

Vergaderjaar 2010–2011

26 488

Behoeftestelling vervanging F-16

Nr. 271

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 27 mei 2011

De vaste commissie voor Defensie¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Defensie over de brief van 17 maart 2011 inzake de jaarrapportage van het project Vervanging F-16 over het jaar 2010 (Kamerstuk 26 488, nr. 258).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 25 mei 2011. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Van Beek

De griffier van de commissie,
De Lange

¹ Samenstelling:

Leden: Beek, W.I.I. van (VVD), voorzitter, Bommel, H. van (SP), Staaij, C.G. van der (SGP), Timmermans, F.C.G.M. (PvdA), Eijssink, A.M.C. (PvdA), Miltenburg, A. van (VVD), Knops, R.W. (CDA), Jacobi, L. (PvdA), Brinkman, H. (PVV), 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), Vacature (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).

1 t/m 4

Klopt de observatie van de Algemene Rekenkamer dat de Amerikaanse autoriteiten, na publicatie van de Nederlandse jaarrapportages in maart, in de regel in de maand april met actualisering van de kostprijzen komen? Wanneer zou de Kamer op zijn vroegst de jaarrapportage kunnen ontvangen indien de Kamer daaraan de eis zou koppelen dat de informatie uit de in dat jaar te verschijnen Selected Acquisition Report (SAR) wordt doorgerekend naar de Nederlandse situatie en wordt meegenomen in de jaarrapportage?

Bent u bereid in het vervolg de jaarrapportage uit te brengen nadat de Amerikaanse autoriteiten de jaarlijkse actualisering van de kostprijs van de Joint Strike Fighter (JSF) hebben bekendgemaakt?

Welke voor- en nadelen ziet u om de publicatiedatum van de jaarrapportage in de toekomst zo te stellen dat de nieuwste kostprijsinformatie kan worden opgenomen?

Defensie ontvangt in de regel omstreeks april kosteninformatie van het JSF Program Office die specifiek is gericht op de Nederlandse situatie. Defensie valideert deze informatie alvorens die te verwerken in de eigen berekeningen van het project Vervanging F-16.

Volgens de Regeling Grote Projecten (RGP) van de Tweede Kamer dient het kabinet jaarrapportages binnen drie maanden na afloop van de rapportageperiode aan te bieden. Voor het project Vervanging F-16 is dat uiterlijk op 1 april. Indien de Kamer daarom verzoekt is het kabinet bereid in het vervolg de jaarrapportage later aan te bieden, met als voordeel dat actuele kosteninformatie van de Amerikaanse overheid kan worden verwerkt. In dit verband is een rapportagedatum van uiterlijk 1 juli haalbaar. Het nadeel is dat tussen het formele eind van de rapportageperiode, 31 december van het voorgaande jaar, en de rapportagedatum meer tijd komt te liggen. In de jaarrapportages wordt zoveel mogelijk ook aandacht besteed aan actuele ontwikkelingen tot aan de rapportagedatum. Een verschuiving van de rapportagedatum naar 1 juli zou ertoe leiden dat over het eerste halfjaar twee keer wordt gerapporteerd, want in de volgende jaarrapportage komt deze periode opnieuw aan de orde. Om dit te voorkomen zou de rapportageperiode kunnen worden verschoven naar de periode van 1 april tot en met 31 maart waarbij de daarop volgende actuele Amerikaanse kosteninformatie van begin april ook wordt meegenomen. De eerstvolgende jaarrapportage zou dan eenmalig met drie maanden kunnen worden verlengd. Overigens valt de publicatiedatum van uiterlijk 1 juli vlak voor of in het zomerreces van de Kamer, waardoor de parlementaire behandeling van de jaarrapportage op zijn vroegst pas in september zal zijn.

5

Hoeveel Nederlandse banen zijn volgens u direct en indirect afhankelijk van Nederlandse deelname aan het JSF-programma?

Over de werkgelegenheidseffecten van het F-35 programma zijn meerdere rapporten en brieven naar de Kamer gezonden. Het NIFARP, de organisatie van Nederlandse bedrijven die betrokken zijn bij het JSF-project, heeft in haar brief van 14 april 2009 aan de vaste commissies voor Defensie, Economische Zaken en Financiën uiteengezet dat begin 2009 ongeveer 600 personen direct betrokken waren bij ontwikkelings- en productiewerk voor dit toestel. Dit is naar verwachting in de afgelopen twee jaar toegenomen maar meer recente cijfers zijn niet beschikbaar. Het NIFARP verwachtte dat uiteindelijk tijdens het hoogtepunt van de productie ongeveer 3 000 personen bij het productiewerk zullen zijn betrokken.

In 2008 heeft PriceWaterhouseCoopers (PwC) in opdracht van het ministerie van Economische Zaken onderzoek gedaan naar de directe en indirecte werkgelegenheidseffecten van het JSF-programma (Kamerstuk 26 488, nr. 98). PwC schat dat in totaal ongeveer 40 000 directe en indirecte arbeidsjaren met het programma zijn verbonden. Daarnaast raamt PwC ongeveer 11 000 arbeidsjaren als gevolg van *spin-off* effecten. Dit leidt volgens PwC tot gemiddeld 1 100 arbeidsplaatsen per jaar over een periode van ruim 40 jaar tot 2052. Het Centraal Planbureau (CPB) heeft op verzoek van de Kamer een appreciatie van het PwC-rapport gemaakt (Kamerstuk 26 488, nr. 145). Het CPB, dat een macro-economische benadering heeft gekozen, nuanceert het PwC-rapport en wijst onder meer op mogelijke verdringingseffecten en productiviteitsverbeteringen waardoor het netto werkgelegenheidsresultaat van het F-35 programma kleiner zou zijn dan PwC raamt. Op 2 april 2009 heeft de minister van Economische Zaken de Kamer geïnformeerd over haar visie op de rapporten van PwC en het CPB (Kamerstuk 26 488, nr. 163). Daarin is uiteengezet dat de nuanceringen van het CPB geen aanleiding gaven om de ramingen van PwC (sterk) te verlagen. Het F-35 programma wordt als een nuttige bijdrage aan de hoogwaardige werkgelegenheid in Nederland beschouwd.

De werkgelegenheidsramingen van het NIFARP, PwC en het CPB zijn ook vergeleken in het rapport «Monitoring vervanging F-16. Stand van zaken december 2010» van de Algemene Rekenkamer van 24 maart jl. (Kamerstuk 31 300, nr. 21). De Algemene Rekenkamer verbond geen conclusies aan die vergelijking.

6 en 61

Hoe lang verwacht u dat de F-35 in productie zal zijn? Hoe verhoudt zich dat tot andere kandidaten voor het programma Vervanging F-16? Hoe lang verwacht u dat de F-35 en de concurrenten Advanced F-16, Eurofighter tranche 3, Rafale en Gripen NG nog in productie zullen zijn?

De F-35 zal worden geproduceerd voor de Verenigde Staten, de partnerlanden in het F-35 programma en landen die de F-35 via de *Foreign Military Sales* (FMS-) regeling bij de Amerikaanse overheid aanschaffen. De Verenigde Staten voorzien tot 2 036 voor de eigen strijdkrachten F-35 toestellen af te nemen.

