

Vergaderjaar 2005–2006

26 488

Behoeftestelling vervanging F-16

Nr. 43

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 10 juli 2006

De commissie voor Defensie¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de staatssecretaris van Defensie naar aanleiding van de brief van de staatssecretaris van Defensie en de staatssecretaris van Economische zaken van 12 mei 2006 met de rapportage over het project Vervanging F-16 in 2005 (kamerstuk 26 448, nr. 42).

De staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 10 juli 2006. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Albayrak

De griffier van de commissie,
De Lange

¹ Samenstelling:

Leden: De Vries (PvdA), Bakker (D66), Koenders (PvdA), Van Beek (VVD), Karimi (GL), Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Albayrak (PvdA), voorzitter, Balemans (VVD), Van Baalen (VVD), Snijder-Hazelhoff (VVD), Van Winsen (CDA), Van den Brink (LPF), Mastwijk (CDA), Herben (LPF), ondervoorzitter, Duyvendak (GL), Kortenhorst (CDA), Huizinga-Heringa (CU), Van Velzen (SP), Algra (CDA), Haverkamp (CDA), Aasted Madsen-van Stiphout (CDA), Straub (PvdA), Blom (PvdA), Eijssink (PvdA), Brinkel (CDA) en Szabó (VVD).
Plv. leden: Van Dam (PvdA), Van der Laan (D66), Waalkens (PvdA), Lenards (VVD), Halsema (GL), Fierens (PvdA), Vacature (SP), Meijer (PvdA), Van Miltenburg (VVD), Visser (VVD), Oplaat (VVD), De Haan (CDA), Vacature (algemeen), Smilde (CDA), Hermans (LPF), Vendrik (GL), Knops (CDA), Van der Staaij (SGP), De Wit (SP), De Vries (CDA), Ormel (CDA), Ferrier (CDA), Vacature (algemeen), Tichelaar (PvdA), Noorman-den Uyl (PvdA), Jonker (CDA) en Veenendaal (VVD).

1 en 2

Wat is de reden dat de jaarrapportage niet binnen de norm van drie maanden na afloop van de peildatum van 1 januari aan de Kamer is aangeboden? Is de termijn te kort?

Kan worden toegezegd dat de jaarrapportages voortaan wel voor de afgesproken datum worden aangeboden of moeten we er rekening mee houden dat afgesproken data niet gehaald worden?

De huidige procedure regeling zegt het volgende over de actualiteit en peildata: «*De voortgangsrapportages verschijnen maximaal drie maanden na de peildatum van de rapportages. Bij betrokkenheid van derden is deze termijn maximaal 4 maanden.*» Dit laatste is hier van toepassing, omdat de jaarrapportage een gedeelde verantwoordelijkheid is van Defensie en Economische Zaken en er betrokkenheid is van de industrie voor het aanleveren van gegevens. Het moment van aanbidding zou derhalve 1 mei kunnen zijn. Aangezien de rapportage op 12 mei is aangeboden, is er inderdaad sprake van een kleine vertraging. Ten opzichte van de jaarrapportages over 2003 en 2004 is evenwel een behoorlijke versnelling bereikt. Zoals eerder gemeld (kamerstuk 26 488, nr. 34) blijft het streven erop gericht om de jaarrapportage tijdig aan te bieden.

3

Deelt u de mening van de Auditdienst om er bij Lockheed Martin en het JSF PO op aan te dringen de kosten van SDD-fase en de LRIP-fase nadrukkelijk te scheiden?

Het belang van kostenscheiding wordt dezerzijds onderschreven. De auditdiensten signaleren dat tijdens de SDD-fase wordt gestart met de doorontwikkeling (Follow-on Development) van het initiële ontwerp. Zonder aanvullende maatregelen zou het mogelijk zijn, dat budget voor de doorontwikkeling wordt gebruikt voor de SDD-fase. De scheiding van de desbetreffende budgetten en de verantwoording daarover, alsmede de reguliere controle door Amerikaanse audit instanties en de mogelijkheid voor de JSF-partners om hierop toezicht te houden, zijn voor de regering echter voldoende waarborgen om oneigenlijk gebruik van budgetten te voorkomen.

