

Vergaderjaar 2013–2014

26 488

Behoeftestelling vervanging F-16

Nr. 350

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 11 juni 2014

De vaste commissie voor Defensie heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Defensie over de brief van 4 april 2014 over Ontwikkelingen in het project Vervanging F-16 (Kamerstuk 26 488, nr. 343). De Minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 6 juni 2014. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Ten Broeke

De adjunct-griffier van de commissie,
Mittendorf

1

Kunt u toelichten waarom is gekozen voor specifiek 34 Nederlanders die deelnemen aan de operationele testfase?

De omvang en samenstelling van het Nederlandse team zijn bepaald na onderzoek van de benodigde kennis en deskundigheden en nadat een schatting is gemaakt van de werklast. Hieruit volgde een omvang van 34 personen, te weten vier vliegers, twintig technici en tien ondersteunende functies.

2

Kunt u aangeven wat de functies van de resterende acht van de 34 deelnemers zullen zijn?

Er zijn enkele medewerkers die vooralsnog geen omscholing nodig hebben. Dit betreft twee technische officieren, vijf medewerkers die verantwoordelijk zijn voor de ICT-systemen en een administratief medewerker.

3

Kunt u aangeven of het aantal van vier Nederlandse vliegers, dat aan het eind van dit jaar over hun opleidingscertificaat beschikt, voldoende is om de operationele testfase mee door te komen?

In het multinationale team dat de operationele testfase zal gaan uitvoeren zijn op dit moment vier functies gereserveerd voor Nederlandse vliegers. Het opleiden van meer Nederlandse vliegers voorafgaand aan de operationele testfase zou daarom niet doelmatig zijn. Nederland heeft zeer ervaren vliegers geselecteerd.

4

Kunt u aangeven wat de kosten per toestel zijn om het gereed te maken voor de installatie van de zogenaamde blok 2B software?

5

Zijn er extra kosten verbonden aan het updaten van de software naar blok 2B? Zo ja, wat zijn deze kosten en maken deze kosten ook deel uit van de bestaande verplichtingen?

6

Wat bedoelt u met de bestaande verplichtingen? Zijn dit de contractuele verplichtingen of de reeds aangegane financiële verplichtingen?

De twee Nederlandse testtoestellen zijn in respectievelijk de *Block 1B* en de *Block 2A* configuratie afgeleverd. Om te kunnen vliegen met de *Block 2B* software, zijn bij het eerste toestel enkele aanpassingen nodig die bij productie van het tweede toestel al waren inbegrepen. Bij het tweede toestel hoeft alleen de software nog te worden geïnstalleerd. De kosten van de aanpassing naar de *Block 2B* configuratie zijn in totaal € 3,7 miljoen voor beide toestellen.

Voor de aanpassingen naar de *Block 2B* configuratie zijn de financiële verplichtingen al aangegaan met het JPO. De aanpassingskosten worden betaald uit het projectbudget Vervanging F-16.

7

Wat zijn de mogelijke gevolgen van de eindrapportage die in 2019, na het afronden van de operationele testfase, zal verschijnen?

Het Nederlandse eindrapport beschrijft enerzijds of de F-35 in staat is de missies uit te voeren zoals door Nederland voorzien en anderzijds welke procedures en standaarden zijn vastgesteld voor het gebruik van dit nieuwe wapensysteem. De slotbevindingen zullen worden gebruikt voor de verdere doorontwikkeling van het toestel. Tevens zullen de bevindingen van invloed zijn op de uiteindelijke inrichting van de defensieorganisatie ten behoeve van de F-35.

8

Is het mogelijk dat de planning van de operationele testfase, die aanvangt in 2015 en eindigt in 2019, nog wijzigingen zal ondergaan? Zo ja, op basis waarvan zou de planning van de operationele testfase gewijzigd kunnen worden?

De huidige planning van de operationele testfase berust op de JPO-planning voor oplevering van *de Block* 2B en 3 softwarecapaciteit. Als het JPO die planning wijzigt, heeft dit mogelijk gevolgen voor de planning van de operationele testfase. Hiervan is op dit moment geen sprake. Wel is er een risico op vertraging is bij de *Block* 3 software.