De Zweedse overheid moet nog besluiten of de Gripen NG zal worden ontwikkeld. Bepalend is vooral of er een exportpartner kan worden gevonden. Onlangs is de Gripen NG in India als kandidaat afgevalen. De *Advanced F-16 (block 60+)* is tot op heden alleen geproduceerd voor de Verenigde Arabische Emiraten. De productie van *block 50/52* versies van de F-16 zal naar verwachting de komende jaren worden gestaakt, tenzij nieuwe orders worden geplaatst. De Eurofighter en de Rafale zijn reeds geruime tijd in productie. Naar verwachting zal de productie van deze toestellen nog in dit decennium tot een einde komen.

7, 8, 13 en 42

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? Is het zo dat de prijzen van de LRIP-serie tot nog toe bij iedere lichting lager zijn uitgevallen dan geschat door de Amerikaanse overheid? Zo ja, hoe verklaart u deze meevallers? Zo ja, verwacht u 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?

Is het waar dat Minister Gates zelf al heeft aangegeven dat de eigen raming van de kosten van het programma onacceptabel hoog is? Past dit binnen de Amerikaanse strategie om bij de kostenraming uit te gaan van een «worst case»-scenario? Kan hieruit worden afgeleid dat de uiteindelijke kosten minder zullen zijn?

Zijn de prijsschattingen van Cost Assessment and Program Evaluation (CAPE) over het algemeen hoger dan de overige prijsschattingen? Zo ja, wat is hier de reden voor? 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 stuks prijs zal drukken. 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. Met de brief van 7 januari jl. (Kamerstuk 26 488, nr. 252) is uiteengezet dat het Pentagon deze kostenramingen handhaaft, maar ze kwalificeert als onaanvaardbaar en er alles aan doet ze te verlagen. Hoge functionarissen van het Pentagon hebben dit op 19 mei jl. nog eens onderstreept tijdens een hoorzitting van de Amerikaanse Senaatscommissie voor de Strijdkrachten, waarbij zij ook de hoogte van de exploitatiekosten uitdrukkelijk noemden. 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.

9

Is inmiddels aan alle voorwaarden van de motie Hamer voldaan?

De motie-Hamer van 23 april 2009 noemde drie criteria. Deze hadden betrekking op «prijs (LRIP 4)», «geluidscontouren» en «uitkomst arbitrage business case». Zoals gemeld tijdens het algemeen overleg van 20 april jl. is het kabinet van mening dat aan deze criteria is voldaan.

10, 12, 16, 21 en 71

De Amerikaanse minister van Defensie Robert Gates heeft gezegd: «We cannot afford not to buy the JSF». Geeft dit de Amerikaanse betrokkenheid bij het programma en het belang dat aan de F-35 gehecht wordt voor de Amerikaanse defensiestrategie en dus de NAVO-defensiestrategie voor de komende decennia aan?

Het JSF-programma is erop gericht om ervoor te zorgen dat met de F-35 de NAVO tot ver in de 21e eeuw over het absolute mondiale luchtoverwicht kan beschikken. Mocht Nederland besluiten geen F-35 aan te schaffen, is er dan een andere geloofwaardige bijdrage aan dit doel mogelijk voor NAVO-lidstaat Nederland?

In hoeverre bent u aanspreekbaar door de Tweede Kamer op het geraamde budget en gewenste aantallen vliegtuigen zo lang een verwervingsbesluit formeel niet genomen is?

Door de procedure van de Nunn-McCurdy-wetgeving heeft het Pentagon moeten verklaren dat het JSF-project essentieel is voor de Amerikaanse nationale veiligheid, dat er geen goedkope alternatieven zijn en dat het programma een hogere prioriteit heeft dan andere programma's waarvan de budgetten moeten worden verminderd als gevolg van de kosten-

stijging van het F-35 programma. Deelt u de mening van het Pentagon over het belang van het JSF-programma? Onderstreept deze visie van het Pentagon het feit dat de JSF de komende decennia een vooraanstaande rol zal spelen in de Amerikaanse defensiestrategie en hiermee ook de defensiestrategie van de NAVO?

Staat bij de vervanging van de F-16 het beschikbare maximale budget centraal of het operationeel noodzakelijk geachte aantal vliegtuigen?

De toekomstige gevechtsvliegtuigcapaciteit van de Amerikaanse strijdkrachten zal naast de F-22 en de F-18 Super Hornet vooral bestaan uit F-35 toestellen. Het Pentagon heeft herhaaldelijk onderstreept dat het F-35 programma van groot belang is voor de Verenigde Staten en de partnerlanden. De Verenigde Staten voorzien tot 2 036 voor de eigen strijdkrachten F-35 toestellen af te nemen, waardoor de F-35 tot ver in deze eeuw de ruggengraat zal vormen van de Amerikaanse luchtstrijdkrachten. Afgezien van Australië zijn acht F-35 partnerlanden lid van de Navo, waardoor de F-35 ook een belangrijke capaciteit voor de Navo wordt. Zoals uiteengezet in het antwoord op de vragen 46, 47, 54 en 72 zullen de Nederlandse F-16's allengs minder voldoen aan de eisen van de tijd zodat dit toestel gaandeweg van minder belang zal worden voor de Navo.

In de beleidsbrief van Defensie van 8 april jl. (Kamerstuk 32 733, nr. 1) is uiteengezet dat in het investeringsoverzicht € 4,5 miljard wordt gereserveerd voor de vervanging van de F-16. Besluitvorming over de vervanger van de F-16, het aantal toestellen en het daarvoor benodigde budget is aan een volgend kabinet. De betrokkenheid van overheid en bedrijfsleven bij de ontwikkeling en de productie van de JSF blijft ongewijzigd en het kabinet blijft groot belang hechten aan het F-35 programma.

11

Is het zo dat kostenstijgingen momenteel vooral opvallen doordat de Euro het afgelopen jaar in waarde gedaald is ten opzichte van de dollar?

Nee, voor de kostenramingen van het project Vervanging F-16 is al enige jaren dezelfde plandollarkoers (\$ 1,00 = € 0,83) gehanteerd.

14 en 15

Kunt u de Kamer informeren welke verplichtingen Nederland in 2010 en 2011 heeft aangegaan ter voorbereiding op de mogelijke verwerving van de F-35?

Kunt u de Kamer informeren welke verplichtingen u voornemens bent om in 2011 aan te gaan met het oog op de mogelijke verwerving van de F-35?

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.

Ook in 2011 worden de mogelijkheden benut voor Nederlandse projecten in het kader van de SDD-bijdrage. Zo zal naar verwachting binnenkort een Nederlands bedrijf een opdracht ontvangen van een Amerikaans bedrijf voor de verdere ontwikkeling van innovatieve koelsystemen voor de F-35. Voor dit project is Defensie in april de financiële verplichting aangegaan. Op 29 april jl. zijn de verplichtingen aangegaan voor het tweede F-35 testtoestel inclusief de motor en een deel van de bijkomende middelen. De resterende bijkomende middelen volgen binnen enkele maanden.

Nederland zal uiteraard ook aan de bestaande verplichtingen blijven voldoen die voortvloeien uit de *Memoranda of Understanding* (MoU's) en dit vergt ook in 2011 betalingen.

17 en 22

In 2001 kwam de JSF als beste toestel voor de beste prijs naar voren uit de kandidatenevaluatie van de B/C-fase. Deelt u deze conclusie nog steeds? Zo ja, waarom? Zo nee, waarom niet?

Deelt u de visie van het Pentagon dat er geen alternatieven voor de JSF zijn die tegen lagere kosten kunnen voorzien in de benodigde capaciteiten? Maakt dit feit de JSF tot de enige toekomstbestendige opvolger van de F-16?

