

Vergaderjaar 2006–2007

26 488

Behoeftestelling vervanging F-16

Nr. 60

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 5 juli 2007

De vaste commissie voor Defensie¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de staatssecretaris van Defensie over de brief van 13 april 2007 houdende de jaarrapportage over het project «Vervanging F-16» over het jaar 2006 (Kamerstuk 26 488, nr. 58) en de brief van 25 april 2007 houdende antwoorden op vragen van de commissie over het GAO-rapport (Kamerstuk 26 488, nr. 59).

De staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 5 juli 2007. Vragen en antwoorden, voorzien van een inleiding, zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Van Baalen

De griffier van de commissie,
De Lange

¹ Samenstelling:

Leden: Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Poppe (SP), Van Baalen (VVD), voorzitter, Ferrier (CDA), R. Kortenhorst (CDA), Van Velzen (SP), Haverkamp (CDA), Blom (PvdA), ondervoorzitter, Eijssink (PvdA), Van Dam (PvdA), Kraneveldt-van der Veen (PvdA), Griffith (VVD), Irrgang (SP), Knops (CDA), Willemsse-van der Ploeg (CDA), Jacobi (PvdA), Boekestijn (VVD), Brinkman (PVV), Voorde-wind (CU), Pechtold (D66), Van Gennip (CDA), Ten Broeke (VVD), Peters (GL) en Thieme (PvdD).

Plv. leden: Lempens (SP), Van der Vlies (SGP), Polderman (SP), Van Beek (VVD), Ormel (CDA), Jonker (CDA), De Wit (SP), De Vries (CDA), Roefs (PvdA), Wolbert (PvdA), Smeets (PvdA), Arib (PvdA), Blok (VVD), Roemer (SP), Vacature (CDA), De Nerée tot Babberich (CDA), Samsom (PvdA), Van der Burg (VVD), Wilders (PVV), Wiegman-van Meppelen Scheppink (CU), van der Ham (D66), Omtzigt (CDA), Zijlstra (VVD), Vendrik (GL) en Ouwehand (PvdD).

In de bijlage bied ik u, mede namens de minister van Economische Zaken, de antwoorden aan op de vragen naar aanleiding van de brief van de staatssecretaris van Defensie en de minister van Economische Zaken van 11 april 2007 met de jaarrapportage 2006 over het project Vervanging F-16 (Kamerstuk 26 488, nr. 58), alsmede de antwoorden op de vragen van de vaste commissie voor Defensie over de brief van de staatssecretaris van Defensie over het GAO rapport (Kamerstuk 26 488, nr. 59 van 25 april 2007).

Ik verwacht u over enige tijd nader te kunnen informeren over de ontwikkelingen rond de voorgenomen Nederlandse deelname aan het internationale Operationele Test- en Evaluatieprogramma van de Joint Strike Fighter.

Document Auditdienst

1, 41, 43 45

Kan het kabinet een onderbouwing geven van hoe zij komt tot de aanduiding dat het totale budget € 5,5 miljard bedraagt? Kan het kabinet dat doen door alle in deze onderbouwing aan te bieden bedragen te relateren aan één peildatum, aangeven hoe deze vanuit de eerder gegeven bedragen zijn herrekend en ook aangeven op welke basis alle kosten zijn geraamd (bijvoorbeeld: kale kist, of kale kist met € XXXX ontwikkelingskosten, positionering life-cycle kosten etc. etc.)

Is het waar dat het genoemde bedrag van \$ 5,5 miljard voor 85 toestellen een stijging van € 1 miljard is, zoals ook het auditrapport op drie plaatsen (p. 7, 13 en 16) stelt? Waarom is die stijging hier niet nader toegelicht? Is het tevens waar dat dit een significante ontwikkeling is van het afgelopen jaar? Kan het kabinet het antwoord toelichten?

Welke stuksprijs hanteert het kabinet in haar ramingen? Hoe is deze stuksprijs bepaald? Kan het kabinet de nog te betalen bedragen in de productiefase – cumulatief € 5,461 miljard – in een overzichtstabel toerekenen aan de verschillende onderdelen van de productiefase (verwerving van de jachtvliegtuigen plus de verwerving van simulatoren, initiële reservedelen, infrastructuur, speciale gereedschappen, meet- en testapparatuur, documentatie, initiële opleidingen en transport alsmede de betaling van BTW en mogelijke invoerrechten)?

Waarom wordt de gereserveerde € 206 miljoen voor de technische voorbereiding van de doorontwikkeling niet in de jaarrapportage genoemd? Hoe verhoudt zich deze reservering tot het totale projectbudget van € 5,5 miljard?

Op basis van de huidige inzichten bedragen de verwervingskosten voor de aanschaf van 85 vliegtuigen ongeveer € 5,5 miljard (prijsspeil 2005). Dit bedrag is gebaseerd op een opgave van het Amerikaanse *JSF Program Office* (JPO), aangevuld met ramingen voor specifiek Nederlandse projectkosten. De opgave van het JPO is in prijspeil 2002, zijnde het basisjaar voor de SDD-fase. De eerstvolgende wijziging van het basisjaar zal door het JPO worden doorgevoerd als de Amerikaanse overheid een besluit heeft genomen over de zogenoemde «*Full Rate Production*». Voor verwerking in de Nederlandse defensiebegroting zijn de bedragen in prijspeil 2002 herberekend naar prijspeil 2005. Hieronder volgt een overzicht van de verschillende componenten van de verwervingskosten (alle bedragen in miljoenen €, prijspeil 2005).

Vliegtuigen	3 573
Initiële opleidingen	9
Initiële reservedelen	382
Speciale gereedschappen en testapparatuur	66

Documentatie	8
Simulatoren	36
Instroombegeleiding	154
Vliegtuiggebonden apparatuur	105
Updates tijdens productiefase	29
Aanpassingen Nederlandse infrastructuur	112
PSFD MoU kosten (t/m 2025)	126
BTW	861
Totaal	5 461

In dit overzicht is geen rekening gehouden met de kosten voor het ontwikkelen van het vliegtuig, aangezien die kosten deel uitmaken van het SDD MoU en al eerder waren verplicht.

De PSFD MoU-kosten betreffen kosten voor de inrichting van de productie en de instandhouding in de periode tot en met 2025. Na deze periode zijn nog meer uitgaven gepland, waarmee de totale uitgaven € 153 miljoen (prijspeil 2006) zullen bedragen.

De uitgaven voor de technische voorbereiding van de doorontwikkeling van € 206 miljoen maken weliswaar deel uit van de PSFD MoU, maar daarvoor is nog geen verplichting aangegaan. Het bedrag maakt deel uit van de totale reservering voor doorontwikkelingsactiviteiten gedurende de levensduur van de JSF. De kosten voor doorontwikkeling maken budgettair deel uit van de exploitatiekosten en niet van de verwervingskosten.

