

Vergaderjaar 2010–2011

31 300

Monitoring verwerving Joint Strike Fighter

Nr. 23

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 23 mei 2011

De commissie voor de Rijksuitgaven¹ en de vaste commissie voor Defensie² hebben over het rapport «Monitoring vervanging F-16. Stand van zaken december 2010; onder andere ontwikkelingen Joint Strike Fighter» van de Algemene Rekenkamer (Kamerstuk 31 300, nr. 21) de navolgende vragen ter beantwoording aan het kabinet voorgelegd. Deze vragen, alsmede de daarop bij brief van 20 mei 2011 gegeven antwoorden, zijn hieronder afgedrukt.

De voorzitter van de commissie voor de Rijksuitgaven,
Van Gerven

De voorzitter van de vaste commissie voor Defensie,
Van Beek

De adjunct-griffier van de commissie voor de Rijksuitgaven,
Clemens

1, 3 en 4

Is het zo dat de prijzen van de Low Rate Initial Production (LRIP)-serie tot nog toe bij iedere lichting lager zijn uitgevallen dan geschat door de Amerikaanse overheid? Zo ja, hoe verklaart het kabinet deze meevallers? Zo ja, verwacht het kabinet dat de reden(en) van deze meevallende prijzen eveneens zullen meespelen bij de toekomstige lichtingen in de productiefase en dat deze dientengevolge ook goedkoper kunnen uitvallen? Duidt de prijsontwikkeling van de LRIP-series op dalende kosten van de toestellen? Duidt het feit dat de prijzen lager uitvallen dan geraamd erop dat de definitieve versie van de F-35 goedkoper zou kunnen uitvallen dan geraamd door de Amerikaanse overheid en door Defensie? Zijn de prijsschattingen van de Cost Assessment and Program Evaluation (CAPE) over het algemeen hoger dan de overige prijsschattingen? Zo ja, wat is de reden hiervan? Is dit om een veilige marge in te bouwen tussen prijsschatting en daadwerkelijke prijs?

Naarmate de productie vordert en Lockheed Martin meer ervaring opdoet, zullen de productiekosten en daarmee de prijs per toestel dalen. Dit staat bekend als de productieleercurve. Daarnaast zal het jaarlijkse aantal te produceren F-35 toestellen per productieserie steeds verder toenemen wat ook de stuksprijs zal drukken. De LRIP 4-prijs is daardoor hoger dan de prijs van toestellen in latere productieseries. Overigens is de vertraging bij de productie van F-35 toestellen van invloed op de prijs van de toestellen van de LRIP 1 tot en met de LRIP 3-productieserie, zoals nader toegelicht in de jaarrapportage van het project Vervanging F-16 over 2010 van 17 maart jl. (Kamerstuk 26 488, nr. 258).

De ramingen van de *Director of Cost Assessment and Program Evaluation* van het Pentagon (D-CAPE) zijn behoudend. Over het LRIP 4-contract met Lockheed Martin heeft het Pentagon gemeld dat het bereikte resultaat aanzienlijk onder de CAPE-raming ligt. Als deze ontwikkeling zich bij de komende productieseries doorzet, zal de D-CAPE die ontwikkeling naar verwachting verwerken in de ramingen.

2

In hoeverre zijn prijsstijgingen of -dalingen tijdens de ontwikkelfase voor rekening gekomen van de Nederlandse deelname hieraan? In hoeverre zullen prijsstijgingen of dalingen tijdens de ontwikkelfase in de toekomst voor rekening komen van de Nederlandse deelname hieraan?

Nederland neemt sinds 2002 deel aan de ontwikkelingsfase (*System Development and Demonstration*, SDD-fase) van de F-35. De vaste Nederlandse bijdrage aan de SDD-fase bedraagt \$ 800 miljoen (lopende prijzen) en Nederland kan niet worden verplicht een hogere bijdrage te betalen.

5

Kan inzage gegeven worden in hoeverre er met de opgelopen vertragingen en tegenvallers in het Joint Strike Fighter (JSF)-project sprake is van wanprestatie en contractbreuk door Lockheed Martin of andere contractpartijen? Kan een en ander gespecificeerd worden aan de hand van de relevante teksten uit de verschillende Memoranda of Understanding (MoU's)?

In de contractuele relatie tussen het Amerikaanse ministerie van Defensie en Lockheed Martin of andere contractpartijen heeft zich geen wanprestatie of contractbreuk voorgedaan. De *Memoranda of Understanding* (MoU's) die Nederland heeft getekend in het kader van het F-35 programma zijn geen contracten met fabrikanten maar samenwerkingsovereenkomsten tussen de partnerlanden. Bij deze MoU's kan derhalve

geen sprake zijn van wanprestatie of contractbreuk door Lockheed Martin of andere contractpartijen.

