

Vergaderjaar 2016–2017

**26 488**

**Behoeftestelling vervanging F-16**

**Nr. 419**

**LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 30 november 2016

De vaste commissie voor Defensie heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Defensie over de brief van 20 september 2016 inzake de zestiende voortgangsrapportage project Verwerving F-35 (Kamerstuk 26 488, nr. 416).

De Minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 24 november 2016. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,  
Ten Broeke

De griffier van de commissie,  
De Lange

**1**

**Hoeveel van de 40 miljoen euro die Defensie in 2016 heeft gereserveerd voor valutaschommelingen is bestemd voor verwerving van de F-35?**

**19**

**Is de in de begroting opgenomen reservering voor valutaschommelingen van 40 miljoen euro wel of niet aangewend voor dit project?**

De reservering voor valutaschommelingen van € 40 miljoen wordt niet ingezet om valutategenvallers bij het project «Verwerving F-35» te dekken omdat voor dit project afzonderlijke afspraken zijn gemaakt.

**2**

**Loopt de planning voor het project F-35 motoronderhoud (aanbestedingen, vastgoedzaken) volgens de planning?**

**43**

**Is het de verwachting dat het geplande onderhoudscentrum Woensdrecht tijdig klaar is voor het onderhoud aan de motoren? Indien dit niet het geval is, waar zal dan het motorenonderhoud plaatsvinden?**

Het project «F135 motorenonderhoud» verloopt volgens de planning. De belangrijkste aandachtspunten zijn de aanbesteding van de onderhoudswerkplaats en van de proefdraaiopstelling voor de motoren. Na de oplevering zullen in de loop van 2019 achtereenvolgens de inrichting van de werkplaats, de training van personeel en de kwalificatie van de faciliteit worden uitgevoerd. In het vierde kwartaal van 2019 zal de faciliteit in bedrijf worden genomen. Zoals gemeld in de Voortgangsrapportage Verwerving F-35, is de oplevering van de gebouwen mede afhankelijk van de tijdige beschikbaarheid van vergunningen. Dit blijft een planningsrisico totdat de vergunningaanvragen zijn goedgekeurd.

**3**

**Kunt u een overzicht geven van Europese landen en de wijze waarop zij omgaan met BTW-afdracht voor Defensie-uitgaven? Bent u bereid te overwegen om de Nederlandse defensie-uitgaven vrij te stellen van BTW-afdracht? Zo nee, waarom niet?**

De Europese lidstaten moeten zich houden aan de Europese btw-richtlijn. Die bepaalt dat een btw 0-tarief geldt voor oorlogsschepen. Voor militaire luchtvaartuigen geldt alleen het btw 0-tarief als die regel nationaal reeds bestond op 1 januari 1978, de startdatum van de Europese harmonisatie van de btw. Het is niet mogelijk van de Europese btw-richtlijn af te wijken. Verder verwijs ik naar de brief van 30 oktober 2015 over internationale militaire samenwerking (Kamerstuk 33 279, nr. 16), met daarin een passage over de btw en Europese regelgeving.

**4**

**Wat is de meeste recente stand van zaken ten aanzien van een eventuele Block Buy?**

**5**

**Is er al iets meer bekend over een eventuele Block Buy?**

Op korte termijn zal de Kamer een brief ontvangen over de *block buy*.

**6**

**Zijn er eventuele extra kosten verbonden aan de softwarevertraging en de hieruit voortvloeiende risico's voor vertraging van operationele testen?**

De ontwikkeling van de software valt onder de *System Development and Demonstration* fase (SDD) waaraan Nederland deelneemt met een vast bedrag. Het JPO heeft onlangs laten weten dat ongeveer \$ 500 miljoen meer nodig is om de SDD-fase te voltooien. Deze extra kosten zijn voor rekening van de Verenigde Staten. De andere partners dragen daaraan niet bij.

Een vertraging van de operationele testen kan ertoe leiden dat de Nederlandse eenheid en de twee toestellen langer op Edwards moeten blijven. In dat geval zullen de toestellen later beschikbaar komen voor de opleidingen die op *Luke Air Force Base* worden gegeven. Als dit tot extra kosten leidt, zullen die in het projectbudget worden opgevangen.

**7**

**Waarom trekt Defensie de conclusie dat de bedrijfszekerheid zich goed ontwikkelt, als de planning nog achterloopt (53% ipv 60%)?**

De bedrijfszekerheid verbetert gestaag. Zo was de bedrijfszekerheid van de toestellen eerder 51 procent (Voortgangsrapportage van maart jl., Kamerstuk 26 488, nr. 404) en is die nu 53 procent. Gedurende de inzet van de Nederlandse toestellen vanaf Leeuwarden was de bedrijfszekerheid van deze toestellen overigens 72 procent.

**8**

**Hoeveel van de 53 geplande toestellen voor 2016 zijn er inmiddels afgeleverd door Lockheed Martin?**

Op 10 november jl. had Lockheed Martin 36 van de 53 toestellen geproduceerd. Dit is lager dan gepland omdat veranderingen in de productie nodig waren nadat bleek dat isolatiemateriaal niet voldeed aan de kwaliteitseisen.