Ik merk hierbij op dat het bijzonder is dat bij de aanvang van een omvangrijk samenwerkingsprogramma al afspraken worden gemaakt over een budget voor doorontwikkeling. Deze afspraak schept een financieel kader waarbinnen, in overleg tussen de partners, in de loop der jaren keuzes kunnen worden gemaakt met betrekking tot de ongetwijfeld omvangrijke behoefte aan modificaties.

Naar aanleiding van vragen over de jaarrapportage over 2004 (Kamerstuk 26 488 nr. 34, vraag 34) is reeds een overzicht gegeven van het verloop van de gemiddelde kale stuksprijs. Dit overzicht kan worden uitgebreid met de stand van 2005 en 2006. Hieronder volgt het volledige overzicht, met alle bedragen in prijspeil 2002:

Oktober 2001	\$ 37,2 miljoen
December 2002	\$ 38,1 miljoen
December 2003	\$ 44,8 miljoen
December 2004	\$ 44,5 miljoen
December 2005	\$ 46,7 miljoen
December 2006	\$ 47,6 miljoen

In de vliegtuigindustrie is het bij de productie van grote series een bekend verschijnsel dat in het begin de kosten per eenheid product hoog zijn. Naarmate de productie vordert en de fabrikant ervaring opdoet, zullen deze kosten dalen. Vanwege dit zogenaamde «leercurve-effect» hebben de eerste vliegtuigen waaronder de testvliegtuigen een hogere prijs dan de hiervoor genoemde gemiddelde prijs (zie ook het antwoord op vraag 28). De gemiddelde prijs voor de Nederlandse vliegtuigen ligt daarmee vooralsnog enigszins hoger dan het gemiddelde van de vliegtuigen van alle

partners. In de berekening van het budget is rekening gehouden met een gemiddelde prijs van (3 573 / 85 / 0,83 dollarkoers =) \$ 50,6 miljoen.

In 1999 werden de kosten van de vervanging van de F-16 geraamd op tenminste 10 miljard gulden (€ 4,5 miljard). Dat betrof een schatting waarbij nog geen aantallen vliegtuigen en prijzen in beschouwing waren genomen. Vanwege een aantal onzekerheden met betrekking tot het totaal benodigde budget (o.m. dollarkoers, vervangingsreeks en stuksprijs) is tot 2006 volstaan met het opnemen van een tentatief bedrag in de defensiebegroting. Ter gelegenheid van het opstellen van het PSFD MoU is in 2006 besloten, op basis van het in het PSFD MoU opgenomen aantal van 85 toestellen, het benodigde budget te actualiseren tot € 5,5 miljard. De auditdiensten duiden in hun rapportage op deze verhoging van het budget voor de vervanging van de F-16. Zij doelen niet op een kostenstijging bij het Nederlandse JSF-project.

2, 10 en 12

Er schijnen problemen te zijn met de vacatures voor het Nederlandse projectteam nu de volgende projectfase wordt ingegaan. Kan het kabinet aangeven wat deze problemen zijn en op welke wijze wordt gewerkt aan oplossingen? Wat zijn de consequenties als die oplossingen te lang op zich laten wachten?

Zijn de extra vacatures bij het JSF PO en de Nederlandse projectorganisatie als gevolg van het ingaan van de productie-, instandhoudings- en doorontwikkelingsfase al ingevuld? Doen de door de Auditdiensten genoemde problemen bij de invulling van deze vacatures zich voor? Deelt het kabinet de mening van de projectleider dat de personele projectbezetting van de Nederlandse afvaardiging in Amerika krap was in 2006? Hoe groot was de totale projectorganisatie in Amerika in 2006? Is het kabinet van mening dat de bezetting na de beoogde uitbreiding met zes functies voldoende is?

Hoeveel FTE's omvat de Nederlandse projectorganisatie? Hoeveel daarvan zijn in Nederland te werk gesteld en hoeveel in de VS?

De Nederlandse projectorganisatie omvatte in 2006 veertien functies in Nederland, die alle waren gevuld. Onder het SDD MoU kende Nederland vier functies binnen het JPO in Washington. Deze zijn alle gevuld. Met de ondertekening van het PSFD MoU wordt dit aantal met zes functies uitgebreid. Twee van die zes functies zijn inmiddels gevuld. Drie functies zullen naar verwachting nog dit jaar worden gevuld en – overeenkomstig de afspraken uit het PSFD MoU – één in 2009.

De Nederlandse projectorganisatie wordt ondersteund door medewerkers uit andere organisatiedelen en de Nederlandse kennisinstituten. De omvang van de totale projectorganisatie is relatief klein voor een dergelijk complex project. Daarom worden de mogelijkheden onderzocht om personele capaciteit en specifieke deskundigheid elders in de defensieorganisatie beter te benutten ten bate van dit project. Er wordt al gewerkt met aanvullende werkgroepstructuren.

3, 18 en 61

Uit de verschillende jaarrapportages lijkt het beeld te ontstaan dat de alternatieve vliegtuigen (Rafale, Eurofighter, advanced F-16) steeds meer uit beeld raken. Kan gesteld worden dat zij, gelet op de status quo van die vliegtuigprojecten, en van het JSF-project, zij de facto geschrapt zijn als alternatief? Is de uitspraak correct dat Nederland óf t.z.t. kiest voor de JSF, óf voor een luchtmacht zonder multi-role jachtvliegtuig?

Mag uit de beschrijving van de productalternatieven – Rafale, Eurofighter, Advanced F-16 worden geconcludeerd dat er volgens het kabinet – vooruitlopend op de herijkte business case – voor de JSF geen productalter-

natieven zijn? Worden er nog andere toestellen dan de genoemde bij de business case betrokken? Zo ja, welke? Zo nee, waarom niet? Wat zou het betekenen voor de Nederlandse Defensieorganisatie wanneer de Nederlandse regering in 2010 zou besluiten om geen JSF's aan te schaffen, temeer omdat de beschrijving van de in overweging genomen alternatieven niet zeer hoopvol lijkt te stemmen?

Jachtvliegtuigen vormen een onmisbare schakel in de operationele capaciteiten van de krijgsmacht. Gedurende alle fasen van een conflict spelen jachtvliegtuigen een cruciale rol bij het creëren van de vereiste voorwaarden voor het grondgebonden optreden in een conflictgebied. De bijdragen van de F-16 aan verschillende operaties in de afgelopen jaren, waaronder de huidige substantiële bijdrage aan de missie in Afghanistan, onderstrepen dat belang. De behoefte aan een dergelijke capaciteit zal blijven bestaan, zelfs indien Nederland zou besluiten niet over te gaan tot de vervanging van de F-16.

