

Vergaderjaar 2010–2011

26 488

Behoeftestelling vervanging F-16

Nr. 253

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 17 januari 2011

De vaste commissie voor Defensie¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Defensie over de brief van 2 december 2010 inzake de geactualiseerde kostenraming van het project Vervanging F-16 (Kamerstuk 26 488, nr. 249).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 14 januari 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, Berndsen, 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), Mulder, A. (VVD), Berge, C.N. van den (GL), Roon, R. de (PVV), Haverkamp, M.C. (CDA), Pechtold, A. (D66) en Braakhuis, B.A.M. (GL).

1 en 2

Het LRIP3-toestel waar Nederland een (voorlopig) contract voor heeft staat in de productieplanning ingepland voor aflevering in november 2011.

Wordt deze datum nog steeds gehaald? Zo nee, waarom is dit niet aan de Kamer gemeld?

Wat is op dit moment de geplande leverdatum voor het LRIP4-toestel waar een voorlopige optie op is genomen?

Met de brief van 7 januari jl. (Kamerstuk 26 488, nr. 252) is de Kamer geïnformeerd over de planning van de levering van de Nederlandse testtoestellen, op grond van informatie uit de vergadering van 11 november 2010 van de *JSF Executive Steering Board* (JESB). De levering van het eerste testtoestel uit de LRIP-3 productieserie is nu voorzien voor augustus 2012. De levering van het tweede testtoestel uit de LRIP-4 productieserie is thans voorzien omstreeks maart 2013.

3, 4, 6, 7, 10, 11, 15, 16, 18, 19 en 21

Op welke wijze is het JSF Program Office (JPO) betrokken bij de actualisering? Welke rol speelt de Nederlandse vertegenwoordiging hierin als één van de negen partnerlanden?

Wanneer bent u geïnformeerd door het JPO over de stijging van 1,4 miljard euro?

Op welke datum heeft Nederland de door de Amerikaanse overheid goedgekeurde kosteninformatie voor de Conventional Take-Off and Landing (CTOL)- versie van de F-35 ontvangen?

Kunt u het rapport uit de Verenigde Staten betreffende de goedgekeurde kosteninformatie voor de CTOL-versie van de F-35 naar de Kamer sturen? Zo nee, waarom niet?

Op basis van welke formele informatie is de actualisering van de kostenraming voltooid? In welke rapporten staat deze formele informatie en kunt u deze rapporten naar de Kamer sturen?

Wie en/of welke organisatie heeft de rapporten betreffende de formele informatie waarop de actualisering van de kostenraming is gebaseerd opgesteld?

Wie/welke organisatie voerde de Nederlandse «grondige analyse» uit die nodig is geweest om vast te stellen welke kostenstijgingen in de Verenigde Staten gevolgen hebben voor het Nederlandse project?

Wanneer zullen de rapporten aangaande de Nederlandse «grondige analyse» naar de Kamer worden gestuurd?

Op basis van welke informele informatie is de actualisering van de kostenraming voltooid? In welke rapporten staat deze informele informatie en kunt u deze rapporten naar de Kamer sturen?

Wie en/of welke organisatie heeft de rapporten betreffende de informele informatie waarop de actualisering van de kostenraming is gebaseerd opgesteld?

Heeft Nederland tegelijk met andere partnerlanden de informatie betreffende stijgende kosten ontvangen vanuit de Verenigde Staten?

Niet het *JSF Program Office* (JPO) maar Defensie zelf heeft de ramingen voor het project Vervanging F-16 geactualiseerd. Daartoe is de kosteninformatie geanalyseerd en verwerkt in het levensduurkostenmodel dat Defensie voor het project Vervanging F-16 hanteert. De informatie-uitwisseling met Nederland over de kosteninformatie van de *Conventional Take-off and Landing* (CTOL-)versie van de F-35 waarvoor Nederland belangstelling heeft, verloopt via de Nederlandse vertegenwoordiging in het JPO.