In de tweede helft van 2008 is een actualisering van de kandidatenevaluatie uitgevoerd. Daaruit kwam de F-35 naar voren als het beste *multi-role* gevechtsvliegtuig. Deze actualisering gaf geen aanleiding de conclusies en besluiten uit 2001 en 2002 te heroverwegen. Derhalve is de F-35 de beoogde kandidaat gebleven om te zijner tijd de F-16 te vervangen. Zoals gemeld in de beleidsbrief zal in deze kabinetsperiode de besluitvorming over de vervanging van het F-16 jachtvliegtuig beperkt blijven tot de aanschaf van twee F-35 testtoestellen.

18, 79, 85 en 92

Volgens het rapport van de Government Accountability Office (GAO) worden er positieve ontwikkelingen voor het JSF-programma verwacht na de herstructureringen van het programma. Wat verwacht u dat de Amerikaanse herstructurering van het JSF-programma voor een gevolgen zal hebben voor de duur van het programma en de kostprijs?

Is er inmiddels een raming van de exploitatiekosten van CAPE beschikbaar?

Wanneer komt u met actuele ramingen van de exploitatiekosten van het F-35 programma, inclusief de effecten van de herijking en de cijfers uit de SAR 2010?

Zijn de SAR 2010 data al bekend?

Het Pentagon heeft op 15 april jl. de *Selected Acquisition Reports* (SAR) over 2010 van de Amerikaanse materieelprojecten aan het Congres verzonden. Dat geldt ook voor het SAR 2010 rapport over het F-35 programma. Het rapport berust nog op de verouderde planning van het F-35 programma van vóór de hernieuwde certificering van juni 2010. Het Pentagon heeft in 2010 en in januari jl. maatregelen bekendgemaakt die van invloed zijn op de planning en de kostenramingen voor de SDD-fase van het project. Deze zijn niet in het SAR 2010-rapport verwerkt en bovendien was er geen nieuwe kostenraming van de D-CAPE beschikbaar. Het Pentagon zal naar verwachting in juni besluiten over de nieuwe planning van de SDD-fase, waarbij ook de nieuwe kostenramingen van de D-CAPE een rol spelen. Op grond daarvan zal het Pentagon deze zomer een nieuw SAR-rapport aanbieden aan het Congres. Het SAR 2010-rapport is aan het Congres verzonden omdat dat een wettelijke verplichting is, maar het *JSF Program Office* beschouwt dat rapport – gelet op het voorgaande – als niet representatief voor de stand van zaken van het programma.

Zoals gemeld in de brief van 12 mei jl. (kenmerk BS2011014165) heeft Defensie in het kader van de SAR 2010 wel voorlopige informatie over de investeringskosten van de CTOL-versie van de F-35 – waarvoor Nederland belangstelling heeft – ontvangen. Defensie valideert en verwerkt de thans beschikbare informatie. De Kamer zal over enkele weken over de resultaten hiervan worden geïnformeerd, met dien verstande dat in de zomer nieuwe informatie beschikbaar zal komen met inbegrip van de

nieuwe kostenramingen van de D-CAPE. Defensie heeft daarnaast gedetailleerde informatie nodig over de exploitatiekosten van de CTOL-versie om de exploitatiekosten te kunnen actualiseren. De benodigde informatie komt waarschijnlijk later dit jaar beschikbaar.

19 en 20

Staat de omvang van de projectorganisatie in verhouding tot de ambities van het project vervanging F-16?

Kunt u in het kader van de aangekondigde herijkingbrief ook aangeven welke gevolgen de herijking heeft voor de bemensing van de projectorganisatie Vervanging F-16?

In de beleidsbrief is uiteengezet dat de betrokkenheid van overheid en bedrijfsleven bij de ontwikkeling en de productie van de JSF ongewijzigd blijft. De projectorganisatie van het project vervanging F-16 zal ook de komende jaren worden afgestemd op de omvang en complexiteit van het project.

23 en 24

Wat is de verklaring voor het feit dat er bijna drie maanden zitten tussen de melding aan het Amerikaanse Congres van de budgetoverschrijding en de informatie hierover aan de Tweede Kamer?

Wat is de verklaring voor het feit dat de Kamer pas in december over de 1,4 miljard Euro verhoging is geïnformeerd terwijl de Amerikaanse Rekenkamer al in maart 2010 een budgetverhoging van meer dan 50 procent signaleerde?

Op grond van de informatie waarover Defensie beschikte, is de Kamer steeds op de hoogte gehouden van de waarschijnlijke kostenstijging van het F-35 programma. Eind maart 2010 heeft het Amerikaanse ministerie van Defensie een kostenstijging gemeld van meer dan 50 procent ten opzichte van het begin van de ontwikkelingsfase van de F-35 in 2001. Op 23 maart en 6 april 2010 (Kamerstukken 26 488, nrs. 222 en 230) is de Kamer hierover geïnformeerd. Met de jaarrapportage over 2009 van 13 april 2010 (Kamerstuk 26 488, nr. 232) is de Kamer vervolgens gemeld dat de ramingen van de stuksprijzen van F-35 toestellen zouden stijgen. Daarna is de Kamer op 9 juli 2010 (Kamerstuk 26 488, nr. 244) geïnformeerd over de nieuwe kostenraming van het Pentagon, waarbij is uiteengezet dat specifieke informatie voor de CTOL-versie nog beschikbaar moest komen. Op 23 september 2010 (Kamerstuk 26 488, nr. 246) is op grond van voorlopige informatie van het JSF *Program Office* (JPO) gemeld dat de financiële gevolgen voor het project Vervanging F-16 aanzienlijk zouden zijn. Defensie heeft op 28 september 2010 een brief van het JPO ontvangen met een bevestiging van de voorlopige informatie. Op grond van deze formele bevestiging hebben financiële deskundigen van Defensie de actualisering van de kostenraming voltooid.

25

Kunt u uiteenzetten op welke gronden de Italianen besloten hebben af te zien van deelname aan de IOT&E fase?

Zoals uiteengezet tijdens het algemeen overleg van 22 april 2009 (Kamerstuk 26 488, nr. 181) heeft Italië afgezien van deelneming aan de operationele testfase ten faveure van de financiering van een assemblage lijn voor de productie van F-35 toestellen in Italië.

26

Kunt u uiteenzetten op welke gronden Denemarken en Canada besloten hebben hun planningsaantallen naar beneden aan te passen?

Canada heeft laten weten dat het gewijzigde Canadese planningsaantal het juiste evenwicht vormt tussen de capaciteiten van de F-35 en de kosten. Denemarken heeft geen redenen gegeven voor de verlaging van het Deense planningsaantal. Overigens heeft Denemarken in 2010 besloten het aantal F-16's te verminderen.

27

Kunt u uiteenzetten welke oorzaken er zijn voor de vertraging bij de productie van de testtoestellen?

De productie van toestellen vergt meer tijd dan gepland door tekorten aan onderdelen, ondoelmatigheden bij de productie en veel kleine technische wijzigingen in het ontwerp van de F-35. Zoals uiteengezet in de brief over het GAO-rapport van 12 mei jl. moeten de productieprocessen verder worden ontwikkeld en verbeterd, met inbegrip van de internationale bevoorradingsketen van componenten en onderdelen.

28

Kunt u de Nederlandse bijdrage van € 359 mln. (prijspeil 2006) becijferen in het prijspeil van 2011?

