

Vergaderjaar 2013–2014

26 488

Behoeftestelling vervanging F-16

Nr. 356

BRIEF VAN DE MINISTER VAN DEFENSIE

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 4 september 2014

De vaste commissie voor Defensie heeft mij op 17 juli jl. verzocht te reageren op berichten in de media dat het kabinet voornemens is de assemblage van de Nederlandse F-35 in Italië uit te voeren. Hieronder ga ik, mede namens de Minister van Economische Zaken, in op dit verzoek, dat geldt ook voor de tien vragen zoals ingediend door de commissie.

Het creëren en behouden van hoogwaardige werkgelegenheid en Europese samenwerking is voor Nederland altijd een belangrijk aandachtspunt geweest bij de vervanging van de F-16. Nederland heeft daartoe samen met Italië reeds in 2004 besprekingen gevoerd die in 2006 hebben geleid tot het *Production & Sustainment Memorandum of Understanding* (MoU) tussen beide landen. U bent hierover sinds 2005 in de diverse jaarrapportages geïnformeerd. In mijn brieven van 4 april en 6 juni jl. (Kamerstuk 26 488, nrs. 343 en 350) is dit onderwerp ook aan de orde gesteld. In het MoU is afgesproken dat Italië onderzoekt of het mogelijk is de Italiaanse motoren en andere vliegtuigcomponenten in Nederland te laten onderhouden, terwijl Nederland onderzoekt of het mogelijk is toestellen in Italië te assembleren. De bouw van Nederlandse toestellen in Italië hangt dus samen met de wederkerigheid van de intenties uit het MoU van 2006. Opeenvolgende kabinetten hebben zich ingezet voor de uitvoering van motorenonderhoud op Woensdrecht in het kader van het *Maintenance Valley* initiatief. Realisatie daarvan zal leiden tot werkgelegenheid in Nederland. In een recente ontmoeting op 7 juni met mijn Italiaanse collega is opnieuw gebleken dat Italië nog steeds de intentie heeft motorenonderhoud in Nederland uit te voeren. Nederland onderzoekt nu de haalbaarheid van een onderhoudsfaciliteit voor de F-35 motor.

Een F-35 wordt gebouwd op een speciale assemblagelijijn, een *Final Assembly & Check Out* (FACO) faciliteit. Alleen de Verenigde Staten en Italië beschikken daarover, dus andere opties zijn niet aan de orde. De Italiaanse overheid heeft geïnvesteerd in een dergelijke FACO die is gevestigd op de luchtmachtbasis Cameri in Noord-Italië. Onderdelen of

samengestelde delen van het toestel (zoals vleugels of complete delen van de romp) worden in de F-35 partnerlanden geproduceerd en geleverd aan de FACO waar de toestellen in elkaar worden gezet. De werkwijze in de Italiaanse FACO is identiek aan de werkwijze in de FACO van Lockheed Martin in Fort Worth (Texas). In de bijlage vindt u een figuur waaruit blijkt welke delen van het toestel in de verschillende landen worden geproduceerd¹.

Lockheed Martin en Alenia Aermacchi voeren de werkzaamheden in de FACO in Cameri gezamenlijk uit. Het laatstgenoemde bedrijf is een dochterbedrijf van het Italiaanse industriële conglomeraat Finmeccanica, dat ook dochterbedrijven heeft op het gebied van elektronica, helikopters, weg/railtransport en ruimtevaart. Alenia produceert delen van de vleugels van de F-35 en is betrokken bij diverse civiele en militaire vliegtuigprogramma's, zoals de Airbus A380 en de Eurofighter.

In het samenwerkingsverband tussen Lockheed Martin en Alenia is Lockheed Martin verantwoordelijk voor de kwaliteit van het geleverde product. Dit is ook gemeld in de jaarrapportage over 2012 (Kamerstuk 26 488, nr. 331). Ook is daarin uiteengezet dat in Cameri ervaren personeel van Lockheed Martin uit Fort Worth werkzaam is en dat bij de bouw van de FACO rekening is gehouden met *lessons learned* van de productie van F-35 toestellen in de Verenigde Staten. De kwaliteitseisen zijn uiteraard gelijk voor de toestellen uit de Verenigde Staten en Italië, onafhankelijk van de plek waar de toestellen worden samengesteld. Nederland kan zelf bepalen waar zijn toestellen worden geproduceerd en meldt dat bij de bestelling aan het F-35 *Joint Program Office* (JPO).

Toestellen die in beide FACO's worden gebouwd, worden na een kwaliteitscontrole door Lockheed Martin geleverd aan de Amerikaanse overheid, die voorafgaande aan acceptatie eveneens een kwaliteitscontrole uitvoert. Daarna worden de toestellen door de Verenigde Staten geleverd aan de uiteindelijke afnemer, bijvoorbeeld Nederland. Nederland neemt dus toestellen af van de Amerikaanse overheid, terwijl Lockheed Martin contractueel verantwoordelijk is voor de kwaliteit. De Amerikaanse overheid is contractpartner van Lockheed Martin, mede namens de partners. Andere partijen spelen daarin geen rol. Voor Nederland is het JPO daarom het aanspreekpunt bij eventuele klachten over het toestel. Namens Nederland spreekt het JPO Lockheed Martin in voorkomend geval aan op onvolkomenheden of contractuele tekortkomingen.

De assemblage van F-35 toestellen – naar Amerikaans ontwerp – op vliegbasis Cameri staat los van de technische gesteldheid van het V250-materieel (de Fyra) en de van corrosie met de NH-90 helikopters. Bovendien zijn de Fyra en de NH-90 onderling ook niet vergelijkbaar. Hierover heb ik de Kamer op 27 maart jl. geïnformeerd in antwoord op de vragen van de leden Sjoerdsma en Hachchi over de snelle slijtage van de NH-90 helikopters (Aanhangsel Handelingen II 2013/14, nr. 1542). Ook tijdens het algemeen overleg van 2 juli jl. over de NH-90 (Kamerstuk 25 928, nr. 67) is dit aan de orde geweest. Het verschil betreft zowel de ervaring met het materieel, die voor de NH-90 positief is, als de instelling van de fabrikant bij het vinden van oplossingen. In het geval van de NH-90 heeft fabrikant NHIndustries de problemen erkend en direct een *task force* ingesteld onderzoeken te doen en oplossingen uit te werken. Dit in tegenstelling tot de fabrikant van de Fyra. Bij de F-35 is er sprake van een

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

andere verdeling van taken en verantwoordelijkheden als het gaat om het ontwerp en geleverde eindproduct. Het zijn, kortom, totaal verschillende dossiers.

De Minister van Defensie,
J.A. Hennis-Plasschaert