

Vergaderjaar 2012–2013

26 488

Behoeftestelling vervanging F-16

Nr. 320

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 22 april 2013

De vaste commissie voor Defensie heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Defensie over onder andere over de brief van 4 april 2013 inzake nadere informatie over de Nederlandse testtoestellen t.b.v. de operationele testfase (Kamerstuk 26 488, nr. 319) ten behoeve van het Algemeen Overleg Vervanging F-16.

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 18 april 2013. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Ten Broeke

De adjunct-griffier van de commissie,
Dekker

**1.
Bent u voornemens de visie op de krijgsmacht gelijktijdig aan de Algemene Rekenkamer en de Tweede Kamer aan te bieden? Of worden de visie en de reactie van de Algemene Rekenkamer gelijktijdig aan de Tweede Kamer aangeboden?**

De visie en de reactie van de Algemene Rekenkamer worden gelijktijdig aan de Tweede Kamer aangeboden.

**2.
Is een concept versie van de toekomstvisie op de krijgsmacht reeds in de ministeriële commissie besproken?**

**3.
Hoe vaak is de ministeriële commissie tot nog toe bijeen gekomen om te spreken over de vervanging van de F-16?**

De ministeriële commissie komt sinds december 2012 regelmatig bijeen om over conceptstukken te spreken die uiteindelijk moeten leiden tot de visie op de krijgsmacht van de toekomst.

**4.
Is een conceptversie van de toekomstvisie op de krijgsmacht reeds aan de Algemene Rekenkamer voorgelegd?**

Nee.

**5.
Maakt een optie waarin de F-35 geen rol speelt in de krijgsmacht, onderdeel uit van het denken over een nieuwe visie?**

**8.
Waaruit bestaat de «objectieve en valideerbare aanpak» voor het opstellen van de visie, waarover de minister schrijft in haar brief van 15 maart jongstleden in reactie op het bericht in Elsevier?**

**9.
Worden in de toekomstvisie ook opties verwerkt met alternatieven voor de F-35? Zo nee, waarom niet?**

In de visie die ik samen met de minister van Buitenlandse Zaken opstel zullen heldere en herleidbare keuzes worden gemaakt op grond van argumenten. Stapsgewijs worden de keuzes gemaakt waarbij de strategische monitor uitgangspunt is. In de visie wordt een analyse gemaakt ten behoeve van de vervanging van de F-16. Hieruit volgt een keuze. De Algemene Rekenkamer zal de visie, inclusief de financiële onderbouwing, valideren.

**6.
Kunt u toezeggen dat de resultaten van de Verkenningen uit 2010 bij het formuleren van een visie op de toekomst van de krijgsmacht worden betrokken? Op welke wijze zal dit gebeuren?**

**7.
Kunt u de vijf strategische vragen voor de politiek, die in de Verkenningen 2010 worden geformuleerd, afzonderlijk beantwoorden in/bij de nieuwe visie op de krijgsmacht van de toekomst? Zo nee, waarom niet?**

De visie zal in belangrijke mate berusten op de strategische monitor. Daarmee is een vervolg gegeven aan de omgevingsanalyse van de Verkenningen. De «vijf strategische vragen» uit de Verkenningen zijn inhoudelijk nadrukkelijk aan de orde, ook bij het opstellen van de visie. De onverminderde relevantie van deze vragen is bijvoorbeeld in het

algemeen overleg van 13 februari jl. over soevereiniteit en internationale militaire samenwerking bevestigd.

8.

Waaruit bestaat de «objectieve en valideerbare aanpak» voor het opstellen van de visie, waarover de minister schrijft in haar brief van 15 maart jongstleden¹ in reactie op het bericht in Elsevier?

Zie het antwoord op vraag 5.

9.

Worden in de toekomstvisie ook opties verwerkt met alternatieven voor de F-35? Zo nee, waarom niet?

Zie het antwoord op vraag 5.

10.

Worden de conclusies van de herevaluaties van de F-35 keuze door Denemarken en Canada verwerkt in de visie op de toekomst? Zo nee, waarom niet?

In zowel Canada als Denemarken wordt voor het eerst een kandidatenevaluatie uitgevoerd. Canada heeft geen planning bekendgemaakt en Denemarken heeft besluitvorming gepland in 2014. Daarnaast verschillen de eisen en criteria die aan deze evaluaties ten grondslag liggen per land. Hierdoor kunnen de resultaten niet één op één in Nederland worden overgenomen.

11.

Is de interdepartementale Strategische Monitor dezelfde als de publicatie van The Hague Centre for Strategic Studies (HCSS) «De toekomst in alle staten»? Zo ja, is dit «startpunt van de gezamenlijke analyse van relevante internationale ontwikkelingen»² in feite door een niet-ministeriële instantie geschreven? Zo ja, waarom?

De strategische monitor berust op het rapport «De toekomst in alle staten» van HCSS en het rapport «Continuïteit en onzekerheid» van Clingendael. Door het gebruik van informatie van twee onafhankelijke kennisinstellingen wordt een evenwichtig beeld samengesteld van strategische ontwikkelingen die relevant zijn voor Nederland.

12.

Hoe beoordeelt u de onafhankelijkheid van het rapport van het HCSS over de toekomstvisie van het luchtwapen, dat in opdracht van de Koninklijke Luchtmacht is geschreven?

HCSS is een onafhankelijk kennisinstituut dat in opdracht en zelfstandig rapporten uitbrengt. De afgelopen maanden zijn diverse rapporten verschenen. Ik zal deze rapporten niet stuk voor stuk van een beoordeling voorzien. Belangrijk is dat het kabinet – zoals uw Kamer is toegezegd – voor de begrotingsbehandeling met een eigen toekomstvisie op de Nederlandse krijgsmacht komt. De inzichten van verschillende rapporten worden daarbij betrokken.

¹ 2013D10865

² Kamerstuk 32 733, nr. 102.

13.

Wanneer en op welk niveau is het verstrekken van de opdracht voor het rapport van het HCSS over de toekomstvisie van het luchtwapen goedgekeurd?

Op 14 september 2012 heeft de staf van het Commando Luchtstrijdkrachten een offerte aangevraagd bij HCSS. Deze is op 18 september 2012 ontvangen, waarna het contract is ondertekend op 1 oktober 2012. De opdracht is vooraf goedgekeurd door de Commandant Luchtstrijdkrachten.

14.

Heeft de minister van Defensie indertijd getekend voor het verstrekken van de opdracht voor het rapport van het HCSS over de toekomstvisie van het luchtwapen?

Nee, dergelijke opdrachten vallen binnen het mandaat van de commandanten van de operationele commando's.

15.

Welke kosten zijn er gemaakt voor het rapport van het HCSS over de toekomstvisie van het luchtwapen en op welke post zijn deze kosten geboekt?

De totale kosten, inclusief een vertaling in het Engels, drukkosten en BTW, bedragen € 26.341,70. De kosten zijn geboekt op het budget van de staf Commando Luchtstrijdkrachten.

16.

Kunt u een afschrift van de opdrachtformulering voor het onderzoek van het HCSS over de toekomstvisie van het luchtwapen openbaar maken?

De opdrachtformulering op basis van de offerteaanvraag van Defensie is vastgelegd in de offerte van HCSS, waarnaar vervolgens in het contract wordt verwezen. Omdat de offerte commercieel- vertrouwelijke informatie van HCSS bevat, wordt hier volstaan met een afschrift van de relevante passage daarover uit de offerte:

Gelet op de onzekere toekomst en de huidige nationale politieke transformatieperiode, is het van belang dat de Koninklijke Luchtmacht haar visie op de toekomst van het luchtwapen herijkt en waar nodig aanpast. HCSS draagt daaraan bij met een visie op hoofdlijnen over de toekomst van het Nederlands luchtwapen vanaf 2020, rekening houdend met veranderende internationale en nationale context, trends en ontwikkelingen, aard van conflicten en politieke ambitie. Deze visie op hoofdlijnen wordt vastgelegd in een notitie met een omvang van ca. 20 pagina's. De notitie wordt primair geschreven ten behoeve van de Commandant Luchtstrijdkrachten, ter ondersteuning van de beleidsontwikkelingsprocessen binnen het Commando Luchtstrijdkrachten en in strategische discussies met de Bestuursstaf van het Ministerie van Defensie. Hierbij wordt zoveel mogelijk 'diep' jargon gemeden. Hoewel de notitie als zodanig niet rechtstreeks bedoeld is voor een breed publiek, kan het wel als basis voor een openbaar stuk met een publieke functie dienen.

17.

Klopt het dat HCSS een uitgesproken voorkeur heeft voor de aanschaf van een vijfde generatie gevechtsvliegtuig?³

In het rapport *De toekomst in alle staten* waarnaar u verwijst, wordt niet gesproken over jachtvliegtuigen. In het waarschijnlijk bedoelde rapport *Taking the high ground* beschrijft HCSS de noodzaak van een mix aan diverse middelen, waarvan naar haar oordeel een vijfde generatie gevechtsvliegtuig deel uitmaakt.

18.

In het regeerakkoord staat dat de toekomstige krijgsmacht in ieder geval de verplichtingen in NAVO-verband gestand moet kunnen doen. Betekent dit dat er met de NAVO-bondgenoten afspraken gemaakt gaan worden over de wenselijkheid van de aanschaf van (een bepaald aantal) jachtvliegtuigen en de inzet daarvan door Nederland, dan wel door andere lidstaten? Zo ja, welke afspraken worden er gemaakt? Zo nee, waarom niet?

De Navo maakt bekend aan welke capaciteiten tekorten bestaan. Deze tekorten kunnen met verschillende capaciteiten worden opgelost. De verwerving van jachtvliegtuigen, het type en de aantallen daarvan zijn een nationale aangelegenheid. Bij het opstellen van de visie spelen deze tekorten een uitdrukkelijke rol.

19.

Kunt u toelichten in hoeverre bij de opties voor de aanschaf van een vervanger voor de F16 de zekerheid omtrent de levertijd een rol speelt en welke rol dat is?

20.

Kunt u toelichten in hoeverre bij de opties voor de aanschaf van een vervanger voor de F16 de zekerheid van de luchtwaardigheid een rol speelt en welke rol dat is?

21.

Kunt u toelichten in hoeverre bij de opties voor de aanschaf van een vervanger voor de F16 de zekerheid omtrent de veiligheid een rol speelt en welke rol dat is?

22.

Kunt u toelichten in hoeverre, bij de opties voor de aanschaf van een vervanger voor de F16, de zekerheid omtrent de aanschaf en exploitatiekosten een rol speelt en welke rol dat is?

23.

Kunt u toelichten in hoeverre bij de opties voor de aanschaf van een vervanger voor de F16 de zekerheid omtrent de veiligheid van het toestel een rol speelt en zo welke rol dat is?

Veiligheid en luchtwaardigheid zijn vereisten om met een toestel te mogen vliegen. De verwachte levertijd en exploitatiekosten maken deel uit van de besluitvorming over de vervanging van de F-16.