4

Deelt u de mening van de projectleider dat de huidige personele projectbezetting van de Nederlandse afvaardiging in de VS krap is, evenals de kwantitatieve bezetting van de Nederlandse projectorganisatie? Hoe groot zijn deze organisaties thans? Hoe is de vertegenwoordiging van Nederland in de VS in relatieve en absolute zin vergeleken met andere deelnemende landen?

De personele inbreng in het JSF Program Office tijdens de SDD-fase hangt samen met het deelnameniveau. Bij de start van de SDD-fase konden het Verenigd Koninkrijk (ongeveer \$ 2 miljard), Italië (ongeveer \$ 1 miljard) en Nederland (\$ 0,8 miljard) respectievelijk tien, vijf en drie vertegenwoordigers afvaardigen. De level-3 partners konden elk één vertegenwoordiger afvaardigen. Kort na de start van de SDD-fase is aan het Verenigd Koninkrijk, Italië en Nederland de mogelijkheid geboden één extra vertegenwoordiger af te vaardigen. Naast de vier mensen in het JSF PO bestaat de Nederlandse projectorganisatie bij Defensie op dit moment uit zestien vaste medewerkers. Voor een uiterst complex project met een grote financiële omvang, een hoge informatiedichtheid en veel (inter)nationale raakvlakken is deze bezetting krap. Waar mogelijk wordt de projectorganisatie ondersteund door medewerkers uit andere organisatiedelen en de Nederlandse kennisinstellingen. Indien Nederland het PSFD MoU ondertekent,

mag Nederland zes mensen extra in het JSF PO plaatsen. Bovendien wordt dan de personeelssterkte aan Nederlandse zijde herijkt.

5

Kunt u een uitfaseringsschema voor de F-16's geven met aantallen per jaar op basis van de meest recente informatie over vliegers en levensduur?

Een groot aantal vervangingsscenario's is op operationele en financiële consequenties doorgerekend en geanalyseerd. Daarbij is rekening gehouden met investeringskosten en exploitatiekosten voor zowel de F-16 als de F-35. Over het optimale vervangingsscenario, met daarin een F-16 uitfaseringsschema dat is gebaseerd op de technische en economische levensduur van de desbetreffende toestellen, ben ik voornemens de kamer later dit jaar met de D-brief te informeren.

6

Waarom is het voorzitterschap van het Interdepartementale Coördinatie Groep per januari 2006 bij Defensie gekomen? Is het belang van het bedrijfsleven nu minder relevant? Is het bedrijfsleven daarmee tevreden?

De Interdepartementale Coördinatie Groep (ICG) is ingesteld in 2003. De ICG bewaakt de ontwikkelingen, bevordert nationaal en internationaal de informatie-uitwisseling tussen betrokken departementen en vertegenwoordigers van het bedrijfsleven en stemt de noodzakelijke activiteiten op elkaar af. Bij het instellingsbesluit werd vastgesteld dat het voorzitterschap van Economische Zaken per juli 2004 zou overgaan naar Defensie. Wij hebben in onderling overleg besloten het voorzitterschap bij Economische Zaken te verlengen tot eind 2005. In 2006 is de aandacht echter vooral gericht op de operationele defensiebehoefte; het kabinet neemt dan een besluit over de D-brief en het *Production, Sustainment and Follow-on Development* (PSFD) MoU. Daarom heeft Defensie de voorzittershamer en secretarisfunctie per januari 2006 overgenomen. De vertegenwoordiging van de Nederlandse industrie in de Interdepartementale Coördinatiegroep is hierover uiteraard geconsulteerd. De inschakeling van de Nederlandse industrie blijft een voortdurend aandachtspunt, ook onder voorzitterschap van Defensie.

7

Wat is de rol van Cap Gemini bij de deelstudies geweest? Heeft dit bedrijf een studie uitgevoerd? Zo ja, waarom dit bedrijf?

