

Vergaderjaar 2016–2017

27 830

Materieelprojecten

Nr. 190

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 25 oktober 2016

De vaste commissie voor Defensie heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Defensie over de brief van 28 juli 2016 inzake de recente ontwikkelingen in het Multi Role Tanker Transport (MRTT) project (Kamerstuk 27 830, nr. 183).

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

De voorzitter van de commissie,
Ten Broeke

De Adjunct-griffier van de commissie,
Mittendorff

1. Bestaat er duidelijkheid over het definitief afzien van deelname aan het MRTT project door landen die de Letter of Intent hebben ondertekend? Zo ja, welke landen?

Griekenland, Hongarije en Portugal hebben na de ondertekening van de *Letter of Intent* geen interesse meer getoond in het MRTT-project. De landen worden met regelmaat geïnformeerd over het programma. Ze kunnen altijd besluiten alsnog deel te nemen.

2. Kunnen de overige landen die de Letter of Intent hebben ondertekend (Frankrijk, Griekenland, Hongarije, Portugal en Spanje) op een later moment alsnog aansluiten?

3. Kan een ander land, die niet de Letter of Intent heeft ondertekend, in een later stadium van het project alsnog deelnemen?

Ja, in het *Memorandum of Understanding* (MoU) is de procedure voor toetreding van toekomstige partners beschreven. Deze procedure geldt voor alle geïnteresseerde landen, ongeacht de *Letter of Intent*.

4. Hoe ziet de verdeling van de onderhoudskosten van de tank/transportvliegtuigen er uit? Hoe is de financiële constructie opgebouwd?

Het aantal vliegreuren waarmee een land aan het project deelneemt, is de grondslag voor de financiële constructie. Alle projectkosten (inclusief de onderhoudskosten) worden verdeeld, op grond van het aantal vliegreuren dat elk land afneemt.

5. Kan de Kamer het MRTT project nog stopzetten?

6. Welke exacte zeggenschap heeft de Kamer over de aankoop van deze vliegtuigen?

14. Welke politieke en juridische mogelijkheden heeft Nederland om het contract met Airbus op te zeggen? Wat zijn de verplichtingen die Nederland nu al is aangegaan en hoeveel schadevergoeding zou Nederland verschuldigd zijn?

Het MRTT-project is een internationaal samenwerkingsproject dat niet exact volgens het Defensie Materieel Proces (DMP) verloopt. Om een toereikende parlementaire betrokkenheid bij het project te garanderen, wordt de Kamer met brieven, de begroting, het Materieelprojectenoverzicht en de rapportage inzake internationale militaire samenwerking over de voortgang geïnformeerd. Hoe dan ook is de zeggenschap van de Kamer niet anders dan bij andere grote projecten.

Het *NATO Support and Procurement Agency* (NSPA) heeft namens de deelnemende landen een contract met Airbus gesloten voor de aanschaf van de MRTT-vliegtuigen. Dat contract kan in het uiterste geval worden ontbonden. Dit zou echter onvermijdelijk gepaard gaan met internationaal gezichtsverlies van *lead nation* Nederland. Bovendien zou Defensie een uitgelezen kans missen om haar strategische luchttransportcapaciteit te vervangen. Een dergelijk besluit zal ook aanzienlijke financiële conse-

quenties hebben omdat Airbus schadeloos gesteld zal moeten worden. Hoe hoog de schadevergoeding zou zijn, is op voorhand niet te zeggen.

De hoogte van de verplichting die Nederland nu is aangegaan, staat vermeld in de commercieel vertrouwelijke brief van 28 juli jl. (zie de vertrouwelijke bijlage bij Kamerstuk 27 830, nr. 183).

7.

Klopt het dat Nederland «lead nation» was binnen dit project?

Ja, Nederland is dat nog steeds.

8.

Wat hield de rol van lead nation precies in? Was het bijvoorbeeld een taak om ervoor te zorgen dat zo veel mogelijk landen mee zouden doen?

Als *lead nation* heeft Nederland het voortouw genomen in de multinationale projectorganisatie. Daarnaast heeft Nederland inderdaad een actieve rol gespeeld in de promotie van het project.

9.

