

Vergaderjaar 2010–2011

26 488

Behoeftestelling vervanging F-16

Nr. 267

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 29 april 2011

De vaste commissie voor Defensie¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Defensie over de brief van 8 april 2011 inzake de aanschaf van het tweede Nederlandse F-35 testtoestel (Kamerstuk 26 488, nr. 261).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 19 april 2011. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Van Beek

De griffier van de commissie,
De Lange

¹ Samenstelling:

Leden: Beek, W.I.I. van (VVD), voorzitter, Bommel, H. van (SP), Staaij, C.G. van der (SGP), Timmermans, F.C.G.M. (PvdA), Eijssink, A.M.C. (PvdA), Miltenburg, A. van (VVD), Knops, R.W. (CDA), Jacobi, L. (PvdA), Brinkman, H. (PVV), Broeke, J.H. ten (VVD), Dijk, J.J. van (SP), Thieme, M.L. (PvdD), Wiegman-van Meppelen Scheppink, E.E. (CU), Rouwe, S. de (CDA), Ondervoorzitter, Berndsens, M.A. (D66), Kortenoeven, W.R.F. (PVV), Monasch, J.S. (PvdA), Bosman, A. (VVD), El Fassed, A. (GL), Hernandez, M.M. (PVV), Bruins Slot, H.G.J. (CDA), Hachchi, W. (D66) en Grashoff, H.J. (GL).
Plv. leden: Taverne, J. (VVD), Raak, A.A.G.M. van (SP), Dijkgraaf, E. (SGP), Smeets, P.E. (PvdA), Wolbert, A.G. (PvdA), Dijkhoff, K.H.D.M. (VVD), Ferrier, K.G. (CDA), Samsom, D.M. (PvdA), Helder, L.M.J.S. (PVV), Nicolai, A. (VVD), Irrgang, E. (SP), Ouwehand, E. (PvdD), Voordewind, J.S. (CU), Ormel, H.J. (CDA), Schouw, A.G. (D66), Bontes, L. (PVV), Heijnen, P.M.M. (PvdA), Hennis-Plasschaert, J.A. (VVD), Peters, M. (GL), Roon, R. de (PVV), Haverkamp, M.C. (CDA), Pechtold, A. (D66) en Braakhuis, B.A.M. (GL).

1

Is de aanschaf van het tweede testtoestel duurder of goedkoper uitgevallen dan verwacht door het ministerie van Defensie? Hoeveel goedkoper of duurder?

De prijs van het tweede testtoestel inclusief motor is iets lager dan de raming van begin 2008 waarover de Kamer met de brief van 29 februari 2008 (kenmerk DMO/DB/2008001692) vertrouwelijk is geïnformeerd. De raming van het tweede testtoestel inclusief motor was toen € 91,7 miljoen (prijspeil 2007). De richtprijs die in de brief van 22 februari jl. (Kamerstuk 26 488, nr. 257) is gemeld bedraagt in prijsspeil 2007 € 91,2 miljoen (plandollarkoers \$ 1,00 = € 0,83). In prijsspeil 2010 komt dit overeen met € 99,2 miljoen.

De dollarkoers die geldt wanneer een termijnvalutacontract wordt aangegaan is van invloed op de uiteindelijk door Nederland te betalen prijs in euro's. Bij de raming is uitgegaan van de plandollarkoers die het ministerie van Defensie hanteert bij alle dollargevoelige projecten (\$ 1,00 = € 0,83). Als de aanschaf een feit is en de dollarkoers van het termijnvalutacontract bekend is, zal de Kamer worden geïnformeerd over de uiteindelijke prijs in euro's.

2, 3, 4 en 5

Zijn de toestellen uit de LRIP-4 serie duurder of goedkoper uitgevallen dan de prijs zoals beraamd door de Amerikaanse overheid?

