

Vergaderjaar 2007–2008

26 488

Behoeftestelling vervanging F-16

Nr. 65

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN DEFENSIE

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 29 februari 2008

INLEIDING

Nederland is van plan deel te nemen aan de Initiële Operationele Test en Evaluatie (IOT&E) van het *Joint Strike Fighter* (JSF)-programma. Twee elementen zijn hierbij van belang, namelijk de toetreding tot het in januari 2007 gesloten Memorandum of Understanding (MoU) tussen de Verenigde Staten en het Verenigd Koninkrijk en de inbreng van twee Nederlandse JSF-testtoestellen voor de IOT&E. De IOT&E is voorzien van 2011 tot 2013. Om in 2011 het eerste testtoestel beschikbaar te hebben, moet begin 2008 een opdracht tot verwerving – in eerdere Kamerbrieven «voorlopige bestelling» genoemd – worden gedaan. Eind 2008 volgt de opdracht tot verwerving voor het tweede testtoestel, dat in 2012 wordt afgeleverd.

Met deze brief informeer ik u over het besluit tot het MoU toe te treden en dit jaar een opdracht tot verwerving te plaatsen voor zowel het eerste als het tweede testtoestel. In overeenstemming met het coalitieakkoord zal het kabinet vervolgens in 2009 een besluit nemen over de feitelijke aanschaf van de twee testtoestellen.

Deze brief gaat eerst in op de achtergrond en de planning van het project Vervanging F-16 (VF-16) en de voortgang ervan. Vervolgens komen aan de orde de opzet van het test- en evaluatieprogramma van de JSF en het MoU dat daarop betrekking heeft. Daarna wordt de behoefte aan testtoestellen uiteengezet en wordt de stand van zaken van de verwervingsvoorbereiding geschetst. Hierbij komen financiële en andere aspecten aan bod.

ACHTERGROND

Eind jaren zeventig van de vorige eeuw heeft Defensie de F-16 in gebruik genomen. Dit toestel bereikt in het komende decennium het einde van zijn technische en operationele levensduur. Om tijdig over een vervanger te kunnen beschikken is ongeveer tien jaar geleden het project Vervanging F-16 gestart. Begin 2000 is het basisdocument behoeftestelling (A-fase) van dit project aangeboden aan de Kamer (Kamerstuk 26 488, nr. 3). Na de evaluatie is in de voorstudie- en studiefase (B/C-fase) van het Defensie Materieel Proces (DMP) geconcludeerd dat de JSF, ook bekend als de *F-35 Lightning II*, het beste toestel voor de beste prijs zou worden (Kamerstuk 26 488, nr. 8 van 11 februari 2002). Hierop heeft de regering in 2002 besloten met acht landen deel te nemen aan de ontwikkeling van de JSF in de Verenigde Staten in de *System Development and Demonstration* (SDD) fase. Over de productie, instandhouding en doorontwikkeling (*Production, Sustainment and Follow-on Development, PSFD*) van de JSF hebben de partnerlanden later ook afspraken gemaakt. Eind 2006 heeft dat geleid tot de ondertekening van het PSFD MoU. Over dat MoU bent u geïnformeerd met de Kamerstukken 26 488, nrs. 47 en 52 van 29 september en 12 oktober 2006.

PLANNING OP HOOFDLIJNEN

Op basis van het coalitieakkoord van februari 2007 is de projectplanning VF-16 voor deze kabinetsperiode aangepast. Aanvankelijk was in die aangepaste planning voorzien dat in 2007 een MoU zou worden ondertekend over de Nederlandse deelneming aan de IOT&E met twee testtoestellen. Aangezien de onderhandelingen met de Verenigde Staten meer tijd kostten dan was verwacht, zijn de ondertekening van het IOT&E MoU en de daaruit volgende opdracht tot verwerving van het eerste testtoestel verschoven naar de eerste helft van 2008. De opdracht tot verwerving voor het tweede testtoestel wordt nu voorzien voor eind 2008. Een besluit over de definitieve aanschaf van testtoestellen is voorzien voor begin 2009.

In het coalitieakkoord is ook vastgelegd dat dit jaar de *business case* zal worden herijkt. Dat betekent dat *for better and for worse* het afdrachtpercentage zal worden vastgesteld dat de industrie zal afdragen voor JSF-gerelateerde orders. Daarmee zal de industrie het «gat» in de *business case* dichten nadat de overheid vanaf 2002 de Nederlandse bijdrage aan de ontwikkeling van de JSF heeft voorgefinancierd (Kamerstukken 26 488, nrs. 8, 13 en 14).