24.

Wordt er rekening gehouden met vredesverliezen voor de opvolger van de F16?

In de visie wordt de Kamer geïnformeerd hoe Defensie met vredesverliezen rekening houdt.

³ Zie: <http://www.hcss.nl/events/presentatie-eindrapport-strategische-monitor-2013-de-toekomst-in-alle-staten/154/>

25.

In hoeverre bent u bekend met de mogelijkheden van het aanpassen van de F18 door Boeing waardoor een aantal belangrijke eigenschappen van de F35 ook beschikbaar komen voor de F18?

Defensie volgt de technische ontwikkelingen van mogelijke vervangers van de F-16. Zo heeft Defensie onlangs een gesprek gevoerd met Boeing over de mogelijkheden van de F-18E/F. Zie ook het antwoord op vraag 26 en 27.

26.

Wanneer heeft u Saab per brief een uitgenodigd voor een request for information?

27.

Wanneer heeft u Boeing per brief uitgenodigd voor een request for information?

28.

Wanneer en op welk ambtelijk niveau is er voor het laatst contact geweest met de fabrikanten van ieder van de alternatieven (Saab, Boeing, Dassault, Eurofighter etc) voor de JSF?

Defensie heeft de kandidaten voorafgaande aan de kandidatenevaluaties in 2001 en 2008 een *request for information* gezonden. Defensie is vanzelfsprekend bereid om met fabrikanten te spreken. Zo heeft Defensie op 28 maart jl. een gesprek gevoerd met Boeing en een vervolggesprek is gepland. Met Saab wordt een afspraak gemaakt.

29.

Volgt u de Canadese en eventuele andere kandidatenvergelijkingen actief?

Ja.

30.

Hoeveel tijd zou een nieuwe Nederlandse kandidatenvergelijking kosten?

31.

Is er met bondgenoten zoals bijvoorbeeld België, Canada of de Scandinavische landen gesproken over mogelijkheden voor een nieuwe kandidatenvergelijking?

Een nieuwe volledige kandidatenvergelijking zou naar verwachting twaalf maanden kosten. Overigens is dit afhankelijk van verschillende factoren, waaronder het aantal marktpartijen, de termijn die aan deze partijen wordt gegund voor de beantwoording van vragen, en de mate waarin deze partijen meewerken aan het vooraf vastgestelde proces voor het onderzoek en de tijd die een validatie kost. Zie ook de antwoorden op vragen aan de Algemene Rekenkamer van 15 februari jl. over het rapport inzake de uitstapkosten (Kamerstuk 26 488, nr. 312, vragen 1, 8 en 22). Er is niet gesproken met andere landen over de mogelijkheden voor een nieuwe kandidatenvergelijking.

32.

Kunt u een overzicht geven van de oorspronkelijke omvang van het volledige testprogramma inclusief tijdschema zoals vastgesteld bij aanvang van het F35 project en de huidige omvang van het testprogramma inclusief tijdschema?

145.

Wat is de meest recente planning van de operationele testfase? Kunt u de ontwikkeling van de planning van de operationele testfase sinds het begin van het F35 project tot de laatste stand van zaken in tabelvorm inzichtelijk maken?

Het uitvoeren van technische testen en de operationele testfase maakt deel uit van de ontwikkeling van de F-35. Oorspronkelijk was voorzien dat deze ontwikkelingsfase per eind 2012 zou zijn voltooid. In de tussenliggende jaren is de planning enkele malen bijgesteld. De Kamer is daarover steeds geïnformeerd, onder meer in de jaarlijkse rapportages Vervanging F-16.

De actuele planning, die in maart 2012 door het Pentagon is vastgesteld, voorziet in de voltooiing van de ontwikkelingsfase (inclusief operationele testprogramma) in 2018. Zoals gemeld in de brief van 8 februari jl. (Kamerstuk 26 488, nr. 309) is de operationele testfase nu voorzien voor de periode van begin 2015 tot eind 2018. Het jaar 2016 vormt een overgangsjaar tussen het *block 2 en block 3 deel van de operationele testfase*. In 2008, bij de voorbereiding van de besluitvorming over de twee F-35A testtoestellen, was de verwachting dat de gehele operationele testfase zou duren van het voorjaar van 2012 tot augustus 2014, een periode van tweeënehalf jaar (zie de brief van 17 november 2008, Kamerstuk 26 488, nr. 121).

Tabel 1 Oude en nieuwe planning operationele testfase

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
planning uit 2008							
huidige planning							

33.

Welke rol heeft Lockheed Martin gespeeld bij het overnemen van de (deel van de) aanbevelingen van het GAO zoals door het Pentagon is gedaan?

Het overnemen van dergelijke aanbevelingen is een verantwoordelijkheid van het Pentagon. In de dagelijkse praktijk wordt de uitvoering vervolgens ter hand genomen door het F-35 *Joint Program Office* (JPO) en, na verwerking van de desbetreffende maatregelen in de contracten, door de fabrikant.

34.

Kunt u een overzicht geven van de oorspronkelijke planning en het oorspronkelijk budget ten opzichte van de huidige planning en het huidige budget?

Oorspronkelijk heeft Defensie een raming van 10 miljard gulden (prijsspeil 1998, ongeveer 4,5 miljard euro) gehanteerd. Op dit moment wordt uitgegaan van de projectreservering van 4,5 miljard euro. Waar in 1999 de vervanging van de F-16 werd voorzien voor de periode 2010–2025 wordt nu rekening gehouden met 2013–2026. De twee testtoestellen die in 2013 beschikbaar zijn, maken daarvan onderdeel uit.

35.

In hoeverre werkt het verminderen van het aantal te produceren toestellen tijdens de ontwikkelingsfase en het verschuiven naar de productiefase kostenverhogend?

Verschuivingen van toestellen naar latere bestelperiodes door nagenoeg alle partnerlanden werkt kostenverhogend voor de toestellen die wel in de

vroege productie jaren worden geproduceerd. Dit wordt veroorzaakt doordat leereffecten minder snel optreden en door lagere productie aantallen per productieserie, waardoor de assemblage van toestellen minder doelmatig kan worden vormgegeven.

36.

Voor wiens risico komen de meerkosten als gevolg van het aanpassen van de ontwikkel- en testfase als gevolg van het gelijktijdig ontwerpen, produceren en testen zoals door Lockheed Martin ingezet?

In mijn brief van 2 februari 2012 (Kamerbrief 26 488, nr. 281) is gemeld dat de meerkosten veroorzaakt door het gelijktijdig ontwerpen, produceren en testen (zogenoeten *concurrency*) van de eerste twee Nederlandse toestellen uit de LRIP 3 en 4 productieserie volledig voor rekening komen van Nederland. Dit zijn de enige Nederlandse toestellen.

Bij de contractonderhandelingen over het LRIP-5 productiecontract neemt de fabrikant 50 procent van de *concurrency* kosten voor zijn rekening. In de latere contracten is het de bedoeling dat de fabrikant een groter deel van deze kosten voor zijn rekening neemt. Als de ontwikkelingsfase is voltooid, zal er bij de toestellen die daarna worden geproduceerd geen sprake meer zijn van *concurrency*.

37.

Kunt u duidelijk maken in hoeverre het niet behalen van de doelstellingen voor 2012, waarvan er zeven van de tien vooraf geformuleerde zijn behaald, dit toe te rekenen is aan Lockheed Martin? Kunt u toelichten wat hier de gevolgen van zijn, zowel financieel als voor de productie en testfase?

38.

Voor wiens risico komt het niet behalen van de vooraf gestelde doelstelling voor 2012 door Lockheed Martin? Is overwogen Lockheed Martin aansprakelijk te stellen voor het niet behalen van deze doelstelling? En zo nee, waarom niet?

Een van de drie niet gehaalde doelstellingen betrof het afleveren van 40 toestellen gedurende 2012. De fabrikant heeft 30 toestellen afgeleverd. Het niet halen van deze doelstelling werd mede veroorzaakt door een staking van eigen productiepersoneel. Dit valt onder *force majeure* en is daarom niet toe te rekenen aan de fabrikant. Dit heeft geen gevolgen gehad voor de testfasen in de lucht en op de grond. De levering van toestellen heeft later plaatsgevonden, en daarmee ook de betaling. Contractueel kan de Amerikaanse overheid de fabrikant korten op de winstmarges. Met de brief van 16 februari 2010 (Kamerstuk 26 448, nr. 217) is bijvoorbeeld gemeld dat \$ 614 miljoen is ingehouden van de winstmarge van Lockheed Martin vanwege opgelopen vertragingen in de productie- en testfase. De mogelijkheid de fabrikant aansprakelijk te stellen wordt bepaald door de contractvorm van het productiecontract. Deze verschillen per jaar. Aangezien meerdere productiecontracten tegelijkertijd lopen, is hierop geen eensluidend antwoord te geven.

Een tweede doelstelling betrof het succesvol uitvoeren van een audit over het zogeheten *Earned Value Management System (EVMS)*. Deze doelstelling werd niet behaald. In januari jl. heeft Lockheed Martin hiervoor een nieuw plan bij het JPO moeten indienen. Het niet behalen van deze doelstelling is toe te rekenen aan Lockheed Martin. Het heeft geen directe gevolgen gehad voor de ontwikkeling, productie en testfase. Omdat Lockheed Martin enige tijd niet voldoet aan de eisen van het EVMS, wordt er sinds de zomer van 2012 door het Pentagon 5 procent

ingehouden. Dit geld wordt vrijgegeven nadat Lockheed Martin in voldoende mate voldoet aan de eisen van het EVMS.

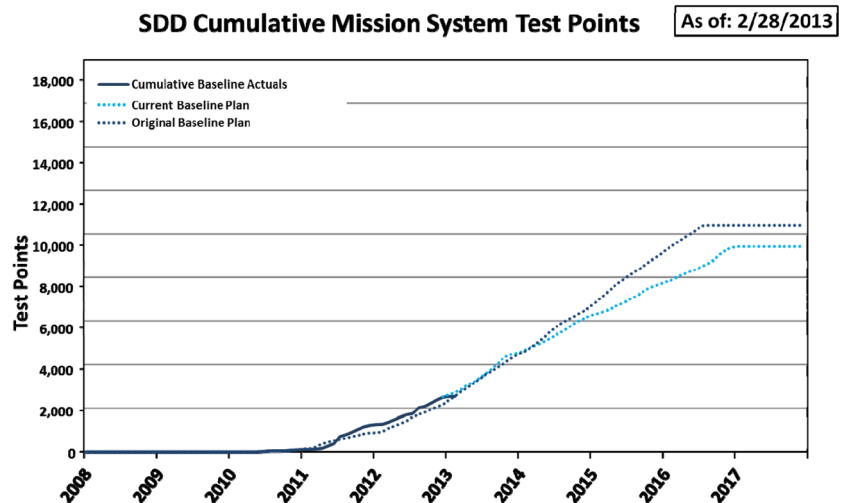
Een derde doelstelling betrof het voltooien van de *Block 3 Critical Design Review*. Deze werd eind januari 2013 alsnog behaald. De geringe vertraging heeft geen gevolgen voor de ontwikkeling en de productie en heeft naar verwachting ook geen gevolgen voor de voortgang van de testfase.