Is het zo dat de prijzen van de LRIP-serie tot nog toe bij iedere lichting lager zijn uitgevallen dan geschat door de Amerikaanse overheid? Hoe verklaart u dit? Verwacht u dat de reden(en) van deze verschillende prijzen ook mee zullen spelen bij toekomstige lichtingen in de productiefase en dat deze dientengevolge ook goedkoper kunnen uitvallen?

Is de prijs van de LRIP-4 serie vergelijkbaar met de te verwachten prijs van de definitieve versie van de F-35? Zo nee, ligt deze schatting hoger of lager dan de prijs van de LRIP-4 serie? Hoeveel hoger of lager?

Is er bij de LRIP-series een trend te zien van dalende kosten van de toestellen? Duidt dit erop dat de definitieve versie van de F-35 eveneens goedkoper zou kunnen uitvallen dan geraamd door de Amerikaanse overheid en door Defensie?

Naarmate de productie vordert en Lockheed Martin meer ervaring opdoet, zullen de productiekosten en daarmee de prijs per toestel dalen. Dit staat bekend als de productieleercurve. Daarnaast zal het jaarlijkse aantal te produceren F-35 toestellen per productieserie steeds verder toenemen wat ook de stuksprijs zal drukken. De LRIP 4-prijs is daardoor hoger dan de prijs van toestellen in latere productieseries.

Met de brief van 7 januari jl. (Kamerstuk 26 488, nr. 252) is gemeld dat het Pentagon de hogere kostenramingen van de eigen *Director of Cost Assessment and Program Evaluation* (D-CAPE) voor de toestellen uit latere productieseries handhaaft. Het Pentagon beschouwt deze ramingen echter als onaanvaardbaar en zal er alles aan doen om de kosten te verlagen. Over het LRIP 4-contract met Lockheed Martin heeft het Pentagon gemeld dat het bereikte resultaat aanzienlijk onder de CAPE-raming ligt. Overigens is de vertraging bij de productie van F-35 toestellen van invloed op de prijs van de toestellen van de LRIP 1 tot en met de LRIP 3-productieserie, zoals nader toegelicht in de jaarrapportage over 2010 van 17 maart jl. (Kamerstuk 26 488, nr. 258).

6 en 7

Kunt u toelichten waarom het kostenplafond geldend voor de Nederlandse deelneming in de MoU, die is getekend op 30 mei 2008, € 30

miljoen is (lopende prijzen, is 22,8 miljoen bij het prijspeil van 2010), en de exploitatiekosten die genoemd zijn op pagina 3 voor deelneming aan de operationele testfase geraamd worden op € 32 miljoen, prijspeil 2010? Het kostenplafond van € 30 miljoen geldt voor de deelneming aan de testfase los van de twee testtoestellen. Kunt u uitsplitsen welke kosten onder de aanschafkosten van de testtoestellen vallen en welke onder het deelname budget van € 30 miljoen?

De € 22,8 miljoen (prijspeil 2010) aan kosten voor het MoU betreft de maximale Nederlandse bijdrage aan de kosten van gezamenlijke faciliteiten en diensten voor de operationele testfase samen met de Verenigde Staten en het Verenigd Koninkrijk. De € 32 miljoen (prijspeil 2010) aan exploitatiekosten staat los van de kosten van het MoU en betreft de materiële exploitatiekosten van de twee Nederlandse testtoestellen plus de bijkomende kosten van het Nederlandse personeel gedurende de opleidingen en de operationele testfase. Deze kosten maken geen deel uit van de aanschafkosten van de testtoestellen.

8

Naar welke besluitvorming verwijst de opmerking over de motie Hamer? Naar de besluitvorming omtrent de aanschaf van het eerste testtoestel, de besluitvorming over de deelname in de IOT&E, de besluitvorming betreffende de aanschaf van beide toestellen of een andere besluitvorming? In dat laatste geval: welke besluitvorming?