**9**

**Zijn de extra investeringen die de Amerikaanse overheid in het project F-35 doet om initiatieven voor een lagere stukprijs te bewerkstelligen, enkel bedoeld voor Amerikaanse bedrijven, of komen die ten goede aan alle (internationale) bedrijven die meedoen aan de productie?**

Nee, investeringen om de productiekosten te laten dalen worden daar gedaan waar ze het grootste effect hebben. Er kan dus worden geïnvesteerd in bedrijven in verschillende landen.

**10**

**Welke effecten hebben de eventuele nieuwe verdragen met Duitsland en Frankrijk op de toekomstige inzetbaarheid van Nederlandse vliegtuigen?**

België, Luxemburg en Nederland zijn samen in gesprek met Frankrijk en afzonderlijk met Duitsland over samenwerking bij de luchtruimbewaking in aanvulling op de intensieve onderlinge samenwerking van de Benelux-partners. De aanvullende samenwerking houdt in dat jachtvliegtuigen een verdacht *Renegade* vliegtuig kunnen volgen tot over de grens, totdat jachtvliegtuigen van het partnerland deze taak in het eigen luchtruim hebben overgenomen. Naar verwachting zal dit slechts incidenteel aan de orde zijn. De jachtvliegtuigen van de *Quick Reaction Alert* (QRA) hoeven niet vaker of minder vaak paraat te staan. De samenwerking is dan ook niet van invloed op de inzetbaarheid van de Nederlandse toestellen.

**11**

**Wat zou het gevolg zijn van een vertraging in de uitvoering van de operationele testen op de block 3F software? Wanneer zou de F-35 in dat geval operationeel zijn?**

Alle aandacht is gericht op voltooiing van de *block 3F* software zodat de Amerikaanse marine met die software in 2018 de IOC-status kan behalen. Vertraging in de levering van de uiteindelijke *block 3F* software kan tot vertraging leiden in de uitvoering en voltooiing van de operationele testen. In dat geval komen de Nederlandse toestellen later beschikbaar voor training en opleiding. Voor Nederland heeft enige vertraging geen directe invloed op het behalen van een eerste operationele capaciteit (IOC-status) per eind 2021.

**12**

**Is het rapport van de NLR al klaar? Zo ja, wanneer wordt dit naar de Kamer gestuurd?**

Het rapport is vrijwel gereed en zal in de komende weken aan de Kamer worden gestuurd.

**13**

**Welke afspraken zijn er gemaakt m.b.t. de inzet van de risicoreservering? Mag dit wel of niet ingezet worden voor het opvangen van valutawisselingen?**

**16**

**Hoe verhoudt de bewering dat eventuele vrijval in de risicoreservering van het project «Verwerving F-35» aan het eind van het project kan worden ingezet voor het opvangen van valutaschommelingen zich tot de eerdere afspraak dat de risicoreservering niet mag worden gebruikt voor valutarisico's? Klopt het dat u deze eerdere afspraak schendt met deze bewering?**

Bij de besluitvorming over de aanschaf van de F-35 zijn de volgende afspraken gemaakt over de inzet van de risicoreservering. De risicoreservering kan worden ingezet voor tegenvallers in het project, maar is niet bestemd voor prijs- en loonbijstellingen en evenmin voor het opvangen van valutaschommelingen. Voorts is afgesproken dat als de risicoreservering niet volledig wordt aangesproken, de ruimte in het budget kan worden aangewend voor de aanschaf van extra toestellen. Dit betekent dat, aan het einde van het project, de risicoreservering kan worden gebruikt ter compensatie van een eerder ontstaan tekort vanwege valutaschommelingen.

**14**

**Op welke wijze en door wie wordt de toekomstige dollarkoers bepaald, die mede bepalend is voor de langjarige gemiddelde dollarkoers?**

Defensie maakt gebruik van gegevens uit het Centraal Economisch Plan van het Centraal Planbureau. Hiermee bepaalt Defensie jaarlijks de gemiddelde dollarkoers over de afgelopen tien jaar.

**15**

**Wat voor waardevolle kennis en ervaring hebben de belevingsvluchten opgeleverd voor de logistiek, ondersteuning, onderhoud en vliegoperaties op een locatie buiten de thuisbasis van de toestellen?**

Allereerst waren de belevingsvluchten van groot belang voor de omwonenden van de vliegbases Leeuwarden en Volkel. Voorts heeft Defensie tijdens het gebruik van de F-35 toestellen in Nederland ook ervaringen opgedaan in de logistiek, de ondersteuning en het onderhoud. Het betreft bijvoorbeeld het gebruik van de beveiligde verbinding naar Edwards *Air Force Base*, de thuisbasis van de toestellen. Ook zijn kennis en ervaring opgedaan over de samenstelling, de herbevoorrading en het gebruik van het reservedelenpakket voor een kortdurende inzet. Het gaat dan bijvoorbeeld om de werkwijze van de bestelsystematiek, de bevoorradingsstijden en de douaneafhandeling.