39.

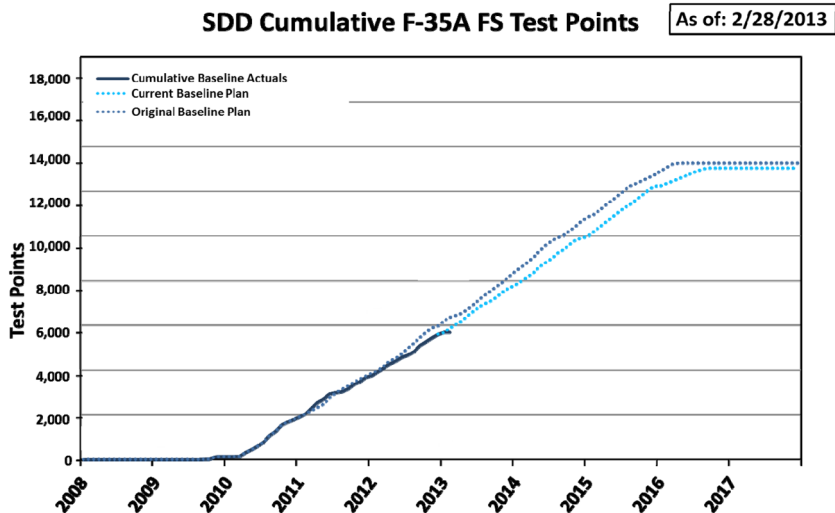
Kunt u een overzicht geven in tabelvorm van de geplande testvluchten bij aanvang van het F35 programma en de huidige planning van het aantal testvluchten? Kunt u daarbij per tabel opnemen welke testpunten er behaald zouden moeten zijn? Kunt u omschrijven wat wordt verstaan onder een testvlucht? Zo nee, waarom niet?

Hieronder treft u vier grafieken afkomstig van het JPO. De eerste grafiek geeft de planning en vorderingen weer van de testpunten voor de gemeenschappelijke missiesystemen van de drie types F-35 toestellen. De tweede grafiek geeft deze informatie weer voor het specifieke F-35A testprogramma. Het betreft de geplande testpunten en de gerealiseerde testpunten per 28 februari jl. Op de verticale as links het aantal testpunten. Zowel het oorspronkelijke (*original*) plan voorafgaande aan de in 2011 uitgevoerde herijking als het huidige plan (*current*) is weergegeven. Daarnaast geeft de doorlopende lijn de gerealiseerde testpunten weer tot 28 februari jl. Een testvlucht heeft tot doel één of meer testpunten te beproeven. Als de test is geslaagd is het testpunt afgedaan. Bij een testpunt wordt een specifiek (deel)aspect beproefd. Meerdere testpunten samen verifiëren de werking van een specifieke capaciteit van de F-35 als systeem. Deze testpunten worden tijdens testvluchten beproefd. De laatste twee grafieken geven de planning en vorderingen weer van de testvluchten. De eerste grafiek voor de gemeenschappelijke missiesystemen van de drie types F-35 toestellen, de tweede specifiek voor de F-35A.

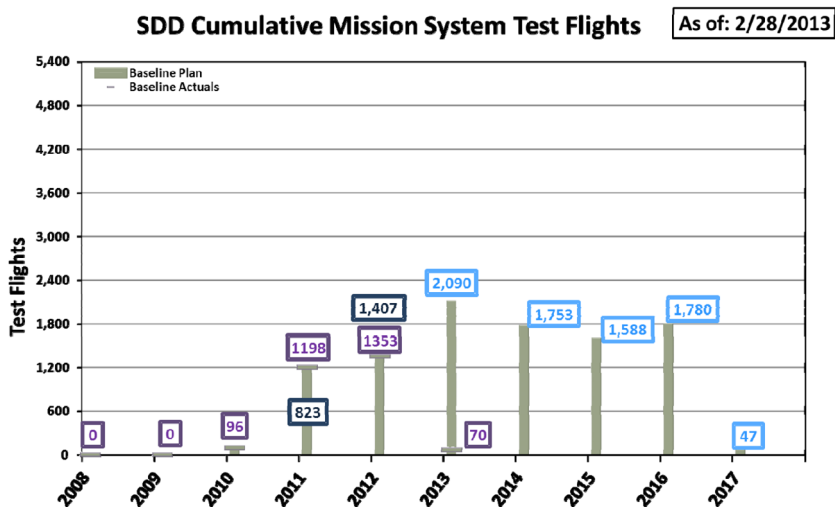
Figuur 1 Overzicht gemeenschappelijke testpunten totale programma



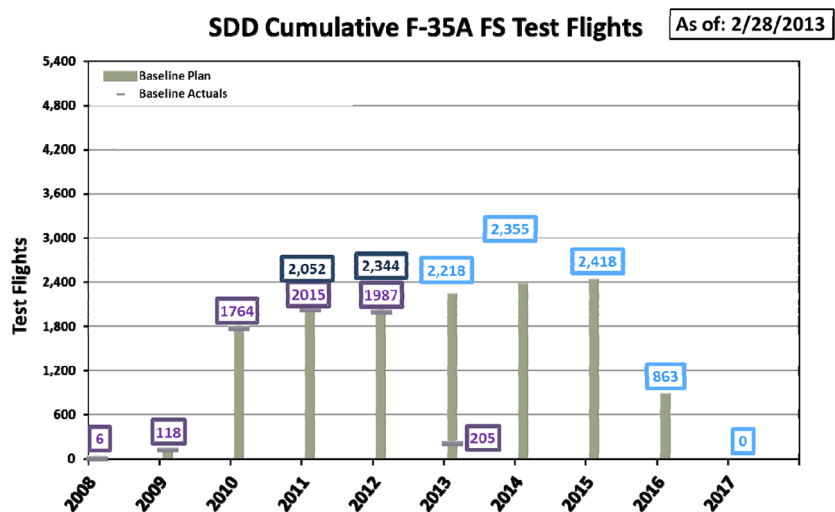
Figuur 2 Overzicht testpunten F-35A



Figuur 3 Overzicht testvluchten missiesystemen totale programma



Figuur 4 Overzicht testvluchten missiesystemen F-35A



40.

Door wie wordt de tweede minder geavanceerde helm ontwikkeld? Wat is de termijn waarop de oplossingen voor de eerste geavanceerde helm verwacht worden? Hoe hard is deze termijn?

De tweede helm wordt ontwikkeld door BAE-Systems. Het JPO heeft Defensie gemeld dat de oplossingen voor de eerste helm intussen gereed en geaccepteerd zijn en de toepassing kan op korte termijn worden verwacht.

41.

Wie draait op voor de kosten van de ontwikkeling van de tweede minder geavanceerde helm die eventueel gebruikt zal worden als alternatief?

Deze kosten worden vanuit het ontwikkelingsbudget betaald. De meerkosten die zijn veroorzaakt door het besluit een tweede helm te ontwikkelen, worden gedragen door de Verenigde Staten. De Nederlandse bijdrage aan de ontwikkeling van de F-35 betreft een vaste bijdrage van \$ 800 miljoen.

42.

Wie heeft besloten tot de ontwikkeling van de tweede minder geavanceerde helm?

Het JPO heeft daartoe besloten.

43.

Waarop is de verwachting dat de problemen met ALIS worden opgelost, gebaseerd? Hoe hard is de deadline van 2015 wanneer ALIS operationeel moet zijn? Wie draait op voor de gevolgen wanneer ALIS in 2015 niet operationeel is?

ALIS is een complex informatiesysteem. De nog op te lossen knelpunten worden steeds inzichtelijker nu er meer reguliere vliegtuigen beschikbaar komen en het systeem vaker wordt gebruikt. Daardoor is het mogelijk om doelgericht softwareverbeteringen aan te brengen. Om te garanderen dat een probleem is opgelost wordt telkens een afsluitende test als controle uitgevoerd.

De limiet van 2015 voor het operationeel zijn van ALIS komt voort uit de eis dat het *US Marine Corps* het eerste squadron F-35B's gereed heeft voor operationele inzet (*Initial Operational Capability*). Mocht ALIS in 2015 niet voldoende operationeel zijn, dan zal op dat moment de beschikbaarheid van alle subsystemen in ALIS bepalen wat daarvan de gevolgen zijn, welke alternatieven er zijn en in welke mate dit de eenheid operationeel hindert.

44.

Kunt u in tabelvorm toelichten wat de oorspronkelijke planning van de software was en wat de huidige stand van zaken omtrent de ontwikkeling van de software is waarbij alleen de geteste en geïntegreerde software is opgenomen?

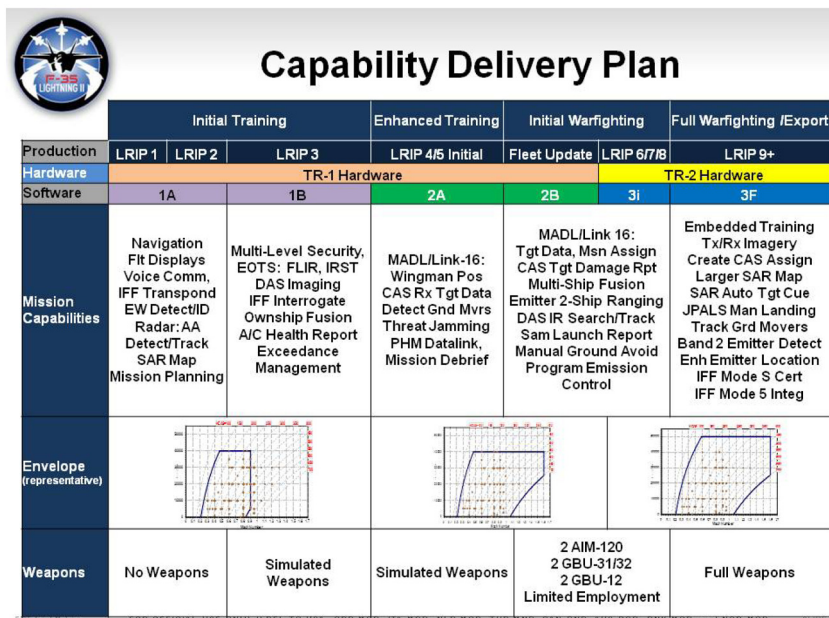
45.

Kunt u in tabelvorm een overzicht geven van de software die nog getest moet gaan worden? De integratie en het testen van de software is zeer uitdagend en risicovol, wie is verantwoordelijk en aansprakelijk voor de risico's?

49.