Behalve de herijking van de *business case* is ook een actualisering van de kandidatenevaluatie uit 2002 voorzien waarin de alternatieven voor de JSF nogmaals worden vergeleken wat prijs, kwaliteit en levertijd betreft. Defensie zal bovendien de voors en tegens van een *endlife update* van de F-16 nog eens beargumenteren. Tot slot is in het coalitieakkoord vastgelegd dat de regering in deze kabinetsperiode een definitief besluit zal nemen over de vervanging van de F-16. Als onderdeel van dat besluit zal het aantal toestellen voor de eerste *batch* worden vastgesteld. In de beleidsbrief «Wereldwijd dienstbaar» van 18 september 2007 bent u over de fasegewijze aanschaf geïnformeerd (Kamerstuk 31 243, nr. 1).

VOORTGANG VAN HET PROJECT: BUDGET EN HERIJKING PLANREEKS

Product

Na de eerste vlucht eind 2006 van de JSF in de F-35A CTOL-versie¹, de versie waarvoor Nederland belangstelling heeft, heeft de ontwikkeling van de tweede JSF-versie, de F-35B STOVL², prioriteit gekregen. Deze versie is op 18 december 2007 door de fabrikant gepresenteerd. Ondanks een motorcomplicatie in een testopstelling op 4 februari 2008 is de verwachting dat de eerste STOVL-vlucht medio 2008 zal plaatsvinden. In de tussentijd zijn met de eerste F-35A tot eind 2007 23 testvluchten gemaakt, waarin al veel ervaring is opgedaan. De Kamer is over het testprogramma geïnformeerd op 23 november 2007 (Handelingen TK 2007–2008, aanhangsel 734). De A en B-versie van de JSF zullen in 2008 verder worden beproefd, terwijl het *JSF Program office* (JPO) en Lockheed Martin vooral aandacht zullen geven aan de ontwikkeling van de derde versie van de JSF, de F-35C CV³. In 2007 is tevens het contract gesloten voor de eerste twee Amerikaanse JSF-toestellen die begin 2010 moeten worden geleverd. In 2008 volgt een contract voor twaalf Amerikaanse toestellen die later in 2010 worden afgeleverd.

Nederland heeft van meet af aan veel belang gehecht aan de ontwikkeling van een tweede JSF-motor, zowel met het oog op de inschakeling van Nederlandse bedrijven als uit concurrentieoverwegingen. Nederland steunt dan ook dit ontwikkelingsprogramma, echter op voorwaarde dat het niet leidt tot vertragingen of kostenstijgingen in het JSF-programma of tot beperkingen van de capaciteiten van de JSF. Met de jaarrapportage over 2006 (Kamerstuk 26 488, nr. 58 van 11 april 2007) is de Kamer daarover geïnformeerd. Later in 2007 heeft het Amerikaanse Congres besloten de ontwikkeling van de tweede motor voort te zetten en daarvoor budget toe te kennen.

Tijd en geld

Het projectbudget zoals gemeld in de jaarrapportage 2006 bedraagt bijna € 5,5 miljard voor het planningsaantal van 85 toestellen. In 2007 hebben de Verenigde Staten besloten hun invoerreeds van de JSF te vertragen, waardoor de voorziene Nederlandse invoerreeds ineens vroeg in het productieproces kwam te vallen, dat wil zeggen in de eerste jaren van het volgende decennium waarin relatief veel toestellen waren gepland. Vroege productievliegtuigen zijn echter duurder dan de gemiddelde kostprijs van de JSF op langere termijn. Dit komt door het zogenaamde leercurve-effect, waardoor vliegtuigen goedkoper kunnen worden geproduceerd naarmate de productie verder vordert en de fabrikant meer ervaring opdoet. Door de verlaging van de Amerikaanse aantallen in de eerstkomende jaren, zou Nederland ongewild met duurdere toestellen worden geconfronteerd, althans als de voorziene Nederlandse invoerreeds zou worden gehandhaafd.