9

Sinds wanneer bestaat de mogelijkheid om als waarnemer deel te nemen aan de operationele testfase?

10

Is er overleg geweest binnen het Joint Program Office (JPO) over de mogelijkheden van het deelnemen als waarnemer aan de operationele testfase? Zo nee, waarom niet? Zo ja, welke voorwaarden zijn er aan het waarnemerschap verbonden en welke afspraken zijn hierbij gemaakt? Welke ondersteunende functies gaan de functionarissen uit Australië vervullen?

Australië, een level 3-partner in het F-35 programma en tevens een strategische veiligheidspartner van de Verenigde Staten in de regio van de Stille Oceaan, heeft al enige tijd geleden verzocht te mogen deelnemen aan de operationele testfase. U bent daarover geïnformeerd in de jaarrapportage over 2012 (Kamerstuk 26 488, nr. 331). De afspraken zijn echter dat deelneming alleen open staat voor level 2-partners. Om tegemoet te komen aan de Australische wens en tegelijkertijd de geldende afspraken te eerbiedigen, hebben de Verenigde Staten eind 2013 Australië aangeboden deel te nemen als waarnemer.

Gesprekken over deelneming aan de operationele testfase worden namens de Verenigde Staten niet gevoerd door het JPO, maar door (directies in) het Pentagon. De voorwaarden voor deelneming als waarnemer waren de (vervroegde) aanschaf van twee toestellen in LRIP-6 en een financiële bijdrage van \$ 19 miljoen.

Australië neemt deel met vier personen, twee voor de analyse van operationele aspecten en twee voor technische en logistieke aspecten. Aanmerkelijk minder dus dan de Nederlandse vertegenwoordiging. Deze functionarissen zullen de operationele testfase gaan volgen als waarnemer. Na afloop van de gezamenlijke operationele testfase voert Australië zelfstandig in eigen land een operationele testfase uit met eigen toestellen en personeel. De deelneming als waarnemer helpt Australië bij het opzetten van deze eigen operationele testfase.

11

Welke aanpassingen moeten er precies worden gemaakt als gevolg van de resultaten uit de technische testfase?

12

Hoeveel bedragen de kosten voor aanpassingen als gevolg van de resultaten uit de technische testfase?

Er zijn diverse concurrency aanpassingen noodzakelijk aan toestellen die tijdens de ontwikkelingsfase zijn geproduceerd. In eerdere brieven en jaarrapportages zijn hiervan al voorbeelden gegeven, zoals verbeteringen aan het systeem dat de brandstoftanks tegen blikseminslag beveiligd of verbeteringen aan de vliegerhelm. Daarnaast zijn er kleine aanpassingen nodig, variërend van een fellere lamp in de navigatieverlichting tot – al dan niet geclassificeerde – aanpassingen in het inwendige van het toestel.

Voor de kosten van concurrency aanpassingen zijn voorzieningen getroffen in het projectbudget Vervanging F-16. Informatie hierover is opgenomen in de Jaarrapportage Vervanging F-16 over 2012 (Kamerstuk 26 488, nr. 332). Daarin is gemeld dat deze kosten voor het eerste testtoestel € 2,9 miljoen bedragen en voor het tweede testtoestel € 6,7 miljoen. Op dit moment beschik ik nog niet over geactualiseerde ramingen. In de jaarrapportage over 2013 kan ik die wel geven.

13

Op welke termijn verwacht u duidelijkheid te hebben over de praktische gevolgen van de voorgestelde wijzigingen in het Memorandum of Understanding (MoU)? Op welke termijn verwacht u duidelijkheid te hebben over de financiële gevolgen van de voorgestelde wijzigingen in het MoU? Op welke termijn verwacht u duidelijkheid te hebben over de operationele gevolgen van de voorgestelde wijzigingen in het MoU?

Ik verwacht u over de gevolgen van de aanpassingen van het MoU omstreeks het zomerreces te kunnen informeren.

14

Welke landen hebben overleg gehad met de Minister van Defensie van de Verenigde Staten (VS) over de aanpassing van het MoU?