Nederland heeft op 30 mei 2008 het MoU getekend voor de deelneming aan de operationele testfase van de F-35. Het kabinet Balkenende IV heeft begin 2009 het besluit tot aanschaf van twee testtoestellen voorgelegd aan de Kamer. Zoals door de Kamer uitgesproken in de motie-Hamer van 23 april 2009 (Kamerstuk 26 488, nr. 178) is vervolgens de besluitvorming beperkt tot het aangaan van verplichtingen voor het eerste testtoestel uit de LRIP 3-productieserie.

9

Neemt het kabinet bij brief van 8 april 2011 het besluit tot aanschaf van het tweede testtoestel? Is er niet al besloten tot aanschaf van het tweede testtoestel in het regeerakkoord «Vrijheid en verantwoordelijkheid»?

Het kabinetsbesluit van 8 april jl. vloeit voort uit wat in het regeerakkoord «Vrijheid en verantwoordelijkheid» is afgesproken over de aanschaf van het tweede Nederlandse testtoestel voor deelneming aan de operationele testfase.

10

Vallen de in 2008 aangegane verplichtingen voor de «long lead items» in hun totaliteit onder de aanschafkosten van het testtoestel?

Ja.

11

Is de genoemde target price van € 99,2 miljoen zowel inclusief motor als inclusief € 9,1 miljoen in 2008 aangegane verplichtingen voor long lead items?

Ja.

12

Wat verstaat u onder een representatieve dreigomgeving? Welke missies zijn voor de toekomst voorzien? Hoe ziet het toekomstig onderhoud er uit? En hoe voorziet u de logistieke ondersteuning voor de toekomst?

Een representatieve dreigingomgeving is een omgeving met luchtverdedigingssystemen op de grond en met vijandelijke gevechtsvliegtuigen die voor de F-35 tijdens een operationele inzet een bedreiging kunnen vormen. In de brief van 18 december 2008 (Kamerstuk 26 488, nr. 131) zijn de zes generieke hoofdmissies beschreven die Defensie voor de opvolger van de F-16 voorziet. Bij het toekomstige onderhoud van de F-35 wordt voorzien dat de partnerlanden gezamenlijk de reparatie van vliegtuigcomponenten en -onderdelen en de bijbehorende logistieke ondersteuning contracteren bij de fabrikanten op grond van *Performance Based Logistics*.

13 en 14

Wat verstaat u onder interoperabiliteit? Hoe gaat de interoperabiliteit ingevuld worden, gezien het beperkte aantal van drie internationale deelnemers aan de IOT&E fase? Heeft Nederland veel baat bij het oefenen met interoperabiliteit nu nog onzeker is welk besluit een volgend kabinet gaat nemen over de vervanging van de F-16?

Behalve het Nederlandse Luchtverdedigings- en Commandofregat, de F-16 en de Apache-helikopter: waaruit bestaan de meer dan 45 andere militaire platforms? Zijn de kosten voor de deelname van deze andere meer dan 45 militaire platforms aan de operationele testfase opgenomen in het budget van € 30 miljoen? Ten laste van welke begroting komen deze kosten? Zijn het internationale militaire platforms? Voor wiens rekening komen de bijkomende kosten?

Interoperabiliteit is de eigenschap van (wapen)systemen om met andere systemen te kunnen communiceren ten behoeve van een gemeenschappelijke inzet. Het aantal deelnemende landen aan de operationele testfase is van minder belang dan het aantal systemen waarmee de interoperabiliteit wordt getest. De andere 45 militaire platforms zijn onder meer andere vliegtuigen en schepen, al dan niet vliegende commandovoereenheden en grondgebonden systemen zoals luchtverdedigingssystemen. Het testen van de interoperabiliteit van de F-35 is voor Nederland van belang omdat het de beoogde opvolger van de F-16 betreft en omdat de operationele testfase een eenmalige aangelegenheid is, maar levert ook los daarvan waardevolle kennis en ervaring op.