Het bedrag van € 359 miljoen (prijspeil 2006) is het plafondbedrag voor de Nederlandse deelneming aan het MoU over de productie, instandhouding en doorontwikkeling (PSFD MoU). Voor de stand van de betalingen en ramingen (in prijspeil 2010) in het kader van het PSFD MoU verwijs ik naar de tabellen 3 en 7 van de jaarrapportage over 2010. Een berekening in prijspeil 2011 is aan de orde bij de volgende jaarrapportage.

29, 30, 31 en 35

Kunt u uiteenzetten wanneer gedetailleerde opleidingsplanning beschikbaar is met het oog op de start van de opleiding in 2012? Op welke wijze wordt de opleiding in 2012 ingevuld voor de geplande periode tot augustus 2012 als het eerste testtoestel voor Nederland beschikbaar komt?

Worden de door Nederland aangeschafte testtoestellen uitsluitend door Nederland gebruikt?

Welke gevolgen heeft uitstel van de operationele testfase tot 2015 voor de start van de opleidingen in 2012?

Met de brief over het tweede testtoestel van 8 april jl. (Kamerstuk 26 488, nr. 261) is gemeld dat de operationele testfase nog in 2014 zal beginnen. Het is nog niet zeker wanneer de volledige planning van de operationele testfase beschikbaar is omdat het Pentagon de besluitvorming nog niet heeft voltooid. Naar verwachting beginnen de eerste opleidingen van de in totaal vijf Nederlandse vliegers midden 2012, omstreeks de voor augustus 2012 voorziene levering van het eerste Nederlandse testtoestel. Tijdens de operationele testfase en de daaraan voorafgaande opleidingsfase wordt een pool van toestellen gevormd. Dit betekent dat Amerikaanse vliegers in Nederlandse toestellen zullen vliegen en Nederlandse vliegers in Amerikaanse toestellen. Het aantal beschikbare vliegers in de pool wordt per jaar verdeeld naar rato van het aantal toestellen dat elk land inbrengt. Vanwege deze pool kunnen de Nederlandse vliegers al met hun opleiding beginnen voordat het eerste Nederlandse toestel beschikbaar is. Overigens worden voor de opleiding ook simulators gebruikt.

32, 33 en 34

Hoeveel gaat Israël per stuk betalen voor de 20 gekochte F-35 toestellen van de CTOL-versie? Hoe is berekend dat Nederland hiervan \$ 200 000 aan royalty's zal ontvangen per vliegtuig?

Blijft het bedrag aan royalty's ook in de toekomst ongeveer \$ 200 000 per toestel? Is dat meer of minder dan geraamd was?

Wat is op dit moment het verschil in gemiddelde prijs tussen «van de plank kopen» (Israël) of de gemiddelde prijs per toestel voor deelnemers in het JSF-project?

Niet-partnerlanden betalen voor de F-35 bovenop de kale stuksprijs een opslag die de partnerlanden niet hoeven te betalen. De opslag bestaat uit de FMS-kosten van de Amerikaanse overheid, alsmede bijdragen in de ontwikkelingskosten en de kosten van de productiefaciliteiten van de F-35. Israël heeft voor de aanschaf van de F-35 een FMS-overeenkomst gesloten met de Amerikaanse overheid. Het is niet aan Defensie verder op deze overeenkomst in te gaan.

De opbrengsten van de *royalty's* worden onder de partnerlanden verdeeld naar rato van hun bijdragen aan de ontwikkelingskosten en de kosten van de productiefaciliteiten. Door de extra investeringen van de Amerikaanse overheid in de SDD-fase en de sinds 2002 ongewijzigde Nederlandse bijdrage (\$ 800 miljoen, lopende prijzen) daalt het Nederlandse aandeel in de *royalty's*. Daarentegen nemen de totale *royalty's* per vliegtuig toe omdat deze berusten op de gestegen ontwikkelingskosten. Per FMS-overeenkomst wordt op grond van de situatie van dat moment de verdeling van *royalty's* vastgesteld.

36 en 37

Betekent het oordeel van het Pentagon over de gevolgen van het schrappen van de tweede motor op het concurrentievermogen dat dit geen negatieve gevolgen voor de prijs zal hebben?

Is inmiddels door het Amerikaanse congres toch budget toegekend voor de tweede motor? Zo nee, verwacht u dat dit nog gaat gebeuren? Wat zijn de ontwikkelingen op dit gebied?

Zoals gemeld in de brief van 27 april jl. (Kamerstuk 26 488, nr. 268) heeft de Amerikaanse overheid het contract van het F136-motorprogramma inmiddels beëindigd maar hoopt de producent, het *Fighter Engine Team*, dat de ontwikkeling alsnog kan worden voltooid. De gevolgen voor de prijs van de F135-motor als de F136-motor niet in productie komt, zijn niet te voorspellen. Pratt & Whitney, de fabrikant van de F135-motor, krijgt dan een monopoliepositie, maar daar staat tegenover dat veel meer F135-motoren zullen worden geproduceerd.

38

Hoe staat het met de onderhandelingen tussen de VS en Japan, Singapore, Spanje en Zuid Korea over aanschaf van JSF-toestellen?

Defensie kan geen mededelingen doen over besprekingen tussen de Verenigde Staten en landen die overwegen de F-35 aan te schaffen.

39

Kunt u de Europese belangen bij de productie, instandhouding en doorontwikkeling van de F-35 nader omschrijven?

De Europese belangen betreffen samenwerking op het gebied van de operationele inzetbaarheid en de instandhouding van de F-35, maar ook de werkgelegenheid tijdens de productie-, instandhoudings- en doorontwikkelingsfase van het F-35 programma, en de versterking van de kenniseconomie en het innovatieve vermogen van de Europese industrie. Daarbij moet worden bedacht dat de F-35 naar verwachting tot 2 036 in productie blijft en de instandhouding en doorontwikkeling zeker tot na 2050 zullen voortduren.

Gelet op de hiervoor genoemde belangen hebben Nederland en Italië in 2004 het initiatief genomen om samenwerkingsmogelijkheden in Europees verband te onderzoeken, de zogenoemde *European Footprint* (EFP). Het in 2006 door Nederland en Italië getekende *Production & Sustainment* (P&S) MoU is op 7 februari 2007 van kracht geworden. Noorwegen is op 13 juni 2007 tot het MoU toegetreden. In het P&S MoU is afgesproken dat Nederland en Noorwegen onderzoeken of vliegtuigen in Italië kunnen worden geassembleerd. Italië en Noorwegen onderzoeken of hun motoren en andere vliegtuigcomponenten in Nederland kunnen worden onderhouden. Voorts onderzoeken Italië en Nederland of het mogelijk is subcomponenten van vliegtuigen en motoren in Noorwegen te laten onderhouden. Deze activiteiten passen goed bij het Nederlandse *Maintenance Valley* initiatief.

40

Wat was de Nederlandse overweging om deel te nemen aan de operationele testfase? Weegt dit op tegen de kosten van de testtoestellen?

Over de achtergronden van de operationele testfase en de twee testtoestellen is de Kamer geïnformeerd met onder meer de brieven van 29 februari 2008, 16 januari, 16 februari en 31 maart 2009 en van 8 en 19 april 2011 (Kamerstukken 26 488, nrs. 65, 134, 142, 158, 261 en 267) en tijdens het algemeen overleg van 20 april jongstleden.

41

Wat gebeurt er met de testtoestellen nadat er een nieuwe LRIP-serie is geproduceerd? Wat gebeurt er met de testtoestellen nadat de operationele testfase is afgelopen?

