

Vergaderjaar 2011–2012

31 300

Monitoring verwerving Joint Strike Fighter

Nr. 32

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 21 juni 2012

De vaste commissie voor Defensie heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Defensie over het rapport van de Algemene Rekenkamer van 3 april 2012 inzake Monitoring verwerving Joint Strike Fighter; stand van zaken december 2011(Kamerstuk 31 300, nr. 27).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 20 juni 2012. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Van Beek

De griffier van de commissie,
Roovers

1

Eind 2010 werd het projectbudget vervanging F-16 geraamd op € 7,6 miljard. Sinds 2011 wordt dit bedrag vervangen door een reservering van € 4,5 miljard. Wat is momenteel het projectbudget gecorrigeerd voor prijspeilaanpassingen en nieuwe kosteninformatie uit de VS?

Met de aanschaf van 85 F-35 toestellen zou naar de stand van 31 december 2011 een bedrag gemoeid zijn van € 7,5 miljard. Voor een nadere toelichting verwijs ik naar de jaarrapportage over 2011 van het project Vervanging F-16 die de Kamer op 6 juni jl. heeft ontvangen (Kamerstuk 26 488, nr. 294). Zoals opgemerkt in vraag 1 heeft Defensie met de beleidsbrief *Defensie na de kredietcrisis* (Kamerstuk 32 733, nr. 1) voor de vervanging van de F-16 een bedrag van € 4,5 miljard gereserveerd in het investeringsoverzicht. Dit bedrag zal niet worden aangepast aan bijvoorbeeld wijzigingen van het prijspeil of de dollarkoers.

2, 11, 15, 26, 29 en 56

Kunt u aangeven hoe het mogelijk is dat Defensie geen adequate gegevens kan verstrekken over de exploitatiekosten van de F-16?

Kunt u een overzicht geven van alle gevolgen van het niet opnemen van de (geraamde) jaarlijkse exploitatiekosten? Op welke wijze verwerkt u dit (achteraf) in de begroting?

Wanneer zal het gedetailleerder overzicht waarin de exploitatiekosten per wapensysteem inzichtelijker zijn beschikbaar komen?

Wanneer kan de Kamer het verbeterde inzicht in de exploitatiekosten verwachten?

In welke begroting en wanneer zullen de additionele exploitatie-uitgaven worden opgenomen? Kunt u een overzicht geven van de planning die Defensie hanteert?

Zal het DEP-W daadwerkelijk meegenomen gaan worden in de reguliere begrotingsprocedure? Van welke factoren is dat afhankelijk?

Defensie raamt alle exploitatie-uitgaven in de begroting, en legt in het departementale jaarverslag verantwoording af over de exploitatie-uitgaven van het afgelopen jaar. Met de huidige inrichting van de financiële systemen kan geen nauwkeurig inzicht worden gegeven in de precieze uitgaven per wapensysteem. In de financiële systemen worden uitgaven voor onderwerpen zoals personeel, infrastructuur, het verbruik van brandstoffen en munitie apart geadministreerd. Dit is voor de begroting een toereikende manier om de uitgaven per kostensoort inzichtelijk te maken, die echter beperkte informatie oplevert over de kosten per wapensysteem. Een specificatie van deze kosten is voor de begroting zelf niet noodzakelijk. Omdat er toch behoefte bestaat aan deze informatie, is het streven ook de exploitatie-uitgaven per wapensysteem beter inzichtelijk te maken. In dat kader zal de jaarrapportage van het project Vervanging F-16 over 2012, die de Kamer omstreeks 1 juni 2013 zal ontvangen, dan ook meer gedetailleerde informatie bevatten over de exploitatie-uitgaven voor de F-16.

De materiële exploitatie-uitgaven van de F-16 zullen naar verwachting door de toenemende veroudering sneller stijgen dan voorheen. Vanaf omstreeks 2015 wordt rekening gehouden met een jaarlijkse stijging van de exploitatie-uitgaven van € 2 miljoen euro oplopend tot € 10 miljoen in 2019, uitgaande van de huidige 68 toestellen. Deze bedragen zijn tot stand gekomen met een modelmatige berekening waarbij is gebruikgemaakt van gegevens van het Commando luchtmacht (CLSK), de Defensie Materieel Organisatie (DMO) en het Commando DienstenCentra. Er zijn nog geen schattingen van de kosten met betrekking tot de F-16 na 2019.

Welke mogelijkheden ziet u om met een End Life Update van de F-16 langer door te vliegen? In hoeverre hebben andere landen ervaring met een End Life Update van de F-16?

Het is technisch mogelijk nog lang te blijven doorvliegen met de F-16. Dit zou echter gepaard gaan met hoge kosten en een lage inzetbaarheid, terwijl de operationele waarde van de toestellen gaandeweg ernstig vermindert. Op 18 december 2008 bent u geïnformeerd over de mogelijkheden en onmogelijkheden van een *endlife update* voor de Nederlandse F-16's (Kamerstuk 26 488, nr. 132). De destijds gemaakte opmerkingen zijn nog steeds valide.

Een *endlife update* heeft zowel voor- als nadelen. Het voordeel is dat op de korte termijn niet veel geld hoeft te worden besteed aan vervangende jachtvliegtuigen en de daarbij behorende voorzieningen en apparatuur. Het spreekt vanzelf dat met de aanschaf van een nieuw jachtvliegtuig forse bedragen zijn gemoeid. Hier tegenover staat wel dat ook aan een *endlife update* hoge kosten kunnen zijn verbonden.

De nadelen van een *endlife update* zijn groot. Sommige zwakke punten van de F-16 in zowel operationeel als technisch opzicht zijn niet te verbeteren, ook niet met een *endlife update*. Het is bijvoorbeeld niet mogelijk de Nederlandse F-16 te voorzien van *stealth* eigenschappen of een moderne AESA-radar. Verder zal de scheurvorming bij de vleugels en de romp van de F-16 onvermijdelijk verder gaan en zijn daarom steeds meer arbeidsintensieve inspecties nodig. Bij de oudere toestellen zullen vaker plotselinge defecten en schades optreden en het wordt lastiger en duurder om reservedelen te verkrijgen. De inzetbaarheid van de F-16's zal daardoor afnemen en de exploitatie-uitgaven zullen stijgen. Een *endlife update* van de Nederlandse F-16's is dan ook niet doelmatig en levert slechts een beperkte operationele meerwaarde op, zoals uiteengezet in het antwoord op vraag 7.

Europese landen met F-16's van dezelfde versie als Nederland – België, Denemarken, Noorwegen en Portugal – hebben voor zover bekend geen plannen voor een *endlife update*. Noorwegen heeft inmiddels besloten de F-35 aan te schaffen. De genoemde landen werken samen met de Verenigde Staten in het *Multinational Fighter Program* (MNFP) bij de regelmatige modificaties van de toestellen. In het antwoord op vraag 81 wordt hierop nader ingegaan. De Verenigde Staten overwegen wel om een aantal van hun jongere F-16 C/D *block-40/50* te modificeren door middel van het CAPES-programma (*Combat Avionics Programmed Extension Suite*). Het doel van dit programma is onder meer om de levensduur van deze Amerikaanse toestellen te verlengen. Deze modificatie is echter niet geschikt voor de oudere F-16A/B *block-15* toestellen die Nederland in gebruik heeft. Het ontwerp van de *block-15* toestellen wijkt onder andere ten aanzien van de avionica (gedeeltelijk analoog in plaats van digitaal) en de structuur te sterk af van de toestellen van de Amerikaanse luchtmacht.

4, 32 en 34

Wat vindt u van de algemene visie van de Algemene Rekenkamer (ARK) dat het ambitieniveau van de krijgsmacht te hoog ligt gezien het huidige budget?

Op welke wijze en op welke termijn gaat u aangeven welke ambities binnen de huidige budgettaire kaders wel realiseerbaar zijn?

Op welke termijn verwacht u een evenwicht te bereiken tussen ambities, mensen, middelen en tijd?

De in het regeerakkoord vastgelegde wens om te blijven beschikken over een veelzijdig inzetbare krijgsmacht is leidend geweest voor de vaststelling van de inzetbaarheidsdoelstellingen van de krijgsmacht tot 2015. Mede gelet op de veranderlijkheid van de internationale veiligheids-situatie en het beroep dat in de praktijk op de krijgsmacht wordt gedaan, staat het streven naar een veelzijdig inzetbare krijgsmacht recht overeind.