Na de behoeftestelling voor de vervanging van de F-16 zijn uiteindelijk drie alternatieven voor de JSF overgebleven. Andere toestellen zijn om verschillende redenen afgefallen en worden niet meer gevolgd. Gezien de ontwikkelingen op het gebied van jachtvliegtuigen is er geen reden hierin verandering te brengen. De productalternatieven spelen geen rol bij de herijking van de business case in 2008, aangezien de business case uitsluitend betrekking heeft op de Nederlandse deelname aan de ontwikkeling van de JSF.

In overeenstemming met het coalitieakkoord is het kabinet voornemens in 2010 het vervangingsbesluit F-16 voor te leggen aan de Kamer. Daaraan vooraf gaat een vergelijking van de JSF met de drie productalternatieven ten aanzien van prijs, kwaliteit en levertijd. Hoewel in 2006 de positie van de JSF ten opzichte van de drie productalternatieven is verbeterd, zijn de productalternatieven door Nederland niet geschrapt. Multi-role capaciteiten vormen, naast een aantal andere eisen, een essentieel deel van het eisenpakket voor het nieuwe jachtvliegtuig. Het staat niet vast dat ten tijde van de vergelijking met de drie productalternatieven alleen de JSF over de vereiste multi-role capaciteiten beschikt.

4

Hoe verhouden de recent bekend gemaakte plannen om relatief meer het accent te leggen op personeel in verhouding tot materieel, zich tot de plannen voor de JSF? Bestaat de kans dat als gevolg daarvan mogelijk een kleiner aantal toestellen besteld zal gaan worden, of uitgespreid over een groter aantal jaren? Indien nee, waarom niet?

In de hoofdlijnennotitie worden maatregelen aangekondigd voor versterking van de operationele capaciteiten en ter ondersteuning van het personeel van de krijgsmacht. De huidige voornemens met betrekking tot de vervanging van de F-16 passen geheel bij deze plannen.

5, 6 en 7

Wat kost het beëindigen van deelname aan het JSF-project in welke fase: in de huidige PFSD fase; vanaf operational test and evaluation (OT&E); vanaf de aanschaf van testvliegtuigen; vanaf 2010? Wat zouden de kosten voor Nederland bedragen als het hele project door tegenvallende orders of veranderingen op de begroting worden gestaakt? Ziet het kabinet een financieel «point of no return», met andere woorden een moment waarop uitstappen te kostbaar wordt? Kan zij dat toelichten?

In de Kamerbrief van 8 april 2002 (Kamerstuk 26 488 nr. 13) is een overzicht opgenomen van de kosten van het tussentijds beëindigen van de

deelname aan de SDD-fase. Uit dat overzicht blijkt dat het de Staat € 255 miljoen (netto contant) zou hebben gekost als per eind 2006 de SDD-deelname zou zijn beëindigd terwijl de JSF later van de plank zou worden gekocht. De kosten zouden € 385 miljoen (netto contant) bedragen als de SDD-deelname per eind 2006 zou zijn beëindigd zonder dat de JSF daarna wordt gekocht. Daarbij is begin januari 2007 een reguliere SDD-betaling van € 63,4 miljoen gedaan. Het volgende SDD-betalingsmoment is 15 juli 2007.

Op dit moment is € 2,5 miljoen betaald in het kader van het PSFD MoU. De eerstvolgende betaling van € 9,6 miljoen staat gepland voor eind 2007. Voor de PSFD-fase geldt een opzegtermijn van 90 dagen. Dat betekent dat als niet uiterlijk 90 dagen vóór een betaalmoment wordt opgezegd, Nederland verplicht is dit bedrag alsnog te voldoen. Daarna bestaan met betrekking tot de PSFD MoU geen betaalverplichtingen meer. Nederland gaat pas weer een nieuwe betaalverplichting aan als het Operationele Test and Evaluatie (OT&E) MoU wordt ondertekend. Naast de kosten die samenhangen met dit MoU, bestaan de kosten van OT&E deelname uit de kosten voor de aanschaf en exploitatie van de daarvoor benodigde vliegtuigen. De kosten worden over meer jaren gespreid. Voor 2008 gaat het om ongeveer 10% van de stuksprijs van het eerste testtoestel.

Het PSFD MoU biedt de mogelijkheid om reeds bestelde producten en diensten af te bestellen. Daarbij gelden de normale contractuele voorwaarden, die er feitelijk op neer komen dat de partij die een contract ontbindt, aansprakelijk is voor alle kosten die anders niet zouden zijn ontstaan. Hoe hoog de kosten zijn in geval een vliegtuig wordt afbesteld hangt voornamelijk af van het antwoord op de vraag of voor dat vliegtuig een andere klant kan worden gevonden en of de productie werkelijk moet worden gestaakt.

De stapsgewijze projectaanpak, waarin steeds *checks and balances* zijn ingebouwd, maakt dat een «point of no return» benadering niet aan de orde is. Daarom heeft de regering geen «point of no return» gedefinieerd.

8

Deelt het kabinet de volgende analyse: de Rekenkamer gaf in oktober 2006 voor de exploitatie van de JSF het ook door het ministerie van Defensie gehanteerde cijfer van \$5,5 miljard, maar noemde ook een cijfer van \$9,1 miljard. Is hier ook extra geld voor uitgetrokken ten opzichte van de oorspronkelijke begroting? De door de Rekenkamer genoemde bedragen doen vermoeden van wel. In 1999 waren de algehele kosten (de exploitatie plus de aanschaf) geraamd op \$10 miljard. De aanschafkosten zijn verhoogd met \$1 miljard tot \$5,5 miljard en de totale kosten bedragen inmiddels \$14,6 miljard. Dat leidt tot de conclusie dat de exploitatie \$ 3,6 miljard duurder is geworden. Mocht deze redenering kloppen, waarom wordt ze nergens vermeld? Als deze redenering onjuist is, waarom dan?

In 1999 werden de kosten van vervanging van de F-16 geraamd op tenminste 10 miljard gulden (prijspeil 1998). Dat betrof een voorlopige schatting, waarbij nog geen aantallen vliegtuigen en prijzen in beschouwing waren genomen. Ook was dit bedrag exclusief de exploitatiekosten. In 2006 is in een actualisatie van het budget een bedrag van ca. € 5,5 miljard (prijspeil 2005) geraamd voor de aanschaf en de bijkomende projectkosten voor het aantal van 85 uit de business case. Het betreft hier dus investeringskosten. Het bedrag van € 9,1 miljard is de raming voor de exploitatiekosten van het operationele gebruik van de JSF in de komende decennia nadat de aanschaf heeft plaatsgevonden. De totale kosten bedragen daarmee € 14,6 miljard.