De twee Nederlandse testtoestellen zullen worden geleverd in de *block 1* standaard. Gedurende de SDD-fase zullen toestellen van latere productieseries in *block 2* en *block 3* standaard worden geleverd. De twee Nederlandse testtoestellen zullen ook op die standaard worden gebracht, waarbij de aanpassingen vooral de software zullen betreffen. Na de voltooiing van de operationele testfase kunnen de twee testtoestellen in beginsel ook worden gebruikt voor opleidingen of als operationele toestellen.

43

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

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

44, 45, 48, 49 en 50

Wat zijn de operationele kosten van de F-16 per toestel in 2016 en in 2019? Wat zijn de geschatte operationele kosten per toestel van de JSF in 2016 en 2019?

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

Wanneer komt u met ramingen van de kosten van het langer doorvliegen met de huidige F-16 toestellen? Op welke termijn kunt u de Kamer

informereren over de vraag welke investeringen noodzakelijk zijn bij het langer doorvliegen met de F-16?

Wanneer bent u van plan een besluit te nemen over mogelijke scenario's voor het doorvliegen met de F-16 en hoe en wanneer wordt vervolgens de Tweede Kamer over de nu in ontwikkeling zijnde scenario's geïnformeerd? Zijn scenario's waarbij invoering van de vervanger van de F-16 met vier of zes jaar wordt vertraagd ten opzichte van de planning van 2010 realistisch indien pas na de verkiezingen van mei 2015 een besluit wordt genomen over de aanschaf van een vervanger voor de F-16?

Met de jaarrapportage van het project Vervanging F-16 over 2010 is de Kamer geïnformeerd over de raming van de exploitatiekosten van de F-35. Deze raming heeft betrekking op de gehele levensduur van 30 jaar en het planningsaantal van 85 toestellen. De raming komt neer op ongeveer € 4,4 miljoen per toestel per jaar (prijsspeil 2010, plandollarkoers \$ 1,00 = € 0,83). Zoals uiteengezet in het antwoord op de vragen 18, 79, 85 en 92 zal Defensie later dit jaar nog te ontvangen Amerikaanse informatie verwerken over de exploitatiekosten. Zie ook het antwoord op de vragen 7, 8, 13 en 42.

De kosten van het drie jaar langer doorvliegen met 68 F-16's als gevolg van de vervanging van de F-16 vanaf 2019 in plaats van 2016 zullen ongeveer € 300 miljoen betreffen. Het gaat bij de € 300 miljoen niet om exploitatiekosten maar om investeringskosten vanaf ongeveer 2015 voor aparte, extra instandhoudingsprojecten, vliegveiligheid, luchtwaardigheid en zelfbescherming. Deze projecten zullen de daarvoor gebruikelijke procedures doorlopen in overeenstemming met het DMP. Bij een latere vervanging van de F-16 dan vanaf 2019 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.

Langer doorvliegen met de F-16 zal bovendien gepaard gaan met een stijgende onderhoudswerklast en een toename van onvoorziene reparaties. De exploitatiekosten zullen als gevolg hiervan toenemen terwijl de beschikbaarheid voor oefeningen en operationele inzet afneemt. Een gedetailleerde meerjarige raming hiervan is echter vanwege de grote onzekerheden niet te maken. Daarom is het ook niet mogelijk een specificatie te geven per jaar of per afzonderlijk vliegtuig, te meer omdat niet per toestel is te voorspellen wat voor defecten zich zullen voordoen.

In deze kabinetsperiode zullen naast de twee F-35 testtoestellen geen andere toestellen worden aangeschaft. Gezien de bestelsystematiek die de Amerikaanse overheid hanteert, heeft dit tot gevolg dat de beoogde opvolger van de F-16 niet voor 2019 bij de luchtmacht zal instromen. Het is aan een volgend kabinet om besluiten te nemen over de vervanger van de F-16.

46, 47, 54 en 72

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

Wat zouden de operationele voordelen van de F-35 zijn bij Nederlandse deelname aan de handhaving van de no-flyzone in Libië in vergelijking met de F-16?

Is op basis van internationale statistieken een verband tussen levensduur en operationele risico's van de F-16 bekend? Zo ja, kunt u dit verband nader omschrijven?

Zijn aan het uitstel van het aanschafbesluit tot 2015 ook risico's of nadelen verbonden? Zo ja, welke? Zo nee, waarom hebben Australië, Italië,

Noorwegen, Turkije en het VK al definitief besloten tot aanschaf als wachten daarmee tot 2015 geen verschil maakt?

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.

De F-35 wordt uitgerust met geavanceerde sensoren die op grotere afstand, ook bij slechte weersomstandigheden en met meer zekerheid dan de F-16, een ander vliegtuig kunnen identificeren en kunnen bepalen of dit vliegtuig een *No Fly Zone* schendt. Voorts zal de F-35 beschikken over *stealth* capaciteiten en geavanceerde zelfbeschermingssystemen waardoor de risico's voor de vliegers lager zijn. Daarbij zal de F-35 tevens beter in staat zijn langzaam en laagvliegende toestellen en helikopters op te sporen en te identificeren. Door het aanzienlijk grotere vliegbereik van de F-35 is de behoefte aan bijtanken in de lucht kleiner dan bij de F-16, waardoor de tankercapaciteit minder vaak nodig is. Coalitiepartners zouden bovendien een voordeel hebben omdat de F-35 zeer nauwkeurig de locatie van luchtafweersystemen kan bepalen, deze systemen kan storen en de positie aan andere toestellen kan doorgeven.

51

Welke randvoorwaarden stelt u op het punt van veiligheid bij het langer doorvliegen met F-16 toestellen?

De veiligheid wordt gewaarborgd door alleen met F-16's te vliegen die luchtwaardig zijn, waarbij het aantal inspectiepunten maar ook de frequentie van de inspecties zullen toenemen.

52

Zijn er statistieken beschikbaar over de verliezen van F-16's als gevolg van technische mankementen?

Ja. Ieder ongeval waarbij een F-16 verloren gaat, wordt onderzocht door een commissie. Van de 38 Nederlandse F-16 vliegtuigen die sinds 1980 verloren zijn gegaan, is voor achttien vliegtuigen een technisch mankement als oorzaak vastgesteld.

53

Hoe «scoort» de F-16 op het aspect van vredesverliezen ten opzichte van vergelijkbare toestellen?

Vredesverliezen kunnen verschillende oorzaken hebben. Naast de eigenschappen van het toestel zijn onder meer van belang de wijze van opereren, de getraindheid van vliegers, de aanwezigheid van vogels rondom de vliegvelden en meteorologische en geografische omstandigheden. Het is daarom moeilijk een verantwoorde vergelijking te maken tussen vredesverliezen van verschillende typen toestellen of zelfs van hetzelfde type toestel bij verschillende gebruikers.

55 t/m 57

Heeft het ministerie van Defensie bij de producenten van de genoemde alternatieven informatie over ontwikkelingen en prijzen opgevraagd of de in openbare bronnen gevonden informatie getracht te verifiëren bij de producenten?

Welke open bronnen zijn er door het ministerie van Defensie gebruikt?

Heeft het ministerie van Defensie gebruik gemaakt van de openbare stukken en verantwoording die in andere landen door de ministeries van Defensie aan de parlementen zijn verstrekt?