In de beleidsbrief *Defensie na de kredietcrisis* van 8 april 2011 heb ik uiteengezet dat de ambitie van een veelzijdig inzetbare krijgsmacht de komende jaren niet volledig kan worden waargemaakt en dat de krijgsmacht tijdens de reorganisatie minder inzetbaar zal zijn. Als gevolg van de maatregelen in de beleidsbrief zullen de omvang en de duur van de bijdragen van de krijgsmacht aan internationale missies aan beperkingen onderhevig zijn. Het doel is de krijgsmacht in 2014 op orde te hebben. De reorganisatie van Defensie moet leiden tot een kleinere krijgsmacht in goede conditie, gereed voor elke inzet binnen haar mogelijkheden.

5, 6 en 57

Nu er onvoldoende zicht is op de exploitatiekosten per vliegtuig, kunt u inzichtelijk maken op welke wijze de genomen maatregelen voldoende zijn om de bezuinigingsdoelstelling te halen?

Welke berekening ligt ten grondslag aan de bezuiniging van € 41,4 mln per jaar?

Als de exploitatiekosten per toestel onduidelijk zijn, waarop is dan de berekening van de besparing van € 41,4 mln bij een vervroegde vlootreductie gebaseerd?

In annex A van de beleidsbrief *Defensie na de kredietcrisis* is vermeld dat de structurele opbrengst van de vermindering van het aantal F-16 jachtvliegtuigen van 87 tot 68 wordt geschat op structureel € 41,4 miljoen per jaar vanaf 2014. Voor de schatting van dit bedrag is modelmatig gebruikgemaakt van de reguliere exploitatiegegevens en van kengetallen voor de materieellogistieke keten en voor het personeel. Hierbij zijn onder meer de uitgaven betrokken van het CLSK en van de ondersteunende eenheden van de DMO en het CDC. Deze berekening biedt voldoende zekerheid dat de bezuinigingsdoelstelling zal worden gehaald.

7 t/m 10

Hoe lang (in de tijd) kan er nog maximaal met de F-16 worden doorgevlogen? Welke omstandigheden (financieel en materieel) zijn daarbij van belang?

Wat is de maximale levensduur van de huidige F-16 toestellen? Kunt u in tabelvorm inzichtelijk maken op welke manieren de nu geplande levensduur maximaal te verlengen is?

Wat is de maximale levensduur (in jaren en vliegreuren) na een tussentijdse update? Welke mogelijkheden tot tussentijdse updates zijn er?

Uitgaande van een beperkte inzetbaarheid van de F-16 tot 2013, rekeninghoudende met de duur en intensiteit, hoe reëel is de kans dat de inzetbaarheid van de F-16 (en dus krijgsmacht) voor langere tijd, dus ook na 2013, beperkt zal blijven vanwege het uitblijven vervanging?

Zoals in 2002 gemeld (Kamerstuk 26 488, nr. 9) is voor Defensie het aantal vliegreuren niet van doorslaggevend belang bij de vraag hoe lang de F-16 nog in de lucht kan worden gehouden. In 2002 werd voorzien dat de F-16 na gemiddeld 6000 vliegreuren buiten dienst zou worden gesteld. Een aantal van 6000 vliegreuren is echter nooit een norm of streefcijfer geweest. Het uiteindelijke aantal vliegreuren is het resultaat van technische, financiële en operationele afwegingen.

Langer doorvliegen dan 6000 uur is in technisch opzicht zeker mogelijk, maar wel tegen steeds hogere kosten en met een steeds lagere operationele inzetbaarheid. Onder meer vanwege de proliferatie van moderne luchtverdedigingssystemen en gevechtsvliegtuigen, ook in Afrika, Azië en Zuid-Amerika, zal het steeds vaker voorkomen dat de inzet van de F-16's onder hoge dreigingsomstandigheden niet meer verantwoord is.

De operationele inzetbaarheid van de F-16 wordt verbeterd door het project «Langer doorvliegen F-16 – Operationele zelfverdediging» (Kamerstuk 32 733, nr. 62) waarvan de Kamer op 4 mei jl. de A-brief heeft ontvangen. Met de uitvoering van dit project moet de F-16 beter inzetbaar zijn totdat in 2021 de vervanger van het toestel de taken overneemt. Overigens zijn niet alle wenselijke operationele verbeteringen van de F-16 haalbaar. Zo is het niet mogelijk de Nederlandse F-16's te voorzien van *stealth* eigenschappen of een moderne AESA-radar.

Zie verder het antwoord op vraag 81.

12

Is er in de planning rekening gehouden met de mogelijkheid dat de toestellen die nu genomineerd zijn voor afstoting gebruikt zullen worden om eventuele toekomstige vredesverliezen op te vangen?

Tot het moment dat contractuele verplichtingen zijn aangegaan over de verkoop van af te stoten F-16 toestellen, is het mogelijk deze toestellen te gebruiken om vredesverliezen op te vangen.

13 en 14

*Hoeveel trainingsuren missen de vliegers als gevolg van de onbalans tussen de ambities van het kabinet en het vliegbudget?
Op welke wijze compenseert u dit gemis aan trainingsuren?*

Het is op voorhand niet te zeggen hoeveel trainingsuren worden gemist als gevolg van de inzet ten behoeve van een missie. Dit is afhankelijk van de aard, de intensiteit en de duur daarvan. Het geplande jaarlijkse vliegbudget is nodig voor de opleiding en het getraind houden van de vliegers. Indien de eenheid tevens wordt ingezet voor een missie, is het af en toe mogelijk dat de vliegers met de uitvoering daarvan hun gereedheid voldoende op peil houden. In dergelijke gevallen is het niet nodig extra trainingsuren en daarmee kosten te maken. De vliegbudgetten voor de inzet tijdens missies maken dan deel uit van het aantal basisvliegbudgetten voor gereedstelling.

Als een eenheid trainingsuren mist als gevolg van de inzet tijdens een missie, is het belangrijk dat ter compensatie extra vliegbudgetten kunnen worden gemaakt. Hiermee kan de trainingsachterstand na inzet worden ingelopen. Dit wordt per missie beoordeeld. Bij de eerste verlenging van de Navo-missie boven Libië in juni 2011 is bijvoorbeeld besloten de F-16 vliegbudgetten voor de inzet vanaf de verlenging te compenseren door de toewijzing van extra vliegbudgetten en deze te financieren uit het HGIS-budget. Met de brief van de ministers van Buitenlandse Zaken en van Defensie van 13 juni jl. (kenmerk FEZ/BZ 042/12) is de Kamer in dit verband geïnformeerd over een aanscherping van de HGIS-afspraken over de financiering van crisisbeheersingsoperaties.

16

Op welke wijze gaat u het materieelbudget verdelen over de benodigde aantallen nieuwe jachtvliegtuigen en (extra) investeringen in de huidige toestellen?

Het materieelbudget voor investeringen is vastgesteld op grond van de beleidskeuzes van de beleidsbrief *Defensie na de kredietcrisis*. Als gevolg daarvan is het tweede F-35 testtoestel aangeschaft en zal Defensie € 300 miljoen investeren in drie projecten voor het langer doorvliegen met de 68 F-16's. Deze investeringen hangen samen met de vervanging van de F-16, maar komen niet ten laste van de reservering voor dit project. Op 4 mei jl. bent u geïnformeerd over de behoeftestelling van een van deze drie projecten, het project «Langer Doorvliegen F-16 – Operationele Zelfverdediging». Besluiten over de vervanger van de F-16, het aantal aan te schaffen toestellen en het daarvoor benodigde budget en verdere maatregelen ten aanzien van de F-16 zijn aan een volgend kabinet.

17

Wanneer kan de Kamer de herijking verwachten?

Het project Vervanging F-16 is herijkt. Over de resultaten daarvan is de Kamer geïnformeerd met de beleidsbrief *Defensie na de kredietcrisis* van 8 april 2011.

18, 28 en 60 t/m 63

Op welke wijze gaat u het nu ontstane gat tussen de deelname aan de test- en evaluatiefase en de voorbereiding voor de IOC vullen? Kunt u per jaartal een overzicht van de invulling geven?

Volgens de financiële planning (investering € 300 mln) verwacht de minister de eerste vervangende toestellen in 2021. Is dit een streefdatum of is dit jaartal een harde datum en valt hier niet van af te wijken?

Sluit onder de huidige stand van zaken in het JSF programma de instroom van nieuwe vliegtuigen wel of niet aan op de test en evaluatiefase?

Welke maatregelen neemt u wanneer de instroom van nieuwe vliegtuigen niet zal aansluiten op de test- en evaluatie fase? Kunt dit tot 2021 per jaar inzichtelijk maken?