Ook zijn operationele ervaringen opgedaan. Voor de Nederlandse vliegers was het de eerste ervaring met F-35 vluchten buiten de Verenigde Staten. Tijdens de vlucht is regelmatig bijgetankt bij de Nederlandse KDC-10. Zowel voor de F-35 vliegers als voor de bemanning van de KDC-10 was dit een waardevolle training. Voorts konden Nederlandse militaire verkeersleiders ervaring opdoen met de begeleiding van de F-35 toestellen in het Europese luchtruim.

**16**

**Hoe verhoudt de bewering dat eventuele vrijval in de risicoreservering van het project «Verwerving F-35» aan het eind van het project kan worden ingezet voor het opvangen van valutaschommelingen zich tot de eerdere afspraak dat de risicoreservering niet mag worden gebruikt voor valutarisico's? Klopt het dat u deze eerdere afspraak schendt met deze bewering?**

Zie het antwoord op vraag 13.

**17**

**Klopt het dat het kabinet pas aan het einde van het project gaat bekijken of er daadwerkelijk problemen zijn door valutaschommelingen en dus ook dan pas gaat kijken hoe deze opgelost worden? Wanneer is dit einde van het project?**

Defensie meldt elk jaar in september in de Voortgangsrapportage Verwerving F-35 het verschil tussen het projectbudget en de projectraming.

Daarin is ook zichtbaar welk deel van het verschil is toe te schrijven aan valutaschommelingen. Zowel veranderingen in de dollarkoers als in de prijzen (in dollars) zullen de komende jaren van invloed zijn op de ramingen. Het project eindigt als het laatste F-35 toestel aan Defensie is geleverd. Ten tijde van de bestelling van de laatste toestellen kan een besluit worden genomen over het gebruik van een eventueel resterend deel van het budget inclusief de risicoreservering.

**18**

**Waarom is ook al weer gekozen om het motoronderhoud van de F-35 als een separaat project aan te wijzen?**

Het project Verwerving F-35 voorziet zoals bekend in de vervanging van de F-16 voor Defensie. Het motorenonderhoud staat daar los van en heeft een eigen projectbudget. Dat geldt ook voor andere aan de F-35 gerelateerde projecten zoals de verwerving van kapitale munitie.

**19**

**Is de in de begroting opgenomen reservering voor valutaschommelingen van 40 miljoen euro wel of niet aangewend voor dit project?**

Zie het antwoord op vraag 1.

**20**

**Klopt het dat de Studiegroep Begrotingsruimte geen enkele oplossing heeft geboden voor de problematiek rond valutaschommelingen, terwijl u diverse keren hebt aangegeven dat dit wel zou worden meegenomen? Heeft Defensie hier dan wel/geen specifieke vragen over gesteld aan de Studiegroep?**

Defensie heeft de Studiegroep Begrotingsruimte uitleg gegeven over de aard en omvang van de problemen die valutaschommelingen voor Defensie veroorzaken en over mogelijke oplossingsrichtingen. Het kabinet heeft vervolgens besloten een reservering van € 40 miljoen in te stellen. De afspraak is dat deze niet wordt aangewend voor valutaschommelingen van het project Verwerving F-35.

**21**

**Welk bedrag van de risicoreservering komt op basis van de huidige ramingen vrij te vallen?**

Defensie heeft € 487 miljoen beschikbaar voor investeringsrisico's bij de verwerving van de F-35. De laatste risico-inventarisatie heeft uitgewezen dat er naar schatting € 110 miljoen nodig is om investeringsrisico's op te vangen (tabel 23 en 24 van de rapportage). Als al deze risico's werkelijkheid worden, blijft er naar verwachting € 377 miljoen over. Dit is zoals bekend exclusief het valutarisico.

**22**

**Is het inzetten van de risicoreservering als enige oplossing aangedragen voor een eventueel probleem met de valutaproblematiek?**

In de Voortgangsrapportage Verwerving F-35 is gemeld dat een eventuele vrijval in de risicoreservering van het project «Verwerving F-35» aan het einde van het project kan worden aangewend voor het opvangen van valutaschommelingen of, als de reservering daar ruimte voor biedt, voor de aanschaf van extra toestellen.

**23**

**Welke kosten zijn er tot nu toe gemaakt voor inhuur van externe expertise die geleverd wordt door nationale instellingen zoals het NLR en TNO? Passen deze binnen het hiervoor opgestelde budget?**

In de periode van augustus 2012 tot en met oktober 2016 is € 6,14 miljoen (inclusief € 1,07 miljoen BTW) uitgegeven aan de inhuur van NLR en TNO. Dit is betaald uit het projectbudget.