De kosten van de inzet van de andere platforms vallen onder de gezamenlijke kosten van het MoU, waarvoor Nederland maximaal \$ 30 miljoen voor zijn rekening neemt. Deze kosten maken deel uit van de projectreservering Vervanging F-16.

15

Hoe worden de specifiek Nederlandse aspecten in de operationele testfase verwerkt en door wie? Wie heeft de regie over de operationele testfase? Is er gewaarborgd dat de specifiek Nederlandse aspecten aan de orde zullen komen? Zijn het alleen de Nederlandse vliegers die de specifieke Nederlandse aspecten zullen testen? Krijgen de overige deelnemers in de operationele testfase ook inzicht in de resultaten of zijn de resultaten alleen inzichtelijk voor Nederland? Hoe worden deze testgegevens verzameld en door wie?

De *Director Operational Test and Evaluation* (D-OTE) van het Amerikaanse ministerie van Defensie heeft de regie over de operationele testfase van de F-35. Naast de gezamenlijke operationele testen zal het Nederlandse team ook specifiek Nederlandse beproevingen uitvoeren, gericht op ondersteunende systemen, procedures en regelgeving. Een belangrijk onderdeel daarvan is de koppeling van het F-35 *Autonomic Logistics Information System* (ALIS) met Nederlandse informatiesystemen. Hiermee wordt gewaarborgd dat alle relevante aspecten aan de orde

komen. De testgegevens worden met ondersteuning van de Nederlandse kennisinstituten verzameld. In beginsel zijn deze gegevens alleen voor Nederland toegankelijk.

16, 17, 18 en 19

Gaat het nog altijd om het aantal van vijf op te leiden vliegers? Zijn dit vliegers die nu nog vliegen met de F-16? Is er vervanging voor deze vliegers gedurende de periode dat zij worden opgeleid? Is er vervanging voor deze vliegers gedurende IOT&E fase? Hoeveel vliegers zullen eerst aan de opleiding beginnen? Hoeveel van de vliegers zullen opgeleid worden tot instructeur?

Hoeveel technici zullen er opgeleid worden voor de operationele testfase kan beginnen? Waar komen deze technici vandaan? Werken deze technici nu nog met de F-16? Is er vervanging geregeld voor deze technici gedurende de opleiding en gedurende de IOT&E fase?

Wat vindt er plaats in de voorbereidende fase (spin up)? Vindt de spin up plaats naast de opleiding van zowel vliegers als technici voorafgaand aan het begin van de operationele testfase? Of is de opleiding onderdeel van de spin up?

Hoe lang gaat de spin up duren? Hoeveel personen nemen naast de vliegers en de technici nog deel aan de spin up fase? Wanneer gaat het missieondersteunend personeel van start en gaat het nog altijd om zeven personen? Is zeven het totale aantal personen of het aantal personen dat tijdens de operationele testfase in de VS beschikbaar is ter ondersteuning van de missie? Onder welk budget vallen deze kosten? Bij welk onderdeel komen deze missieondersteuners vandaan? Is het noodzakelijk deze personen gedurende de periode dat zij als missieondersteuners werkzaam zijn in Nederland te vervangen? Welke kosten zijn hiermee gemoeid en ten laste van welk budget komen deze kosten?

Voor de operationele testfase zullen vijf vliegers, onder wie minstens één instructeur, en twintig onderhoudsmonteurs worden opgeleid op de F-35. De missieondersteuning bestaat waarschijnlijk uit zeven medewerkers. Het merendeel van dit personeel zal afkomstig zijn uit F-16 eenheden. Defensie zal bezien of en hoe het personeel dat in de Verenigde Staten deelneemt aan de operationele testfase tijdelijk moet worden vervangen.

Tijdens de *spin up* worden alle relevante aspecten zoveel mogelijk beoefend om de vliegers en onderhoudsmonteurs met voldoende ervaring aan de operationele testfase te kunnen laten beginnen. De duur van de voorbereidende fase kan worden bepaald nadat de detailplanning voor de opleidingen en de operationele testfase is vastgesteld.