Cap Gemini heeft in opdracht van Defensie onderzoek gedaan naar het *Maintenance Valley* concept en heeft daarover gerapporteerd. De keuze voor dit bedrijf is ingegeven door het feit dat Cap Gemini destijds als enig organisatieadviesbureau formeel actief was in de *Maintenance Valley* werkgroepenstructuur onder leiding van het ministerie van Economische Zaken.

8

Zijn of worden de 26 (deelstudies, analyses, e.d.), respectievelijk 19 (aspectstudies) documenten openbaar? Indien neen, waarom niet?

De deelstudies en de aspectstudies vormen de basis voor de D-brief welke ik voornemens ben later dit jaar aan het parlement aan te bieden. Gelet op de vertrouwelijke aard van de inhoud zullen deze studies niet worden meegezonden met de D-brief. De mogelijkheid bestaat dat de onderliggende studies vertrouwelijk ter inzage worden gegeven bij de meest betrokken vaste commissies. Bepaalde deelstudies en aspectstudies worden zo nodig periodiek geactualiseerd.

Heeft u inmiddels nadere informatie van de Algemene Rekenkamer ontvangen? Wanneer verwacht u dat de Kamer kan beschikken over resultaten van de betrokkenheid van de Algemene Rekenkamer?

De Algemene Rekenkamer heeft op 23 februari 2006 en op 14 maart 2006 brieven gestuurd aan de minister van Defensie. In deze brieven wordt onder meer melding gemaakt van de resultaten van de eerste bijeenkomst van de bij het JSF-programma betrokken rekenkamers. In de brieven is verder het gezamenlijke standpunt over de benodigde controlerechten in het JSF-programma opgenomen. Het standpunt ten aanzien van die controlerechten is op verzoek van de Algemene Rekenkamer meegenomen in de onderhandelingen over het PSFD MoU. In de brief van 10 januari 2006 aan de Tweede Kamer heeft de Algemene Rekenkamer gemeld de Tweede Kamer in het derde kwartaal van 2006 per brief op de hoogte te stellen van de eerste bevindingen van de monitoring van het project vervanging F-16.

10 en 11

Hoe staat het met de kostenontwikkeling van de productalternatieven voor de JSF? Zijn er veranderingen in de geschatte of geoffreerde stuksprijs opgetreden sinds de jaarrapportage over 2004?

Kan op basis van de meest actuele inzichten en (prijs)gegevens in een overzichtstabel worden aangegeven waarin de JSF, Rafale, Eurofighter en Advanced F-16 elkaar ontlopen voor wat betreft de meest relevante criteria voor aanschaf, zoals de stuksprijs, operationele mogelijkheden, exploitatiekosten, levertijd, leveringsmogelijkheden op dit moment etc?

Na voltooiing van de voorstudie- en studiefase, die heeft geleid tot het besluit om deel te nemen aan de System Development and Demonstration (SDD-)fase van het JSF-programma, zijn de onderhandelingen met de andere leveranciers gestaakt. De beschikbare informatie over de productalternatieven is ontleend aan uiteenlopende bronnen en opgenomen in een «open bronnen studie». Zoals uit de jaarrapportage kan worden opgemaakt, is de informatie over de operationele capaciteiten en prijsontwikkelingen ten opzichte van de JSF geen aanleiding geweest om de onderhandelingen te hervatten.

Overigens kan in aanvulling op de jaarrapportage over het jaar 2005 worden gemeld dat de Duitse overheid ons heeft geïnformeerd dat de landen die meedoen aan het Eurofighter/Typhoon programma – Duitsland, Groot-Brittannië, Italië en Spanje – het contract over de levering van de *tranche 2* eind 2004 hebben getekend. Momenteel worden er gesprekken gevoerd over de uitbreiding van de capaciteiten. De voorbereidende werkzaamheden voor de bestelling van de *tranche 3* zullen in 2008 van start gaan. Alle EF-naties zullen zich zonder restrictie houden aan hun verplichtingen tot afname, aldus de Duitse overheid.