Het overleg over aanpassing van het MoU is op ambtelijk niveau gevoerd. Het Australië, Nederland, het Verenigd Koninkrijk en de Verenigde Staten waren hierbij aanwezig.

15

Kunt u toelichten hoe het besluit over de verhoging van de financiële bijdrage voor Nederland tot stand is gekomen? Hoeveel gaat de bijdrage voor de rest van de MoU-deelnemers omhoog?

Bij sluiting van het MoU in 2007 zou de looptijd van de IOT&E-fase ruim twee jaar zijn. Sinds de herijking van het F-35 programma duurt de operationele testfase van 2015 tot en met 2018 en wordt in 2019 met een evaluatie voltooid. Door de verlenging nemen de kosten toe. Voor het geheel van de operationele testfase is nu een kostenplafond van \$ 550 miljoen overeengekomen, inclusief een risicomarge van 10 procent. Voor de Verenigde Staten en het Verenigd Koninkrijk is dat respectievelijk \$ 449,4 miljoen (was \$ 359,7) en \$ 45,0 miljoen (was \$ 35,97). Voor Nederland komt het kostenplafond nu op \$ 37,5 miljoen (was \$ 30 miljoen). De stijging is voor elk van deze landen dus 25 procent. Verder draagt Australië \$ 19 miljoen bij. Het kostenplafond in het vorige MoU lag op \$ 425 miljoen, zonder risicomarge.

16

Wat is het budget dat nog resteert voor de aanschaf van de toestellen nu de financiële bijdrage voor de operationele testfase wordt verhoogd met 7,5 miljoen dollar? Wat is het equivalent van 7,5 miljoen dollar in euro's (prijspeil 2013)?

Bij de huidige plandollarkoers (prijspeil 2013) komt 7,5 miljoen dollar overeen met 5,7 miljoen euro. Dit bedrag komt ten laste van het project-budget Vervanging F-16. In de komende jaarrapportage zal ik een geactualiseerd beeld geven van het investeringsbudget en het exploitatie-budget voor het project Vervanging F-16.

17

Voor welke concrete risico's is de risicoreservering van 3 miljoen dollar bestemd, gelet op uw verwijzing naar Kamerstuk 26 488 nr. 339 voor de door het JPO onderkende risico's, dat een omschrijving bevat van de bevindingen uit het Director, Operational Test and Evaluation (DOT&E) rapport en de reactie van het JPO op deze bevindingen, maar geen concrete risico's omschrijft?

Er zijn geen concrete risico's onderkend op grond waarvan deze reservering is vastgesteld. Het betreft een algemene voorziening voor onvoorziene omstandigheden in het ontwikkelings- en testprogramma.

18

Kunt u toelichten waarom het Amerikaanse bestelaantal voor 2015 wordt verlaagd van 42 naar 34 toestellen?

De verlaging van het bestelaantal voor 2015, van 42 naar 34 toestellen, is een gevolg van budgettaire beperkingen die sinds 2012 van kracht zijn voor de Amerikaanse defensiebegroting (ook wel bekend als *sequestration*). Hierdoor is het Pentagon genoodzaakt om ingrijpende maatregelen te nemen, die onder meer tot deze keuze hebben geleid. Er is geen sprake van een verlaging van de behoefte. De totale bestelhoeveelheid van de Amerikaanse luchtmacht en marine is ongewijzigd gebleven.

19

Wat is de relatie tussen de stijging van de productieaantallen en de verlaging van het aantal bestelde toestellen?

De Verenigde Staten hebben voor het jaar 2015 hun bestelling verlaagd van 42 naar 34 toestellen. In het jaar 2015 worden totaal echter meer toestellen geproduceerd dan in het jaar 2014, 59 in plaats van 43. In deze aantallen zijn ook toestellen voor andere landen inbegrepen.

20

Welke gevolgen heeft de verlaging van de Amerikaanse bestelreeks voor de kosten per toestel uit de betreffende batch?