Waarom zijn andere landen die in november 2012 een Letter of Intent getekend hebben (naast Nederland, Luxemburg, Polen, België, Duitsland en Noorwegen ook Frankrijk, Griekenland, Hongarije en Portugal) afgehaakt? Kunt u uitleggen waarom deze landen niet mee willen werken, aangezien samen kopen efficiënter en kostenbesparend is en de urgentie om dit te doen binnen de NAVO en EU erkend is?

Het is niet bekend waarom voornoemde landen die de Lol hebben getekend daaraan tot nu toe geen vervolg hebben gegeven. Investeringsbesluiten en de onderliggende prioriteitsstelling zijn een nationale aangelegenheid. Ik ben ingenomen met het vooruitzicht dat zes landen wel gezamenlijk voortgaan met het project. Nederland spant zich in om ook andere landen te interesseren.

10.

Klopt het beeld dat er in het begin van het traject slechts gekeken is naar een vergelijking tussen de Airbus 330 en de KC 46?

16.

Waarom heeft u niet verschillende alternatieven overwogen, in strijd met de gangbare DMP-praktijk? In hoeverre heeft dit de onderhandelingspositie van Nederland benadeeld op het gebied van onder meer prijs en de geldigheid van de offerte, die na 31 juli 2016 niet meer verlengd zou kunnen worden?

Nee. Er is in internationaal verband onderzocht of er aanbieders van tweedehands tanker/ transportvliegtuigen beschikbaar waren. Dit bleek niet het geval te zijn. Boeing en Airbus zijn de enige twee bedrijven die dergelijke vliegtuigen produceren. Beide bedrijven hebben op ons verzoek informatie over de toestellen aangeboden. Op grond daarvan is een vergelijking gemaakt en is de keuze op Airbus gevallen.

11.

Van welke politieke ontwikkelingen is voor België, Duitsland, Noorwegen en Polen de keuze nog afhankelijk? Kunt u een inschatting maken of zij uiteindelijk wel of niet mee gaan doen aan het MRTT project?

22.

Op welke termijn verwacht u een definitief besluit van België, Duitsland, Noorwegen en Polen over al dan niet aanschaffen van MRTT-toestellen door die landen?

In België, Duitsland, Noorwegen en Polen is het wachten nog op politieke besluitvorming. Op grond van de thans beschikbare informatie is het de verwachting dat Polen binnenkort een besluit neemt. Als Polen inderdaad gaat deelnemen, zal een derde vliegtuig worden aangeschaft. Verder zal Duitsland waarschijnlijk in de loop van 2017 een besluit nemen en is er een gerede kans dat ook België en Noorwegen zullen gaan deelnemen.

12.

Hoe beoordeelt u de berichtgeving (<http://www.miltechmag.com/2014/09/mspo-2014-iai-promotes-b767-mmtt-in.html>) dat Polen zes offertes aangevraagd zou hebben voor verschillende MRTT-vliegtuigen? Waarom doet Polen dit wel en Nederland niet, in strijd met de gangbare praktijk van het DMP? Hoe groot acht u de kans dat Polen nog aansluit bij het MRTT-project als er goedkopere alternatieven blijken te zijn?

43.

Klopt het dat Polen ook andere offertes, voor andere vliegtuigen, heeft opgevraagd?

De verwervingsstrategie van Polen is een nationale aangelegenheid. Zie voorts het antwoord op vraag 10 en 16.

13.

Heeft u aanschaf van tweedehands burgervliegtuigen overwogen en deze te laten ombouwen tot tanker en transportvliegtuig, net als eerder gebeurd is bij de KDC-10's die omgebouwde DC-10's zijn? Zo nee, waarom niet? Erkent u dat deze optie goedkoper is dan de aanschaf van een nieuwe Airbus A330 MRTT?

Er is in de aanloop van het project wel degelijk gekeken naar tweedehands oplossingen. Die waren echter niet beschikbaar. Een tweedehands toestel zou in de aanschaf voordeliger kunnen zijn, maar de ervaringen met de KDC-10 hebben geleerd dat de instandhouding van tweedehands vliegtuigen veel duurder is. Daardoor zouden de levensduurkosten veel hoger uitvallen dan bij de aanschaf van nieuwe vliegtuigen.

14.