12

Wat zijn de uitkomsten van de hoorzitting in de Amerikaanse Senaat van 14 en 15 maart jl. over de niet verdere ontwikkeling van de F136 motor? Acht u het waarschijnlijk dat alsnog besloten wordt tot voortzetting van deze ontwikkeling? Is door de Nederlandse regering overleg gepleegd met andere partnerlanden (zoals het Verenigd Koninkrijk) over dit onderwerp?

Tijdens deze zitting heeft de Amerikaanse Senaat verschillende partijen, waaronder de internationale partners in het JSF-programma, gehoord over het besluit van het Amerikaanse *Department of Defense* (DoD) om de fondsen voor de ontwikkeling van de F136 motor uit de begroting te halen. De verklaringen van deze partijen zullen in het najaar van 2006

worden meegenomen bij de behandeling van het Presidentiële budget. Uit berichtgeving in de media kan worden opgemaakt dat de kans bestaat dat alsnog wordt besloten tot voortzetting van de ontwikkeling, maar de precieze afloop moet worden afgewacht. In het najaar van 2006 wordt hierover een Amerikaans besluit verwacht. De Nederlandse regering heeft aan de Amerikaanse Senaat laten weten voorstander te zijn van de ontwikkeling van de tweede motor, zolang dit niet leidt tot onaanvaardbare vertragingen en kostenstijgingen van het programma of beperkingen aan de capaciteiten van het toestel. De Nederlandse regering heeft geen overleg gepleegd met partnerlanden; ambtelijk is er wel overlegd met de partnerlanden.

13

Welke stappen bent u voornemens te zetten indien de ontwikkeling van de F136 motor niet wordt hervat? Welke consequenties zou stopzetting van de F136 hebben voor het Nederlandse bedrijfsleven?

Tijdens haar bezoek aan de Verenigde Staten in mei 2006 heeft de staatssecretaris van Economische Zaken het belang dat Nederland aan het voortbestaan van de tweede motor hecht, onderstreept.

Op dit moment zijn niet alle gevolgen voor het bedrijfsleven te overzien. Als de ontwikkeling van de F136 motor wordt stopgezet, vervallen de opdrachten in het kader van de ontwikkeling van deze motor en komen opdrachten in de productiefase niet tot stand. Daar staat tegenover dat de Nederlandse luchtvaartindustrie ook opdrachten heeft voor de F135 motor. De omvang van deze opdrachten in de productiefase zal dan waarschijnlijk toenemen, omdat het totaal aantal te produceren motoren gelijk blijft. In hoeverre deze opdrachten zullen toenemen, is niet te voorspellen. Omdat de ontwikkeling van F135 motor verder is gevorderd dan die van de F136 motor, zal de Nederlandse industrie bij de F135 motor voornamelijk opdrachten verkrijgen in de productiefase en niet zo zeer in de ontwikkelingsfase.

14

Heeft het tweede rapport van de Amerikaanse Government Accountability Office (GAO) dat in 2006 is verschenen tot aanpassingen van het risicoprofiel geleid? Kunt u dat toelichten?

De conclusies en aanbevelingen uit het tweede rapport van de GAO, dat op 15 maart 2006 is gepubliceerd, komen grotendeels overeen met de vorige rapportage en bieden daarom geen aanleiding voor aanpassingen van het Nederlandse risicoprofiel.

15

Zullen plannen over Europese assemblage en instandhouding meegenomen worden in de onderhandelingen met de VS over het PSFD MoU? In welke mate zijn of worden deze twee zaken aan elkaar verbonden wat de Nederlandse regering betreft?