Minister Gates heeft op 1 februari 2010 wel aangekondigd dat er \$ 614 miljoen van de geraamde vergoeding (fee) voor de SDD-fase bij Lockheed Martin zal worden ingehouden (Kamerstuk 26 488 nr. 217, 16 februari 2010) vanwege de vertraging en de kostenstijging van de SDD-fase.

6

Er wordt gesteld dat het project Vervanging F-16 tot doel heeft tijdig te voorzien in de vervanging van de F-16 jachtvliegtuigen van de Nederlandse krijgsmacht. Wat wordt hier bedoeld met tijdig?

Met «tijdig» wordt bedoeld dat de F-16 wordt vervangen voordat bij dit toestel sprake is van technische, operationele of economische veroudering met onbeheersbare operationele en financiële consequenties.

7, 16 en 29

Hoe verhoudt zich de uitkomst van de bemiddeling inzake de afdracht van het Nederlandse bedrijfsleven met de politieke toezegging destijds dat de Nederlandse deelname aan het JSF-project de belastingbetaler niets zou gaan kosten?

Wat zijn de financiële gevolgen voor de overheid, op basis van de huidige beschikbare gegevens, van een gemaximeerd bedrag voor het bedrijfsleven?

Wat zijn de extra kosten voor de Nederlandse overheid die zij ten behoeve van het bedrijfsleven maakt, naast de Nederlandse bijdrage van \$ 800 miljoen aan de ontwikkelfase, nu het afdrachtpercentage voor de industrie lager ligt? Worden de rentekosten doorberekend aan de industrie?

Zoals gemeld met de brief van 24 maart 2010 (Kamerstuk 26 488 nr. 223) is eind 2009 met de minister van Financiën afgesproken dat van het totale tekort een bedrag van € 52,1 miljoen (prijspeil 2001, netto contante waarde) wordt terugbetaald door een uitgavenverlaging op het terrein van luchtvaart en industrie binnen de begrotingen van (nu) het ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie (EL&I) en het ministerie van Defensie. Dit bedrag is inmiddels, in gelijke delen verdeeld, in mindering gebracht op de beide begrotingen en het vloeit terug naar de schatkist in de vorm van een lager financieringstekort, een lagere staatschuld en daarmee samenhangende rentebetalingen. Door deze maatregel hebben de afspraken met het bedrijfsleven geen consequenties voor de belastingbetaler. Er zijn geen extra kosten voor de Nederlandse overheid ten behoeve van het bedrijfsleven. Rentekosten zijn dan ook niet aan de orde.

8

Wat is, op basis van de huidige gegevens, de minimale vermindering van het aantal aan te schaffen jachtvliegtuigen om een structurele besparing van € 100 miljoen per jaar op het exploitatiebudget te realiseren?

Zoals gemeld in de jaarrapportage over 2010 bedraagt de actuele raming van de F-35 exploitatiekosten € 11 260 miljoen (prijspeil 2010). Deze raming heeft betrekking op de gehele levensduur van 30 jaar en het planningsaantal van 85 toestellen. Dit komt neer op ongeveer € 4,4 miljoen per toestel per jaar. Een vermindering van de jaarlijkse exploitatiekosten van € 100 miljoen zou derhalve overeen komen met ruim 20 toestellen. Het kabinet zal echter naast de twee F-35 testtoestellen geen andere toestellen aanschaffen en ook geen besluit nemen over het aantal aan te schaffen toestellen.

9, 10 en 25

Hoe onomkeerbaar zijn de stappen die het kabinet in 2010 heeft genomen? In hoeverre wordt de feitelijke keuze voor de JSF versterkt? Is het kabinet bekend met de door de Algemene Rekenkamer geschetste risico's van de toenemende betrokkenheid bij de JSF, zonder duidelijkheid over het maximale budget voor de vervanging van de F-16 dan wel onduidelijkheid over het totaal aantal aan te schaffen JSF-toestellen door het ontbreken van een verwervingsbesluit? Welke risico's zijn er volgens het kabinet aan verbonden?

Wat is het verband tussen de door de minister van Defensie evident genoemde relatie tussen de deelname aan het internationale JSF-programma en het sterk op de JSF gerichte verwervingsbesluit met het eerdere beleid en/of het oorspronkelijk gestelde in de B/C-brief?

