogelijk om het jaar van introductie van de vervanger van de F-16 naar 2023 te verplaatsen, zodat aangesloten wordt bij het tijdspad in België?**

Door het introductiejaar van de F-35 uit te stellen, verschuift ook het moment waarop het Commando Luchtstrijdkrachten (CLSK) over de gewenste (initiële) operationele capaciteit kan beschikken. Het CLSK zou nog langer gebruik moeten maken van de F-16 die al operationeel, technisch en economisch is verouderd. Met de nota over de toekomst van de krijgsmacht zijn ook besluiten genomen over het project «Langer doorvliegen F-16». In samenhang met het besluit de F-35 te verwerven en zowel het aantal F-16's als het aantal vliegtuigen te verlagen, zijn twee deelprojecten herijkt. De benodigde projectbudgetten zijn met € 123 miljoen gereduceerd. Uitstel van de invoering van de F-35 zou ook gevolgen hebben voor andere grote investeringsplannen van Defensie in de jaren daarna.

Over de mogelijkheid om aansluiting te zoeken met België, merk ik op dat België geen partner is in het F-35 programma en dat er nog geen zicht is op besluitvorming over de vervanging van de Belgische F-16.

**12**

**U schrijft in uw brief «In het daarop volgende jaar (X-3) moet een eerste aanbetaling worden gedaan voor de investeringen ter voorbereiding op de productie en voor onderdelen met een lange levertijd (de long lead items).» Betekent dit dat het voorjaar waarin ondertekening tijdens de vergadering van de JSF Executive Steering Board het voorjaar van 2015 betreft? Zo ja, wat is dan de uiterlijke datum (dag/maand) waarop landen die een bestelling willen plaatsen voor het jaar X dit kunnen doen?**

Uitgaande van levering van de toestellen in 2019, dient tijdens de vergadering van de *JSF Executive Steering Board* in het voorjaar van 2015 een CPR te worden ondertekend. Dit betreft dus het voorjaar in het jaar X-4. De exacte datum van de vergadering in het jaar 2015 is nog niet bekend. Defensie zal de D-brief zo vroeg mogelijk in 2015 aan de Kamer versturen. Voorafgaande aan de CPR ondertekening.

**13**

**Klopt het dat, zolang de stuksprijs niet bekend is, het exacte bedrag van de eerste aanbetaling van 5%, dat moet worden gedaan voor de investeringen ter voorbereiding op de productie en voor onderdelen met een lange levertijd (de long lead items), onbekend is?**

Zoals in het antwoord op vraag 8 is toegelicht, heeft het JPO kostenramingsmodellen in gebruik die, mede op grond van eerder gesloten contracten, inzichtelijk maken hoe de ontwikkeling van de stuksprijs naar verwachting verloopt. De eerste aanbetaling, die thans vijf procent bedraagt, wordt dan ook berekend over de verwachte stuksprijs.

**14**

**Op welk ogenblik in het proces worden de exploitatiekosten van het toestel vastgelegd? Wanneer wordt een definitief cijfer voor de costs per flying hour vastgelegd voor het contract?**

De totale exploitatiekosten worden niet in één contract vastgelegd. De reden hiervoor is dat exploitatiekosten zijn opgebouwd uit verscheidene elementen die op verschillende manieren worden bekostigd. De exploitatiekosten worden bovendien in hoge mate door de gebruiker zelf bepaald. Zij weerspiegelen de keuzes over bijvoorbeeld de organisatie, de verdeling van toestellen over de vliegbases, het jaarlijkse vliegprogramma en de toerekening van vaste kostenposten zoals infrastructuur. De *cost per flying hour* is dan ook eerder een mathematisch bepaald kengetal dan de resultante van een proces dat uitmondt in een contract.

**15**

**Kunt u specifieker duiden wat de juridische status van het CPR is? Is er hiermee sprake van een onomkeerbare juridische stap?**

**16**

**Als een of meerdere partnerlanden blijken het planningsaantal omlaag te hebben geschroefd, en er na de CPR een hogere stuksprijs vastgesteld wordt, is het dan mogelijk om op basis daarvan het aantal toestellen aan te passen of alsnog af te zien van de aanschaf?**

De ondertekening van het CPR is strikt genomen geen onomkeerbare juridische stap. Het is wel een essentiële en geen vrijblijvende stap. Als een partnerland een CPR niet mede ondertekent, kan dat land vier jaar later geen toestellen afnemen. Zoals toegelicht in het antwoord op vraag 8, vormt het CPR de grondslag voor de offerteaanvraag en het vervolg van het contractproces. Wijzigingen achteraf in het aantal toestellen in de CPR hebben wijzigingen van de offerteaanvraag en de offerte tot gevolg. Dergelijke wijzigingen hebben doorgaans gevolgen voor de offerteprijzen en daarmee voor alle deelnemende internationale partners. De aanpassing van het CPR is dus strikt genomen mogelijk, maar niet zonder directe gevolgen voor partnerlanden. Partners hebben er dan ook belang bij dat een eenmaal ondertekend CPR niet meer wordt gewijzigd.

Tot slot wil ik u attenderen op enkele definities die in de jaarrapportage vervanging F-16 zijn opgenomen (Kamerstuk 26 488, nr. 331):

- **Definitieve aanschaf:** het juridisch bindende contract dat de Amerikaanse overheid na formele toestemming van de deelnemende landen namens die landen met de industrie sluit.
- **Participant procurement request** opdracht tot verwerving waarin de behoeftestelling van een land is opgenomen. In het PSFD MoU is dit begrip als volgt gedefinieerd: «*A document prepared and submitted by a Participant, that describes the desired articles and services that*

*the Participant seeks to acquire through a contract. The document, which generally contains a statement of work and a specification, constitutes a formal request to a contracting Officer to initiate a solicitation to a Contractor or Contractors in order to award or modify a Contract».*

- **Consolidated procurement request** opdracht tot verwerving waarin de behoeftestelling van alle afnemers is samengevoegd. In het PSFD MoU is dit begrip als volgt gedefinieerd: «*A document that combines the requested articles and services contained in more than one Participant Procurement Request*».