Welke politieke en juridische mogelijkheden heeft Nederland om het contract met Airbus op te zeggen? Wat zijn de verplichtingen die Nederland nu al is aangegaan en hoeveel schadevergoeding zou Nederland verschuldigd zijn?

Zie het antwoord op vraag 6.

15.

Waarom kon de offerte van Airbus niet verlengd worden tot na 31 juli 2016? Waarom zijn andere geïnteresseerde landen, zoals Polen, er niet op ingegaan en Nederland wel?

20.

Waarom kon de eerder door Airbus uitgebrachte offerte voor de aanschaf van drie MRTT-vliegtuigen voor Nederland, Polen en Luxemburg en vijf vliegtuigen als optie voor de overige geïnteresseerde landen wel gewijzigd worden naar twee vliegtuigen voor Nederland en Luxemburg en een optie voor zes toestellen, maar kon de offerte niet verlengd worden tot na 31 juli 2016?

De offerte van Airbus was al twee maal verlengd, in afwachting van besluitvorming door de deelnemende landen. De offerte kon niet nogmaals worden verlengd omdat Airbus de eerste twee voor het MRTT-project geplande vliegtuigen niet langer in de productielijn kon vasthouden. Verlenging zou een forse vertraging en hogere kosten tot gevolg hebben gehad. Daardoor zouden de MRTT-vliegtuigen de KDC-10 niet tijdig hebben kunnen vervangen. Polen had gemeld meer tijd nodig te hebben voor zijn besluitvorming. Voor het derde vliegtuig bleek het mogelijk de beslissing uit te stellen tot eind oktober.

16.

Waarom heeft u niet verschillende alternatieven overwogen, in strijd met de gangbare DMP-praktijk? In hoeverre heeft dit de onderhandelingspositie van Nederland benadeeld op het gebied van onder meer prijs en de geldigheid van de offerte, die na 31 juli 2016 niet meer verlengd zou kunnen worden?

Zie het antwoord op vraag 10.

17.

Wat zou er gebeurd zijn als u de offerte had laten verstrijken op 31 juli 2016? Zouden er dan geen A330 MRTT-vliegtuigen meer gebouwd kunnen worden, of zou er hooguit enige vertraging zijn opgetreden?

Het laten verstrijken van de offerte zou betekenen dat het verwervings-traject opnieuw zou moeten worden doorlopen, met forse vertraging en een prijsverhoging tot gevolg.

18.

Waarom neemt Nederland de verrekening van het oorspronkelijke Poolse deel van de non-recurring costs op zich als Polen afziet van toetreding tot het MRTT-project? Waarom draait Polen hier niet zelf voor op, maar zal de investering voor Nederland drie procent duurder uitvallen? Waarom heeft u zo slecht onderhandeld?

NSPA heeft het contract namens Nederland en Luxemburg gesloten, die daardoor de *non-recurring costs* voor hun rekening nemen. Bij de toetreding van andere partnerlanden (waaronder Polen) zullen de *non-recurring costs* worden herverdeeld onder alle deelnemende landen en de kosten nemen dan af voor Nederland en Luxemburg. Dit geldt voor alle contractuele voorwaarden en prijsstellingen. Een internationale werkgroep van *price auditors* heeft de uitkomsten van de onderhandelingen getoetst.

19.

Wat wordt verstaan onder «non-recurring costs»?

36.

Wat is het bedrag aan non-recurring kosten in het MRTT budget en waarvoor is dit bedoeld?

Onder *non-recurring costs* worden eenmalige kosten, zoals ontwikkelingskosten verstaan, die zijn gekoppeld aan het type toestel of vliegtuig en niet aan de aantallen. De omvang van de *non-recurring costs* is commercieel-vertrouwelijke informatie.

20.

Waarom kon de eerder door Airbus uitgebrachte offerte voor de aanschaf van drie MRTT-vliegtuigen voor Nederland, Polen en

Luxemburg en vijf vliegtuigen als optie voor de overige geïnteresseerde landen wel gewijzigd worden naar twee vliegtuigen voor Nederland en Luxemburg en een optie voor zes toestellen, maar kon de offerte niet verlengd worden tot na 31 juli 2016?

Zie het antwoord op vraag 15.

21.