De basis voor samenwerking tussen de Europese JSF-partners moet bestaan uit een gezamenlijke Europese visie op de assemblage en instandhouding van de JSF en steun van de Amerikaanse overheid en de hoofdaannemers daarbij. Tijdens de «Noordwijk bijeenkomst» (het initiatief van de Nederlandse regering om met de Europese partners gezamenlijke uitgangspunten te definiëren) is afgesproken een plan voor Europese samenwerking uit te werken en te bespreken met de Amerikaanse overheid en de betrokken industrieën. Gezien de aard van de onderwerpen in het PSFD MoU en het feit dat ook andere dan Europese landen dit MoU gaan ondertekenen, worden hierin geen expliciet Europese zaken gere-

geld. Er zijn echter wel gesprekken gaande met de Amerikaanse hoofdaannemers en het *JSF Program Office* over de Europese samenwerking bij de assemblage en instandhouding. Deze Europese samenwerking wordt betrokken bij de nationale besluitvorming over het PSFD MoU.

16

Op welke wijze wordt Europese druk uitgeoefend op de Amerikaanse regering om toezeggingen te doen op het gebied van de instandhoudingsketen? Welke resultaten worden verwacht van het overleg met de betrokken defensie-industrieën op dit punt?

de Amerikaanse regering is op de hoogte gesteld van de resultaten van de «Noordwijk bijeenkomst». De Amerikaanse regering staat hier niet negatief tegenover. Voorwaarde is wel dat ondersteuning alleen mogelijk is indien de Europese ambities niet tegen de principes van het PSFD MoU ingaan. Eén van de belangrijkste principes is dat alle landen het onderhoud samen contracteren om als klantgroep een zo goedkoop mogelijke oplossing af te dwingen. Als landen nationale faciliteiten willen inrichten, moeten zij de extra kosten zelf betalen. Dat geldt dus ook voor de door Nederland geambieerde motor-onderhoudsfaciliteit. Het PSFD MoU bevat daarvoor de spelregels. Over de motor-onderhoudsfaciliteit is met Italië al een bilateraal MoU overeengekomen, waarin de intentie is vastgelegd om de Italiaanse JSF-motoren in de Nederlandse faciliteit te onderhouden.

Lockheed Martin is, mede door het Italiaans-Nederlandse initiatief, begonnen met de ontwikkeling van een plan voor de Europese *footprint*. Bij het bezoek aan de Verenigde Staten in mei jl. heeft de staatssecretaris van Economische Zaken nog eens het belang onderstreept dat Nederland hecht aan de Europese rol bij de instandhouding van de JSF (*sustainment footprint*) en in het bijzonder een relevante Nederlandse rol daarbij.

17

Hoe beoordeelt u de bevindingen van de delegatie van overheden en onderwijsinstellingen uit Noord-Brabant en Zeeland na hun werkbezoek aan Lockheed Martin en de motorfabrikanten Pratt & Whitney en General Electric/Rolls-Royce? Kunt u bevestigen dat een leidende rol van Nederland in het onderhoud van de JSF voor meerdere Europese landen een hoogwaardig kennisnetwerk en zo'n 10 000 extra banen oplevert voor Noord-Brabant en Zeeland?

De regering is niet formeel op de hoogte gesteld van de bevindingen van de door u genoemde provinciale delegaties. De inspanningen van de regering ten behoeve van de Europese footprint worden door zowel militaire als economische overwegingen ingegeven. De intentie hierbij is onder andere een bijdrage te leveren aan de Nederlandse kennis-economie. In dit stadium is het echter nog niet mogelijk concrete uitspraken te doen over de mogelijke invloed op de kenniseconomie en de werkgelegenheid.

Ten aanzien van *Maintenance Valley* heeft de minister van Economische Zaken u onlangs een brief gestuurd (Kamerstuk 25 820, nr. 13).

18

Wat is uw inschatting over de totale omzetverwachting voor het Nederlandse bedrijfsleven in de SDD-fase, de productiefase, de instandhoudings-, onderhouds- en doorontwikkelingsfase van de JSF, kortom over de gehele levensduur van de JSF?