Welke financiële/operationele risico's zijn er wanneer de instroom van nieuwe vliegtuigen niet aansluit op de test- en evaluatiefase? En welke risico's zijn er voor de inzetbaarheid? Kunt u dit per jaar vanaf 2011 tot 2021 inzichtelijk maken?

Naar verwachting zal de ontwikkelingsfase (SDD-fase), waarvan de operationele testfase deel uitmaakt, in 2019 zijn voltooid. Het einde van de operationele testfase is naar verwachting vlak voor het einde van de SDD-fase als geheel. De planning van de operationele testfase is nog niet definitief vastgesteld. Een en ander sluit goed aan bij het huidige instroomschema van de F-35 waarin de eerste productietoestellen – afhankelijk van politieke besluitvorming – worden geleverd in eveneens 2019. Met de instroom van de eerste toestellen kan de eerste F-35 eenheid zich gaan opwerken tot de *Initial Operational Capability* (IOC) status die naar verwachting in 2021 kan worden bereikt. Er verloopt dus volgens de huidige planning geen of slechts weinig tijd tussen de operationele testfase en de opwerking van de eerste Nederlandse eenheid naar de IOC-status.

Ten aanzien van de potentiële risico's geldt het volgende. Nederland heeft de kennis en ervaring die zal worden opgedaan tijdens de operationele testfase nodig om de IOC-status te bereiken nadat de eerste productietoestellen zijn gearriveerd. Indien de operationele testfase pas zou worden beëindigd nadat de eerste toestellen binnen zijn, zou dit betekenen dat de IOC-eenheid nog niet beschikt over de resultaten van de operationele testfase en dus minder goed operationeel inzetbaar zou zijn. Indien het hierbij zou gaan om een lange periode, moeten de F-16's wellicht langer in dienst worden gehouden, met financiële en operationele gevolgen.

Indien de operationele testfase zou zijn afgelopen ruim voordat de eerste Nederlandse toestellen arriveren, betekent dat voor Nederland het risico dat de verkregen kennis en ervaringen niet kan worden onderhouden en daarmee gedeeltelijk verloren zou gaan.

19, 20 en 80

Kunt u specifiek aangeven waar het bedrag van € 300 miljoen voor het langer doorvliegen met de F-16 op is gebaseerd? Welke elementen zitten in deze berekening en welke elementen niet? Klopt het bijvoorbeeld dat in dit bedrag de vervanging van de vleugels niet is meegenomen?

Kunt u een aangepast overzicht in tabelvorm per jaar geven van de extra investeringen die nodig zijn voor het langer doorvliegen met de F-16? Wilt u daarin opnemen de kosten van de materiële exploitatie, het eventueel vervangen van de vleugels, de kosten voor vliegveiligheid, luchtwaardigheid, instandhouding en operationele zelfbescherming vanaf 2021 tot en met de daadwerkelijke uitfasering en het afvoeren van de F-16 na de uitfasering?

Volgens de Algemene Rekenkamer is het bedrag van € 300 miljoen dat is opgenomen in de beleidsbrief exclusief de materiële exploitatie, de kosten van vier extra te behouden F-16's, het vervangen van de vleugels; de kosten voor vliegveiligheid, luchtwaardigheid, instandhouding en operationele zelfbescherming tot en met uitfasering en het afvoeren van de F-16's na uitfasering. Wat zijn de totale exploitatiekosten van de F-16's tot en met 2026 wanneer deze punten worden meegenomen in de berekening?

Het bedrag van € 300 miljoen voor het langer doorvliegen van de F-16 zal worden besteed aan de volgende drie projecten:

- Langer doorvliegen F-16 – Operationele zelfverdediging;
- Langer doorvliegen F-16 – Instandhouding;
- Langer doorvliegen F-16 – Vliegveiligheid en luchtwaardigheid.

Alleen van het project «Langer doorvliegen F-16 – Operationele zelfverdediging» is de behoeftestelling voltooid. De Kamer heeft de A-brief van dit project op 4 mei jl. ontvangen en de Kamer is daarbij tevens geïnformeerd over de financiële aspecten. Van de andere twee projecten is de behoeftestelling nog niet gereed. Wel is duidelijk dat de vervanging van een kwart van de vleugels deel zal uitmaken van het project «Instandhouding». Een vervanging van alle vleugels is waarschijnlijk niet nodig. De Kamer zal met de A-brieven van de twee andere projecten in een commercieel vertrouwelijke bijlage worden geïnformeerd over de fasering van de uitgaven. Daarnaast zal de jaarrapportage over 2012 die de Kamer omstreeks 1 juni 2013 zal ontvangen meer informatie bevatten over de exploitatie-uitgaven. De raming van de extra exploitatie-uitgaven voor de periode van 2015 tot en met 2019 loopt op van € 2 naar € 10 miljoen per jaar. Er zijn nog geen schattingen van de kosten met betrekking tot de F-16 na 2019. Zie hiervoor ook het antwoord op vraag 2.

Het bedrag van € 300 miljoen heeft betrekking op het langer doorvliegen met 68 F-16's. Van de negentien toestellen die worden afgestoten als gevolg van de beleidsbrief *Defensie na de kredietcrisis*, zullen er vier niet worden verkocht. Een van deze vier toestellen is zwaar beschadigd in april 2011 en zal worden ontmanteld. De overige drie toestellen zullen onder meer worden gebruikt voor de opleiding en training van technisch personeel (zie ook het antwoord op vraag 27). De vier toestellen zullen niet meer vliegen en de projecten voor langer doorvliegen zijn op deze en de vijftien te verkopen toestellen niet van toepassing.

21, 38 en 64

Klopt het dat de € 300 miljoen geraamd is voor het langer doorvliegen tot 2021 (in plaats van 2019 zoals aangegeven in de Beleidsbrief)? Wat gaat het langer doorvliegen met de F-16 kosten als er tot 2026 met dit toestel moet worden doorgevlogen?

De kosten voor het doorvliegen met de F-16 tot 2019 is € 300 miljoen, de vervanger van de F-16 zal niet eerder dan 2021 instromen. Gaat u dit bedrag voor het langer doorvliegen met de F-16 nog bijstellen nu er langer doorgevlogen moet worden dan eerder gedacht?

Welke maatregelen gaat u nemen om het gat dat nu ontstaat in de oorspronkelijke planning waarbij uitgegaan is van full operational capability in 2019 door het uitblijven van een verwervingsbesluit op te vangen? Kunt u dit in tabelvorm per jaar inzichtelijk maken voor de jaren 2012 t/m 2021?

Zoals uiteengezet in de beleidsbrief *Defensie na de kredietcrisis* zal de beoogde vervanger van de F-16 niet eerder dan in 2019 instromen. Daarbij wordt een *Initial Operational Capability* van de vervanger van de F-16 verwacht in 2021. Dit is drie jaar later dan in 2010 nog werd aangenomen (Kamerstuk 26 488, nr. 246 van 23 september 2010). Langer doorvliegen met de F-16 is dan ook onvermijdelijk. Om de operationele inzet en de technische instandhouding drie jaar langer mogelijk te maken, is een investering van € 300 miljoen nodig. Dit bedrag zal worden besteed aan de volgende drie deelprojecten:

- Langer doorvliegen F-16 – Operationele zelfverdediging;
- Langer doorvliegen F-16 – Instandhouding;
- Langer doorvliegen F-16 – Vliegveiligheid en luchtwaardigheid.

Het betreft investeringsprojecten met elk een omvang van meer dan € 25 miljoen waarover de Kamer afzonderlijk wordt geïnformeerd, inclusief een verantwoording van de kosten, in overeenstemming met het *Defensie Materieel Proces (DMP)*. Op 4 mei jl. is de Kamer geïnformeerd over project «Langer doorvliegen F-16 – Operationele zelfverdediging».

Naast de reguliere exploitatie-uitgaven voor de F-16 zijn extra exploitatie-uitgaven geraamd voor de periode 2015–2019. Deze extra uitgaven lopen in deze periode op van € 2 miljoen tot € 10 miljoen per jaar. Er zijn nog geen schattingen van de kosten met betrekking tot de F-16 na 2019. Zie hiervoor ook het antwoord op vraag 2.

Het jaar 2021 is niet het jaar waarin de eerste vervangende toestellen instromen. De huidige planning van *Defensie* gaat uit van de levering van de eerste toestellen in 2019. In 2021 kan vervolgens de eerste F-35 eenheid operationeel inzetbaar zijn en daarmee de status van IOC bereikt hebben.

