

Vergaderjaar 2013–2014

26 488

Behoeftestelling vervanging F-16

Nr. 334

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 29 oktober 2013

De vaste commissie voor Defensie heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Defensie over de brief van 9 oktober 2013 over het gebruik van Nederlandse testtoestellen (Kamerstuk 26 488, nr. 330). De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 25 oktober 2013. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Ten Broeke

De adjunct-griffier van de commissie,
Dekker

1

Hoeveel piloten en ander defensiepersoneel wilt u wanneer hebben opgeleid? Welk deel van de opleidingen zal in Nederland plaatsvinden en welk deel in de Verenigde Staten?

Nederland zal voorafgaand aan de operationele testfase vier vliegers en ongeveer twintig man personeel voor onderhoud opleiden. Deze opleidingen zullen volledig in de Verenigde Staten worden gegeven. Aan de operationele testfase zal verder ongeveer tien man (missie-)ondersteunend personeel deelnemen. Een deel van dit personeel zal werkzaamheden verrichten waarvoor een voorafgaande opleiding in de Verenigde Staten nodig is.

2

Kunt u voor de jaren 2013 tot 2019 toelichten hoeveel gastvliegers er zullen zijn voor de F-16 en F-35 toestellen?

Op dit moment zijn er bij Defensie ongeveer 50 niet-operationele vliegers (gastvliegers) op de F-16. Dit aantal zal iets afnemen in de periode tot 2019. In dezelfde periode zijn er geen gastvliegers voorzien voor de F-35. Bij de invoering van F-35 wordt het aantal gastvliegers tot het uiterste minimum beperkt, omdat vliegers primair bestemd zijn voor operationele vliegers. Alleen uren die niet effectief zijn voor het operationeel houden van vliegers kunnen daarvoor nog in aanmerking komen.

3

Is deelname aan de operationele testfase op basis van het Memorandum of Understanding (MoU) over de Initiële Operationele Test en Evaluatie (IOT&E) nu wel of niet afhankelijk van besluitvorming in Nederland? En zo ja, kunt u dit toelichten?

Nederland heeft op 30 mei 2008 het IOT&E MoU ondertekend. Daarmee neemt Nederland – samen met het Verenigd Koninkrijk en de Verenigde Staten – deel aan de operationele testfase. Vanaf eind 2011 is Nederlands personeel in de Verenigde Staten geplaatst om gezamenlijk met Amerikanen en Britten voorbereidingen te treffen voor de uitvoering van de operationele testfase. Parallel hieraan zijn de twee testtoestellen verworven. De deelneming aan de operationele testfase is in het regeerakkoord van het kabinet Rutte-II wederom bevestigd.

4

Kunt u een chronologisch overzicht geven van de gebeurtenissen en besluiten in de Verenigde Staten die van invloed zijn geweest op uw brieven van 21 december 2012 (Kamerstuk 26 488, nr. 308), 8 februari 2013 (Kamerstuk 26 488, nr. 309) en uw brief van 4 april 2013 (Kamerstuk 26 488, nr. 319) met betrekking tot de stalling van de Nederlandse testtoestellen?

20

Kunt u een overzicht geven van de concrete veranderingen ten opzichte van uw eerdere brief van 8 februari 2013 (Kamerstuk 26 488, nr. 309) in de Verenigde Staten en in Nederland waardoor Nederland alsnog kan deelnemen aan het block 2 deel van de operationele testfase?

Nederland heeft op 30 mei 2008 het IOT&E MoU ondertekend. Daarmee neemt Nederland samen met het Verenigd Koninkrijk en de Verenigde Staten deel aan de operationele testfase. Daartoe zijn in de achterliggende periode twee testtoestellen verworven en is personeel in de Verenigde Staten geplaatst.

Begin 2008, tijdens de voorbereiding van de besluitvorming over de deelneming aan de operationele testfase, was voorzien dat deze zou worden gehouden in de periode 2011–2013 (Kamerstuk 26 488, nr. 67 van 29 februari 2008). Sindsdien is deze planning enkele malen gewijzigd, onder meer vanwege de herziening van het gehele F-35 programma in de Verenigde Staten die heeft geduurd van 2010 tot 2012. Al in de loop van 2008 werd duidelijk dat de Nederlandse deelneming aan de operationele testfase, inclusief de voorbereiding daarop, zou verschuiven naar de periode februari 2013–mei 2014 (Kamerstuk 26 488, nr. 121).