Zoals in de jaarrapportage is vermeld vertegenwoordigen de JSF-contracten momenteel \$ 310 miljoen aan ontwikkelingswerk en \$ 320 miljoen aan

LRIP-opdrachten. Gezien de stand van zaken van de ontwikkeling van de JSF zijn de opdrachten bij de ontwikkeling nu grotendeels vergeven en wordt een verdere invulling gegeven aan contracten voor de LRIP-fase. Lockheed Martin heeft in eerdere correspondentie gemeld dat zij een productieomzet van \$ 8 miljard realistisch en haalbaar acht, op basis van een productieraming van 6000 vliegtuigen. Zoals gemeld in de jaar-rapportage over 2004 (kamerstuk 26 488, nr. 26) en tijdens het algemeen overleg van 30 maart 2005 hebben wij er vertrouwen in dat de omzetverwachting van \$ 8 miljard in de productiefase haalbaar is, mits het Nederlandse bedrijfsleven concurrerend blijft. Daarnaast worden de omzetverwachtingen van de motorenleveranciers momenteel onderbouwd. Over de omzet in de exploitatiefase van de JSF heeft de Nederlandse industrie in 2002 een schatting gemaakt. Deze bedraagt ongeveer \$ 6 miljard (kamerstuk 26 488, nr. 9, vraag 241).

19

Wanneer is de NIVR-studie gereed? Wanneer zal deze aan de Kamer worden aangeboden?

De resultaten van de NIVR-studie worden op dit moment in rapportvorm verwerkt. Deze zomer zal het de Kamer worden aangeboden.

20 en 23

Is het aantal van 85 aan te schaffen vliegtuigen (B/C-brief) nog louter als rekenvoorbeeld relevant en houdt Defensie voor de aan te bieden D-brief in ieder geval rekening met een lager aantal?

Bent u nog tot andere inzichten gekomen over het in het PSFD MoU op te nemen aantal aan te schaffen vliegtuigen in verband met het niet terugkrijgen van betaalde kosten (naar rato) bij eventuele verlaging van het aantal daadwerkelijk aan te schaffen toestellen op een later moment? (conclusie PSFD MoU)

Het aantal van 85 toestellen is indicatief voor de capaciteiten die Defensie op grond van de huidige inzichten vanaf 2020 denkt nodig te hebben. Alle partnerlanden worden geacht een realistisch planningsaantal op te nemen in het PSFD MoU, op basis waarvan de productiecapaciteit wordt gepland en de kosten worden verdeeld. *Free rider* gedrag door bewust een te laag aantal op te geven is daarbij geen betrouwbare werkwijze. Het aantal van 85 wordt daarom opgenomen in het PSFD MoU. Dit aantal kan op grond van toekomstige ontwikkelingen jaarlijks worden aangepast zodat de partners een aanzienlijke mate van flexibiliteit behouden totdat zij metterdaad een bestelling plaatsen.

21 en 22

Wat was de personele omvang van het JIST in 2005 en wat waren de kosten van het JIST in 2005?

Wat zullen personele omvang en kosten zijn van het JIST bij voortzetting in afgeslankte vorm in 2006?

Het JIST bestond in 2005 uit vertegenwoordigers van EZ, Defensie, het NIVR en de industrie. Bij de oprichting in februari 2004 was voorzien dat het JIST twee jaar zou bestaan, omdat juist in die periode werd verwacht dat zich veel kansen voor het bedrijfsleven zouden gaan voordoen. Hiervoor was een extra inspanning gewenst. In 2005 bedroeg de totale bezetting 6,5 fte (EZ: 1 fte, Def. 2 fte, NIVR 2 fte, NIFARP 1,5 fte). De personele en reiskosten werden gedragen door de deelnemende organisaties.

De voorziene werklast voor 2006 heeft ertoe geleid dat de ICG heeft besloten in 2006 het JIST in afgeslankte vorm te laten doorgaan. De totale omvang van het JIST anno 2006 bedraagt 2,5 fte (NIVR 1 fte, Def. 0,5 fte)

en EZ 1 Fte). De personele en reiskosten worden onveranderd gedragen door de deelnemende organisaties.