**24**

**Indien het vrijgefallen bedrag van de risicoreservering ingezet kan worden voor de aankoop van extra toestellen, hoe wordt dit dan verwerkt in de exploitatiekosten?**

De aanschaf van extra toestellen zal leiden tot hogere exploitatiekosten die zullen moeten passen binnen het vastgestelde kader van het investerings- en exploitatiebudget, inclusief de risicoreserveringen.

**25**

**Wanneer verwacht u dat de inrichting van de extracomptabele projectadministratie is afgerond?**

In 2016 is begonnen met de ontwikkeling van de extracomptabele projectadministratie. Naar verwachting zal daarmee vanaf begin 2017 worden gewerkt. Op grond van de gebruikservaring zal de administratie vervolgens verder worden verfijnd.

**26**

**Zijn in block 3F alle door Nederland gewenste functionaliteiten opgenomen? Of worden er functionaliteiten doorgeschoven naar latere updates (block 4)?**

*Block 3F zal functionaliteiten bevatten om de beoogde missies te kunnen uitvoeren. Zoals gemeld in de Voortgangsrapportage Verwerving F-35 van maart 2016 (Kamerstuk 26 488, nr. 404) is thans van één niet operationele functionaliteit bekend dat deze wordt doorgeschoven van *block 3F* naar *block 4*. Het betreft een dataverbinding waarmee al tijdens de vlucht de onderhoudsbehoefte van het toestel kan worden doorgegeven.*

**27**

**Denkt Defensie al na over een eventuele upgrade naar Block 4? Of is dat voor de levering van de Nederlandse vliegtuigen (vanaf 2019) niet nodig? Op welke termijn denkt het kabinet dan wel een upgrade nodig te hebben?**

**30**

**Zijn de kosten die zijn gemoeid met het voorzien van nieuwe of gewijzigde hardware in de toestellen al meegenomen in de onderhoudskosten of komen deze kosten bovenop de reeds voorziene onderhoudskosten?**

**31**

**Is iedereen verplicht de nieuwe of gewijzigde hardware af te nemen bij Lockheed Martin? Is iedereen verplicht de nieuwe of gewijzigde hardware te laten plaatsen door een vaste leverancier, dan wel producent, dan wel fabrikant die aangewezen is door Lockheed Martin? Kunnen Nederlandse bedrijven in aanmerking komen voor het produceren of installeren van deze nieuwe of gewijzigde hardware? En geldt dit ook voor alle computers die vervangen moeten worden?**

**32**

**Bestond over de verplichte vervanging van de nieuwe of gewijzigde hardware voorafgaand aan de aanschaf van de Nederlandse toestellen al duidelijkheid? En over de vervanging van de computers? Zo ja, zijn deze financiële gevolgen opgenomen in het gereserveerde budget? Zo ja, onder welke kostenpost? Indien er geen duidelijkheid was over de verplichte afname van nieuwe of gewijzigde hardware, wanneer was dat u voor het eerst bekend?**

De voltooiing van de ontwikkelingsfase (SDD-fase) van het toestel is voorzien voor eind 2017. Onderdeel van de *Production, Sustainment and Follow-on Development* (PSFD-MoU) uit 2006 is de *Follow on Modernization* voor de doorontwikkeling van het toestel. De F-35 zal evenals de F-16 steeds worden doorontwikkeld en daarvoor komen stapsgewijs nieuwe functies beschikbaar. Het toestel zal daarom periodiek moeten worden voorzien van nieuwe hard- en software. De eerste stap is de ontwikkeling van *block 4*, de opvolger van *block 3F*. Naar de huidige inzichten zal de eerste fase van *block 4* vanaf 2020 beschikbaar komen voor de bestaande toestellen. Het productieproces wordt daarop aangepast zodat nieuwe toestellen direct van de nieuwste hard- en software zijn voorzien.

Defensie heeft vanaf het begin rekening gehouden met de stapsgewijze doorontwikkeling van de F-35. In het budget is daarom rekening

gehouden met de modificatiekosten (tabel 19 in de Voortgangsrapportage Verwerving F-35). In de loop van de tijd zal er meer duidelijkheid ontstaan over de precieze capaciteiten en de kosten daarvan. Hoewel niet verplicht, ligt het wel in de rede de toestellen te modificeren.

De toestellen worden niet bij Lockheed Martin gemodificeerd. Een deel van de toekomstige modificaties zal naar verwachting op Woensdrecht kunnen worden uitgevoerd. Grotere modificaties zullen waarschijnlijk in de assemblagefabriek in Cameri in Italië worden uitgevoerd. Ook Nederlandse bedrijven kunnen voor de uitvoering van modificatiewerkzaamheden in aanmerking komen.

**28**

**Wanneer kan de Kamer het verslag van de business case over PS-module verwachten?**

Defensie werkt aan de *business case* om te kunnen vaststellen of deze module rendabel is. De uitkomst wordt verwacht in de zomer van 2017.