De Amerikaanse verschuiving had voor Nederland dusdanige financiële consequenties dat het nodig bleek maatregelen te treffen die de – modelmatig berekende – stijging van de projectkosten zouden dempen. Daarom heeft ook Nederland zijn invoerreeds aangepast. Ten opzichte van de oude reeds neemt het aantal te bestellen toestellen in vroege jaren af en wordt de invoering over meer jaren gespreid. De invoeringsperiode voor het planningsaantal van 85 toestellen loopt dan door tot in 2023. De deelneming aan de IOT&E met twee testtoestellen, waaraan Defensie groot belang hecht, blijft in deze herschikking gehandhaafd. Ondanks het kostendependende effect van deze aanpassing van de invoerreeds resteert

¹ Conventional Take Off and Landing.

² Short Take Off and Vertical Landing.

³ Carrier Variant.

een verhoging van het projectbudget met € 206 miljoen (prijspeil 2005) van € 5,461 miljard naar € 5,667 miljard. De Nederlandse verschuivingen kunnen de effecten van de (omvangrijkere) Amerikaanse verschuivingen dus niet geheel ongedaan maken. Met het nog verder schuiven van de invoerreeks zou de aansluiting op de IOT&E echter teveel onder druk komen. Zoals hieronder uiteengezet wordt bovendien met de partners overlegd over een vorm van *Level Line Pricing* (LLP). Daarmee zou het effect van hogere prijzen vroeg in de productie deels teniet kunnen worden gedaan.

Het projectbudget wordt voorshands gehandhaafd op het prijspeil 2005. De volgende overwegingen liggen aan deze benadering ten grondslag.

Ten eerste zijn de prijsontwikkelingen in de Verenigde Staten van invloed op de stuksprijs en dus op het projectbudget. In algemene zin noopt drie procent inflatie in de Verenigde Staten tot een verhoging van het Nederlandse projectbudget met ongeveer € 180 miljoen. Voor de afgelopen twee jaren zou dus een verhoging met ongeveer € 360 miljoen aan de orde zijn. Mede gezien de economische omstandigheden in de Verenigde Staten is de hoogte van de inflatie echter een onzekere factor.

Ten tweede heeft de ontwikkeling van de dollarkoers een significante invloed op het project. Op dit moment raamt Defensie projectkosten met de plandollarkoers van € 0,83. Een recente CPB-prognose spreekt van een realistische plandollarkoers tot het jaar 2011 van € 0,74. Dit zou een daling van het projectbudget met ruim € 560 miljoen inhouden bij extrapolatie over de gehele vervangingsperiode. Het uiteindelijke effect van de dollarkoersontwikkeling kan echter pas worden bepaald bij het aangaan van concrete verplichtingen voor de verwerving van toestellen, volgens het coalitieakkoord in 2010. Dan ook zal Defensie kunnen overgaan tot de aankoop van termijndollars voor de eerste *batch* om het valutarisico af te kopen.

Ten derde zijn bij de berekeningen eventuele exportorders niet meegenomen. Er zijn concrete aanwijzingen dat niet-partnerlanden al in een vroeg stadium aanzienlijke orders voor de JSF willen plaatsen. Dit zou vooral in de eerste jaren een significante verlaging van de kostprijs per toestel voor partnerlanden betekenen. Het benodigde Nederlandse projectbudget zou hierdoor dalen.

Ten vierde heeft Nederland de partners voorgesteld het eerder genoemde *Level Line Pricing* principe (LLP) dan wel een soortgelijke constructie te gaan hanteren. LLP behelst een gemiddelde aanschafprijs voor een overeen te komen aantal jaren als methode om prijsstabiliteit in het programma te bereiken. De bonus op vertragingen van de invoerreeks in de vorm van lagere verwervingskosten zou hiermee verdwijnen, wat een dempend effect op de ontwikkeling van de stuksprijs kan hebben. Nederland zet de pogingen voort om de prijsstabiliteit in het programma te bevorderen.

INITIËLE OPERATIONELE TEST & EVALUATIE

De IOT&E is gepland in de periode 2011 tot 2013 en staat onder leiding van de Amerikaanse Directeur Operationele Test en Evaluatie. Deze functionaris is onafhankelijk van het Amerikaanse ministerie van Defensie en rapporteert rechtstreeks aan het Amerikaanse Congres. Ook de deelnemende partners worden over de IOT&E geïnformeerd.