Voor de deelvragen over de personeelskosten verwijs ik naar het antwoord op de vragen 27 en 32 en naar het antwoord op de vragen 28 en 29.

20 en 21

Wanneer verwacht u definitieve besluitvorming over de nieuwe planning? Als de operationele testfase aanvangt in 2014 en de opleiding voor de eerste vliegers vangt aan midden 2012, hoe zullen deze opgeleide vliegers dan ingezet gaan worden in de tussenliggende periode?

Hoe lang zal de operationele testfase gaan duren? Hoeveel vlieguren zijn er voorlopig gepland voor de operationele testfase? Hoeveel vliegtuigen zullen er uiteindelijk meedoen aan de operationele testfase?

De Verenigde Staten brengen naar verwachting achttien toestellen in, het Verenigd Koninkrijk heeft drie testtoestellen aangeschaft en Nederland schaft twee testtoestellen aan. De operationele testfase zal in 2014 beginnen en ongeveer drie jaar gaan duren. Voor meer details over de

planning en het aantal vliegers moet de besluitvorming van het Pentagon worden afgewacht. Het is nog niet zeker wanneer deze besluitvorming zal worden voltooid of wanneer de nieuwe planning zal worden bekendgemaakt.

De periode tussen de aanvang van de opleiding van de eerste Nederlandse vliegers, midden 2012, en de aanvang van de operationele testfase in 2014 zal worden benut voor de opleiding van de vliegers, het onderhoudspersoneel en het overige ondersteunende personeel en vervolgens voor de voorbereidingen op de operationele testfase.

22

Wat wordt er bedoeld met alle Nederlandse vliegers?

Dit betreft de Nederlandse vliegers die aan de operationele testfase zullen deelnemen.

23

In de brief wordt verwezen naar het inlichten van de Amerikaanse overheid dat annulering van het eerste testtoestel en deelname aan de testfase niet meer aan de orde zijn. Op dezelfde pagina wordt verwezen naar de MoU en de noodzakelijkheid om met twee toestellen deel te nemen aan zowel de opleidingspool als de testfase. Is voor deelname aan de testfase nu wel, niet of in enige mate noodzakelijk dat er ook een toestel wordt aangeschaft voor de opleidingspool? In het laatste geval: in welke mate?

Zoals uiteengezet in de brief van 8 april jl. moet Nederland beschikken over beide testtoestellen voor zowel de opleidingspool als voor de operationele testfase zelf. De opleiding van de eerste vliegers zal naar verwachting midden 2012 aanvangen, omstreeks de levering van het eerste toestel. Met de levering van het tweede toestel in maart 2013 kan Nederland voldoende capaciteit leveren.

24

Er wordt gesteld dat een tweede testtoestel noodzakelijk is om alle Nederlandse vliegers die deelnemen aan de IO&T fase op te leiden. Is het aantal vliegers dat deelneemt aan deze fase niet gekoppeld aan het aantal vliegtuigen waarmee Nederland deelneemt aan deze fase of is er door Nederland los hiervan een toezegging gedaan over het aantal vliegers dat deelneemt? Zo ja, zou afstel van de aanschaf van het tweede testtoestel betekenen dat deze vliegers alsnog via toestellen van andere participanten deel moeten of kunnen nemen?

Om aan de operationele testfase te mogen deelnemen moeten minimaal twee toestellen worden aangeschaft. Indien Nederland geen tweede testtoestel zou aanschaffen, zou Nederland daarmee tevens besluiten niet deel te nemen aan de operationele testfase. Het aantal van vijf Nederlandse vliegers hangt samen met de capaciteit die Nederland zelf met twee toestellen inbrengt.

25

Hoe gaan de toekomstige tactieken ontwikkeld worden? Hoe gaat men de toekomstige technieken ontwikkelen? En over welke toekomstige procedures gaat het?