In de jaarrapportage van het project Vervanging F-16 over 2009 van 13 april 2010 (Kamerstuk 26 488, nr. 232) is uiteengezet dat Defensie haar kostenramingen normaliter baseert op informatie uit *Selected Acquisition*

Reports (SAR) van het Amerikaanse ministerie van Defensie. De SAR-informatie die is toegespitst op de CTOL-versie en de Nederlandse situatie wordt jaarlijks omstreeks april door het JPO beschikbaar gesteld. Zoals gemeld in de jaarrapportage over 2009 kon die informatie niet worden verwerkt omdat zij niet tijdig beschikbaar was. In de jaarrapportage is tevens aangekondigd dat Defensie de financiële ramingen voor het project zou herijken nadat de *Director of Cost Assessment and Program Evaluation* (D-CAPE) van het Amerikaanse ministerie van Defensie in juni actuele kosteninformatie over het F-35 programma aan het Congres zou hebben verstrekt. Daarbij is de Kamer al gemeld dat de ramingen voor de stuksprijzen van F-35 toestellen zouden stijgen. Ook is de verwachting van de D-CAPE gemeld dat de *Average Procurement Unit Cost* (APUC) van de F-35 zou stijgen met 14 tot 37 procent tot een raming van \$ 80 tot 95 miljoen (prijspeil 2002). Deze APUC-raming bevat de gemiddelde prijs van de drie versies van de F-35 over de gehele productieperiode die ook de geraamde Amerikaanse investeringen in onder meer gronduitrusting, simulators en initiële reservedelen omvat.

Defensie had eind april 2010 de beschikking over gedetailleerde kosteninformatie van de CTOL-versie van de F-35 gericht op de Nederlandse situatie. Deze informatie was afgeleid van de generieke SAR-2009 informatie en in overleg met het JPO gevalideerd. In afwachting van de nieuwe CAPE-cijfers die voor juni 2010 waren aangekondigd, heeft Defensie, in overeenstemming met de aankondiging in de jaarrapportage over 2009, de kostenramingen voor het project Vervanging F-16 niet tussentijds geactualiseerd op grond van de informatie van de SAR-2009.

Onder meer in de brief van 9 juli 2010 (Kamerstuk 26 488, nr. 244) is de Kamer geïnformeerd over de hernieuwde certificering van het F-35 programma door het Pentagon. In die brief is de nieuwe CAPE-raming gemeld en is uiteengezet dat specifieke CAPE-informatie voor de CTOL-versie nog beschikbaar moest komen. Defensie heeft 28 september 2010 een brief van het JPO ontvangen waarin de verschillen tussen de SAR-2009 raming en de CAPE-raming zijn bevestigd. Op grond van deze formele bevestiging hebben financiële deskundigen van Defensie de actualisering van de kostenraming voltooid. Of ook andere landen de CAPE-informatie hebben opgevraagd, is Defensie niet bekend. Als bijlage bij deze brief is de brief van het JPO gevoegd¹. De kosteninformatie van april 2010 kan niet openbaar aan de Kamer worden gezonden. Het betreft overigens gedetailleerde cijfers die zonder nadere verwerking in het levensduurkostenmodel van het project Vervanging F-16 geen bruikbare gegevens opleveren. Zie voorts het antwoord op de vragen 12, 20, 22, 36, 37 en 41.

5

Wat is op dit moment de kale stuksprijs van een JSF toestel?

Met de jaarrapportage over 2009 van 13 april 2010 (Kamerstuk 26 488, nr. 232) is de Kamer geïnformeerd dat in afwachting van de actualisering van de kosten de gemiddelde kale stuksprijs, gebaseerd op het Nederlandse invoerschema, 85 toestellen en inclusief de twee duurdere testtoestellen, € 47,4 miljoen bedraagt (prijspeil 2009, plandollarkoers \$ 1,00 = € 0,83, exclusief BTW). Op grond van de geactualiseerde kosten bedraagt deze raming intussen € 59,7 miljoen (prijspeil 2010). De Amerikaanse overheid onderhandelt met de fabrikanten van het toestel en de motor per productieserie over de werkelijke kale stuksprijs. Zie ook het antwoord op de vragen 12, 20, 22, 36, 37 en 41 voor de raming van de Nederlandse toestellen.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

8, 9 en 32

Wanneer heeft u informele informatie ontvangen over de ontwikkelingen in de Verenigde Staten voor het project Vervanging F-16?

Kunt u alle informatie over de gevolgen van de ontwikkelingen in de Verenigde Staten voor het project Vervanging F-16, dus zowel de formele als informele informatie, naar de Kamer sturen?

Is Nederland op de hoogte gesteld van de uitkomsten van de onderzoeken die gereed zijn? Zo ja, kan deze informatie naar de Kamer worden gestuurd?