Ten tijde van de aanschaf van het tweede testtoestel in april 2011 was de planning onzeker, maar er werd toen uitgegaan van een aanvang van de operationele testfase in 2014 (Kamerstuk 26 488, nr. 261). In de jaarrapportage over 2011 van 6 juni 2012 (Kamerstuk 26 488, nr. 294) is de Kamer gemeld dat de begin- en einddata van de operationele testfase en de voorbereiding daarop nog niet waren vastgesteld. Inmiddels hanteert het Amerikaanse ministerie van Defensie een planning van de operationele testfase in de periode 2015 tot eind 2018. Daarmee vangt de operationele testfase later aan en beslaat deze een langere periode dan in 2008 werd voorzien.

In 2008 werd uitgegaan van de actieve deelneming van Nederland aan het tweede deel van de operationele testfase (*block 3*) die zou beginnen vlak na de levering van de testtoestellen. Ons land zou als ondertekenaar van het IOT&E MoU – wel bij de *block 2* fase betrokken zijn, maar een actieve deelneming was niet mogelijk. Inmiddels is duidelijk dat door de verschuiving van de operationele testfase Nederland tijdens de *block 2* fase wel over de benodigde toestellen beschikt om actief te kunnen deelnemen.

Nadat het eerste toestel in het najaar van 2012 gereed was voor overdracht, is het gestald bij de fabrikant. Nederland betaalde daarvoor en moest het toestel uiterlijk 31 maart 2013 afnemen. Het tweede toestel zou in de zomer van 2013 worden afgeleverd en dus diende zich de vraag aan hoe de Nederlandse toestellen in de nabije toekomst zouden kunnen worden gebruikt. Hierover bent u geïnformeerd in de brief van 21 december 2012 (Kamerstuk 26 488, nr. 308). In de brief van 8 februari jl. (Kamerstuk 26 488, nr. 309) bent u geïnformeerd over de mogelijkheden en de bijbehorende kosten. In die brief deed ik de toezegging u voor het algemeen overleg over de Vervanging van de F-16 op 25 april jl. te informeren over de wijze waarop Defensie voornemens is deel te nemen aan de operationele testfase. Ik heb u voor dat algemeen overleg geïnformeerd met de brief van 4 april jl. (Kamerstuk 26 488, nr. 319). Daarin heb ik u gemeld dat het kabinet besloten had de toestellen te stallen tot er een besluit is genomen over de vervanging van de F-16 in samenhang met de nota over de toekomst van de krijgsmacht. De kosten daarvan waren toen nog onbekend. In die brief heb ik ook gemeld dat de Verenigde Staten en het Verenigd Koninkrijk al waren begonnen met de opleiding van het vliegend en technisch personeel dat zal deelnemen aan de operationele testfase. Deze opleidingen zijn in het vierde kwartaal van 2012 begonnen.

Met mijn brief van 3 juli jl. (Kamerstuk 26 488, nr. 325) heb ik u opnieuw over de testtoestellen geïnformeerd. Door de inspanningen van generaal Bogdan kon de stalling van het eerste toestel bij de leverancier kosteloos worden verlengd tot eind juli. Daarna moest het toestel worden overgevlogen naar vliegbasis Eglin waar het tot nader order werd gestald. Tevens had het JPO op verzoek van Defensie onderzocht of de stallingskosten op Eglin konden worden verlaagd. Dat kon inderdaad door het

toestel gedurende enige tijd ter beschikking te stellen voor de technische testfase. De kosten van stalling gedurende die periode zijn voor het JPO.

Met mijn brief van 9 oktober jl. (Kamerstuk 26 488, nr. 330) heb ik u geïnformeerd over het vervolg. Nu het kabinet heeft besloten dat de F-35 de opvolger van de F-16 is, zal Defensie vanaf het begin actief deelnemen aan de operationele testfase in 2015 omwille van de benodigde opbouw van kennis en ervaring. Daartoe beginnen eind oktober 2013 de opleidingen van personeel. Het begin van de opleidingen hangt samen met de Amerikaanse planning van de opleidingen en de beschikbare plekken voor Nederlands personeel.