Het is voor mij niet mogelijk afzonderlijk het effect van de verlaging van de Amerikaanse reeks te bepalen. Naast de aanpassing van de Amerikaanse bestelreeksen zijn ook de recente aanpassing van de Canadese, Italiaanse en Nederlandse bestelreeksen van invloed op de kosten per toestel in een bepaalde bestelling. Zoals vermeld in mijn brief over het Amerikaanse *Selected Acquisition Report* (Kamerstuk 26 488, nr. 347), is als gevolg van deze aanpassingen de gemiddelde kale stuksprijs van de F-35A variant toegenomen van \$ 76,8 miljoen in het SAR 2012 naar \$ 77,7 miljoen in het SAR 2013 (beide prijsspeil 2012). Daarnaast wordt de stijging van de kostprijs beïnvloed door hogere loon- en materiaalkosten.

21

Waarom baseert u de conclusie dat het totale Amerikaanse bestelaantal gehandhaafd blijft op 2.443? Bent u bekend met de lange termijn bestelreeks van de VS? Is door de VS toegezegd dat zij vanaf enig moment de jaarlijkse bestelreeks weer naar boven zal aanpassen om op het totaal aantal van 2.443 uit te komen? Zo ja, hoe hard zijn deze toezeggingen?

22

Waarom ontleent u de verwachting dat het Amerikaanse bestelaantal gehandhaafd blijft op 2.443 toestellen, terwijl de Amerikaanse bestelaantallen tot 2019 met bijna een kwart worden gereduceerd?

Het Pentagon heeft in de *JSF Executive Steering Board* van begin april jl. gemeld dat het totale Amerikaanse bestelaantal gehandhaafd blijft op 2.443 toestellen. Het Pentagon heeft de aantallen na 2022 verhoogd. Hieronder treft u de huidige bestelreeksen van de partnerlanden aan.

Bestelschema van de F-35 partnerlanden

Tijdens de *JSF Executive Steering Board* van 2 april jl. is Annex-A van het *Production Sustainment and Follow-on Development MoU* met de bestelreeksen van de partnerlanden geactualiseerd. De daar bekend gemaakte F-35 bestelreeksen van de partner- en FMS-landen zijn in onderstaande tabel weergegeven, waarbij de verschillen ten opzichte van de vorige situatie inzichtelijk worden gemaakt. Het totale aantal te produceren toestellen voor de partner- en FMS-landen tezamen komt nu uit op 3.116 toestellen, verdeeld over de drie te produceren varianten. De aanpassing in het aantal Nederlandse toestellen als gevolg van de nota *In het belang van Nederland* is hierin verwerkt. In het genoemde *Buy Year* wordt het contract tussen het JPO en de leveranciers gesloten. Twee jaar eerder geven de partnerlanden hun bestelaantal door aan het JPO. In het genoemde *Delivery Year* worden de toestellen afgeleverd.

	LRIP1	LRIP2	LRIP3	LRIP4	LRIP5	LRIP6	LRIP7	LRIP8	LRIP9	LRIP10	LRIP11
Buy Year	2007CY07	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2012	2015	2016	2017
Delivery Year	2010	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Australia	0	0	0	0	0	2	0	0	0	8	8
Canada	0	0	0	0	0	0	0	0	0(4)	4(9)	9(13)
Denmark	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Italy	0	0	0	0	0	3	3	2(4)	2(4)	4(6)	5(6)
Netherlands	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	8(10)
Norway	0	0	0	0	0	0	2	2	6	6	6
Turkey	0	0	0	0	0	0	0	0	0(2)	2(10)	10(12)
United Kingdom	0	0	2	1	0	0	1	4	6	3	1
United States	2	12	14	30	32	31	29	29	34(42)	55(66)	68(76)
FMS	0	0	0	0	0	0	0	6	9	14	6
TOTALS	2	12	17	32	32	36	35	43(39)	57(66)	96(108)	121(132)

	FRP1	FRP2	FRP3	FRP4	FRP5	Future years	TOTAL
Buy Year	2018	2019	2020	2021	2022		
Delivery Year	2020	2021	2022	2023	2024		
Australia	15	15	15(9)	15	15(13)	7	100
Canada	13	13	13	13(0)	0	0	65
Denmark	2	4	8	8	8	0	30

