

Vergaderjaar 2008–2009

26 488

Behoeftestelling vervanging F-16

Nr. 125

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN DEFENSIE

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 27 november 2008

Graag informeer ik u hierbij over een aantal ontwikkelingen in het project Vervanging F-16. Ten eerste betreft het de planning van de Initiële Operationele Test en Evaluatie (IOT&E). Ten tweede ga ik in op het overleg met de Verenigde Staten over de mogelijkheden voor uitstel van de contract-ondertekening voor het eerste JSF-testtoestel tot na februari 2009. Ten slotte ga ik in op de planning van het project Vervanging F-16 tot in het voorjaar van 2009.

Planning IOT&E

De JSF *Executive Steering Board* (JESB) heeft 19 november in zijn vierde vergadering de IOT&E-planning bekrachtigd waarover ik de Kamer onlangs heb geïnformeerd. Dat wil zeggen dat in maart 2011 de opleidingen aanvangen en in februari 2013 de voorbereidende fase (*spin up*) van de IOT&E, gevolgd door de IOT&E zelf. De IOT&E zal in de loop van mei 2014 worden voltooid, waarna de rapportage over de uitkomsten wordt opgemaakt.

Contractering eind april 2009

Diverse fracties hebben tijdens het plenaire debat van 30 oktober jl. verzocht om enkele maanden uitstel van het besluit tot contractering van het eerste testtoestel. Zo wordt in de motie-Voordewind/Eijsink (Kamerstuk 26 488, nr. 116) verzocht om drie maanden uitstel vanaf 1 februari, dus tot eind april. De overweging daarbij was onder meer dat de Kamer meer tijd nodig had voor de beoordeling van de resultaten van de kandidatenevaluatie en van een kabinetsbesluit over de aanschaf van twee testvliegtuigen. De ondertekening van een contract voor het eerste toestel zou dan eind april 2009 mogelijk zijn. Ik acht dit haalbaar met inachtneming van het volgende.

Inkoop- en productiekosten en beëindigingskosten

Over de mogelijkheden voor uitstel is van Amerikaanse zijde inmiddels aanvullende informatie ontvangen. Uitstel is mogelijk indien Nederland bereid is Lockheed Martin financiële waarborgen te bieden voor inkoop- en productiekosten die het bedrijf tot die tijd moet maken ten behoeve van het mogelijke Nederlandse toestel. Het gaat onder andere om subcontracten die Lockheed Martin gedurende de uitstelperiode met toeleveranciers moet sluiten om de productie te laten doorgaan. Deze benadering is vergelijkbaar met de systematiek van de *long lead items* en betreft dus de kosten van datgene waarvoor Lockheed Martin zelf financiële verplichtingen moet aangaan. In de beantwoording van schriftelijke vragen van 17 november jl. ben ik daar in algemene zin op ingegaan (Kamerstuk 26 488, nr. 121). De inkoop- en productiekosten bedragen ongeveer \$ 12,5 miljoen. Voor de goede orde, dit bedrag komt bovenop de betaling voor de *long lead items* waarover de Kamer is geïnformeerd met de brief van 29 februari 2008 (Kamerstuk 26 488, nr. 65) en die is geaccordeerd met de ondertekening van het IOT&E MoU. Het gaat om maximaal 10 procent van de stuksprijs per toestel, voor het eerste toestel naar schatting \$ 14 miljoen. Mocht Nederland besluiten geen testtoestel aan te schaffen, dan kan een deel van de inkoop- en productiekosten naar verwachting worden terugverdiend door doorverkoop, zoals dat ook geldt voor de *long lead items*.

Ten tweede moet rekening worden gehouden met meerkosten voor beide overblijvende LRIP3-kopers, de Verenigde Staten en het Verenigd Koninkrijk, die ontstaan indien Nederland zou besluiten in deze productiefase geen testvliegtuig aan te schaffen. De meerkosten ontstaan doordat de productieserie voor LRIP3 dan geen zeventien, maar zestien toestellen zou gaan omvatten. Daardoor stijgen de gemiddelde kosten per toestel voor zowel de Verenigde Staten als het Verenigd Koninkrijk. De hoogte van deze kosten, voor Nederland in feite beëindigingskosten, is onder andere afhankelijk van de uitkomsten van de contractonderhandelingen over LRIP3. Of Nederland bovengenoemde kosten uiteindelijk echt moet betalen is nog onzeker. Het hangt er bijvoorbeeld vanaf welke kosten de Verenigde Staten en het Verenigd Koninkrijk in voorkomend geval bij Nederland in rekening zouden brengen. Hoe dan ook zou Nederland proberen het toestel te laten overnemen door de Verenigde Staten of het Verenigd Koninkrijk, zodat de omvang van de LRIP3 ongewijzigd kan blijven. Bij al deze kosten gaat het dus om bedragen die Nederland mogelijk zou moeten betalen indien niet tot aanschaf voor het eerste testtoestel zou worden overgegaan. Als tot aanschaf wordt besloten, zullen geen aanvullende kosten in rekening worden gebracht.

Planning

Over de resultaten van de actualisering van de kandidatenvergelijking zal ik u midden december informeren, dus voor het kerstreces. Het rapport van RAND *Europe* en de rapportage van de auditdiensten van de ministeries van Defensie en Economische Zaken zal ik als bijlagen meesturen met deze brief. Ook ontvangt u van mij voor het kerstreces een brief waarin nogmaals de voors en tegens van een *end life update* van de F-16 worden beargumenteerd. Afhankelijk van het resultaat van de kandidatenevaluatie zal de Kamer in januari worden geïnformeerd over een definitief besluit van het kabinet over de aanschaf van twee testvliegtuigen. Dit biedt de Kamer de tijd zich vanaf midden december tot uiterlijk eind april een oordeel te vormen over de kandidatenvergelijking en een besluit tot contractondertekening.

Tot slot

Met het schema in deze brief verwacht ik tegemoet te komen aan de wens van uw Kamer voor meer tijd om tot een zorgvuldige afweging te kunnen komen. Tekening van het contract voor de aanschaf van het eerste testvliegtuig kan worden uitgesteld tot eind april 2009. De financiële waarborgen lopen dan op van de reeds geaccordeerde \$ 14 miljoen tot \$ 26,5 miljoen en er zijn mogelijk beëindigingskosten aan de orde indien Nederland uiteindelijk geen testvliegtuig aanschaf. Verondersteld mag worden dat de uiteindelijke bedragen lager uitvallen. Als wordt besloten wel testvliegtuigen aan te schaffen, is van aanvullende kosten geen sprake.

De staatssecretaris van Defensie,
J. G. de Vries