5

In uw brief schrijft u «In overeenstemming met eerder genomen besluiten zal Nederland deelnemen aan de operationele testfase van het JSF programma», verwijst dit naar het MoU IOT&E? Is deelname van Nederland aan de operationele testfase geen onderdeel van de MoU IOT&E op basis waarvan Nederland twee testtoestellen heeft moeten aanschaffen?

6

Wanneer en door wie is besloten dat Nederland mag deelnemen aan de operationele testfase?

Het regeringsbesluit om deel te nemen aan de operationele testfase is genomen tijdens de kabinetsperiode van Balkenende IV. Dit besluit heeft ertoe geleid dat Nederland op 30 mei 2008 het *Memorandum of Understanding* voor de operationele test- en evaluatiefase heeft ondertekend. In het regeerakkoord Rutte-II is die deelneming herbevestigd.

7

Is het vanwege het uitstel van de operationele testfase dat Nederland nu toch – in tegenstelling tot het uitgangspunt dat Nederland alleen aan het block 3 gedeelte van de operationele testfase zou deelnemen in 2013–2014 zoals vermeld in uw brief van 8 februari (Kamerstuk 26 488, nr. 309) – gaat deelnemen aan de block 2 testfase?

Het uitstel van de operationele testfase maakt deelneming aan de *block 2* fase mogelijk. De keuze om deel te nemen aan de *block 2* fase is echter ingegeven door de voordelen die deelneming Nederland biedt. Deze voordelen zijn het zo vroeg mogelijk opdoen van kennis en ervaring met het gebruik en de mogelijkheden van het geavanceerde toestel. Hiermee kan de transitie van de F-16 naar de F-35 beter worden voorbereid. Voorts is het van belang dat Nederland in de aanloop naar de *block 3* fase dezelfde ervaring kan opbouwen als de beide andere deelnemers. Zo wordt voorkomen dat Nederland met kennisachterstand bij de *block 3* fase moet aansluiten.

8

Kunt u het verschil toelichten tussen de block 2 en de block 3 software? Is het u bekend wanneer de block 3 software beschikbaar komt?

Vanaf 2015 zal de operationele testfase beginnen met de validatie van de operationele capaciteiten van de *block 2* softwareversie. Hiermee wordt de basis gelegd voor het opereren met de F-35. Het jaar 2016 vormt een overgangsjaar tussen het *block 2* en *block 3* deel van de operationele testfase, waarin de voorbereidingen op het *block 3* deel zullen worden getroffen. Vanaf medio 2017 is volgens de huidige planning de geavanceerdere *block 3* softwareversie beschikbaar en zal de operationele

testfase worden vervolgd voor de nieuwe functionaliteiten. Het *block 3* deel van de operationele testfase zal voortbouwen op de validatie van de *block 2* capaciteiten.

De *block 2* software biedt nog niet alle capaciteiten waarover de F-35 uiteindelijk zal beschikken, maar wel al veel bruikbare operationele capaciteiten, onder meer op het gebied van zelfbescherming waarover vierde generatie toestellen niet beschikken. Zo is een F-35 met *block 2* capaciteiten in veel gevallen beter opgewassen tegen vijandige dreigingsystemen dan onze huidige F-16. Dit is de reden waarom de Amerikaanse mariniers en de Amerikaanse luchtmacht met de *block 2* software reeds de eerste operationele eenheden willen vormen in 2015 en 2016. De *block 3* software biedt ten opzichte van *block 2* software extra functionaliteiten op het gebied van onder meer bewapening, sensorintegratie en data-uitwisseling met andere toestellen.

9

Zullen de Nederlandse testtoestellen zodra de *block 3* software beschikbaar komt worden aangepast? Zo ja, welke kosten zijn hieraan verbonden? Voor wiens rekening zijn deze kosten? Onder welke begrotingsbepaling zijn deze opgenomen?

De beide Nederlandse testtoestellen zullen worden aangepast als de *block 3* software beschikbaar is. De kosten worden geraamd op € 10,4 miljoen. Deze zijn als onderdeel van de initiële investeringskosten weergegeven in tabel 11 (onder de benaming «updates tijdens productiefase») in de jaarrapportage Vervanging F-16 over 2012 van 15 oktober jl. Deze kosten worden ten laste gebracht van de projectreservering Vervanging F-16. Toestellen die vanaf 2019 worden geleverd zullen zijn voorzien van *block 3* software.