De F-35 is al sinds de B/C-brief van 2002 (Kamerstuk 26 488, nr. 8) de beoogde opvolger van de F-16. Zoals vermeld in het Monitoringrapport van de Algemene Rekenkamer zijn in 2010 twee stappen gezet met betrekking tot het project Vervanging F-16. Begin 2010 zijn met de Luchtvaartindustrie juridisch bindende afspraken gemaakt ter aanvulling op de Medefinancieringsovereenkomst. Verder is in het regeerakkoord van 30 september 2010 vastgelegd dat Nederland een tweede testtoestel aanschaft ten behoeve van de deelneming aan de operationele testfase. Het kabinet heeft het besluit daartoe op 8 april jl. genomen (Kamerstuk 26 488, nr. 261). Het besluit tot deelneming aan het MoU voor de operationele testfase is reeds in 2008 genomen en de verplichtingen voor het eerste testtoestel zijn in 2009 aangegaan. De aanschaf van het tweede testtoestel vloeit dan ook logisch voort uit eerder genomen besluiten.

In de komende jaren zullen geen stappen worden gezet die leiden tot een grotere betrokkenheid bij het JSF-programma aangezien het kabinet geen verplichtingen zal aangaan voor andere toestellen dan de twee testtoestellen. Het is aan een volgend kabinet een besluit te nemen over de aanschaf van de opvolger van de F-16. In de tussentijd blijft Nederland hoofdzakelijk gericht op de JSF vanwege de Nederlandse deelneming aan het internationale JSF-programma.

De besluiten van de beleidsbrief van Defensie van 8 april jl. (Kamerstuk 32 733, nr. 1) hebben tot gevolg dat langer doorvliegen met de F-16 noodzakelijk is. Dit zal gepaard gaan met een stijgende onderhoudswerklast en hogere exploitatiekosten, terwijl de F-16 allengs minder zal voldoen aan de eisen van de tijd.

11 en 33

Kan voor alle duidelijkheid in tabelvorm een volledig overzicht gegeven worden van alle vertragingen en kostenoverschrijdingen? Kan een overzicht gegeven worden van de financiële ramingen en plannings van de herstructurering van begin 2010? En van de financiële gevolgen van de herstructurering van de planning?

Pagina 11 van het Monitoringrapport, waar vraag 11 aan refereert, spreekt van vertragingen en kostenstijgingen in 2010. Met onder meer de jaarrapportage over 2009 van 13 april 2010 is de Kamer geïnformeerd over de Amerikaanse herstructurering van het F-35 programma door minister Gates, die heeft geleid tot een verlenging van de SDD-fase van 2014 tot 2016. In deze jaarrapportage is ook melding gemaakt van de kostenstijging van de SDD-fase voor de Amerikaanse overheid en van de kostenraming voor de F-35 van de D-CAPE van maart 2010. Met de brief van 2 december 2010 (Kamerstuk 26 488, nr. 249) is de Kamer geïnformeerd over de uiteindelijke vertaling van de hogere Amerikaanse kostenramingen naar de Nederlandse omstandigheden.

Wat wordt bedoeld met het volledig uitstappen uit het JSF-programma? Kan een berekening gemaakt worden van de uitstapkosten van het JSF-programma voor het geval dat Nederland daadwerkelijk uit het gehele JSF-project stapt, Nederland wel aan het JSF project blijft deelnemen, maar daarvoor geen nieuwe investeringen meer pleegt, Nederland niet overgaat tot de aanschaf van twee testtoestellen en mogelijk te zijner tijd ook niet zou besluiten over te gaan tot aanschaf van de JSF als opvolger van de F-16? Kunnen in deze berekeningen alsnog wel alle afdrachtkosten van de industrie worden meegenomen, de verkoopopbrengst van de reeds betaalde long lead items en een reële (gespecificeerde) inschatting van de beëindigingskosten, maar niet de rentelasten voor het EMU-saldo (omdat die niet door Financien worden toegerekend)?

Met volledig uitstappen wordt bedoeld dat de deelneming aan alle *Memoranda of Understanding* wordt opgezegd en Nederland volledig uit het F-35 programma zou stappen. Voor de uitstapkosten in dit geval wordt verwezen naar de jaarrapportage over 2010. In de berekening, waarover ook ten aanzien van de rentelasten met het ministerie van Financiën is overlegd, zijn de reeds gerealiseerde afdrachten van de industrie en de geschatte opbrengst van de *long lead items* van het tweede testtoestel per december 2010 verwerkt. Een gespecificeerde schatting van de mogelijke beëindigingskosten van de MoU's is niet mogelijk. Dit is in de jaarrapportage over 2010 nader toegelicht.

Het is niet mogelijk aan het F-35 programma te blijven deelnemen zonder nieuwe uitgaven. Nederland moet aan de verplichtingen van de SDD en PSFD MoU's voldoen en dit vergt in de komende jaren betalingen. Met de brief van 27 april jl. (Kamerstuk 26 488, nr. 268) is de Kamer geïnformeerd over de financiële gevolgen als in 2014 zou worden besloten niet langer deel te nemen aan de operationele testfase.