22

Klopt het dat het bedrag van € 300 miljoen niet is gebaseerd op adequate exploitatiegegevens?

Het bedrag van € 300 miljoen heeft geen betrekking op uitgaven voor exploitatie. Het betreft de totale, eenmalige investeringskosten van drie projecten die het langer doorvliegen met de F-16 mogelijk moeten maken. Zie ook de antwoorden op vraag 19 en op vraag 21.

23

Kunt u nader ingaan op de mogelijke uitstapkosten van het JSF-project en het feit dat de Algemene Rekenkamer heeft aangegeven dat hier extra kosten bij opgeteld moeten worden?

De Algemene Rekenkamer zet uiteen dat gaandeweg zowel de uitstapkosten uit het F-35 programma als de betrokkenheid bij dit programma toenemen. In de jaarrapportage van het project Vervanging F-16 wordt steeds, overeenkomstig de informatiebehoefte van de Kamer, een geactualiseerd overzicht opgenomen van de mogelijke uitstapkosten voor zover deze concreet inzichtelijk kunnen worden gemaakt. Overigens kunnen als Nederland zich terugtrekt uit het F-35 programma en de *Memoranda of Understanding* opzegt, kosten voortvloeien vanwege het compenseren van partnerlanden. Deze kosten zijn vooraf niet inzichtelijk te maken en hierover zal met deze landen moeten worden onderhandeld. Verder is het niet mogelijk vooraf te bepalen welke opbrengsten de Staat nog zal ontvangen in de vorm van afdrachten over de F-35 omzet als Nederland uit het programma zou stappen. Ten slotte is het onzeker wat de verkoopopbrengsten zouden zijn indien Nederland de twee toestellen zou verkopen.

24

Wanneer kan de Kamer de uitkomst van het onderzoek over hoe een integraal overzicht gegeven kan worden van de investeringen en exploitatiekosten van de F-16 verwachten?

In de jaarrapportage over het project Vervanging F-16 die de Kamer op 6 juni jl. heeft ontvangen, is een begin gemaakt met een integrale weergave van informatie over onder meer investeringsprojecten. De jaarrapportage over 2012 die de Kamer omstreeks 1 juni 2013 tegemoet kan zien, zal meer informatie bevatten over de exploitatie-uitgaven voor de F-16. Zie ook het antwoord op vraag 2.

25

Verwacht u dat de luchtmacht na het implementatietraject wel volledig inzetbaar zal zijn?

Ja, alle inspanningen zijn erop gericht om, zoals in de beleidsbrief is vastgelegd, de krijgsmacht in 2014 op orde te hebben.

27

Wat is de korte termijn waarop de Kamer informatie zal ontvangen over de af te stoten F-16 toestellen?

De Kamer is op 25 mei jl. (Kamerstuk 32 733, nr. 64) geïnformeerd over de resultaten van de *business cases* inzake afstoting, waaronder de afstoting van negentien F-16's.

30

Klopt de vaststelling van de ARK dat door het uitblijven van besluitvorming in de VS er extra onzekerheid is ontstaan over de verdere planning en kostenontwikkeling van het internationale JSF programma en de gevolgen daarvan voor de Nederlandse situatie?

Eerder dit jaar hebben de Verenigde Staten het F-35 programma geherstructureerd. De Verenigde Staten hebben hun planningsaantal van 2443 toestellen gehandhaafd, maar de productie van een aantal toestellen in de nabije toekomst verschoven naar latere jaren. De Amerikaanse minister van Defensie Panetta heeft ondubbelzinnig het belang van het F-35 programma voor de Amerikaanse krijgsmacht onderstreept. Van onzekerheid over de Amerikaanse voornemens is dus geen sprake meer.

31

Volgt u buiten de besluitvorming in de VS over de planning en kostenontwikkeling van het internationale programma ook de ontwikkelingen in de overige partnerlanden nauwlettend?

De ontwikkelingen in alle partnerlanden worden nauwlettend gevolgd. Dit behoort tot de taken van onder anderen de Nederlandse vertegenwoordigers in het JPO en de defensieattachés in de desbetreffende landen. Ook verzamelt Defensie informatie uit open bronnen. De jaarrapportage gaat in op de ontwikkelingen in het buitenland.

33

Gaat u de invoer- en uitvoerreeks waar u mee werkt opnemen in het integrale overzicht van F-16 en diens opvolger?

De huidige planning voor de invoering van de F-35 en uitfasering van de F-16 is opgenomen in het hoofdstuk «Projectplanning» van de jaarrapportage van het project Vervanging F-16.

35

Kunt u concreter aangeven wanneer de Kamer de A-brieven voor 3 projecten in planning voor het langer doorvliegen met de F-16 kan verwachten?

De A-brief over de behoeftestelling van het project Langer Doorvliegen F-16 – Operationele Zelfverdediging» is op 4 mei jl. verzonden. De brief over de Instandhouding zal eind 2012 worden verzonden en die over de Vliegveiligheid en Luchtwaardigheid in 2013.

36

Kunt u aangeven welke andere, niet van de Amerikaanse overheid afkomstige, documenten u betreft bij de informatievoorziening omtrent de financiële brongegevens?

Nederland ontvangt financiële brongegevens en andere informatie van het JSF Program Office dat deel uitmaakt van de Amerikaanse overheid. Die informatie gebruikt Defensie vervolgens met inschakeling van TNO voor de berekening van de investeringskosten en de exploitatie-uitgaven. Daarnaast maakt Defensie gebruik van informatie over de eigen organisatie en de Nederlandse omstandigheden.

37

Kunt u een overzicht geven van de genoemde projecten en de relatie met het project Vervanging F16?

Voor het gevraagde overzicht verwijs ik naar het hoofdstuk «Gerelateerde projecten» van de jaarrapportage over 2011 van het project Vervanging F-16 die de Kamer op 6 juni jl. heeft ontvangen.

39 t/m 42, 69 en 72

Met welke crack severity index (CSI) rekent men bij het Ministerie van Defensie?

Kent u het gebruik van absolute en relatieve vliegunen?

Gebruikt u bij de berekening van het aantal vliegunen de absolute of relatieve vliegunen?

Op basis van de eerdere aanname dat de F-16 zwaarder belast zou zijn dan voorzien is het aantal maximale vliegunen van 8000 naar 6000 bijgesteld; in het Monitoringsrapport rekent men met de reële belasting zoals die nu geldt. Vormt dit aanleiding het aantal vliegunen te verhogen?

Indien u voor de berekening van het maximum aantal vliegtuigen evenals de ARK met relatieve vliegtuigen zou gaan rekenen, wat is dan het maximale aantal vliegtuigen per F-16?

De ARK concludeert dat er minstens 6000 vliegtuigen met de te behouden toestellen zullen moeten worden doorgevlogen. Op welke wijze houdt u rekening met een overschrijding van dat aantal vliegtuigen?

De F-16 is ontworpen als een lichte luchtverdedigingsjager. Na de ingebruikname van de F-16 in 1979 is het toestel steeds meer gebruikt voor taken waarvoor het niet was ontworpen, zoals het afwerpen van bommen. Dit betekende een zwaardere belasting van het toestel en extra scheurvorming. Latere versies van de F-16 zijn daarom sterker gebouwd maar Nederland beschikt echter niet over deze F-16's.

Bij de beschouwing van de Algemene Rekenkamer over het aantal absolute en relatieve vliegtuigen passen enkele kanttekeningen. De *Crack Severity Index* (CSI) geeft de verhouding weer tussen de werkelijke belasting van het vliegtuig en de bij de vaststelling van de CSI verwachte belasting bij een bepaald gebruiksprofiel. Met behulp van de CSI kan het aantal zogenoemde schade-uren worden bepaald. De Algemene Rekenkamer gebruikt hiervoor ook de term «relatieve uren». Defensie gebruikt de CSI als indicator van de noodzaak van inspecties van een toestel, zoals op scheurvorming van de constructie.

In de jaren negentig is met behulp van het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) de CSI gedefinieerd om de extra belasting per toestel in kaart te brengen. Het ijkpunt van de CSI was de zwaardere belasting als gevolg van de extra taken en niet de belasting van het oorspronkelijke ontwerp. Als een toestel zwaarder is belast dan dit ijkpunt is de CSI groter dan 1. Als de belasting lager is zal de CSI lager dan 1 uitvallen. Zoals de Algemene Rekenkamer vermeldt in het monitoring-rapport bedraagt de gemiddelde CSI van de huidige F-16 vloot 0,92. Daaruit blijkt dat de extra belasting van de toestellen iets minder zwaar is dan de definitie van de CSI uit de jaren negentig. Dat neemt niet weg dat de belasting nog steeds zwaarder is dan waarvoor het toestel is ontworpen. Dit maakt het lastig een relatie te leggen tussen het met behulp van de CSI bepaalde aantal schade-uren – een indicator van wanneer reguliere inspecties nodig zijn – en de levensduur.