10

Indien eerder dan verwacht de *block 3* software beschikbaar komt, zal Nederland dan eerst de operationele testfase in de *block 2* software afronden? Zo ja, waarom? Indien de *block 3* software later dan verwacht beschikbaar komt, welke afspraken zijn er dan gemaakt over het gebruik van de testtoestellen in de tussenliggende periode en welke afspraken zijn er gemaakt over het op te leiden personeel?

Het is niet de verwachting dat *block 3* software eerder dan 2017 beschikbaar zal zijn. Er zijn nog geen afspraken gemaakt over het gebruik van de testtoestellen of de inzet van personeel in het geval de *block 3* software later dan verwacht beschikbaar komt.

11

In uw brief van 8 februari 2013 (Kamerstuk 26 488, nr. 309) is er sprake van deelname door Nederland aan de operationele testfase vanaf 2015, wanneer de opleidingen voor het *block 3* deel van de operationele testfase zullen beginnen. Kunt u een overzicht geven van de meerkosten van het alsnog gaan opleiden voor en deelnemen aan de *block 2* operationele testfase ten opzichte van het opleiden voor en deelnemen aan de *block 3* operationele testfase zoals eerder gepland?

De geraamde meerkosten voor deelneming aan de *block 2* deelfase ten opzichte van het alleen deelnemen aan de *block 3* deelfase zijn ongeveer € 7 tot 8 miljoen, zoals ook gemeld in mijn brief van 8 februari jl. (Kamerstuk 26 488, nr. 309).

12

Wanneer heeft het Pentagon de planning voor het operationele testprogramma vastgesteld? Kan de Kamer hiervan een afschrift ontvangen?

Het herziene plan voor de operationele testfase is in mei 2013 vastgesteld door het Pentagon. Gelet op de classificatie van het document door de Verenigde Staten kan dit niet aan de Kamer worden gezonden.

13

In uw brief schrijft u «Nederland kiest daarmee voor de optie om vanaf 2015 deel te nemen aan de operationele testfase». Heeft Nederland ook de mogelijkheid gehad om te kiezen voor deelname aan de operationele testfase eerder of later dan 2015?

Nederland is al sinds de ondertekening in 2008 deelnemer aan de operationele testfase. Dit blijkt ook uit het feit dat sinds eind 2011 Nederlands personeel deelneemt aan de voorbereidende werkzaamheden. De operationele testfase vangt aan in 2015 met de validatie van de *block 2* software en een vroegere actieve deelneming van Nederland daaraan is niet mogelijk. Nederland had ervoor kunnen kiezen om pas vanaf 2017 actief deel te nemen in het *block 3* gedeelte van de operationele testfase, maar daarvoor is vanwege de benodigde opbouw van kennis en ervaring niet gekozen.

14

In uw brief staat «Nederland kiest daarmee voor de optie om vanaf 2015 deel te nemen aan de operationele testfase». Heeft Nederland ook de mogelijkheid gehad om ondanks deelname aan de MOU IOT&E in het geheel niet mee doen aan de operationele testfase?

25

Wat zou het niet deelnemen aan de testfase voor consequenties hebben voor het personeel en de inzetbaarheid?

Deelnemen aan het MoU IOT&E, maar niet aan de testfase zelf is niet goed voorstelbaar. Nederland had wel zelfstandig een operationele testfase kunnen doorlopen. De Algemene Rekenkamer heeft deze mogelijkheid beschreven in haar rapport over de uitstapkosten van 25 oktober 2012. Daarin constateert de Algemene Rekenkamer: *De deelname aan de IOT&E is, zelfs als rekening gehouden wordt met de risico's rond de planning ervan, met de huidige informatie voor de Nederlandse luchtmacht de snelste en goedkoopste manier om de opvolger van de F-16 volledig operationeel te hebben. De alternatieven betekenen een zekere vertraging én een lagere kwaliteit, met toegenomen risico's voor personeel, toestellen en operationele capaciteit.*

15

Het aanvangen van de operationele testfase is dus niet alleen afhankelijk geweest van de besluitvorming in Nederland? Welke andere oorzaken zijn/waren er?

De aanvang van de operationele testfase in de Verenigde Staten is niet afhankelijk van besluitvorming in Nederland. De aanvang is uitgesteld vanwege vertragingen in de ontwikkeling van de F-35 en omdat daardoor de *block 2* software niet eerder dan begin 2015 beschikbaar zou zijn.