Welke extra kosten zijn er verbonden bij het langer in de lucht houden van F-16's na 2010 gezien de afgenomen productie van JSF's?

Kan het kabinet een overzicht geven van de nabije toekomst van de F-16, daarbij rekening houdend met haar nieuwste plannen om een squadron af te stoten; de lopende verkoopplannen en het feit dat de eerste F-16's binnenkort aan het einde van hun verwachte levensduur komen? Kortom, met hoeveel F-16 vliegtuigen vliegt Defensie tussen nu en 2014? Hoe worden in dat beleidsplan mogelijke vertragingen in de aflevering van de JSF opgevangen? Welk plan en welke bijbehorende kosten zijn voorzien indien de resterende F-16's verdere levensduurverlenging moeten ondergaan?

Het huidige productieschema heeft vooralsnog geen consequenties voor de Nederlandse projectplanning. Er is daarom geen sprake van het langer dan voorzien in de lucht moeten houden van F-16's. Er is nog geen besluit genomen over het afstoten van de gehele F-16 vloot. Het afstotingsproces en het invoeringsschema van het nieuwe toestel worden zodanig op elkaar afgestemd dat de krijgsmacht kan voldoen aan het ambitieniveau.

13, 14, 15, 16, 17, 24 en 46

Welke consequenties verbindt het Nederlandse kabinet aan «het Amerikaanse beleidsvoornemen geen budget meer toe te kennen voor de ontwikkeling van de tweede motor»?

Deelt het kabinet de mening van het GAO dat de financiële voordelen van een tweede motor door de grotere concurrentie per saldo groter zullen zijn dan de lagere ontwikkelings- en productiekosten door het vervallen van een tweede motor? Wanneer komt er duidelijkheid over het wel of niet wegvallen van een budget voor de F136 in de begroting voor Fiscal Year 2008? Is het kabinet voornemens te protesteren tegen het wegvallen van het budget voor de F-136 motor?

Hoe is de steun van Nederland voor het dual engine systeem te rijmen met de verheugde toon waarmee wordt aangekondigd dat dankzij het stopzetten van het budget voor een tweede motor de SDD-kosten zijn afgenomen met \$1,4 miljard?

Wat zullen de gevolgen zijn als het dual engine systeem wordt verlaten voor de investeringen in Nederland met een geschatte waarde van 740 miljoen dollar door het Fighter Engine Team? (p. 14)

Heeft ook Nederland geprotesteerd tegen het schrappen door het Amerikaanse ministerie van Defensie van het budget voor de F-136 motor?

Is het inderdaad zo dat de F-136 motor alsnog dreigt te sneuvelen? Wat was er ondertussen gecontracteerd dat nu komt te vervallen? Wat gebeurt er om alsnog doorgaan van een tweede motor te bewerkstelligen?

Deelt het kabinet de mening dat de kans reëel is dat de tweede motor voor de JSF alsnog uit de planning verdwijnt, ondanks tegenwerking van het Amerikaanse Congres? Indien neen, waarom niet? Welke Congresleden nemen het voor de tweede motor op? Hoeveel betekent dat aan voorzien verlies aan orders voor de Nederlandse industrie? Hoeveel zijn de thans gerealiseerde ontwikkelingsorders waard?

De regering is voorstander van de ontwikkeling van de tweede JSF-motor, zowel uit het oogpunt van industrieel belang als uit het oogpunt van concurrentiehandhaving. Als randvoorwaarden gelden dat de ontwikkeling van de tweede motor geen vertraging of kostenstijging van het JSF-programma mag inhouden, evenmin als een beperking van de capaciteiten van de JSF. Het Amerikaanse Congres heeft onlangs – net als in 2006 – besloten om de ontwikkeling van de tweede motor, de F136, voort te zetten. Dit komt overeen met het standpunt van de Nederlandse regering dat op politiek en ambtelijk niveau consistent is uitgedragen tegenover Amerikaanse gesprekspartners.

Na de beslissing van het Congres, en gelet op de voortgang in de ontwikkeling van de tweede motor, is de kans dat de ontwikkeling van de F136 alsnog beëindigd wordt, significant kleiner geworden. Ook het risico op het verlies van orders voor de Nederlandse industrie is daarmee vermindert. Overigens maakt het voor de Nederlandse bijdrage aan de SDD-fase niet uit of de tweede motor al dan niet ontwikkeld wordt en hoe de SDD-kosten zich ontwikkelen. De Nederlandse SDD-bijdrage voor de periode 2002–2012 is namelijk bepaald op \$ 800 miljoen (lopende prijzen).

19, 21 en 22

Wanneer is er weer actuele prijsinformatie over de alternatieven – de Rafale F4, de Eurofighter Tranche 3 en de Advanced F-16 – beschikbaar? Kan het kabinet in een overzichtstabel aangeven hoe de vier alternatieven – de JSF, de Rafale F4, de Eurofighter Tranche 3 en de Advanced F-16 – elkaar op basis van actuele informatie ontlopen voor wat betreft de belangrijkste criteria voor aanschaf: operationele mogelijkheden, levertijd, exploitatiekosten, aanschafprijs etc.?

Kan, in aanvulling op de gegeven informatie en tabellen, in de tabel een kolom toegevoegd worden, met daarin de omschrijving of aanduiding van het oorspronkelijk beoogde/verwachte?

Kan voorts ook een kolom worden toegevoegd: SDD of LRIP?

De regering is niet meer in onderhandeling met de leveranciers van de drie productalternatieven. De productinformatie in de jaarrapportage is daarom gebaseerd op zowel open als niet-open bronnen, maar niet op informatie van die leveranciers. In het coalitieakkoord is aangekondigd dat in 2010 besluiten over de vervanging van de F-16 worden voorgelegd aan de Kamer. Daaraan vooraf gaat een vergelijking van de JSF met de productalternatieven met betrekking tot prijs, kwaliteit en levertijd. Voor de vergelijking zal worden uitgegaan van de meest actuele informatie.

20

Waarom noemt het kabinet onder block 60+ van de Advanced F-16 niet de europrijs (= € 58 miljoen), maar in plaats daarvan de dollarkoers van de Advanced F-16? Deelt het kabinet de analyse dat de recente Turkse order voor de Advanced F-16 block 50 \$1,78 miljard kost voor 30 toestellen, ofwel minder dan \$ 60 miljoen per stuk, ofwel (euro/dollarkoers 1,35) € 44 miljoen (prijsspeil 2007!) (Bron: Defense News 14 mei 2007, p. 3)? Zo ja, hoe verhoudt zich die prijs in de ogen van het kabinet tot de prijs voor de JSF?