Kunnen de twee Airbus A330 MRTT-vliegtuigen, in eigendom van de NAVO, in de toekomst ingezet worden voor EU-missies, in het licht van de ruzie tussen Turkije en Cyprus, als gevolg waarvan de Berlijn Plus-regeling tussen de NAVO en EU niet goed werkt?

23.

In hoeverre besluit de NAVO tot de allocatie van de MRTT toestellen? Hoe werkt het om de toestellen te delen? Als bijvoorbeeld verschillende landen de toestellen op dezelfde tijd nodig hebben, wie krijgt er dan voorrang?

De Navo wordt eigenaar van de aangeschafte MRTT-vliegtuigen. De deelnemende hebben trekkingsrechten op deze vliegtuigen en behouden volledige zeggenschap over de inzet. Het kan gaan om nationale inzet of inzet voor de Navo en de EU of een ad hoc coalitie). De inzet van de vliegtuigen geschiedt op grond van de nationale prioriteiten van de deelnemende landen. In het MRTT MoU zijn afspraken vastgelegd over de toedeling van missies.

22.

Op welke termijn verwacht u een definitief besluit van België, Duitsland, Noorwegen en Polen over al dan niet aanschaffen van MRTT-toestellen door die landen?

Zie het antwoord op vraag 11.

23.

In hoeverre besluit de NAVO tot de allocatie van de MRTT toestellen? Hoe werkt het om de toestellen te delen? Als bijvoorbeeld verschillende landen de toestellen op dezelfde tijd nodig hebben, wie krijgt er dan voorrang?

Zie het antwoord op vraag 21.

24.

In hoeverre besluit Nederland tot de allocatie van de MRTT toestellen?

De toewijzing van de vliegtuigen aan taken geschiedt op basis van nationale prioriteiten en wordt uitgevoerd door het *European Air Transport Command* (EATC).

25.

Mochten de andere landen toch niet deelnemen aan het samenwerkingsproject, zijn de exploitatiekosten op de lange termijn dan hoger dan gepland?

Nee. De geraamde aanschaf- en exploitatiekosten passen binnen het beschikbare budget. Bij toetreding van andere landen wordt het voor Nederland voordeliger.

26.

U stelt dat er met het Verenigd Koninkrijk en Frankrijk samenwerking gezocht wordt op het gebied van onder andere onderhoud. Tevens stelt u dat met Airbus een Industrial Cooperation Agreement is afgesloten. In hoeverre worden de toestellen in Nederland onderhouden? Zijn er concrete afspraken over het onderhoud van de toestellen met het Nederlandse bedrijfsleven?

35.

Hoe ziet de verdeling van de onderhoudstaken eruit? Waar zal het onderhoud plaatsvinden en wie/welke landen zijn hier bij betrokken?

Inderdaad zijn er gesprekken gaande met Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk over samenwerking in de instandhoudingsfase. Voor de eerste twee jaar is al het onderhoud inbegrepen in het verwervingscontract. Daarna zal een deel van het organieke onderhoud op vliegbasis Eindhoven worden uitgevoerd en wordt het hoger onderhoud door NSPA via de gangbare verwervingsprocedures uitbesteed. Er zijn geen specifieke afspraken met Nederlandse bedrijven gemaakt over het onderhoud. Het Ministerie van Economische Zaken heeft met Airbus wel afspraken gemaakt over industriële participatie. Die zijn vastgelegd in een *Industrial Cooperation Agreement*. Dit geldt ook voor Polen.

27.

Worden de door Nederland aan te schaffen tanktoestellen van het type A330 MRTT voorzien van één of van meerdere bijtanksystemen?

De A-330 MRTT beschikt over één *Boom* systeem en over twee *Hose and Drogue* systemen.

28.

Welke type motoren komen er in de twee tank/transporttoestellen te zitten?

De MRTT-vliegtuigen zullen worden voorzien van Rolls-Royce motoren.

29.

Wanneer heeft u, nadat duidelijk werd dat Polen meer tijd nodig had voor de besluitvorming omtrent de aanschaf van toestellen, de gewijzigde offerte ontvangen van Airbus?

30.

Wanneer heeft Airbus precies de offerte naar de betrokken landen gestuurd?