De informatie over andere kandidaten berust op een rapport van het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR): «Kandidateninformatie uit open bronnen; NLR-CR-2009-549-V5.0» (december 2010). Voor dit rapport zijn de volgende bronnen gebruikt:

1. *Jane's Defence Weekly* (JDW)
2. *Jane's International Defense Review* (IDR)
3. *Flight International*
4. *Military Technology* (MIL TECH)
5. *Aviation Week & Space Technology*
6. *Interavia*
7. *IQPC Fighter Conference*, Londen, 24-25 mei 2004
8. Website www.eurofighter.com
9. *Post-main gate project summary sheet*
10. Website www.telegraph.co.uk
11. *Birmingham Post*
12. Reuters
13. *LM Aero Star, Fort Worth edition*
14. Website www.airpower.at/flugzeuge/eurofighter
15. *International Defense Digest*
16. Onze Luchtmacht
17. *Defense Daily International*
18. *Flug Revue*
19. *Janes Missiles&Rockets*
20. *Aerospace International*
21. Website www.airforcesmonthly.com
22. *Air & Cosmos*
23. *Luft- and Raumfahrt*
24. Website www.flightglobal.com
25. Website www.defencetalk.com

Voorts zijn rapportages van Nederlandse militaire attachés betrokken bij de jaarrapportage. Zij maken onder andere gebruik van informatie die in de desbetreffende landen door het ministerie van Defensie aan het parlement is verstrekt. Aangezien dit kabinet geen besluit zal nemen over de vervanger van de F-16 zijn rechtstreekse verzoeken van Defensie aan producenten van andere toestellen om prijsinformatie niet aan de orde.

58

Betekent het annuleren van de Britse bestelling van de Eurofighter dat de Britten zich volledig wensen te richten op het F-35-programma?

Op 19 oktober 2010 heeft de Britse regering met een beleidsbrief (*Securing Britain in an Age of Uncertainty: The Strategic Defence and Security Review*) haar ambities voor de Britse krijgsmacht uiteengezet. Ten aanzien van gevechtsvliegtuigen kiest het Verenigd Koninkrijk voor een combinatie van Eurofighter en F-35 toestellen.

59

Wat is de reden dat Zwitserland de keuze tussen de Rafale, Eurofighter en de Gripen NG heeft uitgesteld? Komt de F-35 wellicht alsnog in beeld bij de Zwitsers? Zo nee, is bekend waarom de F-35 daar geen kandidaat is?

Zwitserland heeft gemeld dat budgettaire beperkingen de oorzaak zijn van het uitstel van de vervanging van de F-5 vliegtuigen. Het is mij niet bekend waarom de F-35 geen kandidaat is en of de F-35 alsnog kandidaat zou kunnen worden.

60

Is het correct dat de stuksprijs van de F-35 goedkoper wordt ingeschat dan de concurrenten Advanced F-16, Rafale, Eurofighter Tranche 3 en Gripen NG?

Op grond van de in de jaarrapportage genoemde stuksprijzen van andere toestellen is de in de jaarrapportage geraamde stuksprijs van de F-35 lager. Voor de prijsinformatie van andere toestellen uit open bronnen geldt dat vaak niet duidelijk is wat het prijspeil is van de verwervingsbedragen en wat wel of niet is meegerekend aan BTW en aanvullende investeringen voor bijvoorbeeld gronduitrusting, initiële reservedelen en opleidingen. Vaak zijn voor de andere toestellen optische sensoren en storingsapparatuur niet in de stuksprijs inbegrepen omdat deze apparatuur in afzonderlijke gondels moet worden ondergebracht. Bij de F-35 zijn dergelijke systemen in het toestel geïntegreerd en zijn zij inbegrepen in de stuksprijs.

62

Bent u bereid om nader onderzoek te doen naar de geluidsbeleving van de JSF?

De methodiek en de beoordeling van geluidsbelasting door startende en landende vliegtuigen in Kosteneenheden berust mede op onderzoek naar de (subjectieve) geluidsbeleving nabij Schiphol en drie militaire luchtvaartterreinen. Op grond hiervan zijn de geluidszones van de Nederlandse vliegbases vastgesteld en worden deze ook gehandhaafd, zijn bestemmingsplannen aangepast en zijn geluidsisolatieprogramma's uitgevoerd. Ik zie derhalve geen aanleiding om nader onderzoek te doen naar de geluidsbeleving van de JSF.

63 en 64

Wat is uw reactie op de constatering dat het verschil in meteorologische omstandigheden tussen de Verenigde Staten en Nederland het moeilijk maakt om de meetresultaten uit de VS op de Nederlandse situatie toe te passen?

Bent u bereid om, indien tot aanschaf van de JSF wordt besloten, een permanent geluidsmeeetnet om de vliegbasis/-bases aan te leggen waar de JSF in de toekomst wordt gestationeerd?

Met de brief van 22 december 2010 (Kamerstuk 26 488, nr. 251) is de Kamer geïnformeerd over de validatie door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) van het onderzoek van het NLR naar de inpasbaarheid van de geluidsbelasting van de F-35 binnen de geluidszones van de vliegbases Leeuwarden en Volkel. Het RIVM concludeert op grond van de huidige inzichten dat de inpassing van de F-35 binnen de geluidszone van de vliegbasis Leeuwarden redelijkerwijs mogelijk is. Het RIVM wijst daarbij op onzekerheid over de precieze geluidsbelasting. Meer zekerheid kan in de praktijk worden bereikt door een geluidmeetprogramma in combinatie met monitoring van de geluidsbelasting. Aangezien het kabinet geen besluit neemt over de aanschaf van de opvolger van de F-16 is de aanleg van een permanent geluidsmeeetnet in ieder geval de komende jaren niet aan de orde.

65

Kunt u de risico's die verbonden zijn aan de transitie van de F-16 naar de F-35, op operationeel gebied, op het gebied van Autonomic Logistics Information System (ALIS) en voor het nieuwe instandhoudingsconcept nader concretiseren? Wat is gedaan en wat kan nog gedaan worden om deze risico's te beperken?

Door de kennis en ervaring die tijdens de operationele testfase zullen worden opgedaan kunnen de met de transitie gemoeide risico's worden onderkend, beperkt en beheerst. Het transitieplan voor de invoering van de vervanger van de F-16 zal met deze risico's rekening houden. Dit plan is nog in voorbereiding.

66 en 67

Wat betekent de vertraging van de testfase en de SDD-fase voor het tot op heden voorziene aanschafschema van de F-35 als tot verwerving zou worden besloten?

Kunt u een geactualiseerd schema geven waarin in één oogopslag duidelijk wordt in welke jaren de mogelijk te verwerven F-35's operationeel zijn, respectievelijk in welke jaren de uitfasering van de bestaande F-16-vloot is gepland?

De voltooiing van de SDD-fase was vorig jaar nog voorzien voor 2016. De Amerikaanse minister van Defensie Gates heeft op 6 januari jl. aanvullende maatregelen voor het F-35 programma bekendgemaakt. Als gevolg daarvan heeft het JPO een nieuwe planning opgesteld voor de SDD-fase. De besluitvorming daarover is nog niet voltooid.

Zoals uiteengezet in de beleidsbrief zal de beoogde opvolger van de F-16 niet voor 2019 bij de Nederlandse luchtmacht instromen. Een vertraging van de SDD-fase met enkele jaren zal daarom naar verwachting geen gevolgen hebben. Een nieuw vervangingsschema moeten nog worden vastgesteld.

68 t/m 70

Kunt u nader toelichten waarom het «lastig te beoordelen» is wat de prijzen voor de door Nederland aan te schaffen eerste productietoestellen zijn?