16

Een van de opties uit de brief van uw 8 februari 2013 (Kamerstuk 26 488, nr. 309) maakt melding van het aanvullend opleiden van

personeel, het bijscholen van personeel en het trainen van personeel wanneer Nederland eerder gaat beginnen met deelneming aan de block 2 deel van de operationele testfase. Kunt u een overzicht geven van de aanpassingen van de opleiding, bijscholing en training van het personeel ten opzichte van de eerder geplande deelname aan het block 3 deel van de operationele testfase?

Het verschil betreft vooral het eerder opleiden en omscholen van Nederlands personeel. Het betreft personeel dat nu werkzaam is aan de F-16 en dat wordt omgeschoold voor de F-35. Door vanaf *block 2* deel te nemen, moet dit personeel eerder zijn opgeleid dan wanneer Nederland alleen aan de *block 3* fase zou deelnemen. Doordat het personeel eerder wordt opgeleid, begint ook de ervaringsopbouw eerder. Een verschil is voorts dat de opleiding en omscholing nu in twee fasen geschieden. In de eerste fase wordt de benodigde kennis voor de *block 2* functionaliteiten verkregen. In een latere bijscholingsfase wordt de *block 3* kennis verkregen. Ongeacht aan welke fase Nederland deelneemt moet personeel voor de F-35 worden opgeleid.

17

Zal Nederland, na deelname aan het block 2 deel van de operationele testfase, gaan deelnemen aan het block 3 deel van de operationele testfase?

Ja, de operationele testfase vormt een geheel. Kennis en ervaring uit *block 2* wordt uiteraard in het *block 3* deel gebruikt.

18

Zijn er aanvullende opleidingen van personeel, bijscholingen van personeel en trainingen van personeel te voorzien wanneer Nederland, na deelname aan het block 2 deel van de operationele testfase, gaat deelnemen aan het block 3 deel van de operationele testfase?

Het personeel zal worden bijgeschoold met het oog op de nieuwe capaciteiten die met *block 3* beschikbaar komen.

19

Wat is het doel van de eindrapportage van het operationele testprogramma? Zal er daarna duidelijkheid zijn over het aantal uit te voeren missietypen van de F-35?

De eindrapportage vormt de weerslag van de resultaten van de operationele testfase. Tijdens de operationele testfase wordt gevalideerd of het toestel voldoet aan de operationele eisen die zijn gesteld. Deze eisen vormen de grondslag voor de verschillende missietypen. De conclusies daarover zullen een belangrijk aspect van deze rapportage zijn. De operationele testfase is tevens bedoeld om de optimale missie-uitvoering vast te stellen.

20

Kunt u een overzicht geven van de concrete veranderingen ten opzichte van uw eerdere brief van 8 februari 2013 (Kamerstuk 26 488, nr. 309) in de Verenigde Staten en in Nederland waardoor Nederland alsnog kan deelnemen aan het block 2 deel van de operationele testfase?

Ten opzichte van de situatie per 8 februari jl. is de herziene planning voor de operationele testfase in de Verenigde Staten nu officieel vastgesteld.

Verder heeft het kabinet nu besloten de F-16 door de F-35 te vervangen. De deelneming aan de operationele testfase is belangrijk voor de voorbereiding van de invoering van de F-35.

21

Welke mogelijke gevolgen kunnen er nog verbonden worden aan de eindrapportage van de operationele testfase, wanneer blijkt dat de F-35 niet aan alle zes missietypen kan voldoen?

De F-35 is ontworpen om de zes missietypen in een genetwerkte omgeving en in veeleisende dreigingsscenario's uit te voeren. De voortgang van het ontwikkelings- en testprogramma geeft geen aanleiding om te twijfelen aan de capaciteiten van het toestel. Tijdens de operationele testfase wordt het F-35 wapensysteem in een representatieve operationele omgeving gevalideerd en wordt de optimale wijze van opereren (zowel de uitvoering van missies als het onderhouden van het toestel) bepaald. Als zich aandachtspunten aandienen, kunnen deze aanleiding zijn voor de verdere doorontwikkeling van het toestel. Ook de operationele capaciteiten van de F-16 zijn gedurende de levensduur steeds verder uitgebreid. De operationele eisen voor de F-35 zijn overigens contractueel overeengekomen met Lockheed Martin. Het *JSF Program Office* (JPO), het Pentagon en de partnerlanden volgen de ontwikkeling nauwgezet en Lockheed Martin neemt aanvullende maatregelen als bepaalde elementen nog niet aan de eisen voldoen of niet tijdig beschikbaar zijn. Mocht blijken dat aan bepaalde eisen niet tijdig kan worden voldaan, dan zal dat resulteren in een langere ontwikkelingstijd en aanvullende maatregelen om daaraan zo spoedig mogelijk te voldoen.