Defensie is van plan aan de IOT&E deel te nemen met het door de Amerikaanse overheid minimaal vereiste aantal van twee testvliegtuigen. In totaal zullen 24 testvliegtuigen aan het programma meedoen dat ruim 1500 vluchten zal omvatten. De Verenigde Staten en de *level 1 en 2* partners, te weten het Verenigd Koninkrijk, Italië en Nederland, willen geïntegreerd aan de IOT&E deelnemen en informatie uitwisselen en analyseren.

In de IOT&E wordt onderzocht of de JSF aan de operationele eisen voldoet. Ook wordt het programma benut om tactieken en concepten in multinationalaal verband te ontwikkelen en te valideren. Voorts wordt beoordeeld of de voorziene operationele concepten en de daaraan gerelateerde plannen op gebieden zoals logistiek, onderhoud, en opleidingen op elkaar aansluiten en in hoeverre aanpassingen nodig zijn. De IOT&E vormt daarmee de koppeling tussen de ontwikkeling van de JSF en de operationele ingebruikname van het toestel.

Voor Nederland is deelneming aan de IOT&E vooral van belang met het oog op de invoering van de JSF als hoofdwapensysteem in de eigen organisatie. Bij de invoering van de F-16 *Mid Life Update* bij de Koninklijke luchtmacht, eind jaren negentig van de vorige eeuw, is gebleken dat deelname aan een dergelijk operationeel test- en evaluatieprogramma waardevol is voor een beheerste invoering van het wapensysteem en voor de opbouw van kennis en ervaring. Door de deelneming aan de IOT&E worden de risico's bij de invoering van de JSF zoveel mogelijk verkleind en zijn de eerste toestellen in een zo vroeg mogelijk stadium, omstreeks 2016, operationeel inzetbaar (*Initial Operational Capability*, IOC).

De IOT&E wordt in de Verenigde Staten uitgevoerd, onder meer vanwege de beschikbare test- en evaluatiefaciliteiten en de gebruiksmogelijkheden van het luchtruim. Als niet aan de IOT&E wordt deelgenomen, zou moeten worden gezocht naar een alternatief. Vanwege de afwijkende invoeringsschema's van andere Europese partners is een dergelijke operationele training en evaluatie met hen niet haalbaar. Ook zijn door het Nederlandse *level 2* partnerschap de mogelijkheden voor informatie-uitwisseling met andere landen beperkt. Wat zou resteren is een beperktere nationale IOT&E-variant die kwalitatief het niveau van een gezamenlijke multinationale IOT&E niet zal bereiken. Naar schatting zijn voor een nationale IOT&E-variant gedurende bijna drie jaar tien Nederlandse JSF-toestellen en ruim 300 vluchten nodig. In Nederland zijn er echter geen faciliteiten voor een dergelijk opwerkprogramma, waardoor zou moeten worden uitgeweken naar Australië of de Verenigde Staten waar luchtruim, oefenterreinen en faciliteiten zouden moeten worden gehuurd. Voorts zou een beperktere, nationale IOT&E variant de invoering van de JSF vertragen en zou IOC pas enkele jaren later, op zijn vroegst omstreeks 2018, kunnen worden bereikt. Er zou dus nog langer van de minder capabele F-16 moeten worden gebruikgemaakt, wat risico's meebrengt. Bovendien zouden de instandhoudingskosten van de F-16 verder oplopen. In vergelijking met de IOT&E worden de meerkosten van dit beperktere nationale programma vooral bepaald door de huur van faciliteiten en de duurdere instroombegeleiding van de JSF, geschat op ongeveer € 200 miljoen.

Het is voor Nederland ondoelmatig en riskant om een nationaal programma te ontwikkelen. Deelneming aan de internationale IOT&E is zo doelmatig en doeltreffend dat daarmee vergeleken een andere opzet van de IOT&E in een latere fase bijzonder onaantrekkelijk is. Op grond hiervan wordt de deelneming aan de internationale IOT&E als uitgangspunt beschouwd voor het vervolg van het project Vervanging F-16.

De Verenigde Staten en het Verenigd Koninkrijk hebben hun onderlinge afspraken over de IOT&E reeds in januari 2007 vastgelegd in een MoU.