Via de Nederlandse vertegenwoordiging in het JPO en door vergaderingen zoals de JESB is Defensie op de hoogte van ontwikkelingen in het F-35 programma. De Kamer wordt geïnformeerd met de jaarrapportage van het project Vervanging F-16 en met tussentijdse brieven als er formele besluiten over het programma of andere belangwekkende ontwikkelingen zijn te melden. Dat is in 2010 onder meer gebeurd met brieven over de herstructurering van het F-35 programma (17 februari en 23 maart 2010; Kamerstukken 26 488, nrs. 217 en 222), het doorbreken van de Nunn-McCurdy kostengrens voor het F-35 programma in de Verenigde Staten (6 april 2010; Kamerstuk 26 488, nr. 230) en de hernieuwde certificering van het programma door het Pentagon (18 juni, 9 juli en 23 september 2010; Kamerstukken 26 488, nrs. 242, 26 488, nrs. 244 en 26 488, nrs. 246). Defensie verwerkt geen informele, nog niet vastgestelde informatie.

Met de brief van 2 december 2010 (Kamerstuk 26 488, nr. 249) is de Kamer geïnformeerd over de stand van zaken van de doorlichtingen van het F-35 programma door het Pentagon. De doorlichtingen betreffen de voortgang van de ontwikkeling en de productie en van de testfase. Ze hadden ten doel de in het voorjaar van 2010 herijkte planning van de SDD-fase te monitoren en, zo nodig, aanvullende maatregelen te nemen. Tijdens de JESB-vergadering van 11 november 2010 is de Nederlandse vertegenwoordiger op de hoogte gesteld van de voorlopige resultaten van de onderzoeken. De Amerikaanse minister van Defensie Gates heeft 6 januari jl. in het kader van de conceptdefensiebegroting voor 2012 aanvullende maatregelen bekendgemaakt. Kort daarvoor is Defensie ingelicht. Met de brief van 7 januari jl. is de Kamer hierover geïnformeerd. Daarbij is gemeld dat Defensie de gevolgen van de aangekondigde maatregelen voor het Nederlandse project Vervanging F-16 inventariseert en de Kamer daarover zal informeren.

12, 20, 22, 36, 37 en 41

Kunt u een overzicht geven van de kostenstijgingen in de Verenigde Staten en uiteenzetten welke geen gevolgen hebben voor het Nederlandse project en waarom?

Kunt u een overzicht geven van de kostenstijgingen in de Verenigde Staten en aangeven welke (wel) gevolgen hebben voor het Nederlandse project en waarom?

Kunt u nader toelichten welke ontwikkelingen in de Verenigde Staten aanzienlijke gevolgen hebben gehad voor het project Vervanging F-16?

Welke gevolgen worden hier bedoeld? Welke ontwikkelingen betroffen Lockheed Martin en welke het Pentagon?

Kunt u de Kamer informeren over de relevante onderdelen van de Director of Cost Assessment and Program Evaluation (D-CAPE)-ramingen? Welke zijn dit en welke bedragen zijn hiermee gemoeid?

Hoeveel hoger zijn de kosten van vliegtuigen en motoren geraamd vanwege de benodigde productietijd van de eerste toestellen?

Kunt u per onderdeel uiteenzetten welke aannames u de meest juiste acht; die van D-CAPE of Selected Acquisition Reports (SAR)-2009?

Met de brief van 2 december 2010 is de Kamer geïnformeerd over de hogere kostenramingen. Meer in detail kan over de oorzaken van de hogere kostenraming het volgende worden opgemerkt.

Op grond van de SAR-2009 worden de volgende, kostenverhogende factoren onderkend:

- Prijsstijgingen van grondstoffen en hogere loonkosten in de Verenigde Staten. De effecten daarvan werken door in vrijwel alle posten in de ramingen (toestellen, reservedelen, simulators, ondersteuning tijdens de invoering, etc.).
- De kostenraming voor de vliegtuigen en de motoren is verhoogd als gevolg van ervaringen bij de productie van de eerste vliegtuigen en bij het testprogramma. Zo blijkt *second sourcing* – het vanwege capaciteitsredenen aanbesteden van een deel van de productiewerkzaamheden bij andere bedrijven – gepaard te gaan met hogere kosten dan geraamd.
- Zoals gemeld in Kamerstuk 26 488, nr. 217 hebben de Verenigde Staten de productieplanning aangepast door de aanschaf van 121 vliegtuigen uit te stellen. Daarnaast heeft, zoals gemeld op 20 november 2009 (Kamerstuk 26 488, nr. 205), een aantal partnerlanden de geplande bestelreeks gewijzigd. Hierdoor is de productie van 72 vliegtuigen in de planning naar achteren verschoven. Deze vertragingen hebben een negatief effect op de «productieleercurve» en de daarmee samenhangende, voorziene daling van de stuksprizen. Vooral de kostenramingen van toestellen in de vroege productie jaren zijn hierdoor gestegen.
- Op grond van de ervaringen met de eerste productievliegtuigen zijn nieuwe ramingen gemaakt voor de gereedschappen en testapparatuur voor het onderhoud aan de F-35, voor de behoefte aan en de prijzen van de vliegtuiggebonden apparatuur, zoals wapenrekken en vliegeruitrusting, en voor apparatuur voor het *Autonomic Logistic Information System* (ALIS).