22

Wanneer heeft u het formele besluit om deel te nemen aan de operationele testfase aan Amerika gemeld?

Nederland heeft op 30 mei 2008 het IOT&E MoU ondertekend. Daarmee neemt Nederland samen met het Verenigd Koninkrijk en de Verenigde Staten deel aan de operationele testfase.

23

Op welke manier verschillen de wapensystemen van Nederland met andere wapensystemen die in de operationele testfase met het toestel worden getest?

Een onderdeel van de operationele testfase is de validatie van de mogelijkheden om effectief te kunnen samenwerken met andere wapensystemen: de interoperabiliteit. Dit geldt bijvoorbeeld voor de communicatie- en datasystemen die vaak per wapensysteem verschillen. Het geldt ook voor specifiek Nederlandse wapensystemen, zoals het Luchtverdedigings- en Commando Fregat (LCF) van het Commando Zeestrijdkrachten. Tijdens de operationele testfase zal die interoperabiliteit tussen de F-35 en andere wapensystemen worden getest.

24

Wat zijn de financiële en personele gevolgen mocht er besloten worden de opleiding voortijdig te staken, gezien u in uw brief stelt dat de aanvang van de vliegeropleiding geen onomkeerbare stap vormt?

Het personeel zou in dat geval uit de opleiding moeten worden gehaald. Mogelijk zal een zeer beperkt deel van de opleidingskosten dubbel moeten worden gemaakt omdat het personeel in een later stadium alsnog de opleiding zou moeten volgen.

25

Wat zou het niet deelnemen aan de testfase voor consequenties hebben voor het personeel en de inzetbaarheid?

Zie het antwoord op vraag 14.

26

Wat zijn de kosten van de opleiding van de 20 onderhoudsmensen?

27

Wat zijn de kosten van de opleiding van de vier vliegers?

28

Wat zijn de materiële exploitatiekosten van beide toestellen?

33

Welke kosten zijn verbonden aan de opleidingsvluchten van de Nederlandse vliegers?

De meest actuele raming voor de totale kosten tot en met het einde van de operationele testfase eindigend in 2018 bedraagt € 52,6 miljoen. De geraamde kosten gedurende de eerste periode met de opleidingen op de vliegbasis Eglin bedragen € 14 miljoen. Van dit bedrag is ongeveer € 3,8 miljoen gerelateerd aan de opleidingskosten van vliegers en technisch personeel. Het resterende deel van € 10,2 miljoen heeft betrekking op de materiële exploitatiekosten van beide testtoestellen. Hiermee worden ook de kosten gedekt van de vluchten van de Nederlandse toestellen. De materiële exploitatiekosten (exclusief munitie) gedurende operationele testfase zelf, ofwel de periode van 2015 tot en met 2018, bedragen € 38,6 miljoen.

29

Wat zijn de geraamde kosten van het munitiegebruik tijdens de deelname aan het block 2 deel van de operationele deelname? Voor wiens rekening komen deze kosten? Onder welke begrotingspost zullen deze worden ondergebracht?

45

De gepresenteerde materiële exploitatiekosten van de operationele testfase zijn exclusief de kosten van munitieverbruik. Hoe hoog zullen deze kosten zijn? Zullen de totale exploitatiekosten door deze extra kosten boven de grens van 55 mln. euro uitkomen die in uw d.d. 8 februari 2013 (Kamerstuk 26 488, nr. 309) voor de exploitatiekosten van de operationele testfase is vastgesteld?

Voor het *block 2* deel van de operationele testfase zijn de kosten van munitieverbruik geraamd op € 0,5 miljoen. Dit betreft het verbruik van lucht-grond bewapening uit de huidige voorraad voor de F-16. Deze kosten komen ten laste van het budget voor oefenmunitie van het CLSK.