Kunt u in tabelvorm een overzicht geven van de oorspronkelijke planning van de ontwikkeling van de software en een overzicht van de bijgestelde planning inclusief de vertraging met daarbij de risico's voor verdere vertraging vanwege de moeilijkheid van de integratie en de risico's van het testen van de software?

Figuur 5 Software capaciteiten



	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Pré Nunn-McCurdy	★	★		★			
Post Nunn-McCurdy			★	★		★	

Tabel 2 oude en nieuwe planning block software

- ★ Block 2A software
- ★ Block 2B Software
- ★ Block 3I Software
- ★ Block 3F software

Het beschikbaar komen van capaciteiten bepaalt de toepassing van de software. De planning is in 2011 aangepast nadat de kosten van het ontwikkelingsprogramma zover waren gestegen, dat de Nunn-McCurdy grens was doorbroken en er een wettelijke herstructurering van het programma nodig was. Terwijl de ontwikkeling aanvankelijk voltooid zou zijn in 2015, zal deze nu in 2018 klaar moeten zijn. De softwareversies 1a en 1b zijn gereed, 2a en volgende versies zijn in ontwikkeling. De versies 2a en 2b bevinden zich in verschillende testfasen.

De integratie en het testen van de software zijn een verantwoordelijkheid van de fabrikant. Op grond daarvan lost de fabrikant in overleg met het JPO de eventueel geconstateerde problemen op.

46.

Wat zijn de risico's die samenhangen met het gegeven dat het overgrote en het meest complexe deel van het testprogramma nog moet worden doorlopen? Wie is aansprakelijk voor deze risico's?

47.

Het GAO wijst erop dat de ontwikkeling van de Block 3 software vanwege de hoge complexiteit veel risico's kent, wie is aansprakelijk voor deze risico's?

In de ontwikkeling van Block-1 naar de Block-3 software wordt de complexiteit steeds groter door stapsgewijs verschillende systemen te integreren. Door deze stapsgewijze benadering blijven de risico's overzichtelijk en beheersbaar. Op grond daarvan lost de fabrikant in overleg met het JPO de eventueel geconstateerde problemen op. Lockheed Martin is verantwoordelijk voor de beheersing van de risico's en het behalen van de planning. Contractueel is het voor de Amerikaanse overheid mogelijk om Lockheed Martin, bij het niet behalen van de planning of de contractspecificaties, te korten op de winstmarges.

48.

De ontwikkeling van de vliegtuigsoftware verloopt trager dan gepland en de achterstand bedraagt drie tot zes maanden, is dat ten opzichte van de oorspronkelijke planning of ten opzichte van de bijgestelde planning?

Het project is na het doorbreken van de Nunn-McCurdy grens in de Verenigde Staten herijkt. In 2012 is een nieuwe planning vastgesteld voor de ontwikkeling van de F-35. De huidige achterstand van drie tot zes maanden is ten opzichte van deze aangepaste planning.

49.

Kunt u in tabelvorm een overzicht geven van de oorspronkelijke planning van de ontwikkeling van de software en een overzicht van de bijgestelde planning inclusief de vertraging met daarbij de risico's voor verdere vertraging vanwege de moeilijkheid van de integratie en de risico's van het testen van de software?

Zie het antwoord op vraag 45.

50.

In hoeverre speelt het gegeven dat de softwareconcepten dateren uit de jaren negentig een rol bij de problemen met de ontwikkeling en integratie van de software?

Geen. Het gaat om een stapsgewijze, geleidelijke ontwikkeling en integratie van software die op dit moment wordt ontwikkeld. Softwareconcepten die uit de negentigerjaren stamden, zijn in de loop van de tijd grotendeels vervangen of aangepast.

51.

Kunt u toelichten uit welke periode de hardware componenten uit de F35 dateren?

De besteltijd van onderdelen met een lange levertijd bedraagt drie jaar. Dergelijke hardware componenten van een F-35 worden dan geproduceerd en zijn bij aflevering maximaal drie jaar oud.

52.

Voldoet de F35 nog wel aan de eerder voorgespiegelde kwaliteitseisen nu er, om gewicht te besparen, is besloten enkele veiligheidssystemen te verwijderen waardoor het F35 toestel niet minder kwetsbaar is dan oudere toestellen en testpiloten spreken van een vliegende schietschijf aangezien het zicht beperkt is?

Het besluit om enkele voorziene veiligheidssystemen niet in de F-35 op te nemen om gewicht te besparen, is al in 2008 genomen. Bij testen is in 2012 gebleken dat het toestel op enkele punten niet voldeed aan de gestelde eisen voor gevoeligheid voor schade in gevechtsomstandigheden (beschietingen/explosies). De *Director Operational Test en Evaluation* heeft voor drie systemen op basis van de voorlopige resultaten geadviseerd deze alsnog te installeren. Voor een systeem wordt overwogen dit alsnog terug te plaatsen, voor de overige wordt dit op basis van een risicoanalyse door het JPO vooralsnog niet noodzakelijk geacht. Zie ook de brief van 8 februari jl. (Kamerbrief 26 488, nr. 309). De uitspraken over het beperkte zicht zijn afkomstig van enkele piloten die in het najaar van 2012 werden omgeschoold naar de F-35. Deze uitspraken zijn opgetekend in een rapport van de Director OT&E van het Pentagon, die daarbij overigens opmerkte dat dit ook een kwestie van gewenning kan zijn. Het zicht is eveneens van invloed op de kwetsbaarheid van het vliegtuig en kan worden beproefd nadat ook een volledig functionele helm beschikbaar is. De helm stelt de piloot in staat in alle richtingen te kijken, waarbij de piloot zelfs informatie gepresenteerd krijgt in richtingen die fysiek zijn afgeschermd, zoals recht onder en recht achter zich.

53.

Welke andere beperkingen gelden er naast dat de F35 vanwege het brandstofsysteem onder meer niet in de buurt van onweer mag vliegen?

Naarmate de testfase vordert, wordt het toestel stapsgewijs steeds zwaarder belast en worden vliegbeperkingen opgeheven. Het gaat dan bijvoorbeeld over de vlieghoogte, de hoek waaronder het toestel vliegt en de vliedsnelheid. Zo wordt toegewerkt naar het moment waarop de belasting van het toestel aan de vooraf vastgestelde normen voldoet. Voor de F-35 gelden nu nog beperkingen ten aanzien van bovenstaande factoren. Daarnaast mag het toestel op dit moment niet vliegen in de buurt van onweer. Voor dit knelpunt is een oplossing beschikbaar die zal worden beproefd. Als de beproeving succesvol is verlopen, zal deze beperking worden opgeheven.

54.

Kunt u toelichten waarom het niet verassend is dat er gebreken worden geconstateerd gezien het stadium van ontwikkeling waar het toestel zich in bevindt in relatie met het feit dat in de oorspronkelijk planning de ontwikkeling van het toestel nu afgerond zou moeten zijn?

De ontwikkeling en de testfase van de F-35 duren langer en de planning is daaraan aangepast. Daarom is later begonnen met de testfase. Het is dan ook niet vreemd dat nu gebreken worden geconstateerd. Daarnaast heeft het programma in het vroege deel van de testfase (2008–2010) minder vorderingen gemaakt dan oorspronkelijk was voorzien.

55.

Is er een plan van aanpak om de zoals het GAO constateerde betrouwbaarheid van het toestel te verbeteren? Zo ja, wie zijn

betrokken bij het opstellen van dat plan van aanpak? En zo nee, waarom niet?

Ja, het JPO heeft dat plan van aanpak gemaakt. Naast functionarissen van het JPO zijn daarbij internationale deskundigen betrokken op het gebied van de betrouwbaarheid en het onderhoud van jachtvliegtuigen. Bij de opstelling en uitvoering van dit plan wordt samengewerkt met de fabrikanten.

56.

Hoewel door de verbeteringen de productiekosten voor het toestel volgens verwachting zullen afnemen, wijst het GAO op het risico dat het aantal te produceren toestellen kan achterblijven bij de huidige prognoses waardoor de gemiddelde toestelprijs zal toenemen, constateert u hier ook een tegenstrijdigheid?

Zowel de verbeteringen in de productie als de eventuele daling van het aantal te produceren toestellen hebben respectievelijk een positief en een negatief effect op de gemiddelde toestelprijs. Het GAO beschrijft beide effecten.

57.

Komt met het aanstellen van generaal Bogdan een einde aan het zonder meer doorberekenen van de financiële gevolgen van de door de producent genomen risico's aan de potentiële kopers van de F35?

Generaal Bogdan zet het beleid van zijn voorganger voort om bij opeenvolgende productiecontracten de fabrikant een steeds groter deel van het risico te laten dragen voor kostenoverschrijdingen tijdens de productie én in verband met *concurrency*.

58.

Het bereiken van betaalbare investerings- en exploitatiekosten voor de F35 zal in hoge mate bepalen hoeveel F35 toestellen uiteindelijk zullen worden aangeschaft, betekent dit dat de aanschaf van de F35 uiteindelijk price-driven zal zijn in plaats van capacity-driven? Kunt u aangeven in hoeverre de rol van de alsmaar opschuivende levertijd hierbij een rol speelt?

Het GAO concludeert dat het bereiken van betaalbare investerings- en exploitatiekosten voor de F-35 in hoge mate zal bepalen hoeveel F-35 toestellen uiteindelijk zullen worden aangeschaft. Deze conclusie van het GAO gaat over het gehele F-35 programma. Betaalbare investerings- en exploitatiekosten voor alle wapensystemen maken deel uit van het opstellen van de visie op de krijgsmacht van de toekomst.

59.

De prijs per toestel daalt bij iedere nieuwe productieserie in de LRIP fase, tegelijkertijd stijgen de concurrency-kosten en neemt het aantal geproduceerde toestellen voorlopig per LRIP-fase af wat prijsverhogend kan werken, kunt u toelichten waarom de uiteindelijke prijs van een toestel uit een nieuwe productie alsnog lager zou uitvallen?

Een belangrijke reden dat de prijzen van de toestellen dalen zijn de leereffecten in het productieproces. Dit effect is groter naarmate het aantal toestellen dat wordt geproduceerd ook groter is. Tot nu toe is elke opeenvolgende serie toestellen tegen een lager bedrag gecontracteerd.

Ook is het aantal geproduceerde toestellen per LRIP-fase tot dusver niet afgenomen. De *concurrency* kosten per toestel nemen bij latere productie-toestellen af doordat het toestel dan verder is uitontwikkeld. Daarnaast is het de bedoeling dat de *concurrency* kosten voor een steeds groter deel voor rekening van de fabrikant zijn.

60.

In de reactie op het rapport van de Rekenkamer over de vervanging van de F16⁴ is opgenomen dat, ervan uitgaande dat de trend naar intensievere internationale samenwerking in de nabije toekomst aanhoudt, Defensie een operationeel verantwoord taakuitvoering mogelijk acht met 56 F-35 jachtvliegtuigen. Wat wordt verstaan onder intensievere internationale samenwerking? Geldt dit directe verband tussen intensievere internationale samenwerking en het aantal toestellen nog steeds? Geldt dit voor alle typen jachtvliegtuigen, dus niet alleen voor de F-35?