Met modificatieprogramma's zoals «Pacer Slip» en «Pacer Amstel» zijn in het verleden delen van de constructie van de F-16 versterkt. Dergelijke programma's bieden niet oneindig soelaas. Steeds is extra onderhoud aan de toestellen nodig voor de bestrijding van de verdergaande scheurvorming die zal blijven toenemen naarmate de toestellen ouder worden. Het project in voorbereiding «Langer doorvliegen F-16 – «Instandhouding» zal hieraan ook aandacht besteden. Een structurele oplossing voor de aantasting van de toestelconstructie bestaat echter niet.

Zoals in 2002 gemeld (Kamerstuk 26 488, nr. 9) is voor Defensie het aantal vliegtuigen niet van doorslaggevend belang bij de vraag hoe lang de F-16 nog in de lucht kan worden gehouden. In 2002 werd voorzien dat de F-16 na gemiddeld 6000 vliegtuigen buiten dienst zou worden gesteld. Een aantal van 6000 vliegtuigen is echter nooit een norm of streefcijfer geweest. Het uiteindelijke aantal vliegtuigen is het resultaat van technische, financiële en operationele afwegingen. Langer doorvliegen dan 6000 uur is in technisch opzicht zeker mogelijk, maar wel tegen steeds hogere kosten en met een steeds lagere operationele inzetbaarheid. De operationele waarde van de F-16 neemt ook sterk af omdat de F-16 niet opgewassen is tegen de dreigingen van de nieuwste luchtverdedigingssystemen en jachtvliegtuigen. Zie hiervoor ook het antwoord op vraag 7.

De Kamer is op haar verzoek regelmatig geïnformeerd over het aantal vliegreuren, zoals met de beantwoording van 8 februari jl. van vragen van het lid Eijssink (Handelingen TK 2011–2012, aanhangsel nr. 1464). Verder houdt Defensie per toestel de CSI bij die, zoals hierboven uiteengezet, een hulpmiddel is bij de instandhouding.

Met het nu voorziene uitstroomschema van de F-16 – waarbij de toestellen buiten dienst worden gesteld in de periode 2019–2026 – is het waarschijnlijk dat sommige toestellen uiteindelijk meer dan 6000 vliegreuren zullen hebben gemaakt. Dit is mede afhankelijk van het gebruik van de F-16 in de komende veertien jaar en de vraag welk toestel in welk jaar buiten gebruik wordt gesteld.

43, 45, 47, 50, 73 en 83

Wanneer komt u met een uitgewerkte berekening of beschrijving van hoeveel F-16's er nodig zijn om de inzetbaarheidsdoelstelling te realiseren?

Hoe verhoudt zich het aantal op dit moment operationeel en volledig inzetbare aantal F-16's tot het aantal van 89+ jachtvliegtuigen dat minimaal is om te kunnen voldoen aan de ambities en NAVO voorwaarden?

Hoeveel jachtvliegtuigen heeft de luchtmacht volgens u minimaal nodig om aan het huidige ambitieniveau te kunnen voldoen?

Welk gevolg geeft u aan de berekening van de ARK met betrekking tot de vliegers, vliegreuren en toestellen die benodigd zijn om de inzetbaarheidsdoelstellingen van dit kabinet te realiseren?

Wat is het beoogd eindresultaat van het wegwerken van de bestaande achterstanden voor de beschikbaarheid van de voor het ambitieniveau benodigde F-16 toestellen? Kunt u aangeven welke planning u hierbij hanteert?

Tijdens de transitie zal de luchtmacht in meer of mindere mate zijn ambities niet kunnen realiseren. Heeft u overwogen het ambitieniveau bij te stellen naar een haalbaar niveau? Op welke termijn denkt u het ambitieniveau wel te kunnen realiseren? Hoe ziet het stappenplan voor de komende jaren er uit?

Op grond van de inzetbaarheidsdoelstellingen van Defensie moet het CLSK met jachtvliegtuigen de volgende bijdragen kunnen leveren:

- een eenmalige bijdrage aan een internationale interventieoperaties met een squadron jachtvliegtuigen;
- een langdurige bijdrage aan één operatie in de lucht met jachtvliegtuigen, waarbij als uitgangspunt gemiddeld acht toestellen worden ingezet. In het geval van een beroep op de krijgsmacht ten behoeve van een interventieoperatie, kan het nodig zijn bijdragen aan stabilisatieoperaties – tijdelijk – te verminderen of te beëindigen;
- bijdragen binnen de grenzen van het Koninkrijk aan de veiligheid van onze samenleving, onder civiel gezag. Het gaat hierbij onder meer om de bestrijding van het luchtvaartterrorisme (in het bijzonder met behulp van de *Quick Reaction Alert* taak van jachtvliegtuigen).

Met 68 F-16 jachtvliegtuigen kunnen de inzetbaarheidsdoelstellingen in beginsel worden gerealiseerd. Het gereedstellen van eenheden is echter geen exacte wetenschap. Bij een inzet van enige omvang of lange duur moet Defensie prioriteiten stellen. Het zal de komende jaren de nodige inspanning vergen om de gereedheid van de jachtvliegtuigen te waarborgen. De bevindingen van de Algemene Rekenkamer illustreren dit eens te meer. Defensie stelt alles in het werk om, overeenkomstig de beleidsbrief *Defensie na de kredietcrisis*, de krijgsmacht in 2014 weer op orde te hebben.

Zie ook het antwoord op vraag 44 waarin wordt ingegaan op enkele Navo-aspecten.

44 en 46

Binnen welke termijn denkt u te gaan voldoen aan de NAVO norm voor crewratio in vredetijd, te weten 1,2 vlieger per toestel? Kan Nederland de huidige toezeggingen aan de NAVO dat Nederland moet beschikken over twee squadrons voor een missie korter dan een jaar of over drie squadrons voor een missie langer dan een jaar, de komende tien jaar met de huidige F-16 gestand houden?

Nederland zal voorlopig niet voldoen aan de Navo-norm (*crew ratio*) van 1,2 vlieger per toestel in vredetijd. Wel voldoet Nederland steeds aan de norm van 2 vliegers per toestel tijdens de inzet ten behoeve van door de Navo geleide operaties, zoals die boven Libië en in Afghanistan. De Navo is hierover geïnformeerd.

De in vraag 46 genoemde missies kunnen aan de orde zijn bij de vervulling van bondgenootschappelijke verplichtingen zoals bij de aanval op een Navo-bondgenoot. Nederland zal bondgenootschappelijke verplichtingen steeds nakomen.

48, 49 en 55

Wanneer er binnen het huidige budget van € 4,5 miljard minder dan dit minimale aantal toestellen kunnen worden aangeschaft, wordt dan het ambitieniveau verlaagd?

Hoe strookt dit met het Nederlandse ambitieniveau en de inzetbaarheid voor buitenlandse missies dat bij een gelijkblijvende ambitie, met een gelijkblijvend noodzakelijk aantal vliegers per jaar en een krimpende F-16-vloot de luchtmacht gemiddeld steeds meer vliegers per toestel per jaar zal moeten produceren met steeds ouder wordende toestellen, waarbij de afgelopen jaren de Nederlandse krijgsmacht niet meer dan gemiddeld 183 uur per toestel heeft gevlogen, mede om de toestellen te sparen?

Hoeveel F-35 toestellen en vliegers zijn er nodig voor het uitvoeren van de huidige ambitie van de krijgsmacht? Hoeveel toestellen van het totaal benodigde aantal zijn bestemd voor trainingsdoeleinden?

Met 68 F-16 jachtvliegtuigen kunnen de huidige inzetbaarheidsdoelstellingen in beginsel worden gerealiseerd. Het gereedstellen van eenheden is echter geen exacte wetenschap. Besluiten over de vervanging van de F-16, de inzetbaarheidsdoelstellingen voor de luchtstrijdkrachten ook na de vervanging, en het voor de vervanging benodigde budget zijn aan een volgend kabinet.

51 en 53

Kan de luchtmacht de in 2008 ten behoeve van de kandidatenvergelijking opgestelde scenario's die de nieuwe jachtvliegtuigen vanaf heden naar tevredenheid moesten kunnen uitvoeren wel naar behoren uitvoeren wanneer het komende decennium doorgevlogen wordt met de F-16? Is het zo dat de luchtmacht de komende tien jaar geen missies kan uitvoeren in het hoogste geweldspectrum?

