

## Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

### 3569

Vragen van het lid **Jasper van Dijk** (SP) aan de Minister van Defensie over *problemen met de JSF* (ingezonden 26 augustus 2016).

Antwoord van Minister **Hennis-Plasschaert** (Defensie) (ontvangen 19 september 2016).

#### Vraag 1

Wat is uw oordeel over het bericht «Problemen met JSF-vliegtuig zijn nog altijd niet opgelost»?<sup>1</sup>

#### Antwoord 1

Het is inherent aan de ontwikkeling van een complex wapensysteem zoals de F-35 dat zich in deze fase technische uitdagingen manifesteren die om een oplossing vragen. Het betekent ook dat tussentijdse versies van software nog niet over alle geplande capaciteiten beschikken die voor de eindversie zijn voorzien. Zoals bekend volgt de *Director Operational Test & Evaluation* (DOT&E) van het Amerikaanse Ministerie van Defensie, dr. Gilmore, het programma kritisch en brengt hij jaarlijks een rapport uit over het F-35 programma. Het laatste rapport is de Kamer aangeboden op 26 februari (Kamerstuk 26 488, nr. 403). Zoals bekend verwacht DOT&E vertraging in de oplevering van de software. Het volgende rapport wordt begin 2017 verwacht en zal zoals gebruikelijk met een appreciatie aan de Kamer worden aangeboden.

#### Vraag 2

Is het waar dat Michael Gilmore (hoofd van het testprogramma) in een uitgelekte memo spreekt over «substantiële risico's» en testvluchten die «ver achter op schema» liggen? Kunt u deze memo aan de Kamer doen toekomen?

#### Antwoord 2

De Amerikaanse overheid heeft het desbetreffende memo tot op heden niet vrijgegeven. Het *Joint Program Office* (JPO) heeft al wel laten weten dat de constatering van DOT&E geen verrassingen bevatten.

<sup>1</sup> FD, 25 augustus 2016

### Vraag 3

Over welke substantiële risico's gaat het precies?

### Antwoord 3

De softwareontwikkeling vormt al geruime tijd het belangrijkste risico van het programma. Nu de software van *block 3i*s voltooid, is alle aandacht gericht op het tijdig gereed maken van de *block 3F* vliegtuigsoftware. Vervolgens zullen de toestellen met die versie worden uitgerust ten behoeve van de operationele testfase.

### Vraag 4

Is het waar dat het toestel nog niet gevechtsklaar is?

### Antwoord 4

Zowel de Amerikaanse mariniers als de Amerikaanse luchtmacht hebben de F-35 *Initial Operational Capable* (IOC) verklaard. Dat wil zeggen dat het toestel in gevechtssituaties kan worden ingezet. De toestellen zijn nu nog uitgerust met een tussenversie van de software (*block 2B* en *3i*) en dus nog niet met de eindversie (*block 3F*) van de *System Development and Demonstration* (SDD) fase. De volledige capaciteiten van het toestel komen met de *block 3F* software beschikbaar. Dat is de versie waarmee de Nederlandse toestellen de IOC-status zullen behalen.

### Vraag 5

Klopt het dat Gilmore «vraagtekens zet bij de doelstelling om het toestel in 2019 in productie te nemen»? Hoe groot is de vertraging precies en wat heeft dit voor gevolgen voor uw planning?

### Antwoord 5

De F-35 is al geruime tijd in productie onder *Low Rate Initial Production* contracten en er zijn er nu zo'n 200 geproduceerd. In eerdere rapporten van DOT&E was dr. Gilmore kritisch over de beoogde verhoging van de productieaantallen zolang de ontwikkelingsfase van het programma nog niet is voltooid. Dit brengt het risico met zich mee dat reeds geproduceerde toestellen later moeten worden gemodificeerd. Zoals bekend is de ontwikkeling van de *block3F* software ongeveer zes maanden vertraagd. Het JPO voorziet het einde van de ontwikkelingsfase van het toestel voor eind 2017. De DOT&E houdt er rekening mee dat de *block 3F* software in januari 2018 gereed is. Voor Nederland heeft een dergelijke vertraging geen directe invloed op het tijdig kunnen behalen van de IOC-status per eind 2021. Wel kan vertraging in de levering van de uiteindelijke *block3F* software tot vertraging leiden in de uitvoering van de operationele testen.