Is er inmiddels een prijsmechanisme afgesproken waarbij het niet uitmaakt hoe vroeg of laat de JSF-partners bestellen? Zo ja, waarom is de prijs dan lastig te beoordelen? Zo nee, waarom is dat niet gelukt en hoe wordt dan voorkomen dat Nederland als één van de eerste landen bestelt en daarmee een hoge prijs betaalt?

Kunt u een besluit nemen over aan te schaffen toestellen als de prijs ervan lastig te beoordelen is? Hoeveel prijszekerheid zal Nederland verlangen?

Zoals uiteengezet in de jaarrapportage wordt de stuksprijs voor de komende productieseries door een aantal factoren beïnvloed. Het Pentagon heeft begin januari jl. aangekondigd de komende jaren minder toestellen te zullen bestellen. Dit zal de stuksprijs van de komende productieseries doen stijgen. Daarentegen heeft het Pentagon ook gemeld de stijging in de kostenramingen onaanvaardbaar te vinden en er alles aan te zullen doen om die stijging te beperken. Verder is gebleken dat de kostenraming van de D-CAPE voor de LRIP 4-productieserie conservatief was. Wat op termijn en per saldo de gevolgen zullen zijn voor de prijzen van de mogelijke eerste productietoestellen van Nederland is daardoor lastig te beoordelen.

Enkele jaren geleden was de uitwerking van een *Consortium Buy* (CB) voorzien waarbij de prijs over een periode van meer jaren onafhankelijk zou zijn van het bestelmoment en het productiejaar. Met name Nederland heeft zich hiervoor ingezet. Al sinds 2009 waren voor Nederland echter besprekingen over een CB niet meer aan de orde door het uitstel van de besluitvorming over de vervanging van de F-16 als gevolg van de motie-Hamer c.s.. Omdat dit kabinet naast de twee testtoestellen geen andere toestellen zal aanschaffen, komt daar de komende jaren geen

verandering in. Nederland zal niet als een van de eerste partnerlanden productietoestellen bestellen.

73 en 80

Is er een risico dat bij de verdeling van orders over de partnerlanden de komende jaren de Nederlandse industrie in het nadeel is zolang Nederland nog niet heeft besloten tot aanschaf van de F-35? Kunt u concreet aangeven wat bedoeld wordt met de constatering in de jaarrapportage dat de besluitvorming over de F-16 de omzetverwachtingen van de Nederlandse industrie kan beïnvloeden?

Over de potentiële productieomzet voor de Nederlandse industrie zijn in 2006 afspraken gemaakt met Lockheed Martin en de motorenleveranciers door middel van overeenkomsten met bijbehorende *Industrial Participation Plans* (IP-plannen). Daarin is vastgesteld hoe de Nederlandse industrie op basis van *best value* kan worden ingeschakeld bij de productie van de F-35. De IP-plannen worden regelmatig geactualiseerd. De besluitvorming over de vervanger van de F-16 kan de uiteindelijke effectuering van de omzetverwachting beïnvloeden, aangezien de IP-plannen 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.

74

Wat is de reden dat de Nederlandse vertegenwoordiger bij het JSF Program Office niet alle maandelijkse rapporten ontvangt? Wat is precies de strekking en relevantie van deze op pagina 19 van de rapportage van de auditdiensten genoemde rapporten? Welke landen ontvangen deze rapporten wel?

De rapportages die de auditdiensten in het *assurance* rapport noemen, betreffen Amerikaanse rapporten over de voortgang van het productieproces. Deze worden door een afdeling van het Amerikaanse ministerie van Defensie verstuurd aan het JPO aangezien het de uitvoering van het contract tussen de Amerikaanse overheid en Lockheed Martin betreft. Het gaat hier om gedetailleerde informatie per maand over het productieproces bij Lockheed Martin en de bevoorrading door de leveranciers van componenten en onderdelen. De partnerlanden worden door het JPO in vergaderfora en met andere rapportages op hoofdlijnen geïnformeerd over de voortgang van het productieproces. Defensie zal de komende periode in het bijzonder aandacht schenken aan de productie van de twee Nederlandse testtoestellen.

75 en 76

Kan gesteld worden dat de buffer binnen het investeringsbudget die thans aanwezig is als gevolg van de plandollarkoers en de dollarkoers van begin april 2011 grofweg € 900 miljoen bedraagt? In hoeverre kan dit valutavoordeel worden veilig gesteld door het aangaan van valutatermijncontracten? In welke mate is dat tot nu toe gebeurd?

Met de beleidsbrief is gemeld dat in het investeringsoverzicht € 4,5 miljard wordt gereserveerd voor de vervanging van de F-16, in afwachting van besluitvorming door een volgende kabinet over de vervanger van de F-16 en het aantal aan te schaffen toestellen. Van een vastgesteld

investeringsbudget en een buffer voor de dollarkoers is derhalve geen sprake. Termijnvalutacontracten worden alleen gesloten bij het feitelijk aangaan van verplichtingen. Defensie heeft termijndollarcontracten gesloten voor de reeds aangegane verplichtingen voor MoU's en de aanschaf van de twee Nederlandse testtoestellen.

77

Kunt u aangeven welke technische problemen tot op heden zijn gerezen in de testfase en waarom deze niet als fundamenteel kunnen worden beschouwd?

De technische problemen bij de STOVL-versie van de F-35 kunnen als fundamenteel worden beschouwd omdat er twijfel bestaat of het toestel kan voldoen aan de specifieke eisen (opstijgen van korte startbanen, verticaal landen). Over twee jaar neemt het Pentagon een besluit over de toekomst van het STOVL-toestel. Daarnaast zijn er problemen die voor alle drie versies van de F-35 gelden, maar deze zijn naar verwachting oplosbaar en niet van fundamentele aard. Het belangrijkste ontwikkelingsprobleem bij de apparatuur wordt gevormd door het *Helmet Mounted Display* dat informatie op het vizier van de vlieger projecteert. De prestaties daarvan voldoen nog niet aan de gestelde eisen. Voorts bestaan er problemen met de motoruitlaat, met het stikstofsysteem dat de ophoping van explosieve gassen in de brandstoftanks moet voorkomen, en vergt de integratie van de software van missiesystemen zoals de sensoren meer tijd dan voorzien. Van de CTOL-versie voldoet het vliegbereik volgens de huidige schattingen nog niet geheel aan de gestelde eis. Dit wordt nader onderzocht, evenals de mogelijke oplossingen.

78

U schrijft dat de geraamde stuksprijzen van de productietoestellen van de F-35 de komende jaren verder zullen stijgen als gevolg van ontwikkelingen bij onder meer lonen en grondstofkosten? Is ditzelfde het geval voor de concurrenten Rafale, Advanced F-16, Gripen NG en Eurofighter tranche 3? Zo ja, verwacht u dat deze kostenstijging in ieder geval evenredig zal zijn?

De prijzen van andere toestellen zijn uiteraard ook afhankelijk van ontwikkelingen van de loonkosten en de kosten van grondstoffen. Ten aanzien van de grondstoffen zal de invloed op de prijzen vergelijkbaar zijn. De ontwikkelingen in loonkosten kunnen per land verschillen.

81 t/m 84 en 91

Waarop was de oorspronkelijke omvang van € 100 mln. van de projectreserve gebaseerd?

Wat wordt bedoeld met de opmerking dat de resterende projectreserve wordt «betrokken bij de herijking»? Geldt dat niet voor alle posten?

Hoe verhoudt zich dit tot de constatering van de auditdiensten dat in de geactualiseerde raming van de investeringskosten geen projectreserve meer is opgenomen?