**29**

**De voortgang van het ontwikkelings- en testprogramma verliep in grote lijnen volgens planning. Hoeveel procent van de planning is gehaald, en hoeveel dus niet?**

Zoals beschreven in de rapportage is het testprogramma voor zo'n 80 procent gereed en nadert de ontwikkelingsfase het einde. Het JPO houdt rekening met drie tot vier maanden vertraging ten opzichte van eind 2017, het moment waarop de ontwikkelingsfase volgens de planning gereed zou zijn.

**30**

**Zijn de kosten die zijn gemoeid met het voorzien van nieuwe of gewijzigde hardware in de toestellen al meegenomen in de onderhoudskosten of komen deze kosten bovenop de reeds voorziene onderhoudskosten?**

**31**

**Is iedereen verplicht de nieuwe of gewijzigde hardware af te nemen bij Lockheed Martin? Is iedereen verplicht de nieuwe of gewijzigde hardware te laten plaatsen door een vaste leverancier, dan wel producent, dan wel fabrikant die aangewezen is door Lockheed Martin? Kunnen Nederlandse bedrijven in aanmerking komen voor het produceren of installeren van deze nieuwe of gewijzigde hardware? En geldt dit ook voor alle computers die vervangen moeten worden?**

**32**

**Bestond over de verplichte vervanging van de nieuwe of gewijzigde hardware voorafgaand aan de aanschaf van de Nederlandse toestellen al duidelijkheid? En over de vervanging van de computers? Zo ja, zijn deze financiële gevolgen opgenomen in het gereserveerde budget? Zo ja, onder welke kostenpost? Indien er geen duidelijkheid was over de verplichte afname van nieuwe of gewijzigde hardware, wanneer was dat u voor het eerst bekend?**

Zie het antwoord op vraag 27.

**33**

**Klopt het dat de onderhoudskosten van de F-35 ten opzichte van de onderhoudskosten van de F-16 ruim 1,5 keer zoveel zijn?**

Zoals bekend zijn de geraamde exploitatiekosten per toestel voor de F-35 hoger dan voor de F-16. Defensie heeft in 2013 vastgesteld dat met de



exploitatie-raming voor F-16 jachtvliegtuigen 37 F-35 toestellen kunnen worden geëxploiteerd. De exploitatiekosten van de Nederlandse F-35 toestellen worden nu geraamd op gemiddeld € 296,2 miljoen per jaar.

**34**

**Is er een mogelijkheid om het onderhoud van de F-35's die Nederland krijgt uit te besteden?**

Een deel van het onderhoud aan de F-35 zal worden uitbesteed. Zoals onlangs bekend werd, zijn er nu reeds twee Nederlandse bedrijven geselecteerd om componentenonderhoud uit te voeren. Evenals bij de motor van de F-16 het geval is, zal een private partner het onderhoud aan de F-35 motoren op Woensdrecht uitvoeren (publiek-private samenwerking). Ook zal een deel van het onderhoud aan vliegtuigen in het Italiaanse Cameri worden uitgevoerd.

**35**

**Bent u er zeker van dat Nederland al het personeel kan aantrekken dat noodzakelijk is voor onderhoud van de technologisch zeer hoogwaardige F-35's en dat daar tevens voldoende budget voor beschikbaar is?**

Defensie zal waar mogelijk gebruikmaken van het F-16 onderhoudspersoneel. Een deel van het (componenten)onderhoud aan de F-35 zal worden uitbesteed. Mocht dat nodig zijn, dan zal Defensie de werving van personeel aanpassen aan veranderende eisen.

**36**

**Wat zijn op dit moment de verwachte kosten van de modificatie naar de block 3f configuratie?**

De toestellen die in de toekomst voor Nederland zullen worden gebouwd, worden geleverd in de *block 3F* configuratie (of hoger). Daarvoor hoeft niet extra te worden betaald. De huidige twee Nederlandse testtoestellen zullen in de komende jaren nog wel moeten worden gemodificeerd naar de *block 3F* standaard. De totale geraamde kosten daarvan zijn ongeveer € 23 miljoen en maken deel uit van het projectbudget.

**37**

**Wat zijn de gevolgen van het feit dat Nederland in de jaren 2021–2023 slechts 4 jachtvliegtuigen kortdurend kan inzetten, voor Nederlandse deelname aan internationale missies?**

Defensie werkt voor planningsdoeleinden met een ambitieniveau voor de F-16 en de F-35 waarbij in de periode 2021–2023 inderdaad vier jachtvliegtuigen kortdurend kunnen worden ingezet. De precieze inzetmogelijkheden in die jaren zullen echter gaandeweg duidelijk worden.

**38**

**Is er eventueel een rol weggelegd voor vluchtsimulators bij het maken van het jaarlijks benodigde aantal vliegrend indien een toestel zou uitvallen en de trainingscapaciteit afneemt? Zo nee, waarom niet?**

Vluchtsimulatie is een standaard onderdeel van het trainingsprogramma van de F-35 vliegers en het belang daarvan zal in de toekomst alleen maar toenemen. De vluchtsimulators kunnen echter niet alle vliegrend vervangen. Bij verlies of uitval van een toestel zal Defensie zowel van vluchtsimulators als van de andere toestellen gebruikmaken.