Intensievere internationale samenwerking kan leiden tot de doelmatigere inzet van wapensystemen. Er is nu al sprake van intensieve samenwerking bij de F-16. Met elk type jachtvliegtuig zal Defensie internationaal willen samenwerken. Samenwerking wordt vergemakkelijkt als meer partners over het zelfde type toestel beschikken. Een voorbeeld van intensieve internationale samenwerking is de bestaande gezamenlijke ontwikkeling en kostendeling van de doorontwikkeling van F-16 software. Momenteel wordt samenwerking met België op het gebied van de *Quick Reaction Alert* (QRA) taken van de F-16 onderzocht.

61.

Kan internationale samenwerking ertoe leiden dat Nederland minder jachtvliegtuigen nodig heeft dan oorspronkelijk werd beoogd?

Zoals in het antwoord op vraag 60 is gemeld kan internationale samenwerking leiden tot doelmatiger inzet van wapensystemen.

62.

Hoe definieert u een «operationeel verantwoorde taakuitvoering»⁵?

Een operationele taakuitvoering waarbij de nationale en de bondgenootschappelijke taken kunnen worden uitgevoerd.

63.

Valt onder een verantwoordelijke taakuitvoering ook de bestaande nucleaire taak, momenteel uitgevoerd door de F-16?

Hierover doet het kabinet geen uitspraken.

64.

Wat is het minimum aantal jachtvliegtuigen dat nodig is om de krijgsmacht te laten voldoen aan de randvoorwaarden die in het regeerakkoord genoemd zijn, namelijk verplichtingen in NAVO-verband gestand moeten kunnen doen en in staat zijn in internationaal verband een bijdrage te leveren aan crisisbeheersingsoperaties?

⁴ Kamerstuk 26 488, nr. 305.

⁵ Kamerstuk 26 488, nr. 305.

65.

Welke aannames liggen ten grondslag aan de berekening van het aantal toestellen dat nodig is om een operationele luchtmacht te hebben die past bij het ambitieniveau van de krijgsmacht om ook in NAVO-verband te participeren?

66.

Zijn er met de aanschaf van 56 toestellen voldoende toestellen om de capaciteit van de luchtmacht op peil te houden?

Het inzetniveau en het daarmee samenhangende aantal toestellen dat Nederland nodig heeft, zullen in de visie worden bepaald.

67.

In de oorspronkelijke planning zouden er 4.500 F35 toestellen geproduceerd worden, inmiddels zo staat in de brief is het aantal dat de VS en de partnerlanden zullen afnemen pas rond de 3.100, wat zijn hiervan de gevolgen voor de Nederlandse business case?

68.

Hoe groot acht u de kans dat er uiteindelijk 4.500 toestellen geproduceerd zullen worden? Hoe groot acht u de kans dat het aantal van 3.100 geproduceerde toestellen gehaald zal gaan worden mede gezien de ontwikkelingen in de diverse partnerlanden?

Het aantal van 4.500 toestellen (in drie verschillende varianten) betreft de totale productieverwachting gedurende de komende decennia. Het gaat om het totaal van de geraamde aantallen voor de partnerlanden (inclusief de Verenigde Staten) plus die voor derde landen. Voor de partnerlanden alleen bedraagt de raming nog steeds circa 3.100 toestellen, al wordt er binnen enkele partnerlanden wel gekeken naar die behoefte. Daar bovenop komen de aantallen van derde landen. De behoefte van derde landen is concreet. Zo hebben momenteel Israël en Japan reeds besloten tot aanschaf van de F-35.

De business case is in 2008 herijkt. Na de arbitrage en de aanvullende afspraken met de industrie is deze in 2010 definitief vastgesteld. Wijzigingen in productieaantallen gedurende de looptijd van het F-35 programma zullen wel van invloed zijn op de omzetverwachtingen van de bij het programma betrokken bedrijven, maar zullen geen effect hebben op de business case en de afspraken zoals vastgelegd in de Medefinancieringsovereenkomst (MFO) en de nadere afspraken zoals overeengekomen tussen de Staat en de luchtvaartindustrie in 2010. De Kamer is over de business case geïnformeerd met de brief van 24 maart 2010 (Kamerstuk 26 488, nr. 223).

69.

Welke rol speelt de beperking van het aantal beschikbare vliegers dat overblijft naast de benodigde vliegers ter verdediging van het eigen luchtruim, bij de inzet elders in de wereld?

De beperkende factor bij het bepalen van de inzetmogelijkheden voor het jachtvliegtuig is het aantal inzetgerede vliegers. Dit is het aantal vliegers dat beschikbaar is voor inzet naast het aantal vliegers dat nodig is voor de uitvoering van de nationale QRA-taak en het reguliere trainingsprogramma.

70.

Zal in de komende jaarrapportage Vervanging F16 het aantal te vervangen toestellen aansluiten bij het aantal aan te schaffen

toestellen zoals opgenomen in de nieuwe visie op de krijgsmacht?

80.

Welk uitgangspunt zal gehanteerd worden in de jaarrapportage Vervanging F16 over het jaar 2012: het reserveringsbudget van € 4,5 miljard of het planningsaantal van 85 toestellen?

De jaarrapportage over het jaar 2012 van het project vervanging F-16 verschijnt vóór de visie op de krijgsmacht van de toekomst. De jaarrapportage zal niet vooruitlopen op de visie. De jaarrapportage zal, net als het afgelopen jaar, financiële reeksen bevatten uitgaande van de planreeks van 85 toestellen en een planreservering van € 4,5 miljard.

71.

Hoeveel squadrons zijn er samen te stellen bij het aantal toestellen van respectievelijk 85, 68 en 56 om beschikbaar te stellen in NAVO-verband? En wat zijn daar de consequenties van voor de beveiliging van het Nederlandse luchtruim?

Nederland beschikt momenteel over 68 vliegtuigen waarvan er 57 operationeel zijn. Deze operationele vliegtuigen zijn verdeeld over vier squadrons. Daarnaast staan tien toestellen in de Verenigde Staten voor opleidings- en trainingsdoeleinden en een toestel wordt gebruikt voor testdoeleinden. Met 85 toestellen zijn vijf squadrons samen te stellen, met 68 toestellen vier en met 56 toestellen drie. Het Nederlandse luchtruim kan 365 dagen per jaar worden beveiligd. De inzetmogelijkheden en het voortzettingsvermogen nemen bij lagere aantallen af.

72.

Hoe lang zal er nog sprake zijn van concurrency? Is het juist om te veronderstellen dat pas na het einde van «concurrency» er geen kans meer is op een opwaartse prijsontwikkeling?

Het risico van meerkosten door *concurrency* blijft aanwezig zolang er sprake is van gelijktijdig ontwikkelen, testen en produceren. Als het ontwikkelen en testen is voltooid, is er voor de toestellen die daarna worden geproduceerd geen risico meer voor meerkosten door *concurrency*. De fabrikant moet bij de productieserie LRIP-5 al een groot deel van *concurrency* kosten voor zijn rekening nemen. Bij toekomstige contracten zal de fabrikant naar verwachting steeds grotere delen van deze kosten moeten dragen. De *concurrency* kosten voor de koper nemen daarom naar verwachting af. Naast *concurrency* zijn andere factoren van invloed op de prijs van de toestellen, zoals de leereffecten en de productieaantallen.

73.

Wat zijn de operationele mogelijkheden met 35 JSF toestellen, het aantal dat de u noemde als mogelijkheid bij een projectbudget van € 4,5 miljard?

74.

Welke operationele mogelijkheden heeft Nederland om het eigen luchtruim te verdedigen en elders in de wereld mee te doen in missies, wanneer er 35 toestellen worden aangeschaft?

75.

Wat zijn de operationele mogelijkheden met 30 JSF toestellen?

76.

Wat zijn de operationele mogelijkheden met 25 JSF toestellen?

77.

Wat zijn de operationele mogelijkheden met 15 JSF toestellen?

78.
Wat zijn de operationele mogelijkheden met 10 JSF toestellen?

Het kabinet zal een visie op krijgsmacht van de toekomst opstellen. De vervanging van de F-16 maakt daarvan deel uit. Daarin wordt tevens bepaald wat de inzetbaarheidsdoelstellingen zijn, welk budget daarvoor beschikbaar is en hoeveel toestellen van welk type daarvoor kunnen worden aangeschaft. Lagere aantallen toestellen beperken de inzetmogelijkheden en het voortzettingsvermogen.

79.
Hoeveel scenario's zijn er voor het tempo van uitfaseren van de F16?

Op dit moment hanteert Defensie een uitfaseringsscenario voor de F-16 zoals dat in de jaarrapportage Vervanging F-16 over 2011 (Kamerstuk 26 488, nr. 294) en in de brief van 25 januari (Kamerstuk 32 733, nr. 104) is uiteengezet. In de visie zal een uitstroomschema worden bepaald. In samenhang daarmee wordt een invoerschema bepaald voor de vervanger.

Jaar	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Uitvoerreeks	0	0	3	7	12	12	9	7	6	6	6
Aantal F-16's operationeel	68	68	65	58	46	34	25	18	12	6	0

80.
Welk uitgangspunt zal gehanteerd worden in de jaarrapportage Vervanging F16 over het jaar 2012: het reserveringsbudget van € 4,5 miljard of het planningsaantal van 85 toestellen?

Zie het antwoord op vraag 70.

81.
Welke gevolgen zou het wijzigen van het planningsaantal hebben?

82.
Welke gevolgen zou het wijzigen van het reserveringsbudget hebben?

84.
Welke financiële en operationele consequenties zou het wijzigen van het planningsaantal hebben?

Het wijzigen van het planningsaantal is van invloed op het financiële volume van zowel investeringen als exploitatie. Daarnaast heeft het ook direct effect op de te realiseren operationele ambitie. In de visie zal een besluit worden genomen over de vervanging van de F-16 en de financiële inpassing daarvan. Het aanpassen van het planningsaantal heeft effecten voor de kosten van de overige toestellen van Nederland en andere partnerlanden die in de betrokken jaren worden geproduceerd. De aantallen te bestellen toestellen kunnen jaarlijks in het najaar formeel worden gewijzigd. Op dat moment worden de aangepaste aantallen opgenomen in een Annex van het PSFD MoU die ook als bijlage in de jaarrapportage is opgenomen. Het F-35 *Joint Program Office* (JPO) houdt vervolgens in de productie rekening met de formele aanpassing van de planningsreeks. Daarnaast zal de Nederlandse contributie in het kader van het PSFD MoU vanaf het eerstvolgende betaalmoment dienovereenkomstig worden aangepast.

83.