Italië en Nederland hebben te kennen gegeven zich daar bij te willen aansluiten vanwege de geschetste voordelen. Het proces in de Verenigde Staten om toestemming te krijgen voor integrale deelneming duurde langer dan aanvankelijk was toegezegd. Inmiddels is zowel voor Italië als Nederland die toestemming verkregen en is het amendement op het IOT&E MoU voorbereid dat de toetreding van de beide landen regelt. Door de politieke ontwikkelingen in Italië is het onzeker of Italië het MoU op korte termijn zal ondertekenen. Het MoU treedt echter in werking zodra een van beide landen zich er bij aansluit, dus de vertraging in Italië leidt niet tot uitstel van de IOT&E. Met de ondertekening van het amendement op het MoU ontstaat overigens nog geen juridische verplichting om testtoestellen aan te schaffen. De bestelsystematiek komt hierna aan de orde.

BEHOEFTE JSF-TESTVLIEGTUIGEN

De IOT&E zal met 24 testvliegtuigen worden uitgevoerd waarvan het grootste deel, achttien toestellen, door de Verenigde Staten zal worden geleverd. Het gaat daarbij om alle drie JSF-versies, te weten de CTOL (10), STOVL (8) en CV (6). In het IOT&E MoU is opgenomen dat Nederland evenals Italië met twee CTOL-toestellen deelneemt en het Verenigd Koninkrijk met twee STOVL-toestellen. De twee toestellen per land zijn nodig om te voldoen aan de Amerikaanse minimumeis voor deelneming. Die eis berust op de noodzaak voldoende vliegers op te leiden en aan de IOT&E te laten deelnemen.

Met de in totaal 24 toestellen zal een pool worden gevormd. Voorafgaand aan de IOT&E zullen de deelnemende Nederlandse vliegers worden opgeleid op vliegtuigen uit de pool. Omdat de IOT&E in 2011 aanvangt met een relatief kleinschalig opleidingsprogramma kan voor dat jaar worden volstaan met één Nederlands toestel. Vanaf 2012 zullen de beide toestellen beschikbaar moeten zijn. Na voltooiing van de IOT&E zullen de twee Nederlandse testtoestellen deel blijven uitmaken van de Nederlandse luchtmacht.

Behalve aan testtoestellen is er onder meer behoefte aan testuitrusting, vliegeruitrusting, reservedelen en aan faciliteiten en ondersteunende diensten. Door het gehanteerde *pooling concept* wordt deze behoefte efficiënt vervuld. Veelal gaat het om uitrusting en reservedelen die als ze ongebruikt blijven na de IOT&E weer in de eigen voorraad kunnen worden opgenomen.

VERWERVINGSVOORBEREIDING

Bestelsystematiek

In de bestelsystematiek van de JSF wordt in beginsel vier jaar (X-4) voorafgaand aan het jaar van levering (X) van één of meer toestellen een opdracht tot verwerving ingediend door middel van een *Participant Procurement Request* (PPR). De PPR's van de partners samen leiden in datzelfde jaar (X-4) tot een *Consolidated Procurement Request* (CPR) dat via het JSF Program Office (JPO) wordt ingediend bij de fabrikant. Het volgende jaar (X-3) moet 10 procent van de stuksprijs worden aanbetaald in verband met investeringen ter voorbereiding van de productie, de zogenaamde *long lead items*. De Amerikaanse regering sluit, na voltooiing van de onderhandelingen met de fabrikant, twee jaar na de PPR/CPR (X-2) het contract voor de aanschaf van de toestellen en de bijbehorende ondersteuning. Dit gebeurt nadat de partners daarvoor toestemming hebben gegeven. De levering heeft daarmee plaats vier jaar na de PPR/CPR en

twee jaar na de contractering. Deze bestelsystematiek geldt voor alle partners, dus ook voor Nederland.

Optie eerste testtoestel

Voorafgaand aan de opdracht tot verwerving van het eerste testtoestel dient het IOT&E MoU te worden ondertekend. In dit MoU zijn alle gemaakte afspraken vastgelegd. Voor het eerste testtoestel was de opdracht tot verwerving na ondertekening van het IOT&E MoU voorzien voor eind 2007 ten behoeve van levering in 2011. Door de complexiteit van de MoU-onderhandelingen, het unieke karakter van deze IOT&E en de deelneming door vier partners heeft het onderhandelingsproces langer geduurd dan was voorzien. Daarom kon de opdracht tot verwerving van het eerste testtoestel niet meer in 2007 worden geplaatst. Met de Verenigde Staten is daarom overeengekomen dat zowel Nederland als Italië een optie kon nemen op elk één toestel in de CPR van 15 november 2007 om aldus deelneming aan de IOT&E per 2011 mogelijk te blijven maken. Deze optie kan tot uiterlijk 31 mei 2008 worden uitgeoefend.