	FRP1	FRP2	FRP3	FRP4	FRP5	Future years	TOTAL
Buy Year	2018	2019	2020	2021	2022		
Delivery Year	2020	2021	2022	2023	2024		
Italy	5(8)	5(6)	9(6)	10(9)	8(11)	34	90
Netherlands	8(10)	8(10)	8(10)	3(10)	0(10)	0	37
Norway	6	6	6	6	6	0	52
Turkey	12	12	12(10)	10	10(8)	32	100
United Kingdom	3	3	5	8	8	93	138
United States	90(110)	96(110)	100(130)	120(130)	120(130)	1581	2443
FMS	6	6	6	6	2		61
TOTALS	160(179)	168(179)	182(183)	199(190)	177(180)	1747	3116

Noot: **vet** gedrukte getallen betreffen wijzigingen ten opzichte van vorig jaar. Het oude getal is tussen haakjes weergegeven.

23

Heeft een verlaging van bestelaantallen in de VS nog consequenties voor de Nederlandse industrie en tegenorders?

Er is geen sprake van een verlaging van het totale bestelaantal. De aantallen worden wel anders gespreid over de tijd. Daardoor zal mogelijk een deel van de opdrachten ook later worden gegund. De aanpassing heeft, gerekend over de totale productieperiode, geen gevolgen voor de opdrachten die de Nederlandse industrie kan verwerven.

24

Wat is op dit moment de huidige situatie in Noorwegen en welke gevolgen heeft dat voor Nederland?

25

Wat zijn de gevolgen voor Nederland van het opzeggen van het MoU door Noorwegen?

26

Kunt u aangeven wat de Noorse ambities zijn met betrekking tot het F-35 project?

Sinds de Noorse toetreding tot het MoU in 2007 is de planning van het F-35 programma veranderd en hebben de MoU-deelnemers, waaronder Nederland, nieuwe besluiten genomen over aantallen te bestellen. Noorwegen streeft nu naar een werkverdeling die beter aansluit bij de huidige Noorse ambities, maar wil met Nederland en Italië blijven samenwerken.

De Noorse regering heeft op dit moment twee specifieke ambities met betrekking tot het F-35 project. De eerste ambitie betreft de integratie van de Noorse *Joint Strike Missile* op de F-35. Daarnaast heeft Noorwegen, net als Nederland, de ambitie om F-35 motorenonderhoud uit te voeren. Als gevolg van de Noorse opzegging van het MoU houdt Nederland bij de *Business Case Analyse* (naar de haalbaarheid van een onderhoudsfaciliteit voor de F-35 motor in Nederland) niet langer rekening met werk aan de Noorse F-35 motoren.

27

Kunt u toelichten waarom Nederland in gesprek blijft met Noorwegen over verdere uitwerking?

Nederland streeft naar samenwerking met Europese partners, waaronder Noorwegen. Samenwerking geeft de beste mogelijkheden om de toekomstige inzet en instandhouding van de F-35 zo effectief en efficiënt mogelijk in te richten. Nederland heeft met Noorwegen op het gebied van de F-16 jarenlang goede ervaringen met samenwerking. Ook heeft Noorwegen gelijktijdig met het opzeggen van het MoU gemeld open te

blijven staan voor samenwerking met Nederland en Italië. Daarom blijft Nederland dus in gesprek. Deze samenwerking kan ook gebieden beslaan die buiten het MoU vallen.

28

Welke samenwerkingsmogelijkheden in Europees verband blijven er mogelijk met het opzeggen van het MoU door Noorwegen?

Nederland werkt al jaren intensief samen met Europese F-16 gebruikers in het *Multi National Fighter Program* (MNFP). Een dergelijke intensieve samenwerking beoogt Nederland op termijn ook voor de F-35. Momenteel wordt de samenwerking gezocht bij de huidige Europese F-35 partners. Het gaat dan in het bijzonder om Noorwegen, het Verenigde Koninkrijk en Italië. Als andere Europese landen in de toekomst voor de F-35 zouden kiezen zal Nederland daarmee ook de samenwerking zoeken. De beoogde samenwerking richt zich op het toekomstige operationeel gebruik, de instandhouding, de logistiek en de opleiding en als daartoe wordt besloten ook training. Op het gebied van groot onderhoud en de assemblage is er in het bijzonder samenwerking met Italië. Het Commando Luchtmacht en de Britse *Royal Air Force* hebben onlangs afspraken gemaakt om de mogelijkheden te onderzoeken voor samenwerking bij F-35 vliegeropleidingen en de uitwisseling van vliegers.