Van de hogere ramingen van de D-CAPE ten opzichte van de SAR-2009 zijn de volgende voor Nederland relevant:

- Meerjarige contracten voor de aanschaf van de F-35 zijn voorzien vanaf 2016. Dergelijke contracten leiden tot doelmatigheidseffecten, enerzijds vanwege de grotere productieaantallen en anderzijds vanwege de bereidwilligheid van leveranciers investeringen te doen in kostenbesparende maatregelen. In de SAR-2009 is het voordeel van deze meerjarige contracten geschat op 5 procent. De D-CAPE schat de voordelen van meerjarige contracten lager en houdt rekening met 1 procent. Het gevolg daarvan is dat de kostenraming voor vliegtuigen in de periode dat meerjarige contracten zijn gepland 4 procent is gestegen.
- In de SAR-2009 berusten de winstpercentages voor de hoofdleveranciers op de percentages die in de LRIP-1 tot en met LRIP-3 contracten zijn overeengekomen. D-CAPE heeft in de berekeningen voor de gehele verwervingsperiode voorzichtigheidshalve rekening gehouden met een winstpercentage dat 2 procent hoger ligt.
- In SAR-2009 zijn nog de uurtarieven van 2009 gehanteerd. De D-CAPE is uitgegaan van de recente tarieven van 2010.
- De ramingen van D-CAPE voor reservedelen zijn hoger als gevolg van de voornoemde punten.

Een aantal elementen van de hogere D-CAPE ramingen werkt niet door in de Nederlandse situatie en is daarom niet in de actualisering meegenomen. De D-CAPE heeft bijvoorbeeld een hoger inflatiecijfer gehanteerd dan het JPO. Aangezien in Nederland een ramingsystematiek met het prijspeil van de begroting wordt gehanteerd (geen *then year* bedragen zoals in de Verenigde Staten) is dit verschil voor Nederland niet relevant.

Een ander voorbeeld betreft de verdeling van de geraamde kosten van ondersteuningsactiviteiten. Over de hoogte van de raming bestaat geen verschil tussen de SAR 2009 en de CAPE-raming. Wel bestaat er verschil in de toedeling van deze kosten aan de investerings- dan wel exploitatie-uitgaven. Dit verschil vloeit voort uit een definitiekwestie in de Amerikaanse begrotingswetten die niet van toepassing is op de Nederlandse situatie. Voor het project Vervanging F-16 worden de richtlijnen van Defensie gehanteerd.

In de hogere kostenraming voor het project Vervanging F-16 kunnen op hoofdlijnen de volgende onderdelen worden onderscheiden (ten opzichte van de stand van de begroting 2011, bedragen in € miljoen, plandollar-coers \$ 1,00 = € 0,83). Zoals gemeld met de brief van 2 december 2010 zal een herijking van het project Vervanging F-16 deel uitmaken van de beleidsbrief die de Kamer in het voorjaar zal ontvangen.

Omschrijving	Begroting 2011	Geraamde mutatie
Toestellen	4 028	1 046
Initiële opleidingen	32	13
Initiële reservedelen	404	63
Speciale gereedschappen en testapparaatuur	78	74
Simulators	128	47
Vliegtuiggebonden apparatuur	133	88
Aanpassen Nederlandse infrastructuur	102	2
PSFD MoU kosten	127	3
IOT&E MoU kosten	24	- 1
Overige investeringen	240	17
BTW	878	92
Tijdelijke projectreserve	53	- 53
Totaal	€ 6 227	€ 1 391

Defensie ziet vooralsnog geen aanleiding af te wijken van de kostenramingen van de D-CAPE. Met de brief van 7 januari jl. is gemeld dat het Pentagon de hogere kostenramingen voor de toestellen handhaaft, maar er alles aan doet deze te verlagen.