De informatie over de productalternatieven is afkomstig uit open en niet-open bronnen. Deze informatie is zoveel mogelijk letterlijk weergegeven. Omdat Amerikaanse vliegtuigen in Amerikaanse dollars zijn geprijsd, is ook hier het bedrag in dollars opgenomen. Overigens zijn de prijzen uit open of niet-open bronnen moeilijk te vergelijken omdat in die bronnen niet wordt vermeld wat exact wordt geleverd voor de genoemde prijzen.

De F-16 block 50 is niet de Advanced F-16 (block 60). De Advanced F-16 is een latere ontwikkeling en een significant ander vliegtuig. De F-16 block 50 is nooit een kandidaat geweest voor de vervanging van de Nederlandse F-16's. Een vergelijking van de prijzen van de F-16 block 50 en de JSF is dan ook niet opportuun.

23

Kan de regering een analyse geven van het waarom en de achtergrond van het «nee» op die SDD-projecten waarvan oorspronkelijk verwacht werden dat deze bij Nederlandse bedrijven zouden komen, maar uiteindelijk aan Nederland voorbij gingen?

De verwachtingen waren gebaseerd op de sterkten en kansen van de Nederlandse luchtvaartindustrie. Dat betekent niet dat deze industrie altijd op tijd de beste kwaliteit voor de beste prijs levert tegen aanvaardbare risico's (*best value*). Een aantal opdrachten is aan Nederland voorbijgegaan omdat de offertes onvoldoende concurrerend waren. Anderzijds nemen bedrijven soms strategische beslissingen waardoor het voor hen niet langer opportuun is om orders binnen het JSF-programma na te streven.

25 en 26

Hoe is de schatting van het kabinet dat de gemiddelde stuksprijs van de JSF uit zal komen op \$40 miljoen te rijmen met de schatting van de GAO dat de procurement unit cost is gestegen van \$82 miljoen naar \$95 miljoen?

Onderschrijft het kabinet de conclusie van de GAO dat de program acquisition unit cost van de JSF van \$100 miljoen naar \$120 miljoen is gestegen? Indien neen, waarom niet? Indien ja, waar vinden wij deze kosten terug in de defensiebegroting?

In het GAO-rapport wordt gerefereerd aan de «*Program Acquisition Unit Cost*» (PAUC) en de «*Average Procurement Unit Cost*» (APUC). In de PAUC van \$ 112 miljoen zijn naast de APUC van \$ 95 miljoen tevens de kosten inbegrepen voor «*Research Development Test and Evaluation*» en «*Facility Construction*» (gerelateerd aan het test- en evaluatieprogramma). Deze kosten zijn voor Nederland niet aan de orde, omdat ze al zijn verwerkt in de Nederlandse SDD-bijdrage.

De gemiddelde prijs voor een toestel exclusief bijkomende projectkosten bedraagt nu \$ 47,6 miljoen. Dit is de kale stuksprijs die in de Jaarrapportage 2006 (ca. \$ 48 miljoen) aan de Kamer is gemeld. Deze prijs is gebaseerd op prijspeil 2002 en exclusief BTW. Het verschil met de APUC van \$ 95 miljoen is hoofdzakelijk op de volgende factoren terug te voeren:

- \$ 95 miljoen is inclusief de inflatieontwikkeling voor de komende 20 jaar («*then year dollars*»);
- \$ 95 miljoen is een gemiddelde prijs die geldt voor het totale Amerikaanse productieprogramma. Dit programma is inclusief de ca. 40% duurdere STOVl en CV-versies die een omvangrijk deel uitmaken van het Amerikaanse planningsaantal (CTOL 1763 stuks, CV 340 stuks en de STOVl 340 stuks). Zoals bekend heeft Nederland belangstelling voor de goedkopere CTOL-versie;
- \$ 95 miljoen is inclusief een deel van de SDD-kosten. Nederland betaalt de SDD-kosten echter via het SDD MoU.

27

Heeft de – in het regeerakkoord vastgelegde – uitstel van het besluit over de aanschaf van de JSF nog consequenties voor de snelheid waarmee het CLSK de beschikking krijgt over JSF's, voor de door Nederland te betalen prijs voor de JSF's en/of de betrokkenheid van de Nederlandse industrie bij het JSF-project?

De projectplanning zoals die ook door het vorige kabinet werd gehanteerd hoefde niet te worden gewijzigd als gevolg van de in het coalitieakkoord overeengekomen tijdschema. Ook heeft het coalitieakkoord geen gevolgen voor de betrokkenheid van de Nederlandse industrie.

28

Is het correct te concluderen dat de twee testvliegtuigen in totaal € 200 miljoen kosten? Indien dit niet correct is, wat zijn dan de totale kosten voor deze testtoestellen?

Mede doordat de aanpassingen in het productieschema nog vrij recent zijn, bestaan er alleen nog ruwe schattingen van de prijzen van de testvliegtuigen. Daarbij komt dat op dit moment nog gesprekken gaande zijn over de mogelijkheden van het gezamenlijk gebruik van ondersteunende middelen. Een verregaande samenwerking zou de investeringskosten voor Nederland kunnen reduceren. Voorshands wordt echter voor de investering in twee testvliegtuigen rekening gehouden met een bedrag van ongeveer de genoemde € 200 miljoen.

29, 32, 33, 49 en 52

Wil het kabinet de Kamer nader informeren over de risico's van het inpassen van ALIS en de genomen maatregelen om er tijdig voor te zorgen dat ALIS kan worden ingepast in de ERP en People Soft omgeving bij Defensie?

Wat betekent het voor de koppeling van de automatiseringssystemen van de Nederlandse krijgsmacht, wanneer in 2010 zou worden besloten om de JSF niet aan te schaffen?

Op welke wijze wordt voorkomen dat koppeling van informatiesystemen ALIS, ERP en People Soft leidt tot vertraging? Kan het kabinet garanderen dat er geen vertraging optreedt? Indien neen, wat zijn dan de concrete gevolgen van een eventuele vertraging?

Is alleen voorzien dat een koppeling wordt gemaakt tussen het ERP-systeem en het bij de JSF behorende informatiesysteem ALIS of kan ook een koppeling worden gemaakt tussen het ERP-systeem en het informatiesysteem dat behoort bij de alternatieven voor de JSF (Rafale, Eurofighter en Advanced F-16)?

De jaarrapportage geeft aan dat een van de belangrijkste risico's voor Nederland gelegen is in de aansluiting van enerzijds de (Nederlands eigen) ERP- en Peoplesoft software op anderzijds de ALIS-software van de vliegtuigfabriek. De ARK was recent negatief over het presteren van o.m. PeopleSoft. Betekent dit dat het risico dat thans geïdentificeerd wordt vooral ligt aan de zijde van Defensie en haar vermogen adequaat met complexe softwaresystemen om te gaan? Wat voor specifieke maatregelen neemt het kabinet om dit risico in te dammen?