Tijdens de operationele testfase wordt ervaring opgedaan met het gebruik van het toestel. De toekomstige tactieken tegen vijandelijke systemen en de daarbij behorende technieken en procedures worden ontwikkeld en getest op grond van deze ervaringen.

26

Kunt u een overzicht geven van alle bijkomende middelen waarvoor de onderhandelingen nog niet voltooid zijn, dus naast de reserveonderdelen, middelen voor uitvoering van onderhoud, meet- en registratieapparatuur, wapenrekken en vliegeruitrusting? Vallen de kosten van deze bijkomende middelen wel of niet onder de exploitatiekosten voor deelneming aan de operationele testfase?

Naast reservedelen, onderhoudsmiddelen, meet- en registratieapparatuur, wapenrekken en vliegeruitrusting bestaan de bijkomende middelen ook uit het Nederlandse aandeel in de gemeenschappelijke instandhouding van de pool van vliegtuigen. Het betreft voornamelijk hardware, software en gronduitrusting. De bijkomende middelen vallen niet onder de exploitatiekosten maar maken deel uit van het investeringsbudget van het project Vervanging F-16.

27 en 32

Vallen de kosten voor de opleiding van vliegers en technici voorafgaande aan de operationele fase onder de exploitatiekosten voor deelneming aan de operationele testfase?

Eerder was er bij de materiële en personele exploitatiekosten in de IOT&E sprake van een vaste bijdrage van € 25 000 per op te leiden vlieger voor het gebruik van de Amerikaanse opleidingsfaciliteiten. Is dit bedrag nog steeds van toepassing?

De kosten van de opleidingen vallen niet onder de exploitatiekosten van de operationele testfase maar maken deel uit van de post «initiële opleidingen» van de projectreservering Vervanging F-16. In de jaarrapportages van het project Vervanging F-16 is deze post afzonderlijk vermeld. De vergoeding voor het gebruik van Amerikaanse opleidingsfaciliteiten is nog steeds ongeveer € 25 000 per vlieger.

28 en 29

Eerder was het niet mogelijk de exploitatiekosten voor de deelneming aan de operationele testfase uit te splitsen in materiële exploitatiekosten en personele exploitatiekosten. Waarom is dat nu wel mogelijk?

Kunt u een volledig overzicht geven van wat er allemaal inbegrepen is bij de materiële exploitatiekosten? Kunt u een volledig overzicht geven van wat er allemaal inbegrepen is bij de personele exploitatiebudgetten?

Waarom spreekt men van materiële exploitatiekosten en van personele budgetten? Kunt u een overzicht geven van de bijkomende personele uitgaven en waar komen deze dan bij? Maken de personele exploitatiebudgetten ook deel uit van het projectbudget Vervanging F-16? Waarom is de raming van personele exploitatiebudgetten afhankelijk van de nieuwe planning van het Pentagon?

Een splitsing van de exploitatiekosten in materiële en personele exploitatiekosten is in beginsel altijd mogelijk, tenzij het contracten van toeleveranciers betreft. In de eerdere brieven over de operationele testfase is alleen melding gemaakt van het gedeelte van de exploitatiekosten dat niet kon worden geraamd binnen de toenmalige F-16 exploitatiebudgetten.

De exploitatiekosten voor de deelneming aan de operationele testfase worden geraamd op € 32 miljoen (prijspeil 2010). Bij de geraamde materiële exploitatiekosten van € 25,9 miljoen gaat het om kosten ten behoeve van *Performance Based Logistics* (PBL) van onder meer de reparatie van vliegtuigonderdelen, om kosten voor logistieke ondersteuning door de fabrikanten, brandstofkosten, transportkosten, kosten van specifiek Nederlandse testen en een post «onvoorzien».