29

Wat is op dit moment de huidige situatie in Italië en welke gevolgen heeft dat voor Nederland?

30

Welke gevolgen heeft een lager Italiaans bestelaantal voor het MoU tussen Nederland en Italië in het algemeen en de samenwerking bij de assemblage van toestellen en het onderhoud aan de motoren in het bijzonder?

31

Kunt u toelichten hoe u de samenwerking met Italië ervaart met betrekking tot de assemblage van toestellen en het onderhoud aan motoren?

Italië en Nederland staan volledig achter de afspraken uit het *Production & Sustainment «European Footprint»* MoU, hebben daarover regelmatig contact en werken goed samen bij de verdere uitwerking daarvan. Zo worden in goed overleg *business cases* uitgewerkt voor het motoronderhoud en de assemblage van toestellen. De Italiaanse regering zal naar verwachting later dit jaar een *defence white paper* uitbrengen waarin waarschijnlijk ook de F-35 aan de orde komt. Ik ben niet betrokken bij de totstandkoming van het *white paper*. Italiaanse media hebben bericht over mogelijke plannen om het Italiaanse bestelaantal te verlagen. Als Italië minder toestellen zou bestellen, heeft dat geen gevolgen voor de uitgangspunten in het *Production & Sustainment European Footprint* MoU over de assemblage van toestellen in Italië en het onderhoud aan motoren in Nederland. Wel zal het in dat geval wellicht lastiger zijn voor Nederland om tot een gunstige *business case* te komen voor het onderhoud aan motoren.

32

Op welke terreinen en op welke termijn verwacht u duidelijkheid over de intensivering van de samenwerking met het Verenigd Koninkrijk (VK) en de andere F-35 partnerlanden?

33

Kunt u uiteenzetten wat een verdere intensivering van de samenwerking met het VK en andere F-35 partnerlanden precies behelst?

Omdat het moment waarop de F-35 in Europa zal worden gebruikt steeds dichterbij komt, wordt het overleg hierover intensiever. Het JPO heeft in de coördinatie een belangrijke rol. De intensivering van de samenwerking met het Verenigd Koninkrijk of andere F-35 partnerlanden kan vele terreinen omvatten. Naast samenwerking op het gebied van groot onderhoud (zoals in het P&S MoU) kan het gaan om logistiek, opleiden en oefenen. Intensiveringen beginnen met gesprekken en de verkenning van de mogelijkheden. Kansrijke mogelijkheden worden daarna uitgewerkt.

Het Commando Luchtstrijdkrachten en de Britse *Royal Air Force* hebben onlangs afspraken gemaakt om de mogelijkheden te onderzoeken voor samenwerking bij F-35 vliegeropleidingen en de uitwisseling van vliegers. Het is niet mogelijk hiervoor nu al een planning te geven.

34

Wat zijn de gevolgen voor het aanschafbesluit van Nederland in 2015, wanneer het in voorbereiding zijnde verdrag met België over de samenwerking op het gebied van luchtruimbewaking pas in 2016 van kracht zal worden?

Vanaf de inwerkingtreding van het verdrag in 2016 zullen Nederlandse en Belgische F-16's de gezamenlijke luchtruimbewaking uitvoeren. Aan Nederlandse zijde zal de F-35, die vanaf 2019 in gebruik wordt genomen, die taak van de F-16 overnemen. De voordelen van de gezamenlijke luchtruimbewaking doen zich direct in 2016 voor. De samenwerking op het gebied van de luchtruimbewaking is dus niet afhankelijk van het type toestel. Het aanschafbesluit staat dan ook los van de inwerkingtreding van het verdrag.