ALIS is een informatiesysteem dat onlosmakelijk met de JSF is verbonden en dat vele aspecten van het beheer van het wapensysteem regelt. Dit betreft onder andere de reservedelenvoorziening, het configuratiebeheer, maar ook de documentatie en de training van het personeel. Alle JSF-partners dienen ALIS af te stemmen op hun eigen bestaande systemen. Voor Nederland geldt dat het gelijktijdig invoeren van ALIS en een ERP-systeem bijzondere eisen stelt aan de coördinatie van beide invoeringstrajecten. De komende jaren, dus nog vóór de invoering van de JSF, zal hieraan veel aandacht worden besteed teneinde de risico's zoveel mogelijk te reduceren. Het vroegtijdig onderkennen van risico's is van groot belang omdat dan snel maatregelen kunnen worden genomen.

Over de informatiesystemen die behoren bij de alternatieve toestellen is geen actuele informatie beschikbaar. Zie ook het antwoord op de vragen 19, 21 en 22.

30

Deelt het kabinet de conclusie dat de productiebeperking die DOD heeft doorgevoerd niet voortvloeit uit een streven naar risicoreductie, maar veroorzaakt werd door budgettaire beperkingen? Zo neen, waarom niet?

Het Amerikaanse ministerie van Defensie (DoD) heeft in 2006 besloten de productie voor de eerste jaren te verminderen om de ontwikkelingsrisico's te verkleinen. Dit komt overeen met de aanbeveling van het GAO. Daarbij is door het DoD expliciet in het begrotingsvoorstel voor Fiscal Year 2008

gemeld dat ook budgettaire overwegingen een rol spelen bij de productiebeperking voor de korte termijn. Daarnaast worden minder grote pieken in de productie voorzien en strekt de productie zich uit over meer jaren.

Volgens het DoD is met het huidige productieschema, waarbij het totale aantal te produceren JSF-toestellen ongewijzigd blijft, een goed evenwicht bereikt tussen het technische risico, de financiële kaders en de operationele behoeften. Het kabinet heeft geen reden te twijfelen aan de mededelingen van het DoD.

31

Welke waarde heeft het testvliegen met de twee JSF's in Nederland als de eerste volwaardige JSF – volgens de GAO – pas vanaf begin 2012 voor tests beschikbaar zal zijn?

Het doel van het JSF test- en evaluatieprogramma (T&E) is om een zorgvuldige analyse te maken van het ontwerp van de JSF, waarbij de technische en operationele prestaties van het toestel worden vergeleken met de in de behoeftestelling vastgelegde eisen. Indien tijdens het T&E afwijkingen worden geconstateerd, kan de fabrikant worden verplicht aanpassingen te doen aan het ontwerp. Een succesvolle T&E is een vereiste voor aanvang van de zogenaamde «*Full Rate Production*».

Het T&E bestaat uit twee fasen, te weten de «*Developmental T&E*» (DT&E) en de Operationele T&E (OT&E). De DT&E is vorig jaar begonnen met de eerste vlucht van de JSF «*Block 0*»-configuratie en toetst of de vereiste prestaties worden gehaald. Daarbij wordt veel aandacht besteed aan luchtwaardigheid en vliegveiligheid. De DT&E duurt tot 2012.

De OT&E is gepland voor de periode 2011–2013, en overlapt daarmee de DT&E. Nederland is voornemens aan deze OT&E deel te nemen met twee testvliegtuigen. In de OT&E wordt geanalyseerd of de JSF voldoet aan de operationele eisen. Ook wordt deze fase benut om tactieken en concepten in internationaal verband te ontwikkelen en te valideren. Daarbij wordt vastgesteld of de voorziene operationele concepten en de daaraan gerelateerde plannen (logistiek, onderhoud, opleidingen etc.) op elkaar aansluiten en in hoeverre aanpassingen nodig zijn. Tijdens het F-16 programma is gebleken dat deelname aan een dergelijke OT&E van grote waarde is voor een succesvolle invoering en voor de ervaringsopbouw. Daarnaast worden aldus de risico's bij invoering zoveel mogelijk beperkt.

Alle vliegtuigen afkomstig uit de «*Low Rate Initial Production*» (LRIP) zullen uiterlijk eind 2012 worden verbeterd tot de «*Block 3*»-configuratie. Dat is de configuratie waar het GAO op doelt en waartoe ook de twee te produceren Nederlandse testvliegtuigen zullen behoren. Deze testtoestellen zullen na voltooiing van de OT&E beschikbaar komen voor de Nederlandse operationele JSF-vloot en kunnen dan als normaal toestel worden ingezet.

Overigens heeft de OT&E in zijn geheel in de Verenigde Staten plaats, onder meer vanwege de daar beschikbare test- en evaluatiefaciliteiten en gebruiksmogelijkheden van het luchtruim. In Nederland zijn dergelijke faciliteiten en gebruiksmogelijkheden niet aanwezig.

34

Doen Turkije en Israël ook mee aan de Europese samenwerking? Kan het kabinet een volledig overzicht geven van de landen die meedoen en aangeven waarom in het geval sommige JSF partners niet deelnemen, dat zo is?

Alle Europese JSF-landen (Denemarken, Italië, Nederland, Noorwegen, Turkije en het Verenigd Koninkrijk) zijn uitgenodigd voor de zogenaamde «*European JSF Footprint*» besprekingen. Tot nu toe is de samenwerking met Italië het verst gevorderd. Tijdens een bijeenkomst in Rome op 13 juni jl. is ook Noorwegen formeel toegetreden tot het Italiaans-Nederlandse *Production & Sustainment (P&S) MoU*.

35

Wat is stand van zaken met betrekking tot Maintenance Valley? Zijn van andere landen (behalve Italië) al concrete toezeggingen gekomen?

Met de Italiaanse overheid is overeengekomen samen te werken op gebied van vliegtuigassemblage, motorenonderhoud en componentenonderhoud. De «*European Footprint*» sluit aan bij het Maintenance Valley-initiatief, dat bedoeld is om het Nederlandse aandeel in de internationale activiteiten op het gebied van onderhoud, reparatie en modificatie van vliegtuigen (*Maintenance, Repair and Overhaul, MRO*) zowel civiel als militair, substantieel te vergroten. Met de Noorse ondertekening van het P&S MoU heeft Noorwegen zich aangesloten bij de «*European Footprint*» van de JSF. In hoeverre dat zal leiden tot concrete samenwerking wordt nog onderzocht.