13 en 14

Kunt u uiteenzetten waarom het planningsaantal van 85 toestellen bij de actualisering niet is gewijzigd?

Hoeveel JSF-toestellen kunnen er eventueel worden aangeschaft binnen het huidige projectbudget?

Met het huidige projectbudget zouden ongeveer 20 procent minder toestellen kunnen worden aangeschaft, waarbij het exacte aantal mede afhankelijk is van het bestelschema omdat de prijs per productieserie varieert. Defensie loopt echter niet vooruit op de herijking van het project Vervanging F-16 die onderdeel zal zijn van de beleidsbrief in het komende voorjaar. Daarom is bij de kostenactualisering het planningsaantal van 85 toestellen gehanteerd.

17 en 40

Kunt u een overzicht geven van de stijging van alle kostenposten volgens de Selected Acquisition Reports (SAR) in 2007, 2008, 2009 en 2010?

Hoe groot waren de kostenposten voor 1) gereedschappen, 2) testapparatuur en 3) andere vliegtuiggebonden apparatuur in 2007, 2008 en 2009? Hoe hoog was de raming van deze drie afzonderlijke kostenposten in 2010 en hoeveel hoger wordt deze nu geschat?

Selected Acquisition Reports (SAR) geven de kosteninformatie weer in overeenstemming met Amerikaanse uitgangspunten. Daarom heeft het verstrekken van SAR-informatie geen toegevoegde waarde ten opzichte van de informatie die – toegespitst op de Nederlandse situatie – met de jaarrapportages van het project Vervanging F-16 al aan de Kamer wordt verstrekt.

De verschillende investeringsposten zijn opgenomen in de jaarrapportage Vervanging F-16, waarbij «gereedschappen en testapparatuur» dezelfde kostencategorie betreft. De desbetreffende informatie, inclusief de actuele raming op grond van het planningsaantal van 85 toestellen, is weergegeven in onderstaande tabel (in miljoen Euro's, plandollarkoers \$ 1,00 = € 0,83, exclusief BTW). Zie ook het antwoord op de vragen 12, 20, 22, 36, 37 en 41.

	Rapportage over 2007	Rapportage over 2008	Rapportage over 2009	Huidige raming
Speciale gereedschappen & testapparatuur	71	77	78	152
Vliegtuiggebonden apparatuur	120	130	133	221

23

Wat betekenen de kostenstijgingen voor de andere partnerlanden? Kunt u dit per partnerland uiteenzetten?

Het Pentagon heeft de CAPE-raming voor het F-35 programma verwerkt in de defensiebegroting voor 2011 en handhaaft zoals gemeld de hogere kostenraming voor de toestellen. Van de andere landen is het Defensie nog niet bekend in hoeverre zij de hogere ramingen gaan verwerken.

24 en 25

Welke onafhankelijke externe deskundigen zijn betrokken geweest bij het uitvoeren van de Nederlandse grondige analyse naar de gevolgen van de kostenstijgingen in de Verenigde Staten voor het Nederlandse project? Is de Algemene Rekenkamer betrokken geweest bij het uitvoeren van de grondige analyse naar de gevolgen van de kostenstijgingen in de Verenigde Staten voor het Nederlandse project? Zo nee, waarom niet?

Financiële deskundigen van Defensie hebben de analyse van de kosteninformatie uitgevoerd. TNO heeft zoals gebruikelijk ondersteuning verleend bij het verwerken van de kostendata in het levensduurkostenmodel van het project Vervanging F-16. De Accountantsdienst van het ministerie heeft gecontroleerd of de Amerikaanse kosteninformatie op correcte wijze is verwerkt. De Algemene Rekenkamer kan gezien haar onafhankelijke rol niet worden betrokken bij de actualisering van de kosten zelf, maar is door Defensie wel geïnformeerd over het proces en de resultaten in het kader van haar monitoringsonderzoek JSF over 2010.

26

Op welke wijze is de Government Accountability Office (GAO) betrokken geweest bij de geactualiseerde kosteninformatie afkomstig uit de Verenigde Staten?

Voor zover bekend is het GAO niet rechtstreeks betrokken geweest bij de totstandkoming van de ramingen door het CAPE-team. Dat team bestaat uit kostendeskundigen van het Amerikaanse ministerie van Defensie. Het is overigens bekend dat het GAO geen eigen kostenanalyses opstelt, maar

dat het gebruikmaakt van kostenramingen van het Amerikaanse ministerie van Defensie en die vervolgens beoordeelt.