De wapens en munitie die tijdens de gehele operationele testfase zullen worden verbruikt vertegenwoordigen een waarde van ongeveer € 8 miljoen. Het gaat hier om lucht-lucht raketten, munitie voor het boordkanon en lucht-grondbewapening. Het merendeel hiervan maakt deel uit van verschillende investeringsprojecten in munitie voor de F-35 (zowel in realisatie als in planning) waarvoor budget is toegekend in het investeringsplan. De kosten daarvan vallen dus niet onder het projectbudget. Een klein gedeelte betreft wapens uit de huidige voorraad van het CLSK. Daarnaast is verbruik van zelfbeschermingsmiddelen voorzien. Hiervoor is een projectbudget van € 4,8 miljoen beschikbaar. Het eerder genoemde bedrag van € 55 miljoen was overigens ook zonder munitieverbruik. De

verduidelijking dat dit de geraamde kosten zijn exclusief munitieverbruik is nu toegevoegd om de Kamer zo gedetailleerd mogelijk te informeren.

30

Kunt u een overzicht geven van alle kosten die tot nu toe onder het budget Vervanging F-16 vallen?

31

Hoeveel blijft er netto over van het budget Vervanging F-16 voor de aanschaf van de F-35 toestellen?

32

Wat is de maximale prijs per toestel in het huidige prijspeil, inclusief alle bijkomende kosten zoals motor en meerkosten, zoals concurrency en BTW, om de benodigde 37 F-35 toestellen aan te schaffen binnen het resterende deel van het daarvoor gereserveerde bedrag?

De jaarrapportage Vervanging F-16 bevat een overzicht van de verschillende posten in het investeringsbudget Vervanging F-16. In de recent verschenen rapportage over 2012 (Kamerstuk 26 488, nr. 331) is dit overzicht in tabel 11 opgenomen. Daarbij is gemeld dat het eerder gereserveerde investeringsbudget ter grootte van € 4,521 miljard (prijspeil 2011) is omgezet in een taakstellend projectbudget. Hierop is het betaalde en verplichte deel (zijnde € 496 miljoen per 31 december 2012) in mindering gebracht. Op het restant van € 4,025 miljard is de risicoreservering van tien procent toegepast (€ 402,5 miljoen). Na aftrek van deze risicoreservering en het bedrag van € 274,7 miljoen dat naar de exploitatie is overgeheveld, resteert een netto bedrag van € 3,348 miljard voor de aanschaf van F-35's inclusief bijkomende middelen. Daaruit zullen dus ook de motor, *concurrency* en BTW worden betaald. Dit betekent dat er, uitgaande van de aanschaf van 35 extra F-35's een bedrag van € 95,7 miljoen per toestel beschikbaar is.

33

Welke kosten zijn verbonden aan de opleidingsvluchten van de Nederlandse vliegers?

Zie het antwoord op vraag 26.

34

Waaruit bestaan de laatste voorbereidingen die getroffen worden voor de aanvang in januari 2015? Zijn er kosten verbonden aan deze voorbereidingen? Zo ja, waaruit bestaan deze kosten en voor wiens rekening komen deze kosten?

38

Voor wiens rekening komen de kosten van het verplaatsen van de testtoestellen van Eglin naar Edwards?

39

Voor wiens rekening komen de kosten van het verplaatsen van het personeel van Eglin naar Edwards?

De laatste voorbereidingen betreffen onder meer het betrekken en inrichten van de op vliegbasis Edwards aan Nederland toegewezen infrastructuur. Daarnaast zal het personeel zich individueel voorbereiden op zijn taak gedurende de operationele testfase. Ook zullen op alle niveaus de contacten met de aanwezige Amerikanen worden gelegd en zal gezamenlijk worden opgewerkt naar de aanvang van de operationele testfase. Naar verwachting zijn hieraan geen kosten verbonden. De kosten die aan de verhuizing van personeel en materieel zijn verbonden, komen voor rekening van Nederland.

35

Welke mogelijke aanleidingen zouden er kunnen zijn om de opleidingen die eind oktober 2013 zullen aanvangen te staken?

Hierover zal duidelijkheid ontstaan tijdens de parlementaire behandeling van de nota over de toekomst van de krijgsmacht en het daarin vervatte besluit de F-16 door de F-35 te vervangen.