**39**

**Klopt het dat het 1,2 miljard Canadese dollars kost als Canada afziet van aanschaf van de F-35? Hoe groot is dit bedrag uitgedrukt in euro's? En wat zijn de financiële consequenties voor aanschaf van de F-35 door Nederland?**

Canada is partner in het F-35 programma, neemt deel aan de ontwikkelingsfase en voert een nieuwe kandidatenevaluatie uit voor de vervanging van de F-18 toestellen. Mocht Canada ervoor kiezen geen F-35 toestellen aan te schaffen, dan kan dit leiden tot een beperkte stijging van de stuksprijs in de productie jaren waarin de Canadese toestellen gepland waren. De stuksprijs in een productiejaar is echter van veel factoren afhankelijk.

**40**

**Wanneer verwacht u duidelijkheid over eventuele aanschaf van de F-35 door België?**

België beoogt in 2018 een keuze te maken, zodat vanaf 2023 de F-16 kan worden vervangen. De F-35 is daarvoor een kandidaat.

**41**

**Hoeveel zou het kosten als nu wordt besloten tot stoppen met de aanschaf van de F-35? Hoeveel is al betaald, en hoe groot is de financiële schade dan?**

In 2012 heeft de Algemene Rekenkamer onderzocht wat de gevolgen zouden zijn als Nederland de deelname aan het F-35 programma zou staken (Kamerstuk 26 488, nr. 302). Het bleek dat stoppen met het F-35 programma niet voor de hand lag. Sindsdien heeft Nederland gekozen voor de F-35 en zijn de uitgaven verder toegenomen.

Met de jaarlijkse voortgangsrapportage in maart ontvangt u een verantwoording van de uitgaven die Defensie heeft gedaan. Eind 2015 had Defensie € 1.447 miljoen uitgegeven aan het F-35 programma. Dit is inclusief de Nederlandse deelname van \$ 800 miljoen aan de ontwikkelingsfase.

**42**

**Zijn er al nieuwe ontwikkelingen rond de keuze voor de plek waar het onderhoudswerk van de Europese regio plaats gaat vinden? Wanneer gaat het JPO tot een keuze over en welke kans maakt Woensdrecht om hiervoor aangewezen te worden?**

Het onderhoud aan componenten en de inrichting van de logistiek en opslag worden gefaseerd aanbesteed. Nederlandse bedrijven maken kans op de gunning van opdrachten. Onlangs heeft het JPO bekend gemaakt dat twee Nederlandse bedrijven onderhoud aan een deel van de componenten van de F-35 mogen gaan uitvoeren.

**43**

**Is het de verwachting dat het geplande onderhoudscentrum Woensdrecht tijdig klaar is voor het onderhoud aan de motoren? Indien dit niet het geval is, waar zal dan het motorenonderhoud plaatsvinden?**

Zie het antwoord op vraag 2.

#### 44

**Klopt het dat zogenaamde niet partnerlanden, zoals Japan, net zo goed meedingen naar productieorders voor de F-35, bijvoorbeeld voor onderdelen, en dat de status van partnerland op dit punt dus niets voorstelt?**

De bedrijven uit partnerlanden die vanaf de ontwikkelingsfase bij het programma betrokken zijn geweest bevinden zich in een gunstige positie om mee te dingen naar orders. Deze bedrijven hebben al vele jaren hun inbreng geleverd zowel in de ontwikkelingsfase als in de productiefase en hebben hun betrouwbaarheid en technische prestaties aangetoond. De veelal lange betrokkenheid van deze bedrijven bij de productiefase geeft hen op het punt van de kostprijs een voordeel (de *learning curve*). Behalve bedrijven uit partnerlanden kunnen ook bedrijven uit niet-partner landen meedingen naar productieorders. Japan heeft overigens besloten 42 toestellen aan te schaffen en heeft geïnvesteerd in een – kostbare – assemblagefaciliteit.

#### 45

**Kunt u een concreet bedrag geven van hoeveel minder de afdracht aan de Staat is als gevolg van aanpassing van het afdrachtpercentage?**

Het huidige afdrachtpercentage van 2 procent blijft in stand. De oude afspraak om het afdrachtpercentage vanaf 2018 stapsgewijs te verhogen van 2 procent naar 4,1 procent zal zoals bekend niet worden uitgevoerd. Dit heeft geen gevolgen voor het totaal door de Staat te ontvangen bedrag van € 105 miljoen netto contante waarde in prijspeil 2001. Door verbreding van de afdrachtgrondslag met alle instandhoudingsopdrachten en het verlengen van de afdrachttermijn van 2050 tot 2062 blijft namelijk het met de industrie afgesproken bedrag in stand. Een en ander is nader toegelicht in de brief van 22 juli 2015 (Kamerstuk 26 488, nr. 391) en in de Voortgangsrapportage Verwerving F-35 van 15 maart 2016, blz. 32 – 33 (Kamerstuk 26 488, nr. 404)