Wat zijn de gevolgen voor het aantal aan te schaffen toestellen ter Vervanging van de F16, nu de stalling van de F35 testtoestellen ten laste zullen worden gebracht van de projectreservering Vervanging F16?

In de projectreservering was voorzien dat de beide Nederlandse toestellen dit jaar zouden beginnen met vliegoperaties als onderdeel van de internationale pool van toestellen voor de initiële opleiding van F-35 vliegers. Door het besluit de toestellen voorlopig te stallen zal een deel van de geraamde uitgaven voor vliegoperaties aangewend worden voor de stalling. Met mijn brief van 4 april jl. heb ik gemeld de Kamer te zullen informeren zodra de kosten van de stalling bekend zijn.

84.

Welke financiële en operationele consequenties zou het wijzigen van het planningsaantal hebben?

Zie het antwoord op vraag 81.

85.

Heeft u ten opzichte van de vorige jaarrapportage al inzicht in de modificatiekosten van het JPO en kunt u uiteenzetten welke consequenties dit heeft voor de raming van de exploitatiekosten?

Ten behoeve van de jaarrapportage over 2011 was aanvullende informatie ontvangen over de modificatiekosten gedurende de levensduur van de F-35. Deze informatie is bij het opstellen van de jaarrapportage destijds niet volledig overgenomen. Het JPO had, op advies van de *Director of Cost Assessment and Program Evaluation* (CAPE) van het Pentagon, gekozen voor een fundamenteel andere benadering op grond van ervaringen met oudere vliegtuigtypen. Het gaat hierbij om een post die gerelateerd is aan de *block upgrades* tijdens de levensduur van het toestel. In de voorbereiding van de jaarrapportage over 2012 ontstaat beter inzicht in de toepasbaarheid van deze post op de Nederlandse situatie.

86.

Volgt u de Amerikaanse uitgangspunten voor kostenramingen in verband met de exploitatie van de JSF?

Ja. Defensie ontvangt elk voorjaar van het JPO financiële informatie over de investerings- en exploitatiekosten. Deze informatie wordt bewerkt om van toepassing te zijn op de Nederlandse situatie. Ten behoeve van de totale raming van de levensduurkosten wordt de Amerikaanse informatie aangevuld met financiële informatie over de Nederlandse personeelssituatie en infrastructuur, alsmede 21 procent BTW. Deze informatie wordt jaarlijks opgenomen in de jaarrapportage Vervanging F-16.

87.

Welke gevolgen heeft de constatering van het Amerikaanse Ministerie van Defensie in het rapport van het GAO, dat op basis van de huidige prognoses de onderhoudskosten van de F-35 luchtvloot «onbetaalbaar» zijn?

De directeur van het JPO oefent druk uit op de fabrikant om de prijzen te laten dalen. Daarnaast ontplooit het Amerikaanse ministerie van Defensie diverse initiatieven om de kosten tot een aanvaardbaar niveau te beperken. Het betreft onder meer concurrentiestelling bij de aanbestedingen van ondersteunende werkzaamheden (zoals onderhoud, training),

verbeteringen op het gebied van betrouwbaarheid (resultierend in lagere onderhoudskosten) en het gebruik van minder bases waardoor de kosten voor infrastructuur afnemen.

88.

Is er in de begrotingsramingen iets gewijzigd naar aanleiding van de constatering van het Amerikaanse Ministerie van Defensie in het rapport van het GAO, dat op basis van de huidige prognoses de onderhoudskosten van de F-35 luchtvloot «onbetaalbaar» zijn?

Nee, er is in de Amerikaanse begrotingsramingen voor zover bekend naar aanleiding hiervan niets gewijzigd.

89.

Welke gevolgen heeft de constatering van de Directeur Operational Test and Evaluation van het Amerikaanse Ministerie van Defensie in een memo aan de Amerikaanse minister van Defensie, dat de F-35 bij lange na niet de doelen haalt die voor deze fase van het F-35 programma waren gesteld in het kader van betrouwbaarheid?

De Directeur *Operational Test and Evaluation* heeft in het bewuste memo geconstateerd dat de betrouwbaarheid van de eerste Amerikaanse F-35 productietoestellen die buiten het testprogramma worden ingezet voor het opleiden en trainen van personeel ten behoeve van de operationele testfase achter blijven bij de gestelde doelen voor deze fase van het F-35 programma. Ook het GAO merkt dit op. In de toekomst zal de betrouwbaarheid door technische verbeteringen moeten toenemen. Defensie is niet betrokken bij de afhandeling van de discussie over dit onderwerp binnen het Amerikaanse ministerie van Defensie.

90.

Hoe beoordeelt u de constatering van de Directeur Operational Test and Evaluation van het Amerikaanse Ministerie van Defensie in een memo aan de Amerikaanse minister van Defensie, dat de F-35 bij lange na niet de doelen haalt die voor deze fase van het F-35 programma waren gesteld in het kader van betrouwbaarheid?

De Director *Operational Test and Evaluation* heeft deze constatering eind 2012 gedaan naar aanleiding van zijn analyse voor de Amerikaanse luchtmacht. De vraag daarbij was of de luchtmacht kon aanvangen met het opleiden en trainen van personeel op de F-35A variant. Voor dat doel heeft hij over de periode waarin de evaluatie werd uitgevoerd de gemiddelde beschikbaarheid gezien. Hierdoor zijn in de beoordeling ook startproblemen betrokken die reeds zijn verholpen. De betrouwbaarheid van het toestel en de logistieke aanvoerlijnen nemen immers toe. Inmiddels is begonnen met het opleiden en trainen van personeel.

Over het hele programma gezien, worden de gestelde doelen voor betrouwbaarheid nog niet gehaald. Door de toename van het aantal toestellen en het dagelijkse gebruik van deze toestellen neemt de ervaring echter significant toe. Dit zal helpen aan de kennis om deze gestelde doelen alsnog te behalen. Zowel het JPO als de fabrikant verwacht dat deze doelen nog steeds haalbaar zijn. Bij voltooiing van de ontwikkeling eind 2018 moet aan alle gestelde doelen zijn voldaan.

91.

Hoe schat u de gevolgen voor het F-35 programma in van het «sequester», de automatische bezuinigingen van de Amerikaanse

overheid, die per 1 maart zijn ingegaan, gelet op de mededeling van de vorige Amerikaanse minister van Defensie, Panetta, aan het Congres, dat niet uitgesloten kan worden dat de Verenigde Staten uit het programma zouden moeten stappen als er op korte termijn geen einde komt aan de patstelling in de Amerikaanse begrotingsonderhandelingen?

In de Verenigde Staten zijn de Democraten en Republikeinen er niet in geslaagd een compromis te sluiten over het terugdringen van het begrotingstekort. Daarom zijn op 1 maart automatische bezuinigingen ingegaan, de zogenoemde *sequester*. De Amerikaanse minister van Defensie Panetta heeft in november 2011 gemeld dat het doorvoeren van de *sequester* zou kunnen leiden tot de beëindiging van het F-35 programma. Deze uitspraken deed hij op het moment dat de leden van het Congressionele *Super Committee* een oplossing moesten vinden om *sequester* te voorkomen. Nadat bleek dat het *Super Committee* geen oplossing kon vinden, heeft Panetta geen toespelingen meer gemaakt op beëindiging van het F-35 programma. Vanaf begin 2012 heeft hij bij verschillende gelegenheden het belang van het programma voor het Amerikaanse defensiebeleid en de strijdkrachten benadrukt.

92.

Zou het Amerikaanse sequester kunnen leiden tot vertraging in een eventuele aanschaf en oplevering van Nederlandse F-35 toestellen, mocht een dergelijk aanschafbesluit nog dit jaar door Nederland worden genomen?

Op dit moment is mij niet duidelijk hoe de *sequester* zal uitpakken. Indien deze strikt wordt toegepast, kan dit tot gevolg hebben dat de Verenigde Staten jaarlijks lagere aantallen toestellen per jaar afnemen. In de op 11 april jl. door het Pentagon gepresenteerde begroting is hetzelfde aantal F-35 toestellen voorzien als eerder gepland. Pas op het moment dat de Amerikaanse planning zou worden aangepast, kunnen de gevolgen voor Nederland worden gezien.

93.

Tot welk jaar loopt de raming van de kosten voor de JSF?

De raming van de investeringen loopt door tot en met 2023. Daarnaast hanteert Defensie een raming van de totale investerings- en exploitatiekosten voor de gehele levensduur van 30 jaar per toestel. Deze is opgenomen in de jaarrapportage. De visie die thans in voorbereiding is, dal ook hierop ingaan.

94.

Hoe ver naar voren worden de posten van de Defensiebegroting op hoofdlijnen geraamd?

De defensiebegroting 2013 geeft het totaal van uitgaven, verplichtingen en ontvangsten voor 2013 weer, en ramingen tot 2018.

95.

Wat moet er precies betaald worden vanuit de 4,5 miljard euro in de projectreservering vervanging F-16?

Alle kosten die vallen onder de projectdefinitie zoals vermeld in de jaarrapportage over het project Vervanging F-16, worden uit de projectreservering betaald. De desbetreffende kostenposten zijn weergegeven in tabel 9 van de Jaarrapportage Vervanging F-16 over 2011 (Kamerstuk 26 488, nr. 294 van 6 juni 2012).

96.

Hoeveel van de 4,5 miljard euro in de projectreservering vervanging F16 is er al uitgegeven?

97.

Hoeveel van de 4,5 miljard euro in de projectreservering vervanging F16 is er al uitgegeven aan de Production, Sustainment and Follow-on Development (PSFD)?

In totaal is per eind 2012 € 270,2 miljoen betaald. Hiervan is € 180,5 miljoen uitgegeven aan de testtoestellen (inclusief bijkomende middelen) en € 89,7 miljoen aan de PSFD-fase.

98.

Hoeveel van de 4,5 miljard euro in de projectreservering vervanging F16 is er al uitgegeven aan de operationele testfase (IOT&E)?

Met uitzondering van de twee testtoestellen, die vereist zijn voor deelneming, is nog geen geld uitgegeven aan de operationele testfase.

99.

Wat is de meest actuele inschatting van de kosten die nog zullen worden gemaakt in verband met de Production, Sustainment and Follow-on Development (PSFD)?

De toekomstige kosten voor de deelneming aan het PSFD-MoU zijn afhankelijk van de besluiten die in de visie worden genomen over de vervanging van de F-16.

Momenteel is daarvoor € 79,8 miljoen verplicht.

100.

Wat is de meest actuele inschatting van de kosten die nog zullen worden gemaakt in verband met de operationele testfase (IOT&E)?

Aan de deelneming aan het MoU voor de operationele testfase zijn kosten verbonden van € 22,2 miljoen, die ook in de jaarrapportage zijn weergegeven. Daarnaast zullen voorafgaande en bij deelneming exploitatiekosten worden gemaakt voor het gebruik van de toestellen. Met een besluit over de inzet van de toestellen tot de voltooiing van de operationele testfase in 2018 wordt pas inzichtelijk welke kosten hiermee gemoeid zijn. Zodra hier duidelijkheid over is, zal Defensie de Kamer hierover informeren.