36

Hoe ziet het vereiste opleidingsniveau voor de Nederlandse vliegers er uit?

Het betreft een niveau waarop de vliegers in staat zijn operationele testvluchten te maken. Dit is meer dan het veilig kunnen vliegen en bedienen van het geavanceerde toestel. De vlieger moet zodanig vertrouwd zijn met het toestel dat hij ook aandacht kan besteden aan de operationele taakuitvoering, in het bijzonder het beproeven van nieuwe tactieken en procedures.

37

Hoe ziet het vereiste opleidingsniveau voor Nederlands onderhoudspersoneel er uit?

Het gaat om een niveau waarop de technici in staat zijn om zonder toezicht het onderhoud aan het toestel uit te voeren en mogelijke operationele verbeteringen in de onderhoudsprocessen en -procedures op te merken en te beschrijven.

38

Voor wiens rekening komen de kosten van het verplaatsen van de testtoestellen van Eglin naar Edwards?

39

Voor wiens rekening komen de kosten van het verplaatsen van het personeel van Eglin naar Edwards?

Zie het antwoord op vraag 34.

40

Wat zijn de totale stallingskosten voor het eerste Nederlandse testtoestel geweest? Is dit inclusief de transportkosten van en naar de stallingslocatie? Welke overige bijkomende kosten zijn er en voor wiens rekening komen deze?

41

Wat zijn de totale stallingskosten voor het tweede Nederlandse testtoestel geweest? Is dit inclusief de transportkosten van en naar de stallingslocatie? Welke overige bijkomende kosten zijn er en voor wiens rekening komen deze?

In mijn brief van 3 juli jl. (Kamerstuk 26 488, nr. 325) heb ik gemeld dat de totale kosten van stalling, onderhoud en maandelijkse luchtwaardigheidsvluchten tot november 2013 voor beide toestellen zijn geraamd op € 1,7 miljoen. Deze kosten worden ten laste gebracht van het projectbudget Vervanging F-16, en zijn inbegrepen in de genoemde exploitatiekosten van € 52,6 miljoen. De overvluchten van de productielocatie naar de bases zijn hierbij inbegrepen.

42

Voor wiens rekening komen de kosten die gemaakt zijn als gevolg van het niet anders dan om technische redenen vliegen

met de beide Nederlandse testtoestellen en voor wiens rekening komen deze kosten?

Deze kosten zijn voor rekening van Nederland.

43

Kunt u toelichten welke toelagen bovenop het reguliere loon een piloot krijgt die opgeleid wordt voor het vliegen met een F-16 dan wel een F-35 toestel?

De vliegtoelage voor een vlieger is afhankelijk van het aantal jaren dat hij aanspraak maakt op vliegtoelage en loopt van € 501,50 per maand tijdens het eerste jaar tot € 1.705,1 per maand vanaf het dertiende jaar. Het type toestel is hierbij niet van belang en verandert niet. De militair die tijdens de opleiding tot jachtvlieger nog geen aanspraak heeft op een vliegtoelage, maakt aanspraak op vlieggeld per uur tot maximaal € 1.803,54 per kwartaal. Alle genoemde bedragen zijn bruto.

44

Aan het eind van uw brief worden de materiële exploitatiekosten genoemd. Zitten hier de stallingskosten, zoals omschreven in uw brief d.d. 3 juli 2013 (Kamerstuk 26 488, nr. 325), bij inbegrepen? Zijn deze kosten gelijk gebleven aan de getallen die in deze brief genoemd worden?

Ja. De uiteindelijke hoogte van de kosten is nog niet bekend, maar zullen naar verwachting iets lager uitvallen doordat de overvlucht van Fort Worth naar Eglin voor beide toestellen iets later is uitgevoerd dan begin juli nog werd aangenomen. Daardoor zijn de toestellen korter op Eglin gestald.

45

De gepresenteerde materiële exploitatiekosten van de operationele testfase zijn exclusief de kosten van munitieverbruik. Hoe hoog zullen deze kosten zijn? Zullen de totale exploitatiekosten door deze extra kosten boven de grens van 55 mln. euro uitkomen die in uw d.d. 8 februari 2013 (Kamerstuk 26 488, nr. 309) voor de exploitatiekosten van de operationele testfase is vastgesteld?

Zie het antwoord op vraag 29.