Het uitstel van de vervanging van de F-16's brengt operationele risico's en daarmee beperkingen voor de toekomstige inzet van de F-16's mee. Onder meer vanwege de proliferatie van moderne luchtverdedigingssystemen en gevechtsvliegtuigen, ook in Afrika, Azië en Zuid-Amerika, zal het steeds vaker voorkomen dat de inzet van de F-16's onder hoge dreigingsomstandigheden niet meer verantwoord is. Met de brief van 18 december 2008 bent u geïnformeerd over de mogelijkheden van een *endlife update* van

de huidige F-16 toestellen. In die brief is ook uiteengezet dat de huidige Nederlandse F-16 tekortschiet bij alle zes ten behoeve van de kandidatenvergelijking opgestelde scenario's. Dit komt doordat het toestel een beperkt sensorenpakket heeft, niet is opgewassen tegen moderne luchtverdedigingsystemen en gevechtsvliegtuigen, geen mogelijkheden heeft voor onderdrukking, storing of vernietiging van deze moderne systemen en doordat slechts beperkte wapeninzet tegen gronddoelen mogelijk is bij slechte weersomstandigheden.

Met de extra investering van € 300 miljoen voor het langer doorvliegen met de F-16 worden de hierboven gemelde gebreken gedeeltelijk en tijdelijk verholpen, maar of een werkelijke inzet verantwoord is zal per missie moeten worden bezien.

52

Waarom werd in de kandidatenvergelijking het nieuwere model F-16, de Advanced F-16, binnen de scenario's operationeel niet goed genoeg geacht?

De *Advanced* F-16 voldoet slechts gedeeltelijk aan de eisen. Door het gebrek aan bepaalde sensoren, beperkte zelfbeschermingsmiddelen en het ontbreken van *stealth* eigenschappen scoorde dit toestel slechts voldoende op één van de zes vereiste operationele missies en met toekomstige groeimogelijkheden op hooguit drie van de zes missies. Voor een nadere toelichting verwijs ik naar de gerubriceerde deelrapporten van de kandidatenvergelijking die vertrouwelijk aan de Kamer zijn verstrekt op 18 december 2008 (Kamerstuk 26 488, nr. 129).

54

Wat verklaart het verschil tussen de beschikbare vliegreuen van de F-16's opererend vanuit Nederland en de toestellen gestationeerd in de VS (180 vs 200)?

Het onderhoud van de in de Verenigde Staten gestationeerde toestellen is uitbesteed. In het contract is een aantal van 200 beschikbare vliegreuen per jaar vastgelegd. Hiervoor werkt het Amerikaanse onderhoudspersoneel in ploegendienst. De financiële en personele kaders in Nederland, alsmede de regelingen ten aanzien van arbo en arbeidstijden, bieden ruimte voor het realiseren van 180 vliegreuen.

58

Zijn er ook berekeningen en/of doelmatigheidsstudies gemaakt waarin, naast de operationele en financiële gevolgen van de transitie van de F-16 naar de JSF (als beoogd vervanger van de F-16), rekening wordt gehouden met de nu al opgelopen vertraging in de mogelijke levering van de JSF?

Nederland heeft geen opdrachten geplaatst voor F-35 productietoestellen ter vervanging van de F-16. Volgens de huidige planning die Defensie hanteert, zullen de eerste productietoestellen instromen in 2019. Als gevolg van de huidige bestelsystematiek moeten de onderdelen met een lange levertijd voor deze toestellen worden besteld in 2015 en moet de definitieve bestelling in 2017 worden geplaatst. Hiervoor bestaat bij de fabrikant geen enkel beletsel.

In 2019 is volgens de huidige planning de ontwikkelingsfase (SDD-fase) voltooid. De verträgenen bij het F-35 programma hebben daarom geen gevolgen voor het leveringsschema van Nederlandse productietoestellen. Hierop is nader ingegaan in het antwoord op vraag 18. Wel zal de stuksprijs van de eerstkomende productieseries hoger zijn dan eerder

voorzien als gevolg van besluiten van de Verenigde Staten en andere landen om bestellingen te vertragen. De financiële gevolgen zijn verwerkt in de berekening van de investeringskosten van 85 toestellen die is opgenomen in tabel 9 van de jaarrapportage van 6 juni jl.

59

Is u bekend op basis van welke gegevens TNO de kosten per vliegtuig van beide toestellen heeft berekend? Op welke wijze maakt u gebruik van de kosten per vliegtuig voor beide toestellen zoals berekend door TNO?

De door TNO berekende kosten per vliegtuig van de F-35 berusten hoofdzakelijk op informatie van het JPO, aangevuld met eigen informatie van Defensie over onder andere personeelskosten en brandstofkosten. De kosten per vliegtuig van de F-16 berusten op de financiële gegevens van enkele jaren geleden toen Defensie nog beschikte over 108 F-16's.

TNO heeft verder een schatting gemaakt van de toename van de exploitatie-uitgaven voor de F-16 als gevolg van de verdergaande veroudering van dit toestel. De schattingen van de kosten per vliegtuig van de F-35 en de F-16 kunnen worden gebruikt bij de bepaling van de invoerreeds van de F-35 en de uitvoerreeds van de F-16.

62

Overweegt u, evenals landen als Canada en Australië, vanwege de vertraagde leverbaarheid van de JSF andere, reeds beschikbare toestellen aan te schaffen om op die manier een capaciteitengat te dichten totdat de JSF leverbaar wordt, zoals ook de Amerikanen om die reden meer Super Hornets hebben bijbesteld?

De F-35 is leverbaar, maar Nederland heeft besloten het vervangingsbesluit uit te stellen. Defensie overweegt niet een tijdelijke capaciteit van jachtvliegtuigen aan te schaffen. Gezien de omvang van de Nederlandse vloot is het niet doelmatig twee typen jachtvliegtuigen aan te houden.

65, 66 en 84

Wanneer kan de Kamer een officiële aanpassing van het planningsaantal van 85 verwachten?

Wat is de achterliggende gedachte van het vervangen van de 68 F-16's waarover de luchtmacht nu beschikt door 85 andere toestellen?

Blijft het planningsaantal van 85 gehandhaafd ook nu er minder F-16 zullen moeten worden vervangen na het afstoten van de 19 F-16 toestellen?

Het planningsaantal van 85 toestellen is in 2002 vastgesteld in de B/C-fase van het project Vervanging F-16 (Kamerstuk 26 488, nr. 8 van 11 februari 2002). Dit aantal betrof geen vastgestelde behoefte, maar vormde toen een indicatie van wat in operationele termen een reëel aantal zou kunnen zijn. Het aantal van 85 toestellen is bovendien later in 2002 als een van de parameters opgenomen in de *business case* ten behoeve van de Medefinancieringsovereenkomst met de luchtvaartindustrie. In 2002 beschikte Defensie nog over 137 F-16's, een aantal dat in de loop der jaren is teruggebracht tot 68. Er bestaat dan ook geen rechtstreeks verband tussen het huidige aantal van 68 F-16 toestellen en dit planningsaantal. Een besluit over de vervanging van de F-16, met inbegrip van het aantal vervangende toestellen, is aan een volgend kabinet.

67 en 68

Wanneer voorziet u het eerste squadron met full operational capability? Hoe lang zal de F-16 na het eerste squadron met full operational capability nog operationeel blijven?

Bij de invoering van een nieuw wapensysteem wordt een onderscheid gemaakt tussen een *Initial Operational Capability* (IOC) en een *Full Operational Capability* (FOC). De IOC is een initiële operationele capaciteit van een eenheid die bij jachtvliegtuigen minder kan zijn dan een heel squadron. De FOC is het moment dat het nieuwe wapensysteem alle taken overneemt van het oude. Met het huidige invoerschema wordt midden 2021 een IOC-status bereikt met de vervanger van de F-16 en volgt in 2024 de FOC-status, het jaar dat de F-16 niet meer zal worden ingezet voor operationele taken. Enkele F-16's blijven daarna in gebruik voor de training van vliegers die nog niet zijn opgeleid op de F-35, tot de volledige uitfasering van de F-16 in 2026.

70, 71 en 79

Op welke wijze verwerkt u de mogelijke verliezen die door de ARK geschat worden op 8 a 9 toestellen in de begroting?

Vallen eventuele verliezen van toestellen als gevolg van het langer doorvliegen met de F-16 onder het nu voor vervanging van de F-16 gereserveerde budget van € 4,5 mld?