#### 46

**Hoe groot is het probleem van bedrijven die wel omzet behalen uit de F-35 maar de MFO niet hebben ondertekend, waardoor de staat een lagere afdracht ontvangt? Hoe gaat de Staat om met bedrijven die de MFO niet willen ondertekenen?**

#### 47

**Zijn er ook bedrijven betrokken bij het project F-35 die het MFO niet willen ondertekenen? Zo ja, hoe gaat u daarmee om?**

Vier bedrijven, zogenoemde *free riders*, hebben in de periode vanaf 2008 op eigen kracht productieopdrachten verworven. De waarde daarvan bedroeg ongeveer € 8,15 miljoen. Daarmee zou een afdracht zijn gemoeid van ongeveer € 0,163 miljoen. Dit bedrag moet worden gezien in verhouding tot het bedrag van ongeveer € 7,16 miljoen dat de Staat tot en met 2016 uit hoofde van de Medefinancieringsovereenkomst (MFO) heeft ontvangen. Van die vier bedrijven hebben er inmiddels twee de MFO ondertekend en is er één niet meer actief betrokken bij F-35 werk. Daarmee resteert er nog één *free rider*.

De Staat mag en kan een bedrijf niet verbieden om zelfstandig productiecontracten te sluiten met Amerikaanse hoofdaannemers en systeemleveranciers; er bestaat immers contractvrijheid. De Staat zal deze bedrijven echter niet actief ondersteunen bij het verwerven van opdrachten. Dat bedrijven die ondersteuning door onder meer de inzet van het JSF *Industry Support Team* (het JIST) en de Bijzonder Vertegenwoordiger, de

heer Verhagen nuttig achten, blijkt uit het feit dat inmiddels twee voormalige *free riders* uit eigen beweging tot de MFO zijn toegetreden. Zoals in de voortgangsrapportages is vermeld, zijn er de afgelopen jaren nog meer bedrijven tot de MFO toegetreden.

De inspanningen van de Staat zijn er op gericht bedrijven die menen de potentie te hebben om opdrachten te verwerven en nog niet tot de MFO zijn toegetreden op de voordelen van toetreding te wijzen. Dat geldt ook voor bedrijven die mogelijk alleen in de instandhoudingsfase werk willen verwerven. Voor die fase zijn overigens nog geen concrete contracten gesloten. Wel zijn al twee Nederlandse bedrijven geselecteerd om onderhoudswerkzaamheden uit te kunnen voeren.

**48**

**Hoeveel opdrachten voor het Nederlandse bedrijfsleven heeft de Bijzonder Vertegenwoordiger al binnengehaald?**

Zoals tijdens het algemeen overleg van 29 september 2015 inzake de Verwerving van de F-35 is gemeld (zie Kamerstuk 26 488, nr. 398, blz. 28–29), is de Bijzonder Vertegenwoordiger niet degene die de opdrachten binnenhaalt. De opdrachten worden binnengehaald door de bedrijven. De meerwaarde van de Bijzonder Vertegenwoordiger is gelegen in het feit dat hij op hoog niveau deuren kan openen. De Nederlandse bedrijven die deelnamen aan de verschillende missies naar Amerikaanse bedrijven hebben laten weten dat de betrokkenheid van de Bijzonder Vertegenwoordiger hun positie *vis á vis* de Amerikaanse gesprekspartners heeft versterkt. In concrete gevallen is het aan de betrokken Nederlandse bedrijven om daar bekendheid aan te geven.

**49**

**Staat er voor de tweede helft van 2016 een missie gepland naar de VS om de Nederlandse ambities en industriële capaciteiten onder de aandacht te brengen? Zo ja, welke missies, en welke bewindspersonen zijn hierbij betrokken? Zo nee, waarom niet?**

**50**

**Doen zich dit najaar nog «geschikte momenten» voor tijdens missies naar de Verenigde Staten, om door bewindspersonen de Nederlands ambities en industriële capaciteiten onder de aandacht brengen? Bent u bereid een bezoek te brengen aan de VS met dat doel?**

**58**

**Zou een tijdige missie de kansen voor effectuering van de Nederlandse ambities op het gebied van instandhouding kunnen vergroten en dus het risico «De Nederlandse ambities op het gebied van instandhouding van de F-35 worden niet gerealiseerd» kunnen verkleinen? Zo ja, op welke termijn zal een missie plaatsvinden? Zo nee, waarom niet?**

In nauw overleg tussen de Ministeries van Defensie, Economische Zaken en Buitenlandse Zaken wordt ieder geschikt moment benut om de Nederlandse ambities en industriële capaciteiten onder de aandacht van de Amerikaanse overheid en relevante bedrijven te brengen. Dit najaar zijn tijdens diverse gelegenheden gesprekken gevoerd op hoogambtelijk en ministerieel niveau. Ook is het kabinet voornemens om begin 2017 de Nederlandse ambities en capaciteiten vooral op instandhoudingsgebied onder de aandacht te brengen. Hierover wordt momenteel met de industrie gesproken.