De verwerving van de MRTT-vliegtuigen geschiedt onder verantwoordelijkheid van het NSPA. Nadat duidelijk werd dat Polen meer tijd nodig had voor besluitvorming, heeft NSPA contact gehad met de firma Airbus. Vervolgens heeft Airbus NSPA 14 juli jl. een brief gestuurd. Deze brief is op 19 en 20 juli met Nederland en Luxemburg besproken.

31.

Zijn andere opties, zoals het kopen en herinrichten van een ander vliegtuig of het inhuren van commerciële partijen zoals Omega Aerial Refueling Services, ooit bekeken of zijn enkel de Airbus 330 en de KC 46 met elkaar vergeleken?

Alle opties zijn in de aanloop van het project in ogenschouw genomen.

32.

Om welke politieke redenen vonden de Noren het te vroeg om zich te binden aan de aanschaf van de tanker/transportvliegtuigen?

Investeringsbesluiten en de onderliggende prioriteitsstelling zijn een nationale aangelegenheid. Dat geldt ook voor Noorwegen.

33.

Heeft deelname van Polen in een later stadium van het project gevolgen voor het aantal vliegrekken van Nederland en Luxemburg? Zo ja, welke? Ontstaan er overige gevolgen wanneer Polen alsnog besluit aan het project deel te nemen?

34.

Indien Polen alsnog aan het project deelneemt, leidt dit tot de aanschaf van een derde toestel? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat zijn de mogelijke gevolgen voor Nederland bij een eventuele aanschaf van een derde toestel, met betrekking tot aantal vliegrekken en onderhoud?

Als Polen aan het MRTT-project gaat meedoen, zal een derde toestel kunnen worden aangeschaft. Met de levering van dit derde vliegtuig blijven de vliegrekken van alle deelnemende landen gegarandeerd.

35.

Hoe ziet de verdeling van de onderhoudstaken eruit? Waar zal het onderhoud plaatsvinden en wie/welke landen zijn hier bij betrokken?

Zie het antwoord op vraag 26.

36.

Wat is het bedrag aan non-recurring kosten in het MRTT budget en waarvoor is dit bedoeld?

Zie het antwoord op vraag 19.

37.

Is er hierbij nog sprake van Military Off The Shelf (MOTS) of is toch een zekere mate van technologieontwikkeling noodzakelijk gebleken?

Het betreft een MOTS-systeem waarbij nog in zeer beperkte mate ontwikkeling noodzakelijk bleek, namelijk om het toestel geschikt te maken voor gewondentransport.

38.

Op welke wijze zal de Nederlandse technologiesector conform het Industrial Cooperation Agreement betrokken dan wel ingeschakeld worden bij de non-recurring activiteiten of betreft dit uitsluitend productiewerkzaamheden?

De Nederlandse technologiesector is niet betrokken bij de beperkte *non-recurring* activiteiten. Het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) is wel betrokken bij de certificering van de vliegtuigen. De afspraken tussen het Ministerie van Economische Zaken en Airbus in het kader van de Industrial Cooperation Agreement zijn niet beperkt tot de *non-recurring* activiteiten of productiewerkzaamheden, maar betreffen activiteiten van Airbus in Nederland die los staan van het MRTT-project.

39.

Draagt Zuid-Korea bij aan de non-recurring kosten (antwoorden op schriftelijke vragen van Kamerlid De Roon dd. 30 augustus j.l., Aanhangsel van de Handelingen 2015–2016, nr. 3377)?

Ja, landen die deze toestellen aanschaffen, betalen een deel aan *non-recurring* kosten.

40.

Kunt u aangeven wat de investeringen van dit project zijn voor de komende jaren tot 2020? Zo ja, kunt u deze investeringen per jaar aangeven? Zo nee, waarom niet? Verwacht u na 2020 nog investeringskosten? Zo ja, welke?

Het bedrag van de totale investeringskosten staat vermeld in de commercieel vertrouwelijke brief van 28 juli jl. (zie de vertrouwelijke bijlage bij Kamerstuk 27 830, nr. 183).

41.

Kunt u aangeven wat de verwachte exploitatiekosten van dit project op de lange termijn zijn? Zo ja, kunt u deze kosten per jaar aangeven? Zo nee, waarom niet?

De exploitatiekosten zullen gemiddeld € 14,9 miljoen per jaar bedragen. Vergeleken met de exploitatiekosten van de KDC-10 levert dat een jaarlijkse besparing van ongeveer € 5 miljoen op.