27, 30 en 39

Beseft u dat de JET-2 analyse, waarop de CTOL-kosteninformatie is gebaseerd een betrouwbaarheidsindicatie van 50% heeft? Wat betekent dit voor eventuele toekomstige aanpassingen van kostenindicaties? Heeft u voldoende inzage en medezeggenschap over de wijze waarop de doorberekening van de JET-analyses naar de CTOL-versie gestalte krijgt? Hoeveel duurder zijn de vliegtuigen in de eerdere productie jaren geworden?

Met onder meer de brief van 23 maart 2010 (Kamerstuk 26 488, nr. 222) is de Kamer geïnformeerd over de herstructurering van het F-35 programma. In die brief is uiteengezet dat het besluit tot herstructurering is genomen op basis van de resultaten van onderzoek door het *Joint Estimating Team* (JET). Het betreft een actualisering (JET II) van een onderzoek uit 2008 (JET I). Met de jaarrapportage over 2009 is de Kamer in april 2010 geïnformeerd over de melding van de Amerikaanse onderminister van Defensie voor *Acquisition, Technology and Logistics* dat de kans dat de ontwikkelingskosten van de F-35 uiteindelijk hoger of lager uitvallen dan de JET-berekening op 50 procent wordt geschat. Met de brief van 7 januari jl. is de Kamer geïnformeerd dat de Amerikaanse overheid \$ 4,6 miljard zal toevoegen aan de *System Development and Demonstration* (SDD-) fase van het F-35 programma vanwege gestegen kosten en aanvullende testen. Zoals bekend neemt Nederland met een vaste bijdrage deel aan de SDD-fase. Voorts betaalt Nederland als partner in het programma bij de aanschaf van toestellen geen opslag voor de ontwikkelingskosten.

Intussen zijn de resultaten van JET II uit het najaar van 2009 niet meer actueel. Defensie gaat uit van de recente ramingen van D-CAPE uit 2010 en heeft daarin voldoende inzage gekregen om de ramingen van het projectbudget Vervanging F-16 te actualiseren, waarover de Kamer op 2 december 2010 is geïnformeerd. Ook de CAPE-ramingen blijven ramingen. Uiteindelijk zijn de resultaten van concrete prijsonderhandelingen bepalend. Nadat de prijs van het voorziene tweede testtoestel uit de LRIP-4 productieserie bekend is, met inbegrip van de motor, zal ik de Kamer informeren.

28

Was u op de hoogte van de uitkomsten van de voorganger van de JET-2 analyse (de JET-1)?

In het najaar van 2008 heeft het JET van het Pentagon gerapporteerd over zijn onderzoek naar het JSF-programma. Het betreft een intern rapport dat het Pentagon niet openbaar heeft gemaakt en waarover Defensie niet beschikt. Via de JESB, waarin Nederland is vertegenwoordigd, was Defensie op de hoogte van de ontwikkelingen in het F-35 programma. Met de brief van 7 mei 2008 (Kamerstuk 26 488, nr. 71) is de Kamer gemeld dat tijdens de op 22 april 2008 gehouden bijeenkomst van de JESB is gesproken over een verlenging van de *System Development and Demonstration* (SDD)-fase met een jaar en de daarmee gepaard gaande verlenging van de IOT&E-fase. Met de brieven van 17 en 27 november 2008 en de jaarrapportage van het project Vervanging F-16 over 2008 (Kamerstukken 26 488, nrs. 121, 26 488, nrs. 125 en 26 488, nrs. 159) is de Kamer vervolgens geïnformeerd over de besluitvorming inzake de verlenging van de SDD-fase.

Is het waar dat er ten opzichte van 2007 sprake is van een kostenoverschrijding van 30% en ten opzichte van 2002 van 50%?

De met de brief van 2 december 2010 gemelde geactualiseerde raming van de Nederlandse investeringskosten komt uit op een stijging van € 1,4 miljard ten opzichte van het huidige projectbudget van € 6,2 miljard (stand begroting 2011, plandollarkoers \$ 1,00 = € 0,83). Dit is een stijging van meer dan 20 procent. De uitgangspunten van het project, zoals het planningsaantal van 85 toestellen, zijn bij deze actualisering niet gewijzigd. In 2007 bedroeg de projectraming € 5,667 miljard, gebaseerd op prijspeil 2005 en plandollarkoers \$ 1,00 = € 0,83 (Kamerstuk 26 488, nr. 67). Ten opzichte van deze raming in prijspeil 2005 betreft de geactualiseerde raming een stijging van 35 procent.