Is er op een andere manier wel rekening gehouden met eventuele operationele verliezen? Hoe worden deze operationele verliezen financieel opgevangen?

Voor het verlies van toestellen is geen afzonderlijk budget opgenomen in de defensiebegroting. In overeenstemming met Navo-normen houdt Defensie in de regel bij de initiële aanschaf van wapensystemen rekening met een logistieke reserve voor het opvangen van verliezen tijdens de levensduur. Of daarvoor ruimte is bij de vervanging van de F-16, zal worden bepaald als het aanschafbesluit wordt genomen. Overigens zal de productie van de F-35 nog decennia verder gaan. Indien nodig kunnen op een later tijdstip nog vervangende toestellen worden besteld. Dit wijkt af van de meeste andere wapensystemen waarvan slechts beperkte series worden geproduceerd.

74

Komen mogelijke tegenvallende verkoopopbrengsten van de af te stoten F-16 toestellen voor rekening van het budget van het gereserveerde bedrag van € 4,5 mld?

Neen.

75

Hoeveel moet er in totaal in de verouderde F-16 geïnvesteerd worden om de huidige vloot tot en met 2023 operationeel te houden? Hoeveel nieuwe toestellen kunt u op de markt «van de plank» kopen voor dit bedrag?

Naast jaarlijkse meerkosten van de instandhouding van de verouderende F-16 wordt in totaal € 300 miljoen geïnvesteerd in het langer doorvliegen met de huidige F-16 vloot. Het aantal toestellen dat voor dit investeringsbedrag van de plank zou kunnen worden verworven, is afhankelijk van vele factoren. Met de jaarrapportage van het project Vervanging F-16 is de Kamer geïnformeerd over de kale stuksprijs van de F-35. Ook bevat de jaarrapportage een indicatie, op basis van open bronnen, van de prijs van andere toestellen zoals de Rafale, de Eurofighter, de Saab Gripen NG en de *Advanced* F-16. Met deze informatie als uitgangspunt is het mogelijk om met het genoemde bedrag, afhankelijk van het toestel, drie tot vijf toestellen aan te schaffen. Vanzelfsprekend vergt de ingebruikneming van een toestel meer uitgaven dan alleen die voor de toestellen zelf. De jaarrapportage van het project Vervanging F-16 bevat een overzicht van de uitgaven die zijn gemoeid met een aanschaf van de F-35.

76 en 77

Wat gaat er gebeuren met de vijf gekannibaliseerde toestellen? Is het de bedoeling dat het aantal daadwerkelijk inzetbare F-16 toestellen na afstoting van de 19 F-16 toestellen – inclusief de vijf op dit moment gekannibaliseerde toestellen – 68 F-16 toestellen zullen zijn? Kunt u aangeven welke kosten daarmee gemoeid zijn en voor rekening van welk budget deze kosten komen?

De Rekenkamer vermeldt in haar rapport dat eind 2011 vijf toestellen in een technische staat verkeerden waarin zij niet op korte termijn vlieg-gereed kunnen worden gemaakt. Deze vijf toestellen behoren niet tot de negentien F-16's die worden afgestoten, maar tot de 68 F-16's die Defensie aanhoudt. Over enige tijd zullen ook deze vliegtuigen weer vlieggereed zijn. De kosten van het weer vlieggereed maken, worden betaald uit de reguliere budgetten voor materieexploitatie. Het is niet mogelijk te specificeren wat de kosten hiervan zijn omdat de reparaties worden uitgevoerd als onderdeel van de normale bedrijfsvoering.

78

Wordt het hergebruiken van de motoren meegenomen in het herijken van de financiële en operationele gevolgen van het langer doorvliegen met de F-16?

Ja. Het hergebruik van vier motoren maakt deel uit van het project «Langer Doorvliegen F-16 – Instandhouding».

81 en 82

Kunt u een overzicht geven van de huidige stand van zaken in internationaal verband met betrekking tot het nagaan van welke projecten haalbaar zijn voor het tegengaan van operationele veroudering? Welke projecten zijn besproken en in welke fase bevinden zij zich nu? Kunt u een overzicht geven van de landen waarmee gesproken is en wanneer dat geweest is? Welke landen beschikken over dezelfde versies van de Nederlandse F-16 toestellen? Hoeveel partners heeft u al bereid gevonden tot gezamenlijke update? Om hoeveel toestellen gaat het dan en voor welke versie(-s) zijn die updates?

Europese landen met F-16's van dezelfde versie als Nederland – België, Denemarken, Noorwegen en Portugal – werken samen met de Verenigde Staten in het *Multinational Fighter Program* (MNFP) bij de regelmatige modificaties van de toestellen. Dit gebeurt door middel van modificaties die worden aangeduid met de letter M en een getal. Op dit moment zijn de M5 en M6-modificaties in uitvoering (Kamerstukken 27 487, nr. 5 en 26 488, nr. 62) en is de M6.5-modificatie in voorbereiding (Kamerstuk 26 488, nr. 263).

In de regel wordt bij een modificatie met een oneven getal zowel de software als de hardware aangepast, en bij een modificatie met een even getal alleen de software. De MNFP-partners zijn momenteel in gesprek over een nieuwe modificatie waarvan levensduurverlengend onderhoud deel kan uitmaken. Defensie streeft ernaar deel te nemen aan deze modificatie als onderdeel van het project «Langer doorvliegen F-16 – Vliegveiligheid en luchtwaardigheid». De Kamer zal de A-brief van dit project ontvangen in 2013.

85

De Nederlandse bijdrage voor de ontwikkelfase bedraagt € 844,7 miljoen. Bij de start van de deelname is Nederland met de VS overeengekomen dat Nederland 6,25 procent van deze ontwikkelingsdeelname (50 miljoen dollar) direct mag besteden aan Nederlandse projecten: de zogenoemde

bilaterale fondsen. Is de 50 miljoen dollar destijds betaald door Nederland? Zo ja, tegen welke wisselkoers? En wanneer ontvangt Nederland dit bedrag terug en tegen welke wisselkoers? Zo nee, welke dollarkoers wordt er dan gehanteerd om te berekenen of die 50 miljoen dollar direct besteed is aan Nederlandse projecten?

Van de totale Nederlandse SDD-bijdrage van \$ 800 miljoen (in lopende prijzen) kan Nederland volgens de bepalingen van het SDD MoU voorstellen indienen voor Nederlandse projecten met een totale omvang van \$ 50 miljoen (in lopende prijzen). Goedgekeurde projecten worden door het JPO door tussenkomst van de hoofdcontractant, Lockheed Martin, gecontracteerd bij Nederlandse bedrijven. Defensie betaalt de Amerikaanse overheid in lopende dollars. Enkele projecten zijn afgedekt met een termijndollarcontract. De Kamer wordt regelmatig geïnformeerd over de voortgang van de besteding van de middelen via de defensiebegroting en de jaarrapportage van het project Vervanging F-16.

86

Waarom is de database sinds het verschijnen van de beleidsbrief nog niet bijgewerkt? Wanneer gaat dat gebeuren?

De bedoelde database geeft een overzicht van alle aan het project Vervanging F-16 gerelateerde projecten. Ten tijde van het onderzoek door de Algemene Rekenkamer was de database niet actueel omdat er nog geen besluiten waren genomen over enkele vastgoedprojecten. Met het Herbeleggingsplan vastgoed Defensie (Kamerstuk 32 733, nr. 44) is die onzekerheid verdwenen en inmiddels is de database bijgewerkt. De belangrijkste gerelateerde projecten zijn opgenomen in de jaarrapportage Vervanging F-16 over het jaar 2011.

87

Via welke kanalen heeft u de SAR 2010 in 2011 dan wel ontvangen?

Het *Selected Acquisition Report* (SAR) 2010 over de F-35, dat het Pentagon in het voorjaar van 2011 aan het Congres heeft gezonden, is tot op heden niet door de Amerikaanse overheid zelf openbaar gemaakt of aan de partnerlanden ter beschikking gesteld. Er zijn versies te vinden op websites van particuliere organisaties, maar de herkomst daarvan is niet duidelijk. Ook de versie die de vaste commissie aan Defensie verstrekte, is voor zover Defensie kan nagaan, niet door de Amerikaanse overheid vrijgegeven. Het is dan ook onzeker of de informatie in dit rapport geheel overeen komt met het document dat het Pentagon aan het Amerikaanse Congres heeft verstrekt. Het JPO heeft inmiddels wel de SAR 2011 aan de partners ter beschikking gesteld. Defensie heeft op 30 maart jl. de Kamer hierover geïnformeerd (Kamerstuk 26 488, nr. 289).