13, 21, 22 en 28

Welke directe gevolgen heeft het uitstel van de beslissing over de aanschaf van de JSF en welke mogelijke aanvullende maatregelen moeten er genomen worden? Kan het kabinet per mogelijke aanvullende maatregel een overzicht van de bijbehorende kosten geven alsmede van de directe gevolgen? Kunnen hierbij ook de gevolgen van het langer doorvliegen met de F-16 worden aangegeven, wat zeker het geval zal zijn wanneer er inderdaad gekozen wordt voor de JSF als opvolger van de F-16 nu vaststaat dat de levertijd van de JSF toestellen veel langer is dan oorspronkelijk gepland? Kan het kabinet ook aangeven wat de gevolgen zijn als de levertijd nog meer toeneemt?

Wanneer het zo is dat de operationele kosten van de verouderde F-16 steeds hoger worden, in hoeverre benadrukt dit dan volgens het kabinet de noodzaak van het project Vervanging F-16? Wanneer denkt het kabinet dat het punt bereikt wordt dat het duurder wordt de F-16 te behouden dan een vervanger als de JSF aan te schaffen?

Komt er een raming van de financiële gevolgen van het doorvliegen met de F-16, nu duidelijk is dat de levertijd van de JSF oploopt en de noodzaak van het laten doorvliegen van de F-16 toeneemt?

Het inplannen van de verlenging van de ontwikkelfase kon volgens de toenmalige staatssecretaris van Defensie goed ingepast worden in de Nederlandse planning voor deelname aan de test- en evaluatiefase en het voorziene Nederlandse invoeringsschema voor de JSF. Is hierbij rekening gehouden met de gevolgen van deze verlenging en de vervanging van de F-16 waarmee als gevolg van een herzien invoeringsschema langer doorgevlogen moet worden?

Als gevolg van de maatregelen in de beleidsbrief zal de beoogde opvolger van de F-16 niet voor 2019 bij de luchtmacht instromen in plaats van in 2016. De kosten van het drie jaar langer doorvliegen met de F-16 zijn geschat op € 300 miljoen. Voor een langere periode dan de genoemde drie jaar zullen de kosten naar verwachting sterk oplopen vanwege onder meer noodzakelijke aanpassingen aan de dragende structuur en de vleugels van de toestellen, alsmede groot onderhoud aan de motoren. Ook de jaarlijkse exploitatiekosten zullen verder toenemen. Het is aan een volgend kabinet om besluiten te nemen over de vervanger van de F-16.

14 en 31

Is er inmiddels meer duidelijkheid over het moment van aanschaf van het tweede testtoestel en tegen welke dollarkoers dit zal plaatsvinden? Is het kostenverschil tussen een toestel uit de LRIP 3 en LRIP 4 al bekend?

De prijs van het eerste testtoestel uit de LRIP 3-productieserie bedraagt € 102,8 miljoen (prijspeil 2010). Defensie is voor dit toestel in 2009 de verplichtingen aangegaan. Zoals gemeld in de jaarrapportage over 2010 moet rekening worden gehouden met een prijsstijging van ongeveer 10 tot 15 procent.

De aanschaf van het tweede testtoestel uit de LRIP 4-productieserie is 29 april jl. geëffectueerd en daarmee is Defensie ook voor dit toestel de verplichtingen aangegaan. Deze verplichtingen zijn afgedekt met een termijnvalutacontract met een koers van \$ 1,00 = € 0,68, met uitzondering van het reeds betaalde deel van de onderdelen met een lange levertijd. Deze dollarkoers is gunstiger dan de plandollarkoers van € 0,83 die Defensie hanteert voor geplande uitgaven waarvoor nog geen verplichtingen zijn aangegaan. De uiteindelijke richtprijs (*target price*) van het tweede testtoestel inclusief motor komt daarmee op € 82,8 miljoen in prijsspeil 2010. Dit is € 16,4 miljoen minder dan de eerder geraamde prijs op grond van de plandollarkoers.

Zoals onder meer uiteengezet in de brief van 4 april jl. (Kamerstuk 26 488, nr. 260) kan de prijs nog stijgen. Bij de LRIP 4-productieserie geldt echter een contractvorm die de fabrikant stimuleert om lager en niet hoger dan de richtprijs uit te komen. Daarbij is ook een plafonddprijs (*ceiling price*) vastgelegd. Eerder heb ik de Kamer commercieel vertrouwelijk over de plafonddprijs geïnformeerd. Ik kon die prijs nog niet openbaar maken omdat het contract voor de motoren voor de LRIP 4-productieserie tussen de Amerikaanse overheid en fabrikant Pratt & Whitney nog niet was getekend. Op 13 mei jl. is dit alsnog gebeurd en dus is er geen reden meer voor vertrouwelijkheid. De plafonddprijs voor het tweede testtoestel inclusief motor bedraagt € 90,0 miljoen. Voor het verschil tussen de hierboven vermelde richtprijs en de plafonddprijs is gerekend met de plandollarkoers van € 0,83 omdat Defensie dit verschil niet met een termijnvalutacontract heeft afgedekt.