42.

Is het mogelijk om nog andere opties dan de aanschaf van de Airbus 330 te onderzoeken?

Nee, gebleken is dat de aanschaf van de Airbus 330 de beste optie is. Inmiddels hebben Luxemburg en Nederland het MRTT MoU ondertekend en hebben NSPA en Airbus een contract gesloten.

43.

Klopt het dat Polen ook andere offertes, voor andere vliegtuigen, heeft opgevraagd?

Zie het antwoord op vraag 12.

44.

In hoeverre dringt de vervanging van twee Nederlandse KDC-10's door twee A330 MRTT-vliegtuigen, die samen met Luxemburg gebruikt worden, de tekorten in de NAVO en de EU op het gebied van tanker- en transportcapaciteit terug? Of baseert u uw stelling op de mogelijkheid dat in een later stadium meer landen aansluiten bij het MRTT-project?

De A330 MRTT-vliegtuigen hebben meer capaciteit en zijn flexibeler dan de KDC-10's, onder andere doordat zij drie tanksystemen hebben in plaats van één. Ook is het de verwachting dat meer landen aan het MRTT-project gaan deelnemen. De MRTT-vloot zal de tekorten op het gebied van tanker- en transportcapaciteit van de Navo en de EU verminderen.

45.

Welke financiële bijdrage levert de Navo aan de aanschaf, het onderhoud en de exploitatie van de tanker/transportvliegtuigen?

Geen. De deelnemende landen dragen de kosten.

46.

Welke rechten en plichten berusten er op de Navo vanwege het feit dat de Navo eigenaar wordt van de toestellen?

De Navo is eigenaar van de MRTT-vliegtuigen. Alle rechten en plichten berusten echter bij de deelnemende landen die zich in een *Support Partnership* hebben verenigd.

47.

Welke afspraken zijn er gemaakt over het aantal vliegreun in de MoU? Kunt u per land het aantal vliegreun aangeven dat is vastgelegd in de MoU?

Over het aantal vliegreun is de Kamer gelijktijdig met de brief van 28 juli jl. (Kamerstuk 27 830, nr. 183) commercieel-vertrouwelijk geïnformeerd.

48.

Met welke landen worden de kosten voor personeel en middelen voor het toezicht gezamenlijk gefinancierd?

Alle kosten, inclusief de onderhoudskosten, worden verdeeld op grond van het aantal vliegreun dat elk land afneemt. Zie voorts het antwoord op vraag 4.

49.

Wat betekent de optie voor aansturing via het European Air Transport Command (EATC) voor de soevereiniteit van handelen voor Nederland?

De rol van het EATC heeft geen gevolgen voor de Nederlandse soevereiniteit, want de delegatie van bevoegdheden aan het EATC kan op elk moment worden stopgezet. De rol van het EATC is in dit geval niet anders dan in de huidige situatie met de KDC-10.

50.

Aan welk (richt)bedrag denkt het kabinet als het gaat om compenserende orders voor het Nederlandse bedrijfsleven? Wanneer is hier duidelijkheid over?

De afspraken die het Ministerie van Economische zaken heeft gemaakt met Airbus voorzien in een Nederlandse industriële participatie van minimaal 60 procent van de Nederlandse financiële bijdrage aan het programma. Het streven is 80 procent.

51.

Kunt u uitleggen waarom u dit project een goed voorbeeld vindt voor toekomstige samenwerking tussen Europese landen, terwijl we terug lezen dat negen van de elf landen die in 2012 de Letter of Intent tekenden niet meedoen en er binnen de EU en NAVO geconstateerd is dat dergelijke vliegreun nodig zijn?

52.

Hoe groot acht u de kans dat andere landen alsnog toe gaan treden tot dit project? Zijn voor deze landen het nut (kostenbesparing en efficiency) en noodzaak (capaciteitsprobleem binnen de NAVO) nu niet al duidelijk?

Dit project is een goed voorbeeld van internationale samenwerking omdat de landen gezamenlijk de behoefte aan tankervliegreun hebben

onderkend en de operationele vereisten hebben vastgesteld. Ook de verwerving, het opereren en de instandhouding van de toestellen doen de landen gezamenlijk. Nederland spant zich in om ook andere landen te interesseren.