### Vraag 6, 9 en 10

Is het waar dat de aanschaf van 37 JSF-toestellen 5,2 miljard euro gaat kosten? Wordt hiermee de eerdere belofte verbroken, namelijk om 4,5 miljard euro te besteden aan 37 toestellen?

Wat kosten 37 JSF-toestellen op dit moment (met inbegrip van de huidige euro/dollarkoers)?

Sluit u uit dat de aanschaf van de JSF meer gaat kosten dan aanvankelijk afgesproken (4,5 miljard euro voor 37 toestellen)?

### Antwoord 6, 9 en 10

De raming voor de aanschaf van 37 F-35A toestellen in prijspeil 2016 is thans € 5.286,5 miljoen (plandollarkoers € 0,9174 voor periode 2017–2021 en plandollarkoers € 0,8000 voor periode 2022 en verder). Het budgettaire investeringskader van € 4.500 miljoen (prijspeil 2012) is ongewijzigd. Door loon- en prijsbijstellingen bedraagt het investeringsbudget voor de verwerving van F-35A toestellen nu € 4.700 miljoen (prijspeil 2016). Voor verdere financiële gegevens verwijs ik naar de voortgangsrapportage die u 20 september a.s. ontvangt.

Vraag 7 en 8

Is het waar dat Gilmore vreest dat het bedrag van 400 miljard dollar voor de ontwikkeling van de JSF «niet voldoende zal zijn»? Hoeveel extra geld gaat dit kosten?

Wat betekent dit voor Nederland en de aanschafprijs van het vliegtuig?

Antwoord 7 en 8

Gilmore heeft al vaker gewezen op de mogelijkheid dat de *System Development and Demonstration* (SDD) fase meer kost dan voorzien. Overschrijdingen hebben geen effect op de Nederlandse bijdrage aan de SDD-fase. De Nederlandse bijdrage van \$ 800 miljoen aan de SDD-fase is namelijk gemaximeerd. Overschrijdingen van het budget komen, volgens afspraak, geheel voor rekening van de Verenigde Staten.

Vraag 11

Klopt het dat de Amerikanen pas in 2018 – na de verkiezingen – een besluit nemen over het in productie nemen van de JSF?<sup>2</sup>

Antwoord 11

Dit is onjuist. Het vliegtuig is al jaren in productie onder *Low Rate Initial Production* contracten. In 2019 is de overgang voorzien naar de zogenaamde *Full Rate Production* fase, met hogere productieaantallen per jaar.

Vraag 12

Klopt het dat de JSF nog steeds niet zelfstandig een missie kan draaien?

Antwoord 12

De F-35 kan ook met de tussenversies van de software diverse missies zelfstandig uitvoeren. Niet voor niets hebben de Amerikaanse mariniers en de Amerikaanse luchtmacht de F-35 *Initial Operational Capable* (IOC) verklaard met *block 2B* en *block 3i* software. De ontwikkeling van de F-35 is nog niet voltooid en dus zijn nog niet alle capaciteiten beschikbaar. Met de volgende softwareversie *block 3F* zal dat wel het geval zijn.

Vraag 13

Zijn er inderdaad grote problemen met de software en is deze nog steeds niet klaar om getest te worden?<sup>3</sup>

Antwoord 13

Zoals in diverse voortgangsrapportages aan de Kamer is gemeld, vormt de ontwikkeling van de software voor het vliegtuig en het ondersteuningssysteem *Autonomic Logistics Information System* (ALIS) het belangrijkste risico van het programma. Er wordt nu gewerkt aan de *Block 3F* en *ALIS 3.0* softwareversies. Die software wordt getest en tekortkomingen worden vervolgens verholpen. Naar verwachting zullen deze softwareversies eind 2017 worden opgeleverd.

Vraag 14

Deelt u de mening dat aanschaf en ingebruikname van de JSF door deze berichten nog altijd op losse schroeven staat?

Antwoord 14

Nee, deze mening deel ik niet.

<sup>2</sup> <http://www.bloomberg.com/news/articles/2016-08-24/lockheed-s-f-35-still-falls-short-pentagon-s-chief-tester-says>

<sup>3</sup> <https://www.flightglobal.com/news/articles/pentagons-top-weapons-tester-doubts-f-35a-capabilit-428786>