88

De instroom van productietoestellen begint op basis van de op 5 april ontvangen kosteninformatie in 2019 en loopt tot 2027 tot het aantal van 85 toestellen is bereikt, ondanks dat u hebt aangegeven dat er minder toestellen nodig zijn. Begint de instroom daarom later of zal de periode van instroom minder lang zijn? Kunt u de gevolgen voor in- en uitstroom per jaar vanaf 2012 tot en met 2027 uitsplitsen en inzichtelijk maken?

Zoals vermeld in de beleidsbrief *Defensie na de kredietcrisis* blijft het planningsaantal van 85 toestellen ongewijzigd. Op grond van de maatregelen in deze brief is een planning uitgewerkt voor de instroom van F-35 toestellen en de uitstroom van de F-16. Het hoofdstuk «Projectplanning» van de jaarrapportage bevat daarover nadere informatie. Besluiten over

de vervanger van de F-16, het aantal toestellen en het tijdstip van aanschaf zijn aan een volgend kabinet.

89

Gaat de auditdienst van Defensie nog controlewerkzaamheden uitvoeren op de stuksprijs van € 60,4 mln en de totstandkoming daarvan?

In het kader van de controle van de jaarrapportage over het project Vervanging F-16 hebben de auditdiensten, zoals te doen gebruikelijk, het rekenmodel dat ten grondslag ligt aan de berekening van de stuksprijs beoordeeld en de systematiek daarvan gevalideerd. Dit heeft echter niet geleid tot een uitspraak over de stuksprijs omdat de berekeningen berusten op gegevens van het JPO die de auditdiensten niet kunnen verifiëren.

90

Is het vooruitschuiven van het voornemen tot de aanschaf van de JSF en het uitblijven van een definitieve beslissing een gevolg van het door Lockheed Martin gehanteerde criterium bij de selectie van aspirant fabrikanten?

Nee, het uitstel van de beslissing over de aanschaf van de opvolger van de F-16 is het gevolg van de afspraken in het regeer- en gedoogakkoord van oktober 2010.

91 en 93

In hoeverre is Lockheed Martin de beloften, gedaan bij de kandidatenvergelijking in 2008, over de levertijd en prijs van de JSF nagekomen? In hoeverre wordt Nederland door Lockheed Martin gecompenseerd nu het veel extra kosten moet maken vanwege de vertraagde leverbaarheid van de JSF?

Bij de kandidatenvergelijking van 2008 heeft Defensie informatie ontvangen van de leveranciers van de onderzochte toestellen. Dit betrof Lockheed Martin ten aanzien van de *Advanced* F-16 en de F-35 en Saab ten aanzien van de Gripen NG. Deze informatie is opgevraagd door middel van een *Request for Information* en bevat geen contractueel bindende afspraken. Een schadevergoeding is daarom niet aan de orde.

De destijds gemelde levertijd van de door Nederland gewenste *block-3* variant van de F-35 is aangepast tot 2018. De huidige schatting van de gemiddelde prijs van de F-35 valt hoger uit dan die van 2008.

92 en 99 t/m 101

In hoeverre profiteert Lockheed Martin nu van de investeringen van Nederland in de verouderde F-16? Heeft u verschillende fabrikanten benaderd om te bezien wat zij Nederland en het Nederlandse bedrijfsleven kunnen leveren voor het geld dat nu in de verouderde F-16 geïnvesteerd gaat worden? Hebben verschillende fabrikanten u benaderd om te bezien wat zij Nederland en het Nederlandse bedrijfsleven kunnen leveren voor het geld dat nu in de verouderde F-16 geïnvesteerd gaat worden? Biedt u verschillende fabrikanten de mogelijkheid u te benaderen om te bezien wat zij Nederland en het Nederlandse bedrijfsleven kunnen leveren voor het geld dat nu in de verouderde F-16 geïnvesteerd gaat worden?

De Kamer wordt dit jaar en in 2013 geïnformeerd over de behoeftstelling van de drie deelprojecten ten behoeve van het langer doorvliegen met de F-16. De eerste van deze drie A-brieven, over het project «Langer doorvliegen F-16 – Operationele zelfverdediging», heeft de Kamer op

4 mei jl. ontvangen. In de behoeftestellingsfase voert Defensie een eerste, voorlopige marktverkenning uit waarbij indien relevant ook Nederlandse bedrijven worden beschouwd. Zoals gemeld in de brief van 4 mei jl. betreft het project «Operationele zelfverdediging» de verwerving van uitontwikkelde producten en ligt inschakeling van de Nederlandse industrie niet voor de hand. Bij de twee andere projecten is de behoeftestelling nog niet voltooid. Pas als de verwervingsvoorbereidingsfase (D-fase) is voltooid, is duidelijk met welke leveranciers Defensie in zee wenst te gaan. Het is mogelijk dat ook Lockheed Martin hierbij opdrachten verwerft. Voor de Nederlandse industrie kan er behalve bij de verwerving – bij de twee andere projecten – ook bij de instandhouding een rol zijn weggelegd.

94

Kunt u aangeven in hoeverre andere partnerlanden in het JSF-programma hun planningsaantallen hebben bijgesteld?

Hiervoor verwijs ik naar bijlage 5 van de op 6 juni jl. verzonden jaarrapportage van het project Vervanging F-16.

95 en 96

In hoeverre zullen Nederlandse bedrijven orders mislopen nu het vrijwel zeker is dat er geen 85 toestellen zullen worden aangeschaft? Hoeveel orders verwacht u voor het Nederlandse bedrijfsleven op korte termijn nu de JSF de komende tien jaar in minder grote aantallen geproduceerd zal worden?

De verwachte productieomzet van de Nederlandse industrie, uitgaande van de *Industrial Participation Plans* van de Amerikaanse hoofdaannemers voor de gehele programmaperiode, bedraagt momenteel ongeveer \$ 9 miljard. De *Letter of Intent* met hoofdaannemer Lockheed Martin is op 10 oktober 2006 vertrouwelijk aan de Kamer aangeboden en bij de *Letter of Agreement* met Pratt & Whitney is dat gebeurd op 16 oktober 2007 (Kamerstukken 26 488, nrs. 48 en 63). Daarbij is toegelicht dat de besluitvorming over de vervanger van de F-16 de uiteindelijke effectuering van de omzetverwachtingen kan beïnvloeden. De industriële participatieplannen van Lockheed Martin en de motorfabrikanten gaan immers naast het totale aantal te produceren toestellen ook uit van het Nederlandse planningsaantal van 85 toestellen.

In het hoofdstuk «Inschakeling Nederlandse industrie» van de jaarrapportage van 6 juni jl. is gemeld dat de waarde van de productieopdrachten onder druk staat. De realisatie op de korte termijn wordt onder meer bepaald door de besluitvorming in verscheidene landen, waaronder Nederland. Verder uitstel van de aanschaf van toestellen door deelnemende landen gaat ten koste van de productieomzet op de korte termijn. Bij deze lagere productieaantallen is het voor de fabrikant minder noodzakelijk om zogenoemde *second source* contracten met bijvoorbeeld Nederlandse leveranciers af te sluiten.

97 en 98

Hoe verklaart u de discrepantie tussen het bijhouden van de Nederlandse orders in de zogenaamde JSF thermometer en de onduidelijkheid over de orders die gerelateerd zijn aan het stopzetten van de tweede motor? Op welke wijze tracht u een duidelijker beeld te krijgen van de Nederlandse orders in de zogenaamde JSF thermometer? Waarom is daar zoveel tijd voor nodig? Welke informatie is er wel opgenomen over de orders in de JSF thermometer?

De JSF-thermometer geeft een gedetailleerd en actueel beeld van de omzetontwikkeling en de omzetverwachting van de Nederlandse industrie. De thermometer berust op de overeengekomen *Industrial Participation* plannen van de hoofdaannemers van het F-35 programma en informatie van de betrokken Nederlandse bedrijven.

Door het stopzetten van de ontwikkeling van de alternatieve motor voor de F-35, de F136-motor, is het F136-deel van de IP-plannen vervallen. De mogelijkheden voor eventuele extra omzet uit de productie van de F135-motor worden met leverancier Pratt & Whitney en de Nederlandse industrie onderzocht. De uitkomst van deze gesprekken is van tal van factoren afhankelijk waarbij de onzekerheden groot zijn. Het is daarom nog niet mogelijk deze te verwerken in de JSF-thermometer. Er is daarbij geen sprake van een discrepantie.