Deelt u de constatering van de auditdiensten dat bij projecten van deze omvang en complexiteit een reserve gebruikelijk is? Zo nee, waarom is bij dit project daar niet voor gekozen? Zo ja, wordt de projectreserve voortaan –naar analogie van andere grote (infrastructuur)projecten– op een vast percentage (bijvoorbeeld 5% of 10%) van het projectbudget bepaald?

Kunt u in de jaarrapportage in het vervolg ook een integraal overzicht opnemen van de jaarlijkse ontwikkeling van het geraamde investering- en exploitatiebudget van dit groot project?

In de jaarrapportage over 2009 is gemeld dat in het voorjaar van 2010, in plaats van een verlaging van het projectbudget, een tijdelijke projectreserve van € 100 miljoen is ingesteld. Een belangrijke factor daarbij was een valutameevaller omdat verplichtingen zijn aangegaan voor een lagere dollarkoers dan de geraamde plandollarkoers van \$1,00 = € 0,83. Van de tijdelijke projectreserve is € 47,6 miljoen met de defensiebegroting 2011 reeds aangewend voor de bijdrage aan het tekort in de *business case*. Omdat het een tijdelijke projectreserve betrof, is gemeld dat het andere deel (€ 52,4 miljoen) zou worden betrokken bij de herijking van het project Vervanging F-16.

Vanaf 2006 tot en met 2010 is voor het project Vervanging F-16 sprake geweest van een onderbouwd projectbudget op basis van het planningsaantal van 85 toestellen. Dit budget is jaarlijks geactualiseerd, waarbij niet is gekozen voor het aanhouden van een projectreserve binnen het projectbudget. Het hanteren van een reserve is niet eenvoudig vanwege de omvang en de looptijd van het project en is pas goed mogelijk na een besluit over de kwantitatieve behoefte. Met de beleidsbrief is gemeld dat in het investeringsoverzicht € 4,5 miljard wordt gereserveerd voor de vervanging van de F-16, in afwachting van besluitvorming door een volgend kabinet over de vervanger van de F-16 en het aantal te verwerven toestellen. Van een projectreserve zal daarom voorlopig geen sprake zijn. In de jaarrapportage over 2010 is een overzicht opgenomen van de geraamde investerings- en exploitatiekosten van de F-35. Ook in komende jaarrapportages zal dat het geval zijn.

86

Hoeveel is thans in de meerjarenprognoses van de rijksbegroting gereserveerd voor de jaarlijkse structurele exploitatielasten?

De meerjarenraming van de Defensiebegroting 2011 loopt tot en met 2015. Voor die periode zijn gelet op de planning van het project Vervanging F-16 geen structurele exploitatiekosten voorzien voor de F-35. Met de brief van 8 april jl. (Kamerstuk 26 488, nr. 261) is de Kamer geïnformeerd over de exploitatiekosten voor de deelneming aan de operationele testfase.

87

Hoe realistisch is het om voor inflatie van personeelskosten en brandstofprijzen op lange termijn uit te gaan van minder dan 2% (per jaar)?

Het inflatiepercentage van 2 is steeds toegepast maar inmiddels is dit voor de afgelopen jaren een te hoge schatting gebleken. Voor twee posten, de personeelskosten en de brandstofprijzen, is daarom een correctie toegepast op basis van de werkelijke cijfers. De correctie betreft derhalve alleen de afgelopen jaren. Voor de toekomstgerichte ramingen rekent Defensie nog steeds met een inflatie van 2 procent per jaar.

88

Kunt u een nadere toelichting geven op het feit dat in 2010 de exploitatiekostenraming met ruim € 1,6 miljard is verhoogd als gevolg van nieuwe cijfers over de kosten van reparaties van reservedelen?

De raming van de exploitatiekosten, voor een periode van 30 jaar en met het planningsaantal van 85 toestellen, is gestegen met per saldo € 1,2 miljard. De reparaties van reservedelen vallen onder de deelpost «kosten uitbesteding». De verhoging van deze post met € 1,4 miljard is het gevolg van hogere grondstoffenprijzen en loonkosten in de Verenigde Staten. Daarnaast is in de raming een aanpassing van prijspeil 2009 naar prijspeil 2010 toegepast.

89 en 90

Is te verwachten dat ook in de toekomst de posten van de exploitatiekostenraming jaarlijks met (vele) honderden miljoenen euro's kunnen veranderen?

Kunt u aangeven wat de belangrijkste veronderstellingen en parameters zijn van het levensduurkostenmodel, hoe gevoelig die zijn voor schommelingen in de input (elasticiteiten) en op welke parameters de huidige raming gebaseerd is?

De raming van exploitatiekosten in tabel 7 van de jaarrapportage is verdeeld in gebruikskosten en instandhoudingskosten die op hun beurt weer zijn onderverdeeld in deelvastkostensoorten. Daarvan zijn sommige posten, zoals «verbruiksmiddelen brandstof» en «kosten uitbesteding», gevoelig voor externe ontwikkelingen in de prijs van olie, grondstoffen voor de productie en loonkosten. Bovendien beslaat de totale raming van de exploitatiekosten een periode van 30 jaar waardoor ook relatief geringe prijsontwikkelingen een groot effect kunnen hebben op de totale raming. Zie ook het antwoord op de vragen 18, 79, 85 en 92.

93

Kunt u een voorlopige indicatie geven van de afdrachtplichtige omzet en de afdracht over het jaar 2010? Kunt u de Kamer per brief informeren over de afdrachtplichtige omzet en de afdracht over 2010 na de controle van de auditdiensten?

De afdrachtplichtige bedrijven moesten conform de Medefinancieringsovereenkomst (MFO) uiterlijk 1 mei jl. opgave doen van de omzet over 2010. Zij hebben vervolgens tot 1 juni a.s. de tijd voor hun afdracht. De controle namens de Staat door de Auditdienst van het ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie heeft plaats in de tweede helft van 2011. De definitieve resultaten over 2010 zullen naar verwachting begin 2012 beschikbaar zijn. Deze worden vervolgens opgenomen in de jaarrapportage over 2011.

94

Kunt u uiteenzetten wat het betekent dat de Staat bereid is met de industrie in overleg te treden als er zich omstandigheden voordoen van dien aard dat de Staat naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid geen ongewijzigde instandhouding van de MFO en de aanvullende afspraken kan verwachten?

De MFO heeft een looptijd tot 2052. Tijdens deze periode kan zowel de Staat als de industrie op enig moment tot de conclusie komen dat de ontwikkelingen van dat moment op gespannen voet staan met een ongewijzigde instandhouding van de MFO en de aanvullende afspraken van begin 2010. De Staat en de industrie zullen dan met elkaar in overleg treden over mogelijke oplossingen. Het is niet mogelijk een nadere specificatie van mogelijke knelpunten te geven. De bepalingen over redelijkheid en billijkheid in het Burgerlijk Wetboek bieden aanknopingspunten voor dergelijke situaties.

95

Is de waarde van de behaalde contracten tijdens de SDD-fase van meer dan 1 miljard dollar meer dan verwacht? Verwacht u dat dit nog meer zal stijgen? Zo ja, met hoeveel?

De tot en met eind 2010 behaalde opdrachtwaarde komt overeen met de ramingen. Aangezien de SDD-fase nog niet is voltooid zal dit bedrag naar verwachting nog toenemen. Het is niet mogelijk een schatting te maken van de uiteindelijke omvang van het werk in de SDD-fase.