In 2002 werden de investeringskosten bij 85 F-35 toestellen geraamd op € 6,065 miljard in prijspeil 2000 en plandollarkoers \$ 1,00 = € 1,15 (Kamerstuk 26 488, nr. 8). De geactualiseerde raming betreft ten opzichte van de raming in prijspeil 2000 een stijging van 26 procent.

31, 43 en 49

Wat zijn de exploitatiekosten per JSF toestel? Met welk percentage zijn deze kosten gestegen sinds de start van het project Vervanging F-16?

Wanneer is er wel duidelijkheid over de exploitatiekosten en/of is op zijn minst een indicatie te geven in welke orde van grootte qua stijgingspercentage gedacht moet worden?

Wanneer kan de Kamer wel een geactualiseerde versie van de exploitatiekosten verwachten?

In de jaarrapportage over 2009 zijn de integrale exploitatiekosten voor 85 toestellen gedurende 30 jaar geraamd op € 10 miljard (prijspeil 2009). Per toestel is dat € 3,9 miljoen per jaar. In 2002 werden de exploitatiekosten bij 85 F-35 toestellen geraamd op € 7 miljard in prijspeil 2000 (Kamerstuk 26 488, nr. 8). De voornoemde raming betreft ten opzichte van de raming in prijspeil 2000 een stijging van 43 procent. De samengestelde inflatie was in die periode bijna 20 procent. In afwachting van de CAPE-ramingen zijn de exploitatiekosten nog niet geactualiseerd. Het is Defensie niet bekend wanneer deze ramingen beschikbaar komen. Zodra Defensie over de informatie beschikt die relevant is voor de CTOL-versie van de F-35 en zij de informatie heeft verwerkt in de ramingen voor het project Vervanging F-16, zal de Kamer worden geïnformeerd.

33 t/m 35

Wanneer zal de nieuwe kostenanalyse van het Pentagon gereed zijn, en wanneer wordt deze vastgesteld, en door wie? Welke rol heeft het JPO hierin gehad? Wanneer wordt de Kamer hierover geïnformeerd?

Wat zijn de mogelijke gevolgen van de nieuwe kostenanalyse van het Pentagon? Verwacht u een nieuwe stijging van de kosten bovenop de recente stijging van 1.4 miljard euro?

Is het mogelijk dat de kostenstijging van 1.4 miljard euro groter wordt na de nieuwe kostenanalyse waar het Pentagon momenteel aan werkt?

Met de brief van 7 januari jl. is gemeld dat het Pentagon de hogere kostenramingen voor de toestellen van de D-CAPE handhaaft, maar er alles aan doet deze te verlagen. Daarom werkt het Pentagon aan een zogeheten «*should cost analysis*» die streefgetallen voor de prijs zal opleveren. Dit is de Kamer met de brief van 2 december 2010 gemeld. Het is niet bekend wanneer deze nieuwe kostenanalyse gereed zal zijn en door het Pentagon zal worden vastgesteld. Zodra Defensie over de informatie beschikt die relevant is voor de CTOL-versie van de F-35 en heeft verwerkt

in ramingen voor het project Vervanging F-16, zal de Kamer worden geïnformeerd.

38 en 48

Wat zijn de effecten van de aanpassingen in de productieplanning voor de «productiecurve»? Wat zijn hiervan de gevolgen voor Nederland en voor de andere partnerlanden?

Hoe beoordeelt u de neerwaartse spiraal van de «productiecurve»?

Met de opmerking in de brief van 2 december 2010 wordt bedoeld dat door het uitstel van bestellingen de productiecurve minder snel neerwaarts verloopt dan voorzien, waardoor ook de stukprijs minder snel daalt. Hierdoor valt vooral de raming van de prijs van de toestellen in de verkleinde productieseries en de direct daarop volgende productieseries hoger uit dan eerder geraamd. In de LRIP-3 en LRIP-4 series, waarvan de twee Nederlandse testtoestellen deel uitmaken, is het aantal toestellen niet verminderd. Zie ook het antwoord op de vragen 33, 34 en 35.

42, 45 en 46

Wat zijn de formele en informele geplande bestelreeksen van F-35 toestellen in de partnerlanden op dit moment?