35

Kunt u toelichten wat er wordt bedoeld met de opmerking dat de samenwerking met België gestaag vordert?

Een gezamenlijke werkgroep is bezig met de opstelling van het beoogde verdrag en met de uitwerking van de bijbehorende operationele aspecten. De werkzaamheden daarvoor op schema om in 2016, na goedkeuring van het verdrag door de parlementen, te kunnen beginnen met de gezamenlijke luchtruimbewaking.

36

Kunt u aangeven welke landen naast Zuid-Korea recent hebben gekozen voor de F-35 of daar vergaande interesse in tonen?

Van de partnerlanden heeft Australië eind april bekendgemaakt 58 toestellen te zullen bestellen. Daarmee zijn 72 van de geplande 100 toestellen bevestigd. Verder heeft Turkije begin mei bekendgemaakt de eerste twee toestellen te verwerven onder het LRIP 10-contract (aflevering in 2018). De groep van niet-partnerlanden is nog ongewijzigd. Zoals eerder gemeld heeft Singapore interesse in de F-35.

37

Zijn er plannen of afspraken gemaakt over de gezamenlijke aanschaf van F-35 onderdelen en ondersteunend materieel? Zo ja, waaruit bestaan deze plannen en/of afspraken?

Volgens de contractsystematiek van het F-35 programma worden alle onderdelen en het ondersteunende materieel voor alle gebruikers gezamenlijk aangeschaft. Het JPO heeft daarbij een centrale rol.

38

Wanneer kunt u meer duidelijkheid verschaffen over de praktische gevolgen van de voorgestelde wijzigingen in het MoU?

Als de gesprekken en onderhandelingen over het MoU zijn voltooid. Ik verwacht u hierover omstreeks het zomerreces te kunnen informeren.

39

Wanneer kan de Kamer het Selection Acquisition Report (SAR) 2013 van u ontvangen?

Ik heb u het rapport en mijn reactie daarop op 15 mei jl. toegezonden (Kamerstuk 26 488, nr. 347).

40

Welke benodigde Amerikaanse gegevens komen later dan gebruikelijk beschikbaar?

Het *Selected Acquisition Report* over 2013 (SAR 2013) is later verschenen dan voorzien. Het rapport bevat informatie over de stand van zaken van het programma en diverse financiële kengetallen over de Amerikaanse deelneming aan het programma. Ik heb u het SAR en mijn reactie daarop op 15 mei jl. toegezonden.

Daarnaast heeft het JPO de op Nederland toegespitste financiële gegevens later dan gebruikelijk verstuurd. Deze gegevens ontvang Defensie normaal gesproken omstreeks 1 april, wat samenvalt met de reguliere verschijningsdatum van het SAR. Defensie heeft deze gegevens nu in mei ontvangen en de analyse daarvan is gaande. Deze gegevens zijn nodig voor de actualisering van het financiële hoofdstuk in de september rapportage over de Vervanging F-16 en de bepaling van de financiële inpasbaarheid van 37 toestellen.

41

Is er al een plan van aanpak met betrekking tot de uitwerking van de motie Eijsink c.s.¹? Zo ja, wanneer kan de Kamer het plan van aanpak verwachten? Zo nee, op welke termijn verwacht u het plan van aanpak gereed te hebben en wat is op dit moment de stand van zaken?

Er zijn al enige gesprekken gevoerd met de Commissies Overleg & Voorlichting Milieuhygiëne (COVM) van de vliegbases Leeuwarden en Volkel over de geluidsbelasting van de F-35. Ook de omwonenden zijn in de commissies vertegenwoordigd. Naar verwachting volgt binnenkort de instelling van een gezamenlijke stuurgroep, bestaande uit vertegenwoordigers van de beide COVM's en van Defensie, die het vervolgtraject zal vaststellen. Het vraagstuk van de berekening en meting van geluid en de mogelijkheden van een permanent geluidsmeetnet komen in dat vervolgtraject aan de orde. In de rapportage Vervanging F-16 wordt u uitvoerig geïnformeerd over de geluidsaspecten.

¹ Kamerstuk 33 763, nr. 22