101.

Wat zijn de kosten voor een JSF toestel?

De geactualiseerde kale stuksprijs voor een F-35A inclusief motor bij de planreeks zoals gehanteerd in de jaarrapportage over 2011 bedraagt € 64,5 miljoen in prijspeil 2012, exclusief 21 procent BTW (Kamerstuk 26 488, nr. 305). De uiteindelijke kosten van een JSF-toestel hangen af van het productiecontract waaronder dit toestel wordt geproduceerd. Om die reden is in de jaarrapportage over het project vervanging F-16 een gemiddelde stuksprijs voor de Nederlandse planreeks opgenomen.

102.

Wat is de meest actuele inschatting van de kosten die verbonden zijn aan de aanschaf, het onderhoud en de exploitatie van de JSF die niet onder de projectreservering vallen?

Alle kosten die gemoeid zijn met de aanschaf van de F-35 vallen onder de projectreservering. Kosten die niet onder de projectreservering vallen zijn de kosten voor de exploitatie van de F-35. Deze kosten zijn vermeld in het rapport van de Algemene Rekenkamer in zake uitstapkosten JSF van 24 oktober 2012 (Kamerstuk 26 488, nr. 305) en bedragen 14,2 miljard euro (prijspeil 2012) voor 85 toestellen voor een periode van dertig jaar. In de jaarrapportage die omstreeks 3 juni wordt aangeboden zal de actuele stand op basis van het planningsaantal van 85 toestellen worden weergegeven.

103.

Kunt u de verwachte kosten voor de vervanger van de F16 uitsplitsen in incidentele en structurele componenten?

Ja. De levensduurkosten van de vervanger van de F-16 worden in de regel gesplitst in investeringskosten en exploitatiekosten. De investeringskosten hebben een incidenteel karakter en de exploitatiekosten een structureel karakter.

104.

Wie bepaalt er welke kosten er wel of niet aan de projectreservering vervanging F16 toegerekend mogen worden?

Dit bepaalt het ministerie van Defensie en bij de voorbereiding daarvoor zijn in ieder geval de Hoofddirectie Financiën en Control en de Defensie Materieel Organisatie betrokken.

105.

Met welke structurele en incidentele exploitatiekosten voor de F16 en de vervanger van de F16 wordt rekening gehouden vanaf 2019?

Voor zowel de F-16 als de vervanger wordt met alle nu voorziene exploitatiekosten rekening gehouden. Dit betreft bijvoorbeeld personeelskosten, brandstofkosten, reservedelen en opleidingen.

106.

Kunt u in een tabel de totale kosten per jaar voor het in stand houden, onderhoud en exploitatie van de F-16 per jaar tussen 2019 en 2026, uitgaande van de huidige reeks voor de buitendienststelling weergeven?

107.

Kunt u in een tabel de exploitatiekosten per jaar voor de F16 tussen 2019 en 2026 weergeven, uitgaande van de huidige reeks voor de buitendienststelling?

108.

Kunt u in een tabel de verwachte exploitatiekosten per jaar voor de vervanger van de F16 tussen 2019 en 2026 weergeven, uitgaande van de huidige reeks voor de buitendienststelling?

De exploitatiekosten voor de F-16 tussen de jaren 2019 en 2026 zijn afhankelijk van de keuze voor de vervanging van de F-16. Dit aspect maakt deel uit van de visie op de krijgsmacht van de toekomst.

109.

Zijn de twee rekenmethodes waarmee Defensie de raming van de exploitatiekosten voorziet in overleg met het ministerie van Financiën opgesteld?

Het is niet duidelijk wat met de twee rekenmethodes wordt bedoeld.

110.

Wat zijn de gevolgen van de ontwikkelingen in Turkije met betrekking tot de ontwikkeling van het F35 toestel?

In januari 2013 werd bekendgemaakt dat Turkije de geplande aankoop van de eerste twee F-35A toestellen heeft doorgeschoven van de zevende naar de negende productieserie. Tegelijkertijd maakte de Turkse regering bekend nog steeds de intentie te hebben 100 F-35A toestellen aan te schaffen. Voor de ontwikkeling van het F-35 toestel heeft dit Turkse besluit geen gevolgen. Wel is het zo dat de overige vliegtuigen in het desbetreffende productiejaar hierdoor duurder worden.

111.

Hoeveel kosten worden er gemaakt in verband met het stallen van de JSF testtoestellen?

112.

Zijn er al contracten getekend voor het stallen van de JSF testtoestellen?

Op 21 december jl. (Kamerbrief 26 488, nr. 308) is de Kamer geïnformeerd over de stallingskosten van € 0,9 miljoen voor het eerste toestel tot eind april. Daarvoor is een contract gesloten. Aan de verlenging van die periode zijn kosten verbonden. Zoals gemeld in mijn brief van 4 april over de testtoestellen, zal de Kamer worden geïnformeerd als de in dit kader nog te maken afspraken zijn voltooid en duidelijk is wat de financiële gevolgen zijn.

113.

Zijn de aantallen uit de huidige reeks voor de buitendienststelling gecommuniceerd aan de fabrikant van de JSF en de Amerikanen?

Nee, over de reeks voor de buitendienststelling van de F-16 wordt niet gecommuniceerd met de fabrikant of de Amerikaanse overheid. Deze reeks is echter in de jaarrapportage openbaar beschikbaar.

114.

Kunt u een afschrift van de aankoopbewijzen/contracten die zijn gesloten in verband met de aanschaf van de twee JSF testtoestellen aan de Kamer sturen?

Zoals in de brief van 25 mei 2011 is gemeld (Kamerstuk 26 488, nr.270), vallen deze contracten onder Amerikaanse regels voor de vrijgave van documenten (*National Disclosure Policy*) en in het F-35 programma gemaakte afspraken over de bescherming van vertrouwelijke informatie. Aangezien de contracten vertrouwelijke informatie van de fabrikanten bevatten, de Verenigde Staten en het Verenigd Koninkrijk kan ik de Kamer geen afschrift verstrekken.

115.

Welke bepalingen in de contracten leiden er nu toe dat de twee testtoestellen gestald moeten worden?

132.

In de brief van 21 december 2012⁶ staat vermeld dat het contract en de bijbehorende verplichting van € 0,9 miljoen zou lopen tot uiterlijk eind maart 2013, waarom zijn deze kosten voor Nederlandse rekening?

⁶ Kamerstuk 26 488, nr. 308.

De fabrikant heeft aan al zijn verplichtingen voor de productie van het eerste toestel voldaan. Dit toestel is geproduceerd en vervolgens succesvol getest. Op basis van het laatste neemt Nederland het eerste toestel en later het tweede toestel over. Doordat de operationele testfase later zal aanvangen was het noodzakelijk te bepalen hoe met de twee toestellen zou worden omgegaan. Nederland zal tot de publicatie van de visie de toestellen nog niet gaan gebruiken. Daarom is het noodzakelijk de toestellen tijdelijk te stallen en zijn de kosten daarvan voor Nederlandse rekening.

116.

Hoewel Nederland het eerste testtoestel uiterlijk 31 maart moet afnemen is de planning van de testfase waaraan het toestel deelneemt nog onbekend, is overwogen de afname van het toestel als gevolg daarvan uit te stellen? Zo nee, waarom niet?

Deze toestellen zijn aangeschaft ten behoeve van de deelneming aan de operationele testfase en het opleiden van personeel daarvoor. De planning van de operationele testfase is echter geen bepaling voor de afname van het toestel. Op basis hiervan kan Nederland dus ook niet besluiten de toestellen niet over te nemen.

117.

Nederland is in 2009 de verplichtingen voor het eerste testtoestel aangegaan en inmiddels is het toestel grotendeels betaald tevens betaalt Nederland om het stallen van het toestel omdat om andere dan technische redenen nog niet met het toestel gevlogen kan worden, waarom gaat u akkoord met deze financiële gevolgen voor Nederland die hun oorzaak bij de fabrikant dan wel bij de Amerikaanse overheid vinden?

Zie het antwoord op de vragen 115 en 116.

118.

Welke termijn is er nog gemoeid met de financiële afwikkeling door Lockheed Martin en het Pentagon voor de gehele LRIP-3 productieserie?

De LRIP-productiecontracten zijn gesloten onder Amerikaanse (defensie-)regelgeving. Een onderdeel daarvan betreft de eindcontrole op de contractuitvoering, waaronder de financiële verantwoording door de fabrikant, door het *Defence Contract Management Agency* van het Pentagon. Het agentschap trekt gemiddeld vier jaar uit voor deze eindcontroles, nadat de laatste werkzaamheden op grond van het contract zijn voltooid. Volgens de huidige planning worden de laatste *concurrency* aanpassingen op basis van het LRIP-3 contract in 2016 voltooid. Dit betekent dat het nog tot 2020 kan duren voordat de volledige financiële afwikkeling is gedaan.

119.

Sinds wanneer en waarom kan het Verenigd Koninkrijk wel gaan deelnemen aan de operationele testfase?

Het Verenigd Koninkrijk is vorig jaar begonnen met het opleiden van personeel ten behoeve van de deelneming aan de operationele testfase. Inmiddels zijn de eerste vliegers van het Verenigd Koninkrijk opgeleid. Het opgeleide personeel doet nu, in aanloop naar de operationele testfase, ervaring op met het gebruik van de F-35B ten behoeve van de block-2 fase van de operationele testfase die in 2015 zal starten.

120.

Wat gebeurt er met het personeel, zowel de vliegers als het technisch personeel, nu de beide testtoestellen als gevolg van het uitstellen van Nederlandse deelname aan de operationele testfase vooralsnog is uitgesteld?

121.

Wat gebeurt er met het personeel, zowel de vliegers als het technisch personeel, nu de beide test toestellen voorlopig niet gebruikt zullen worden maar gestald zullen worden?

122.

Waar bevindt het personeel zich dat door u is aangewezen deel te nemen aan de operationele testfase nu deze deelname vooralsnog is uitgesteld?

Op basis van het in 2008 overeengekomen *Initial Operational Test & Evaluation Memorandum of Understanding (IOT&E MOU)* heeft Defensie personeel geplaatst op de vliegbases Edwards en Eglin in de Verenigde Staten. Dit personeel is belast met de planning en de noodzakelijke voorbereidingen voor de operationele testfase, die, zoals nu voorzien, in 2015 begint. Het besluit om de Nederlandse testtoestellen vooralsnog te stallen heeft geen gevolgen voor dit personeel.

123.

Om de beide testtoestellen luchtwaardig te houden zullen Amerikaanse piloten beperkt met het vliegtuig vliegen, nu het Nederland immers niet toe te rekenen is dat de testtoestellen niet kunnen deelnemen aan de operationele testfase, kunt u toelichten wat u ondernomen heeft om de kosten die hiermee gemoeid zijn voor Nederland zo laag mogelijk te houden?