Tweede testtoestel

Voor het tweede testtoestel zal overeenkomstig de IOT&E-planning en de bestelsystematiek de PPR/CPR eind 2008 worden ingediend met een voorziene levering in 2012. Het contract voor dit toestel zal in 2010 worden gesloten.

Consequenties toetreding IOT&E MoU

Toetreding tot het MoU voor de IOT&E heeft als consequenties dat de *long lead items* voor het Nederlandse testtoestel moeten worden aangeschaft, ter waarde van maximaal 10 procent van de verwervingskosten van het testtoestel. De Verenigde Staten zullen op basis van het CPR waarin het eerste Nederlandse testtoestel is opgenomen, bij de leverancier een offerte aanvragen. Nederland gaat alleen een verplichting aan voor de *long lead items*; zoals eerder gememoreerd zal het kabinet in 2009 een besluit nemen over de definitieve aanschaf van de testtoestellen. Mocht dit besluit niet positief zijn dan kunnen de aangeschafte *long lead items* worden doorverkocht aan andere landen. Vanaf de aanvang van de IOT&E zal een bijdrage voor de deelneming moeten worden betaald.

FINANCIËN

Budget

Het totale gereserveerde investeringsbudget voor de beide testtoestellen met bijbehorende middelen en inclusief de bijdrage van € 18,8 miljoen voor IOT&E-deelneming, bedraagt € 274,6 miljoen (prijsspeil 2007). De gehanteerde plandollarkoers is € 0,83. Met het oog op de onderhandelingspositie van het JPO, dat namens de partnerlanden de onderhandelingen voert met de fabrikant, wordt financiële informatie over de stuksprijzen van de beide toestellen en de bijbehorende middelen in een afzonderlijke commercieel vertrouwelijke bijlage opgenomen¹. Vanwege het eerder genoemde leercurve-effect liggen de stuksprijzen van de twee testvliegtuigen boven de gemiddelde stuksprijs. Over die gemiddelde stuksprijs bent u geïnformeerd met de jaarrapportage over 2006 en de beantwoording van schriftelijke vragen hierover van 5 juli 2007 (Kamerstuk 26 488, nr. 60). De kosten van de twee testtoestellen met de bijbehorende ondersteunende middelen en de bijdrage in de projectkosten van

¹ Ter vertrouwelijke inzage gelegd, alleen voor de leden, bij het Centraal Informatiepunt van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

de IOT&E zijn inbegrepen in het totale projectbudget voor het project Vervanging F-16.

Materiële en personele exploitatie

Rekening houdend met de gelijktijdige besparingen op de exploitatie van de F-16 tijdens de IOT&E worden de materiële en personele exploitatiekosten van de IOT&E geraamd op € 16,1 miljoen. De betalingen zullen in de periode 2011 tot 2013 worden gedaan. De exploitatiekosten zijn opgenomen in het exploitatiebudget.

Een deel van de instandhoudingsbehoefte zal door het JPO in de vorm van *Performance Based Logistics* (PBL) worden gecontracteerd bij de fabrikant. Hiermee verwerft Nederland evenals de partnerlanden inzetgereedheid tegen een vast te stellen bedrag per vlieg uur. Ook de PBL-constructie zal tijdens de IOT&E worden geëvalueerd.

OVERIGE ASPECTEN

Inschakeling Nederlandse industrie

Nederlandse bedrijven spelen een belangrijke rol bij de ontwikkeling en de productie van de JSF. De Kamer is hierover regelmatig geïnformeerd, onder meer door middel van de jaarrapportages. Wat de deelneming aan de IOT&E en de aanschaf van de twee testtoestellen betreft, speelt de Nederlandse industrie een rol via de betrokkenheid bij het JSF-project als geheel.

Infrastructuur, arbeidsomstandigheden en milieu

De IOT&E zal in zijn geheel worden uitgevoerd in de Verenigde Staten. Daartoe zal worden gebruikgemaakt van voor de IOT&E ontworpen faciliteiten op de Amerikaanse vliegbases Edwards in Californië en Eglin in Florida. Nederland kan daar mede gebruik van maken evenals van de testgebieden en simulatorfaciliteiten.