36

Is het juist dat DutchAero een dochterbedrijf van Avio is? Zo ja, wat is dan de aard van een internationaal samenwerkingsovereenkomst als ze beiden tot hetzelfde concern behoren?

Dutch Aero is een joint venture van Avio Spa (80%) en Philips (20%). Afspraken tussen Dutch Aero en Avio Spa zijn daarom interne concernafspraken.

37

Wordt de assemblage in Europa door Lockheed Martin dan wel de regering van de VS toegestaan? Indien neen, waarom niet?

Zowel de Amerikaanse regering als Lockheed Martin ondersteunt een assemblagefaciliteit in Europa als deel van de «*European footprint*» van de JSF.

38

Is het kabinet bereid de inhoud van de motorenovereenkomsten openbaar te maken, dan wel vertrouwelijk aan de Kamer voor te leggen?

De overeenkomsten inzake industriële participatie die gesloten zijn met de motorenleveranciers zullen door de minister van Economische Zaken separaat vertrouwelijk aan de Kamer worden voorgelegd, met uitzondering van de bijlagen die strategische bedrijfsinformatie bevatten.

39

Genereert het verlagen van de LRIP-aantallen bij de Amerikanen mogelijk een verhoging van het technische risico, nu er dus in totaal minder testervaring kan worden opgebouwd?

De LRIP-vliegtuigen maken geen deel uit van het technische DT&E-programma. Deze toestellen zijn volwaardige operationele vliegtuigen die wel zullen deelnemen aan het operationele OT&E-programma. Voor dit OT&E-programma, waaraan ook Nederland van plan is deel te nemen, zijn met het huidige productieschema ruim voldoende vliegtuigen aanwezig om het programma goed uit te kunnen voeren. De verlaging van de LRIP-

aantallen betekent daarom niet dat er sprake is van een verhoogd technisch risico. Zie ook het antwoord op vraag 31.

40 en 42

Hoe groot acht het kabinet het risico dat het niet benutte deel van de Nederlandse projecten contant aan de VS moet worden betaald? Deelt het kabinet de mening van de Auditdienst op p.16 van haar rapport dat het daarbij om miljoenen verlies zou gaan?

Kan het kabinet de Kamer nader informeren over de maatregelen die genomen zijn om de enorme onderbesteding van de voor Nederlandse JSF-gerelateerde projecten voortvloeiend uit het «interpretatieverschil» met de VS, tegen te gaan en de resultaten van die maatregelen? Kan het kabinet voorbeelden geven van Nederlandse projectvoorstellen die op grond van deze strenge eisen zijn afgewezen? Hoeveel en wat voor voorstellen liggen nu nog op tafel die op grond van de strenge eisen dreigen te sneuvelen?

De definitie van «bilateral controlled funds» is dat deze de ontwikkeling van het JSF-programma ten goede moeten komen. Om in de toekomst interpretatieverschillen te voorkomen is een Nederlands-Amerikaanse Task Force opgericht. Deze Task Force heeft een lijst van mogelijke projecten samengesteld die in de komende tijd in bilateraal verband zal worden besproken. Hierbij gaat het voornamelijk om studies en productdemonstraties. Het is niet zinvol vooruit te lopen op de uitkomsten van deze besprekingen.

44

Heeft het kabinet reeds een jaaroverschrijdende financiële projectadministratie ingericht, zoals aanbevolen door de Auditdiensten? Zo neen, is het kabinet voornemens een jaaroverschrijdende projectadministratie in te richten?

Defensie neemt de komende jaren een nieuw financieel systeem in gebruik. De regering onderschrijft de noodzaak van een jaaroverschrijdende administratie. Er zal worden bekeken of dit kan worden gerealiseerd met het nieuwe systeem. Vooruitlopend daarop zal reeds een extracomptabele financiële projectadministratie worden ingericht.

47

Moet de bewapening te zijner tijd voor de vervanger van de F-16 kunnen worden gebruikt, ongeacht welk vliegtuig uiteindelijk wordt aangeschaft, of vindt de regering alleen van belang dat de bewapening door de JSF kan worden gebruikt?

Defensie stelt aan de nieuw te verwerven bewapening de eis dat deze door de F-16, alsmede door de beoogde opvolger, de JSF, moet kunnen worden gebruikt. Het is onhaalbaar om een relevant bewapeningspakket te verwerven dat – naast de F-16 – door elk van de productalternatieven in zijn geheel kan worden gebruikt. Dat komt onder meer door certificeringseisen en de noodzaak tot software-integratie. Bij software-integratie speelt ook de vrijgave van geclassificeerde informatie een belangrijke rol. Dit sluit geenszins uit dat te zijner tijd een of meer van de productalternatieven het bewapeningspakket of een deel daarvan zouden kunnen gebruiken.

48

Worden de andere alternatieven voor de JSF (de Eurofighter, Rafale en Advanced F-16) ook uitgerust met Link-16?

Naar verwachting kunnen ook de productalternatieven worden uitgerust met Link-16. Er is een behoefte aan mogelijkheden tot datacommunicatie volgens de standaard die geldt bij de invoering van de vervanger van de F-16. Daarmee maakt Link-16 deel uit van de behoeftestelling voor de vervanger van de F-16.

50

Is voor de alternatieven voor de JSF (Rafale, Eurofighter en Advanced F-16) bekend of JMPS hiervoor kan worden gebruikt?

Het Joint Mission Planning Systeem (JMPS) is een opvolger van het reeds door de F-16's gebruikte missieplanningssysteem. JMPS is ontworpen naar aanleiding van de behoefte aan een defensiebreed planningssysteem. Het stelt diverse wapensystemen in staat om tegelijkertijd met hetzelfde programma hun missies en missiebehoeften te plannen. De invoering van JMPS is bij Amerikaanse wapensystemen reeds in volle gang. De Nederlandse F-16's zijn in 2009 aan de beurt. Een dergelijk geavanceerd planningssysteem is vooralsnog niet beschikbaar voor de Rafale of de Eurofighter. Naar verwachting is dit wel beschikbaar voor de Advanced F-16.

51

Wordt bij de gerelateerde projecten alleen rekening gehouden met de vervanging van de F-16 door de JSF of wordt ook met de alternatieven voor de JSF (Rafale, Eurofighter en Advanced F-16) rekening gehouden?