Voor de bijkomende personele uitgaven wordt een bedrag van € 6,1 miljoen geraamd ten laste van de personele exploitatiebudgetten van de defensieonderdelen van het deelnemende Nederlandse personeel, voornamelijk het Commando luchtmacht (CLSK). Het betreft de reis- en verblijfskosten en buitenlandtoelagen van het personeel. De reguliere salariskosten maken geen deel uit van deze raming. De raming van de exploitatiekosten zal worden geactualiseerd nadat het Pentagon de besluitvorming over de nieuwe planning heeft voltooid en een detailplanning voor de operationele testfase beschikbaar is gekomen.

30

Waaruit zal de detailplanning bestaan?

De planning zal de opleidingen, de voorbereidingen voor de operationele testfase en de operationele testfase zelf omvatten.

31

Eerder was er bij de materiële en personele exploitatiekosten IOT&E sprake van performance based logic (inzetgereedheid tegen vast in te stellen bedrag per vliegtuig). Is dit verdwenen?

De reparatie van vliegtuigcomponenten en -onderdelen zal worden uitgevoerd door de toeleveranciers op basis van PBL. De exploitatiekosten van het Nederlandse personeel vallen niet onder het PBL-concept.

33

Vallen de kosten van de upgrade van de beide testtoestellen naar Block 3 onder het Projectbudget vervanging F-16 of onder het kostenplafond van de IOT&E? Met welke Blockversie zullen de Nederlandse vliegers opgeleid worden en met welke Blockversie zal er deelgenomen gaan worden aan de IOT&E fase?

Voor de upgrade van de twee Nederlandse testtoestellen naar de block 3 standaard is in het projectbudget Vervanging F-16 afzonderlijk € 4 miljoen geraamd. In de jaarrapportage van het project Vervanging F-16 over 2010 staat dit bedrag vermeld in tabel 4. De opleiding van vliegers zal in 2012 beginnen met de testtoestellen met block 1 software. Met de block 2 en vervolgens block 3 software komen meer capaciteiten beschikbaar waarvoor de vliegers aanvullende opleidingen en trainingen zullen krijgen. De operationele testfase zal in 2014 beginnen met block 2 software en de testfase zal worden vervolgd met de block 3 software zodra die beschikbaar komt. Op deze wijze heeft een geleidelijke opbouw van de capaciteiten van de F-35 plaats voor zowel de opleidingen als de operationele testfase.

34

De productiekosten zijn inmiddels hoger dan de door Nederland aangegane verplichtingen voor de onderdelen met een lange levertijd (long lead items). Betreft het hier de productiekosten voor de long lead items of aanvullende productiekosten voor het gehele toestel? Waaruit bestaan deze verhoogde productiekosten, voor welke onderdelen gelden deze kosten en welke oorzaak ligt ten grondslag aan de verhoogde productiekosten? Wat is de hoogte van de kosten die Lockheed Martin tot nu toe voor eigen rekening en risico heeft genomen? Is u bekend of Lockheed Martin deze kosten gaat doorberekenen in de prijs van het testtoestel? Heeft u de garantie dat deze verhoogde productiekosten niet doorberekend zullen worden?

Defensie is in 2008 voor € 9,1 miljoen verplichtingen aangegaan voor de onderdelen met een lange levertijd voor het tweede Nederlandse

testtoestel uit de LRIP 4-productieserie. Lockheed Martin heeft tot nu toe het verschil tussen dat bedrag en de inmiddels hogere productiekosten voor eigen rekening en risico genomen. Hierover zijn met Nederland geen nadere afspraken gemaakt. Defensie is voor dit verschil geen verplichting aangegaan en beschikt niet over informatie over de exacte hoogte en onderbouwing van dit bedrag. Met de definitieve aanschaf van het tweede testtoestel zal Defensie verplichtingen aangaan voor de volledige kosten van het testtoestel conform de LRIP 4-contracten met Lockheed Martin en Pratt & Whitney. Daaronder vallen ook de productiekosten die Lockheed Martin zolang voor eigen rekening heeft genomen. Het toestel wordt daardoor dus niet duurder.