15

Is het oordeel van de Algemene Rekenkamer juist over het feit dat bij de herijking van de business case de aanneming is gehanteerd dat voor de opvolging van de F-16 uiteindelijk ook daadwerkelijk gekozen gaat worden voor de JSF?

Ja. Het kabinet heeft in 2002 besloten voor \$ 800 miljoen deel te nemen aan de ontwikkeling van de JSF. Dat besluit is genomen op grond van een kandidatenevaluatie waarin dit toestel uit de bus kwam als de beste kandidaat voor de vervanging van de F-16. Sindsdien is de JSF de beoogde opvolger van de F-16. In 2002 is geen aanschafbesluit genomen, maar de uiteindelijke aanschaf van de JSF was wel een van de uitgangspunten.

punten van de Medefinancieringsovereenkomst (MFO) die de Staat en de Luchtvaartindustrie in 2002 hebben gesloten om het gat in de *business case* te dichten. De herijking van de *business case* op 1 juli 2008, zoals die in 2002 is overeengekomen in de MFO, heeft aan dit uitgangspunt niets veranderd.

17 en 19

Is er zoals de Algemene Rekenkamer stelt afhankelijkheid van de Nederlandse overheid van Lockheed Martin bij de gunning van orders aan verschillende partnerlanden? Kan dit betekenen dat hoe minder vliegtuigen men bestelt, hoe minder orders men krijgt?

Is blijvende onzekerheid over de Nederlandse deelname aan het JSF-programma schadelijk voor de betrokkenheid van het Nederlandse bedrijfsleven aan dat programma?

Over de potentiële productieomzet voor de Nederlandse industrie zijn, zoals in de jaarrapportages is uiteengezet, in 2006 afspraken gemaakt met onder meer Lockheed Martin door middel van een *Letter of Intent* (LoI). Daarin is vastgesteld hoe de Nederlandse industrie op basis van *best value* kan worden ingeschakeld bij de productie van de F-35. De bij deze LoI behorende *Industrial Participation Plans* (IP-plannen) worden halfjaarlijks door Lockheed Martin in overleg met het ministerie van EL&I geactualiseerd. De besluitvorming over de vervanger van de F-16 kan de uiteindelijke effectuering van de omzetverwachting beïnvloeden, aangezien de IP-plannen van Lockheed Martin naast het totale aantal te produceren toestellen ook uitgaan van het Nederlandse planningsaantal van 85 toestellen in het PSFD MoU.

In de beleidsbrief is uiteengezet dat de betrokkenheid van overheid en bedrijfsleven bij de ontwikkeling en productie van de JSF ongewijzigd blijft. Hetzelfde geldt voor het Nederlandse planningsaantal. De aanschaf van het tweede testtoestel voor deelneming aan de operationele testfase onderstreept de Nederlandse betrokkenheid bij het JSF-programma.

18

Kan er een overzicht gegeven worden van de omstandigheden waardoor de discussie met de industrie over het afwijken van de gemaakte afspraken over de afdrachten kan worden heropend?

Zoals uiteengezet in de brief van 24 maart 2010 (Kamerstuk 26 488, nr. 223) is de Staat bereid in overleg te treden met de Luchtvaartindustrie indien zich omstandigheden voordoen van dien aard dat de Staat of de Luchtvaartindustrie naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid geen ongewijzigde instandhouding van de MFO en de aanvullende afspraken mag verwachten. Aangezien de werking van de MFO en de aanvullende afspraken zich over een aantal decennia uitstrekt, is het op voorhand niet mogelijk vast te stellen wat die omstandigheden kunnen zijn. Om die reden is de juridisch gangbare clausule van «redelijkheid en billijkheid» opgenomen.

20

Wanneer is naar verwachting het punt bereikt waarop de F-16's niet meer aan de operationele eisen voldoen?

De F-16 zal allengs minder voldoen aan de eisen van de tijd, onder meer vanwege de proliferatie van hoogwaardige luchtverdedigingssystemen en moderne gevechtsvliegtuigen, ook in Afrika, Azië en Zuid-Amerika. Op welk moment de F-16 niet meer kan voldoen aan de operationele eisen is echter niet te voorspellen aangezien dat afhankelijk is van de gevraagde inzet en de dreigingsomgeving. Die zullen van geval tot geval verschillen.