Een aantal projecten is gerelateerd aan de opvolger van de F-16 omdat dit jachtvliegtuig moet kunnen communiceren via of met deze systemen. Hiervoor gelden internationale standaarden en afspraken, zoals Navo-standaarden. De behoeftestelling voor de gerelateerde projecten vormt dan het uitgangspunt. Er wordt in deze gevallen niet specifiek rekening gehouden met de vervanging van de F-16 door de JSF of door één van de productalternatieven. Voor projecten met betrekking tot lucht-lucht bewapening en lucht-grond bewapening geldt wel dat specifiek rekening wordt gehouden met de JSF als de beoogde opvolger van de F-16. Zie ook het antwoord op vraag 47.

53 en 58

Welke activiteiten ondernemen het ministerie van Economische Zaken en het NIFARP om te voorkomen dat bedrijven JSF opdrachten ontvangen maar het MFO niet wensen te ondertekenen?

Wie willen het MFO niet ondertekenen? Hoe spant het kabinet zich in tegen free rider gedrag. Wat zijn de sanctie-instrumenten waar het kabinet over beschikt?

De Nederlandse luchtvaartindustrie en de Staat hebben de afspraak zich in te spannen om die bedrijven die JSF omzet behalen maar geen partij zijn bij de MFO, partij te laten worden. Zowel de Staat als het «Netherlands Industrial Fighter Replacement Platform» neemt deze taak serieus en zij wijzen de niet bij de MFO aangesloten bedrijven op hun kansen en verantwoordelijkheden binnen het JSF-programma. Dit laat onverlet dat ieder bedrijf het recht heeft om zelfstandig de afweging te maken of wel of niet tot ondertekening zal worden overgegaan.

54

Is in de opgaven van de MFO-ondertekenaars inmiddels een duidelijk onderscheid gemaakt tussen SDD- en LRIP-opdrachten?

In 2007 is een brief uitgegaan naar alle MFO-ondertekenaars ter verificatie van de behaalde SDD-omzet. Daarnaast is een verzoek gedaan om opgave

te doen van de eventueel behaalde omzet uit productie (LRIP). Beide verzoeken worden eenmaal per jaar gedaan. Vanaf 2008 zal in de verificatiebrief uitdrukkelijk worden gemeld dat het verificatie van de uit SDD behaalde omzet betreft. Met betrekking tot omzet uit productie zal wederom een aparte opgave met accountantsverklaring worden verlangd.

55

De staat met de termijn-dollars laat geheel andere wisselkoersen zien dan thans bestaan. Hier lijkt dat nauwelijks koersvoordeel door Nederland wordt gegenereerd. Kan het kabinet een nauwkeurige analyse geven van de positie en invloed van de al dan niet gedane inkopen aan termijn-dollars. Kan het kabinet aangeven hoe de situatie is voor alle nog uit geven bedragen? Kan het kabinet aangeven hoe zij, actief, een maximaal gunstige positie gaat bereiken ten opzichte van de status quo van nú? Wat is de positie van BTW in (componenten van) het kostenbeeld?

Direct na de ondertekening van de SDD-MoU in 2002 is, in overeenstemming met het vigerende defensiebeleid, een termijndollarcontract afgesloten voor alle betalingen aan de Amerikaanse overheid. De koers van dat termijncontract is \$ 1,00 = € 1,05 587. Termijndollarcontracten zijn bedoeld om meerjarig valutarisico's af te dekken. Voor de PSFD MoU uitgaven is, mede gelet op de relatief kleine bijdrage in het eerste jaar en de zeer lange looptijd, besloten om nog geen termijndollarcontract te sluiten. Dit zal te zijner tijd alsnog gebeuren na de herijking van de business case en na de besluitvorming over de deelname aan OT&E en de aanschaf van de testvliegtuigen.

Op dit moment wordt binnen het JSF-programma onderzocht of valutarisico's van zowel de deelnemende overheden als de deelnemende industrieën binnen het programma kunnen worden opgevangen. De implementatie van een eventuele oplossing zal naar verwachting nog enige jaren vergen.

Zie ook het antwoord op de vragen 1, 41, 43 en 45.

56

Hoe verhoudt het bedrag van \$ 221 miljoen (orders verkregen in 2006) zich tot eerdere verwachtingen?

De verwachtingen met betrekking tot de te behalen opdrachtwaarde zijn niet per jaar gespecificeerd. Overigens is de in 2006 behaalde waarde van de verworven opdrachten van in totaal \$ 221 miljoen bijzonder positief.

57

Waarom wijkt de totale geverifieerde waarde van de JSF-contracten af van een eerdere melding? Hoe is het verschil van € 40 miljoen lager dan voorheen te verklaren?

De totaal behaalde opdrachtwaarde eind 2006 bleek na verificatie \$ 40 miljoen lager dan eerder dat jaar was geschat. Dit verschil heeft te maken met eerdere inlichtingen van de industrie met betrekking tot de omzet die ten tijde van de verificatie niet juist bleken te zijn.

59

Wordt de prognose van de Universiteit van Tilburg dat deelname aan de ontwikkeling en productie van de JSF leidt tot 17 500 tot 25 000 arbeidsjaren voor Nederland door het kabinet onderschreven? Is deze prognose nog steeds actueel?

Met interesse is in november 2005 kennisgenomen van het onderzoek in opdracht van de Universiteit van Tilburg, dat de uitgangspunten die de overheid hanteert leek te bevestigen (Kamerstuk 26 488, nr. 37). De vraag of de prognoses nog steeds actueel zijn, kan de regering niet beantwoorden. Het onderzoek van de Universiteit van Tilburg is overigens niet in opdracht van de overheid uitgevoerd.

60

Wat is de actuele status van de ambities «Maintenance Valley»? In hoeverre bestaat er afstemming met de ambities van verschillende luchtvaart technische ondernemingen op vliegveld Schiphol om aldaar te komen tot een «Maintenance Boulevard» voor de civiele luchtvaart? Is het niet wijs om, tezamen met andere departementen (EZ en V&W) te onderzoeken of hier een nationale optimalisatieslag kan worden bereikt?

Het initiatief Maintenance Valley is in 2005 gestart met het bij elkaar brengen van alle belanghebbenden, te weten bedrijven, kennisinstellingen en overheid (Rijk en provincie), met als doel de perspectieven in kaart te brengen op het terrein van civiel en militair vliegtuigonderhoud. Dit heeft geresulteerd in tal van acties door belanghebbenden, die zich concentreren rondom vliegvelden zoals Schiphol, Woensdrecht, Maastricht/Aken en Twente. De rol van de rijksoverheid hierbij is die van katalysator en coördinator. Het is voornamelijk aan de belanghebbenden in het veld om de onderkende mogelijkheden om te zetten in concrete maatregelen. Daartoe heeft het veld zich georganiseerd in regionale samenwerkingsverbanden, waarvan World Class Maintenance in Zuid-West Nederland en de vestiging van Maintenance Boulevard bij vliegveld Maastricht/Aken aansprekende voorbeelden zijn.