**51**

**In prijspeil 2016 is voor het project Verwerving F-35 een afdracht van 556 miljoen euro aan BTW «en overige heffingen» verschuldigd aan het Ministerie van Financiën: wat zijn die overige heffingen?**

**52**

**Waaruit bestaan de overige kosten zoals in de tabel 17 opgenomen bij «BTW en overige kosten»?**

Bij de overige kosten en heffingen gaat het om douanerechten.

**53**

**Welk gedeelte van de investeringskosten is door het kabinet al toegevoegd aan de exploitatiekosten?**

De overheveling is € 314,7 miljoen over een periode van 30 jaar (€ 10,49 miljoen per jaar). Zie ook tabel 17 in de Voortgangsrapportage Verweving F-35.

**54**

**Wie is verantwoordelijk voor de beperkte capaciteit bij het Rijksvastgoedbedrijf?**

**55**

**Wie is verantwoordelijk voor de praktische gevolgen van de beperkte capaciteit bij het Rijksvastgoedbedrijf?**

**56**

**Wie is verantwoordelijk voor de financiële gevolgen van de beperkte capaciteit bij het Rijksvastgoedbedrijf?**

De capaciteit van het Rijksvastgoedbedrijf (RVB) is op dit moment nog ontoereikend om alle vastgoedopdrachten voor Defensie uit te voeren. Hierdoor kunnen projecten vertragen. Inmiddels heeft het RVB extra personeel aangenomen waardoor er een evenwicht moet ontstaan tussen de capaciteit bij het RVB en de behoefte van Defensie.

**57**

**Wat is het gevolg van het hoger gekwantificeerde risico van 23,5 miljoen euro voor de begroting voor de F-35? Kunnen deze risico's worden opgevangen? Graag een toelichting.**

Uit de risicoanalyse is gebleken dat het risico voor de exploitatie hoger is dan vorig jaar en dat het is gestegen van € 25,6 miljoen tot € 27,1 miljoen. De risicoreservering voor de exploitatiekosten is door meevallers echter ook gestegen van € 23,8 miljoen naar € 27,7 miljoen. Dit is voldoende om de geraamde risico's – mochten die zich manifesteren – op te vangen.

**58**

**Zou een tijdige missie de kansen voor effectuering van de Nederlandse ambities op het gebied van instandhouding kunnen vergroten en dus het risico «De Nederlandse ambities op het gebied van instandhouding van de F-35 worden niet gerealiseerd» kunnen verkleinen? Zo ja, op welke termijn zal een missie plaatsvinden? Zo nee, waarom niet?**

Zie het antwoord op vraag 49 en 50.

**59**

**Bent u voornemens om een overkoepelende geïntegreerde projectadministratie in te stellen?**

Een geïntegreerde projectadministratie bevat alle informatie die nodig is om het project te beheersen en vragen te beantwoorden. Naast financiële informatie betreft dit de vastlegging van projectplannen, productspecificaties, contracten, overeenkomsten, vergaderverslagen, (Kamer)brieven, projectrisicoregister, projectplanning, presentaties, etc. De projectadministratie van de F-35 is, afhankelijk van de aard van de gegevens, in verschillende systemen vastgelegd. Het gaat om Finad (financieel), X-postweb (correspondentie, overeenkomsten) en de Principal Toolbox (projectdata). De Auditdienst Rijk heeft suggesties gedaan om de inrichting en toegankelijkheid van de projectadministratie verder te verbeteren. Deze suggesties worden overgenomen. Er zijn echter geen plannen om de projectadministratie op korte termijn geheel anders in te richten.

## **60**

### **Blijft de som van de geraamde exploitatie-uitgaven aan beide wapensystemen, gemiddeld gedurende de levensduur van de F-35, binnen het budget van 285 miljoen euro per jaar?**

Het uitgangspunt is onveranderd dat de kosten gedurende de resterende levensduur van de F-16 en de totale levensduur van de F-35, dat wil zeggen tot 2053, gemiddeld maximaal € 290,2 miljoen per jaar zijn (prijsspeil 2016). Vanwege de ongunstige dollarkoers zijn de geraamde exploitatiekosten op dit moment € 6 miljoen per jaar hoger. In werkelijkheid zullen de exploitatiekosten van jaar tot jaar verschillen. Zo moet rekening worden gehouden met hogere kosten gedurende de transitiefase, terwijl er andere jaren zullen zijn waarin de werkelijke kosten lager zijn dan het gemiddelde van € 290,2 miljoen (prijsspeil 2016).

## **61**

### **Kunt u uw ambitie zoals omschreven in de Nota in het belang van Nederland waarmaken?**

Ja, met 37 F-35 toestellen kan Defensie vanaf 2024 24 uur per dag, zeven dagen per week het Nederlandse luchtruim bewaken en permanent met vier toestellen elders in de wereld eenmalig of langdurig één missie uitvoeren.