23 en 24

Er zijn geen nieuwe verplichtingen aangegaan in 2010 voor de voorbereiding van de mogelijke komst van de JSF. Kan het kabinet aangeven wat de doorlopende kosten zijn geweest? Waaruit bestaan deze kosten? Zijn er andere uitgaven gedaan in het kader van het project Vervanging F-16 ten behoeve van de ingebruikname van de JSF en zo ja, welke dan? En buiten het kader van het project Vervanging F-16? In welk kader zijn deze kosten gemaakt?

Zijn er op het terrein van infrastructuur, beveiliging en/of begeleidende diensten in Nederland nog nadere investeringen gedaan direct door Defensie en/of indirect door gesubsidieerde instellingen, die vooruitlopen op een eventueel positief besluit over te gaan tot aanschaf van de JSF als opvolger van de F-16? Gaat het hierbij om investeringen waarvoor op de begroting van Defensie of in de begeleidende memorie van toelichting expliciete inspanningen zijn aangekondigd?

Van de totale Nederlandse bijdrage aan de ontwikkeling van de F-35 (*System Development and Demonstration, SDD*) kan Nederland voorstellen doen voor Nederlandse projecten met een totale omvang van \$ 50 miljoen (lopende prijzen). In maart 2010 is een verplichting aangegaan van € 5,8 miljoen voor het Nederlandse project voor de toepassing van composieten in het landingsgestel van de F-35. Zoals gemeld in de brief van 17 mei 2010 (Kamerstuk 25 928, nr. 43) is Defensie in 2010 verder geen verplichtingen aangegaan. De doorlopende kosten betreffen de betalingen die voortvloeien uit de SDD en PSFD MoU's. Met bijlage 4 van de jaarrapportage over 2010 is de Kamer geïnformeerd over de in 2010 gedane betalingen. Buiten het project Vervanging F-16 zijn in 2010 geen uitgaven gedaan met betrekking tot de ingebruikname van de JSF.

Na de start van de deelneming aan de SDD-fase zijn zeer beperkte infrastructurele aanpassingen met betrekking tot beveiliging uitgevoerd om als partner in het programma geheime F-35 informatie te kunnen verwerken en opslaan. Het gaat hierbij om het extra beveiligen van een beperkt aantal ruimtes in bestaande gebouwen.

26

Het kabinet spreekt tegen dat er zoals de Algemene Rekenkamer stelt sprake is van een tentatief budget. Bij het rapport van de Algemene Rekenkamer uit 2010 sprak het kabinet nog wel van een tentatief budget. Wat is er in de tussentijd gewijzigd waardoor het kabinet niet meer spreekt van een tentatief budget?

Van 1999 tot 2006 heeft Defensie een tentatief projectbudget gehanteerd van € 4,5 miljard (prijspeil 1998). Dit berustte nog niet op het planningsaantal van 85 toestellen. Vanaf 2006 is sprake geweest van een onderbouwd projectbudget gebaseerd op 85 toestellen. Dit budget is jaarlijks geactualiseerd. In de beleidsbrief is sprake van een projectreservering voor het project Vervanging F-16. Verdere besluitvorming over de vervanging van de F-16 is aan een volgend kabinet.

27

De inpasbaarheid van de exploitatie van de jachtvliegtuigen in de defensiebegroting betekent dat deze kosten voor lange periode, namelijk 30 jaar, vast zullen liggen. Is daarbij rekening gehouden met tussentijdse benodigde upgrades? Zo ja, hoeveel upgrades? Wat zijn de kosten van de verschillende upgrades? Hoe zijn deze upgrades in te passen in de defensiebegroting?

De partners in het F-35 programma hebben in het PSFD MoU afspraken gemaakt over de doorontwikkeling van het toestel. De fabrikant zal elke twee jaar noodzakelijke modernisering van de F-35 op het gebied van veiligheid en operationele en technische kwaliteiten verwerken in een nieuwe *block*-versie. Daarbij worden in het ene *block* alleen softwareaanpassingen doorgevoerd terwijl in het volgende *block* zo nodig ook aanpassingen aan vliegtuigcomponenten en -systemen kunnen worden verwerkt. Bij de samenstelling van deze *blocks* wordt rekening gehouden met de operationele behoefte van de PSFD-partnerlanden, de beschikbare ontwikkelingscapaciteit en de in het PSFD MoU geplande budgetten. De geschatte kosten voor Nederland van de tweejaarlijkse gezamenlijke *upgrades* van de F-35 zijn verwerkt in de raming voor het exploitatiebudget waarover de Kamer met de jaarrapportages wordt geïnformeerd. Te zijner tijd zullen de *upgrades* door Defensie steeds worden behandeld als een specifieke behoefte en zullen de daarvoor gebruikelijke procedures worden doorlopen in overeenstemming met het Defensie Materieel Proces (DMP).