De IOT&E zal ook worden gebruikt voor de inventarisatie en de evaluatie van risico's op het gebied van de arbeidsomstandigheden. Er zal aandacht worden besteed aan specifiek Nederlandse aandachtspunten, zoals het beladingsconcept van de JSF-bewapening en de fysieke belasting voor het onderhoudspersoneel.

De IOT&E zal voorts worden gebruikt voor geluidsmetingen in verband met de geluidszones volgens de Nederlandse regelgeving. Ook zullen emissiemetingen worden verricht overeenkomstig de EU-eisen.

Informatie- en communicatieaspecten

De IOT&E zal worden gebruikt om het *Autonomic Logistics Information System* (ALIS) van de JSF verder te ontwikkelen en te valideren. ALIS ondersteunt de operationele inzet, de instandhouding en het wapensysteemmanagement van de JSF. Tevens zal tijdens de IOT&E de gegevensuitwisseling tussen ALIS en de Nederlandse defensiesystemen worden getest, vooruitlopend op invoering van de JSF in Nederland enkele jaren later. De kosten hiervoor zijn opgenomen in het projectbudget.

Opleidingen

Voorafgaand aan de IOT&E zullen vier vliegers worden omgeschoold van de F-16 naar de JSF. Ook ondersteunend F-16-personeel zal worden omgeschoold. Het betreft 20 onderhoudstechnici en zeven missieondersteunende medewerkers. Uiteindelijk zal dit personeel in Nederland de invoering van de JSF begeleiden. Alle benodigde opleidingskosten zijn in het budget meegenomen.

RISICOBEBEERSING

De meest actuele verwervingskosten van de beide testtoestellen zullen in het contract voor het eerste toestel in 2009 worden opgenomen. In de huidige fase van de verwervingsvoorbereiding is de prijs van de testtoestellen nog niet uitonderhandeld. De betrouwbaarheid van de kosteninformatie van de Amerikaanse overheid, de fabrikant en de toeleveranciers wordt toereikend geacht. Los van de testtoestellen is voor de IOT&E-deelneming een kostenplafond overeengekomen.

In de jaarrapportage over 2006 is de koppeling van ALIS aan de Nederlandse defensiesystemen als risico vermeld. Inmiddels is duidelijk dat ALIS de mogelijkheid heeft tot relatief autonoom opereren waardoor de noodzaak voor uitgebreide en complexe koppelingen aan de Nederlandse defensiesystemen minder groot is dan eerst werd aangenomen. Voorts is vastgesteld dat ALIS op dezelfde basisprincipes is gestoeld als moderne *Enterprise Resource Planning* (ERP) systemen. Door de IOT&E-deelneming kan bovendien al vroeg worden begonnen met het opzetten van de gegevensuitwisseling tussen ALIS en het Nederlandse ERP-systeem. Daardoor is het risico in deze fase laag en geeft de deelneming aan de IOT&E uitgebreide mogelijkheden om het eerder gemelde risico in de komende jaren verder te reduceren.

TOT SLOT

Ik heb u in deze brief de stand van zaken geschetst van het project Vervanging F-16. Voorts heb ik, uitgaande van het coalitieakkoord, de planning van het vervangingsproject geschetst op grond waarvan nu in eerste instantie de deelneming aan de IOT&E aan de orde is. Het belang van Nederlandse deelneming aan deze IOT&E met twee JSF-testtoestellen staat buiten kijf en daarom ben ik van plan het MoU te ondertekenen. Voorts ben ik van plan een opdracht tot verwerving van de beide testtoestellen te plaatsen volgens de geschetste planning. In eerste aanleg gaat het daarbij om de uitoefening van de optie op het eerste testtoestel begin 2008, gevolgd door de opdracht tot verwerving van het tweede toestel eind 2008. Dit betekent een verplichting voor de aanschaf van *long lead items* ten bedrage van maximaal 10 procent van de stuksprijs per toestel. Voorafgaand aan het feitelijke besluit over de aanschaf van het eerste toestel, thans voorzien voor begin 2009, zal ik u opnieuw informeren.

De staatssecretaris van Defensie,
J. G. de Vries