Er wordt gerefereerd aan wijziging van de productieplanning zoals aan de Kamer gemeld op 20 november 2009. Wanneer kan de Kamer de aangepaste Appendix A (productieplanning) voor de MOU-PSFD 2007 ontvangen?

Mocht de productieplanning voor de MOU-PSFD 2007 niet zijn vastgesteld, wat zijn dan de redenen voor het niet vaststellen? Waarom is er afgeweken van de voorgeschreven bestelmethode? Wanneer is de aangepaste productieplanning wel bekend en kan de Kamer deze ontvangen?

Met een bijlage bij de brief van 19 februari 2010 (Kamerstuk 26 488, nr. 218) heeft de Kamer de voorlaatste wijziging van het bestelschema van de partnerlanden ontvangen. Met de brief van 7 januari jl. is de Kamer geïnformeerd over het bestelschema van de partnerlanden, zoals vastgesteld tijdens de vergadering van 11 november 2010 van de JESB. Daarin is ook de Nederlandse aanpassing verwerkt waarover u bent geïnformeerd met de brief van 23 september 2010 (Kamerstuk 26 488, nr. 246). De wijzigingen die het Pentagon op 6 januari jl. heeft bekendgemaakt en die zijn gemeld met de brief van 7 januari jl., zijn niet in het bestelschema verwerkt. Wijzigingen op het bestelschema moeten jaarlijks uiterlijk 1 oktober worden ingediend.

44

Wanneer is er meer bekend over de infrastructurele aanpassingen? Treden hier kostenwijzigingen in op, c.q. welke specifieke infrastructurele aanpassingen zijn er nodig?

In de jaarrapportage over 2009 is de Kamer gemeld dat op de vliegbases Leeuwarden en Volkel verschillende infrastructurele projecten zijn voorzien. Het betreft de vervanging en aanpassingen van gebouwen en onderhoudsruimten die los van de vervanging van de F-16 nodig zijn. Bij het ontwerp en de bouw zal rekening worden gehouden met de F-35 als beoogde opvolger van de F-16. Aanpassingen met het oog op de vervanging van de F-16 zijn afzonderlijk in het projectbudget ondergebracht. Naast de al eerder uitgevoerde *site survey* op de vliegbasis Leeuwarden is in 2010 een *site survey* uitgevoerd op de vliegbasis Volkel. Dit onderzoek heeft duidelijker gemaakt welke infrastructurele aanpassingen nodig zijn. Zie het antwoord op de vragen 12, 20, 22, 36, 37 en 41 voor de geactualiseerde raming voor infrastructurele aanpassingen.

47

Welke gevolgen hebben de actualisering van bestelreeksen van F-35 toestellen door partnerlanden voor de Nederlandse business case?

De minister van Economische Zaken heeft de Kamer 24 maart 2010 (Kamerstuk 26 488, nr. 223) geïnformeerd over het arbitrageproces, de resultaten van het overleg en de overeenkomst betreffende de JSF *business case*. In die brief is gemeld dat er geen herijking van de *business case* meer zal volgen. Op grond van de overeenkomst zullen in 2020 op een boekhoudkundig meetmoment uitsluitend de afdrachten door de industrie en de *royalty's* over de verkoop van de F-35 aan exportlanden worden vastgesteld. De afdracht door de industrie betreft de omzet voor zowel partner- als exportlanden. Wijzigingen in de bestelreeksen van partnerlanden kunnen leiden tot wijzigingen in de geraamde omzet van de Nederlandse industrie en daarmee tot wijzigingen in de afdrachten over de omzet ten opzichte van de geraamde afdrachten. Net als bij de *royalty's* speelt de werkelijke dollarkoers op het betaalmoment ten opzichte van de geraamde dollarkoers daarbij ook een rol. Mochten de inkomsten van de Staat uit afdrachten en *royalty's* in euro's op het meetmoment groter blijken te zijn geweest dan geraamd, dan zal het afdrachtpercentage dienovereenkomstig worden verlaagd met ingang van 1 januari 2021. Hoe dan ook zal het afdrachtpercentage niet hoger zijn dan 4,1. In 2030 volgt eenzelfde boekhoudkundig meetmoment.

50

Erkent u dat er gezien het nog niet verwerken van de D-CAPE-ramingen en de bij het publiek al wel bekende cijfers er een «parlementair controle-gat» bestaat?

Nee. De ramingen van de D-CAPE zijn verwerkt in de geactualiseerde kostenraming voor het project Vervanging F-16 waarover de Kamer met de brief van 2 december 2010 is geïnformeerd.