30

Is de € 359 miljoen een vast bedrag waarvoor Nederland deelneemt in de Production, Sustainment and Follow-on Development (PSFD)-fase? Zijn er nog bijkomende kosten? Waaruit bestaan deze kosten? Waar is de Nederlandse bijdrage in de PSFD-fase voor bedoeld?

Het bedrag van € 359 miljoen (prijsspeil 2006) is het plafondbedrag in het PSFD MoU voor de Nederlandse deelneming. Over de stand van de gerealiseerde betalingen en ramingen (in prijspeil 2010) in het kader van het PSFD MoU is de Kamer onlangs geïnformeerd met de jaarrapportage over 2010.

32

Voor welk bedrag neemt Nederland deel in de Production & Sustainment (P&S) MoU? Is dat een vast bedrag? Wat is de European Footprint of wat wordt daarmee bedoeld? Is dat met het oog op mogelijke internationale samenwerking? Is bekend waarom het Verenigd Koninkrijk, Denemarken en Turkije geen besluit hebben genomen?

Aan de deelneming aan het P&S MoU zijn geen kosten verbonden. Het P&S MoU bevat alleen intenties met betrekking tot de samenwerking van de deelnemende landen Italië, Nederland en Noorwegen in de productie- en instandhoudingsfase. Deze samenwerkingsmogelijkheden worden ook wel aangeduid met de term *European Footprint*. De andere Europese partnerlanden zijn ook benaderd maar zij hebben afhoudend gereageerd. Daarvoor hebben zij geen formele redenen gegeven. Naar verwachting spelen de eigen ambities met betrekking tot productie en instandhouding daarbij een grote rol.

34

Is inmiddels aan alle voorwaarden van de motie-Hamer c.s. (Kamerstuk 26 488, nr. 178) voldaan?

De motie-Hamer van 23 april 2009 noemde drie criteria. Deze hadden betrekking op »prijs (LRIP 4)«, »geluidscontouren« en »uitkomst arbitrage *business case*«. Met de brieven van achtereenvolgens 10 juli 2009 en 22 december 2010 (geluid), 24 maart 2010 (arbitrage *business case*) en 22 februari 2011 (prijs tweede testtoestel) is de Kamer over deze drie aspecten geïnformeerd (Kamerstukken 26 488, nrs. 192, 223, 251 en 257). Zoals gemeld tijdens het algemeen overleg van 20 april jl. is het kabinet van mening dat aan de criteria is voldaan.

35

Gelden de uitgangspunten en criteria waaraan de opvolger van de F-16 moet voldoen, zoals opgenomen in de brief van 15 maart 2000, nog steeds?

De uitgangspunten en criteria in het basisdocument van 15 maart 2000 (Kamerstuk 26 488, nr. 3) voor de vervanging van de F-16 zijn nog steeds relevant, met dien verstande dat de planning van de vervanging van de F-16 inmiddels is gewijzigd. Voorts is de informatie van het basisdocument aangevuld met informatie over relevante ontwikkelingen in onder meer de jaarrapportages over het project vervanging F-16, de B/C-brief van 2002 en de actualisering van de kandidatenvergelijking van 18 december 2008, waarvan de Kamer tevens een vertrouwelijk rapport heeft ontvangen (Kamerstuk 26 488, nr. 129).

36

Welke financiële onzekerheden levert het niet definitief zijn van alle orders op voor zowel het bedrijfsleven als voor de Nederlandse overheid?

Zekerheid over alle orders voor het Nederlandse bedrijfsleven is er pas aan het einde van de productie- en instandhoudingsfase van het F-35 programma. In de jaarrapportage over 2010 is uiteengezet dat er geen aanleiding is de omzetverwachtingen aan te passen. Dit geldt daarmee ook voor de afdrachten van de industrie aan de Staat.

37

Maakt de € 380 miljoen aan orders voor het bedrijfsleven in de ontwikkelingsfase deel uit van de business case? En de € 91 miljoen uit de productiefase?

De Algemene Rekenkamer ontleent de genoemde cijfers in het Monitoringrapport aan de jaarrapportage over 2009. Per abuis heeft de Algemene Rekenkamer echter in tabel 3 de bedragen in euro's weergegeven in plaats van in dollars. Met de erratumpagina van 26 april jl. (Kamerstuk 31 300 nr. 22) heeft de Algemene Rekenkamer deze vergissing gecorrigeerd.

In de MFO is bepaald dat er geen afdracht plaats heeft over ontwikkelingswerk aan de F-35, maar alleen over productiewerk. Daarom wordt over de bedoelde \$ 380 miljoen aan ontwikkelingswerk geen afdracht gedaan. Over de productieopdrachten van \$ 426 miljoen wordt afgedragen zodra deze opdrachten zijn voltooid en betaald.