124.

Om de beide testtoestellen luchtwaardig te houden zullen Amerikaanse piloten beperkt met het vliegtuig vliegen, wat verstaat u onder luchtwaardig?

125.

Om de beide testtoestellen luchtwaardig te houden zullen Amerikaanse piloten beperkt met het vliegtuig vliegen, wat verstaat u onder beperkt?

Om een vliegtuig luchtwaardig te houden moeten de werk- en toezichtprocessen goed worden uitgevoerd. Tevens moet zijn gewaarborgd dat gedurende het gebruik van het toestel de technische voorschriften correct worden uitgevoerd zodat een veilig gebruik is gegarandeerd. Om een toestel luchtwaardig te houden, moet niet alleen het voorgeschreven onderhoud goed zijn uitgevoerd, maar moet ook met het toestel worden gevlogen. Indien het toestel een lange periode stil staat, is veel extra onderhoud nodig wat kan worden voorkomen door deze vluchten. Het aantal keren dat moet worden gevlogen is beperkt tot het minimaal noodzakelijke. De eisen daarvoor worden gesteld door de wapensysteemmanager van de F-35 op basis van de regelgeving van het JPO en de Nederlandse Militaire Luchtvaartautoriteit. Defensie is met het JPO in overleg hoe de kosten voor het stallen en het luchtwaardig houden van de toestellen kunnen worden beperkt.

126.

Is de datum waarom Nederland kan deelnemen aan de operationele testfase inmiddels bekend? En zo nee, per wanneer verwacht u dat Nederland kan deelnemen aan de operationele testfase? En waarop is deze verwachting gebaseerd?

Het eerste deel van de operationele testfase begint in 2015, het tweede in 2017. Indien een besluit over de vervanging van de F-16 in samenhang met de visie op de krijgsmacht van de toekomst daartoe aanleiding geeft, zal nader bezien worden of en zo ja wanneer Nederland aan de operationele testfase kan deelnemen.

127.

Is overwogen met het uitstellen van de Nederlandse deelname aan de operationele testfase de aanschaf van het tweede testtoestel vooralsnog uit te stellen? Zo nee, waarom niet?

Het tweede Nederlandse toestel is inmiddels nagenoeg gereed. Er is geen mogelijkheid de aanschaf van dit toestel uit te stellen.

128.

Is het stallen van het eerste testtoestel een direct en rechtstreeks gevolg van het uitstellen van een besluit over de vervanging van de F16, of zijn er meerdere oorzaken waaronder het uitstellen van de operationele testfase waarin Nederland zou gaan deelnemen?

129.

Wanneer is het besluit over het stallen van de Nederlandse testtoestellen genomen indien dit het gevolg is van het uitstellen van een aanschafbesluit over de Vervanging F16?

In de brief van 21 december 2012 (Kamerstuk 26 488, nr. 308) is uiteengezet dat het toestel in gebruik zal worden genomen zodra Nederland een besluit heeft genomen over de aanwending van de testtoestellen in de komende jaren. Het kabinet heeft onlangs besloten dat de toestellen zullen worden gestald tot het moment dat er een besluit is genomen over de vervanging van de F-16 in samenhang met de visie op de krijgsmacht van de toekomst. Ik heb u dat in mijn brief van 4 april jl. gemeld.

130.

Waarom is het besluit over het stallen van de Nederlandse testtoestellen genomen als gevolg is van het uitstellen van een aanschafbesluit over de Vervanging F16 niet direct na 29 oktober 2012 aan de Kamer medegedeeld?

131.

Waarom is het besluit over het stallen van de Nederlandse testtoestellen genomen als gevolg van het uitstellen van een aanschafbesluit over de Vervanging F16 niet opgenomen in de brief van 21 december 2012⁷ over het stallen van de Nederlandse testtoestellen omdat er voorlopig niet mee gevlogen zou worden om andere dan technische redenen?

Zoals gemeld in de brief van 21 december 2012 (Kamerstuk 26 488, nr. 308) zijn eerst diverse opties geïnventariseerd.

132.

In de brief van 21 december 2012⁸ staat vermeld dat het contract en de bijbehorende verplichting van € 0,9 miljoen zou lopen tot uiterlijk eind maart 2013, waarom zijn deze kosten voor Nederlandse rekening?

Zie vraag 115.

⁷ Kamerstuk 26 488, nr. 308.

⁸ Kamerstuk 26 488, nr. 308.

133.

Het tweede testtoestel wordt in de zomer van 2013 geleverd, kunt u exacter aangeven wanneer de levering zal zijn?

Volgens de huidige planning is het toestel eind juni 2013 gereed voor aflevering.

134.

Kunt u uitleggen wat de door Nederland gesloten MoU waard zijn nu de afspraken in de MoU's eenzijdig gewijzigd kunnen worden door onder meer de VS?

135.

Kunt u uitleggen waarom de meerkosten als gevolg van het eenzijdig wijzigen van de MoU's door de wederpartij(-en) voor rekening komen van Nederland?

136.

Ontbreekt in de MoU's en bijbehorende sideletters een clausule die de aansprakelijkheid voor de negatieve financiële gevolgen in geval van een eenzijdige wijzigingen die Nederland niet toe te rekenen valt? Zo ja, waarom ontbreekt een dergelijke clausule?

Het SDD MoU, het PSFD MoU en het IOT&E MoU kunnen alleen worden gewijzigd met schriftelijke instemming van de aangesloten partijen. Van eenzijdige aanpassing is dus geen sprake. De MoU's bevatten passages over onder meer de financiële afspraken, aansprakelijkheid en claims in verband met gemeenschappelijk gebruik van middelen. De planning van de verschillende fases is niet vastgelegd in de MoU's. De desbetreffende MoU's zijn aan de Kamer verstrekt (Kamerstuk 26 488, nrs. 52 en 72 van respectievelijk 12 oktober 2006 en 22 mei 2008).

137.

Welke overige opties naast stallen heeft u onderzocht alvorens tot het besluit tot stallen van de Nederlandse testtoestellen te komen? Kunt u per optie toelichten waarom deze optie is afgefallen?

Zoals beschreven in mijn brief van 8 februari jl. (Kamerstuk 26 488, nr. 309) heeft Defensie in de achterliggende periode verschillende opties onderzocht. Eén daarvan betrof de lease van de Nederlandse toestellen tot 2015 door de Verenigde Staten. Het Pentagon heeft laten weten daarvoor geen mogelijkheden te zien. Ook is overwogen beide testtoestellen na aflevering gedurende de jaren 2013 en 2014 te stallen en luchtwaardig te houden met een minimum aantal vliegreuren. Een derde optie betreft de mogelijkheid om in 2013 met de opleidingen te beginnen voor de deelneming aan alleen het *Block-3* deel van de operationele testfase in 2017–2018. Een vierde optie betreft de aanvang van de opleidingen in 2013 en deelneming aan zowel *Block-2* als *Block-3* van de operationele testfase in 2015–2018. Het gegeven dat in de visie een besluit zal worden genomen over de vervanging van de F-16 is doorslaggevend geweest om te kiezen voor het stallen van de toestellen tot het moment dat er een besluit is genomen over de vervanging van de F-16 in samenhang met de visie op de krijgsmacht van de toekomst.

In het gesprek met leden van de vast commissie voor Defensie op 18 april jl. in Den Haag heeft de directeur van het F-35 Joint Program Office, Luitenant-generaal Bogdan, laten weten bereid te zijn de beide toestellen op luchtmachtbasis Eglin te plaatsen en ze daar in te zetten in het testprogramma. De inzet zou ten goede komen aan alle F-35 partners en de kosten zouden daarom niet uitsluitend voor Nederlandse rekening komen. Deze mogelijkheid zal in overleg met het JPO worden uitgewerkt.

138.

Kunt u toelichten wat u verstaat onder het gereed zijn van het eerste Nederlandse testtoestel?

Een toestel is gereed indien de productie van het toestel is voltooid en de benodigde testen en overnametesten en -vluchten door de fabrikant en de Amerikaanse toezichthouder zijn voltooid. Het toestel kan dan door Nederland worden overgenomen.

139.

Wat is de uiterste datum waarop Nederland een beslissing moet nemen ten aanzien van de aanschaf van F35 toestellen om het leveringslot van 2019–2026 te kunnen benutten als partner in het F35 programma?

142.

Wat is de uiterste datum waarop Nederland een beslissing moet nemen ten aanzien van de aanschaf van F35 toestellen om het leveringslot van 2019–2026 te kunnen benutten als partner in het F35 programma?

Volgens de afgesproken bestelsystematiek dient een partnerland vier jaar voor de gewenste leverdatum een bestelling te plaatsen. Voor een levering vanaf 2019 dienen begin 2015 verplichtingen te worden aangegaan. In het regeerakkoord is vastgelegd dat over de vervanging van de F-16 in 2013 een besluit wordt genomen.

140.

Wanneer vinden de in de brief van 15 januari 2013⁹ voorgestelde brainstormsessies met externe deskundigen, waaraan ook leden van de Kamer zouden kunnen meedoen, plaats?

Defensie heeft HCSS en Clingendael gevraagd de brainstormsessie te organiseren. Dit heeft geresulteerd in de hoorzitting van de vaste commissie voor Defensie op 27 maart jl. met deskundigen van HCSS en Clingendael.

141.

Wanneer publiceert de Algemene Rekenkamer het in het regeerakkoord aangekondigde onderzoek naar de informatievoorziening over het project vervanging F16 in het verleden?

Het is aan de Algemene Rekenkamer om het tijdstip van publicatie van de resultaten van dit onderzoek te bepalen.

142.

Wat is de uiterste datum waarop Nederland een beslissing moet nemen ten aanzien van de aanschaf van F35 toestellen om het leveringslot van 2019–2026 te kunnen benutten als partner in het F35 programma?

Zie het antwoord op vraag 139.

143.

Wanneer krijgt de Kamer inzage in het nieuwe financiële sjabloon van defensie?

⁹ Kamerstuk 32 733, nr. 102.

144.

Wordt de totale levenscyclus van wapensystemen betrokken bij het nieuwe financiële sjabloon?¹⁰

Bij de presentatie van de visie wordt uitgebreide informatie gegeven over de meerjarige financiële inpasbaarheid van de gemaakte keuzes. Hierbij worden de levensduurkosten van de hoofdwapensystemen inzichtelijk gemaakt. Daarvan maken de aanschaf en exploitatiekosten deel uit.

145.

Wat is de meest recente planning van de operationele testfase? Kunt u de ontwikkeling van de planning van de operationele testfase sinds het begin van het F35 project tot de laatste stand van zaken in tabelvorm inzichtelijk maken?

Zie het antwoord op vraag 32.

¹⁰ Kamerstuk 32 733, nr. 102.