In de jaarrapportage over 2010 is vermeld dat de genoemde bedragen van 2009 per 31 december 2010 zijn opgelopen tot respectievelijk \$ 416 miljoen aan ontwikkelingsopdrachten en \$ 590 miljoen aan productieopdrachten.

38

Wat valt er onder de overige kosten van de kale stuksprijs naast het airframe, voertuigsystemen, missiesystemen en aandrijving? Kan een testtoestel voor de kale stuksprijs aangeschaft direct vliegen of zijn er verdere investeringen nodig? En zo ja, wat zijn de bijkomende kosten?

Onder de overige kosten van de kale stuksprijs vallen het transportgereed maken, het aanbrengen van merktekens en nummers, de inspectie en acceptatie ten behoeve van de overdracht van het toestel en de afleveringskosten. Een toestel dat is aangeschaft voor de kale stuksprijs kan in beginsel vliegen. Voor een operationele inzet zijn echter investeringen in bijkomende middelen noodzakelijk. De bijkomende middelen bestaan

onder meer uit reservedelen, vliegeruitrusting en wapenrekken. Ook de kosten van brandstof en bewapening vallen niet onder de kale stuksprijs.

39

De Algemene Rekenkamer is bekend met het bestaan van een intern memorandum van het ministerie van Defensie voor de aanvullende en gerelateerde kosten. Waarom is dit document niet openbaar? Mag het document door de Algemene Rekenkamer ingezien worden? Mag het document door de Algemene Rekenkamer gebruikt worden? Kan het kabinet dit document openbaar maken of delen met de Kamer?

Het bedoelde interne memo dient als basis voor het hoofdstuk inzake gerelateerde projecten van de jaarrapportage van het project Vervanging F-16. De inhoud van het memo wordt op hoofdlijnen verwerkt in de jaarrapportage waardoor een belangrijk deel van de inhoud reeds openbaar wordt gemaakt. De Algemene Rekenkamer heeft inzage in dit memo. Het kan niet openbaar worden gemaakt omdat het commercieel vertrouwelijke gegevens bevat.

¹ Samenstelling:

Leden: Omtzigt, P.H. (CDA), Veen, E. van der (PvdA), Neppérus, H. (VVD), Gerven, H.P.J. van (SP), voorzitter, Blanksma-van den Heuvel, P.J.M.G. (CDA), Dijck, A.P.C. van (PVV), Broeke, J.H. ten (VVD), ondervoorzitter Ouwehand, E. (PvdD), Heijnen, P.M.M. (PvdA), Bashir, F. (SP), Sap, J.C.M. (GL), Harbers, M.G.J. (VVD), Plasterk, R.H.A. (PvdA), Groot, V.A. (PvdA), Braakhuis, B.A.M. (GL), Vliet, R.A. van (PVV), Mulder, A. (VVD), Dijkgraaf, E. (SGP), Verhoeven, K. (D66), Koolmees, W. (D66), Besselaar, I.H.C. van den (PVV), Schouten, C.J. (CU) en Vacature, CDA ().

Plv. leden: Knops, R.W. (CDA), Vermeij, R.A. (PvdA), Ziengs, E. (VVD), Gesthuizen, S.M.J.G. (SP), Haverkamp, M.C. (CDA), Gerbrands, K. (PVV), Beek, W.I.I. van (VVD), Thieme, M.L. (PvdD), Monasch, J.S. (PvdA), Irrgang, E. (SP), Grashoff, H.J. (GL), Straus, K.C.J. (VVD), Hamer, M.I. (PvdA), Kuiken, A.H. (PvdA), Gent, W. van (GL), Beertema, H.J. (PVV), Boer, B.G. de (VVD), Staij, C.G. van der (SGP), Pechtold, A. (D66), Koşer Kaya, F. (D66), Graus, D.J.G. (PVV), Slob, A. (CU) en Hijum, Y.J. van (CDA).

² Samenstelling:

Leden: Beek, W.I.I. van (VVD), voorzitter, Bommel, H. van (SP), Staij, 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), Voordewind, J.S. (CU), Broeke, J.H. ten (VVD), Dijk, J.J. van (SP), Thieme, M.L. (PvdD), 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), Wiegman-van Meppelen Scheppink, E.E. (CU), Nicolai, A. (VVD), Irrgang, E. (SP), Ouwehand, E. (PvdD), Ormel, H.J. (CDA), Schouw, A.G. (D66), Bontes, L. (PVV), Heijnen, P.M.M. (PvdA), Hennis-Plasschaert, J.A. (VVD), Peters, M. (GL), Roon, R. de (PVV), Haverkamp, M.C. (CDA), Pechtold, A. (D66) en Braakhuis, B.A.M. (GL).