

Vergaderjaar 2008–2009

26 488

Behoeftestelling vervanging F-16

Nr. 138

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 10 februari 2009

De vaste commissie voor Defensie¹, heeft een aantal vragen voorgelegd aan de staatssecretaris van Defensie over de brief van 18 december 2008 inzake actualisering van de kandidatenvergelijking van het project Vervanging F-16 (Kamerstuk 26 488, nr. 131).

De staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 9 februari 2009. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Van Baalen

Adjunct-griffier van de commissie,
Van der Bijl

¹ Samenstelling:

Leden: Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Poppe (SP), Van Baalen (VVD), Voorzitter Çörüz (CDA), Ferrier (CDA), Van Velzen (SP), Blom (PvdA), Ondervoorzitter Eijnsink (PvdA), Van Dam (PvdA), Kraneveldt-van der Veen (PvdA), Griffith (VVD), Aasted-Madsen-van Stiphout (CDA), Irrgang (SP), Knops (CDA), Willemse-van der Ploeg (CDA), Jacobi (PvdA), Boekestijn (VVD), Brinkman (PVV), Voorde-wind (CU), Pechtold (D66), Ten Broeke (VVD), Thieme (PvdD), Bilder (CDA) en Peters (GL).
Plv. leden: Lempens (SP), Van der Vlies (SGP), Polderman (SP), Van Beek (VVD), Jonker (CDA), Ormel (CDA), De Wit (SP), Roefs (PvdA), Wolbert (PvdA), Smeets (PvdA), Arib (PvdA), Blok (VVD), Omtzigt (CDA), Roemer (SP), Haverkamp (CDA), De Nerée tot Babberich (CDA), Samsom (PvdA), Van der Burg (VVD), Wilders (PVV), Wiegman-van Meppelen Scheppink (CU), Van der Ham (D66), Teeven (VVD), Ouwehand (PvdD), Uitslag (CDA) en Vendrik (GL).

1

Kan een overzicht in tabelvorm verstrekt worden van alle cijfermatige informatie uit de brief van 11 februari 2002 betreffende de (eerste) kandidatenevaluatie (kamerstuk 26488–8) over de Saab Gripen, de Advanced F-16 en de F-35, bijvoorbeeld over de kale stuksprijs, aanschaf-, investerings-, exploitatie- en levensduurkosten, met daarnaast de actualisering van deze cijfers voor dit moment t.a.v. de Saab Gripen Next Generation (NG), de Advanced F-16 en de F-35, in vergelijkbaar prijspeil?

In de brief van 11 februari 2002 (Kamerstuk 26 488 nr. 8) zijn de stuksprijs, de verwervingskosten, de exploitatiekosten en de levensduurkosten van de Advanced F-16 en de F-35 opgenomen. Indertijd was voor de Gripen alleen een stuksprijs bekend. Al deze kosten zijn tot stand gekomen op basis van informatie die door de leveranciers is verstrekt. Voor de berekeningen zijn bepaalde aannames en uitgangspunten gehanteerd, onder meer ten aanzien van het prijspeil.

In deel 4 (tabel 1) van de vertrouwelijk ter inzage gelegde rapportage van de kandidatenvergelijking zijn de resultaten van de recente levensduurkostenanalyse opgenomen. De in de brief van 11 februari 2002 genoemde getallen kunnen niet zonder meer worden aangepast naar prijspeil 2008. Er zijn aanzienlijke verschillen tussen de aannames en uitgangspunten van 2001 en die van 2008. Overigens kan een correct inflatiepercentage voor de herberekening naar prijspeil 2008 alleen worden bepaald na overleg met de leveranciers. Het is daarom niet goed mogelijk de kosteninformatie in de twee documenten met elkaar te vergelijken.

2, 22 en 49

In hoeverre is in deze kandidatenvergelijking rekening gehouden met de reeds beschikbare aanwijzingen en bestaande onzekerheid over de beleidsintenties van de nieuw aangetreden Obama-administratie in de Verenigde Staten (VS), ten aanzien van mogelijke uitstel, verdere spreiding en mogelijke vermindering van de te bestellen aantal F-35 toestellen? Welke onzekerheden zijn er ontstaan door verschuivingen in de VS? Wat is thans bekend over de opstelling van de nieuwe regering in de VS m.b.t. het F-35-dossier? Moet de verwijzing door president Obama naar het veiligstellen door de VS van haar «ongeveer evenaarde airpower capaciteit om elke conventionele vijand te ontmoedigen en te verslaan en snel te reageren op brandhaarden in de wereld, en ondersteuning te bieden aan grondtroepen» worden gezien als een indicatie dat de VS voluit door zullen gaan met het F-35-programma?

De regering is niet bekend met concrete beleidswijzigingen van de nieuwe Amerikaanse regering ten aanzien van het F-35 programma. In de kandidatenvergelijking is evenwel een beoordeling gemaakt van de risico's van de drie kandidaten. Zie ook het antwoord op vraag 19.

3

Welke kosten voor de introductie en exploitatie van de F-35 zijn niet of in geringe mate afhankelijk van het aantal aan te schaffen toestellen van dit type? Wordt aanvaardbaar geacht dat het totaal aantal aan te schaffen F-35 toestellen uiteindelijk bepaald gaat worden als de uitkomst van het nu vastgestelde budget daarvoor en de (nu nog totaal onbekende) levensduurprijs per stuk? Waar wordt nu vanuit het ambitieniveau (de gewenste operationele inzetbaarheid) en het beschikbare budget de ondergrens gelegd voor het aantal gewenste jachtvliegtuigen van Nederland voor de jaren na 2020? Wat is uw input ter zake in de nu lopende Verkenningen?

De kosten van de Initiële Operationele Test en Evaluatie, van de instroombegeleiding en van aanpassingen van de Nederlandse infrastructuur zijn min of meer onafhankelijk van het aantal vliegtuigen dat uiteindelijk wordt aangeschaft. Het geraamde investeringsbudget voor het project Vervanging F-16 is gebaseerd op het planningsaantal van 85 toestellen. Deze raming wordt aangepast indien daar op grond van concrete kosteninformatie aanleiding toe is. Ook de komende Jaarrapportage Vervanging F-16 zal een actualisering bevatten. Als eenmaal het aantal aan te schaffen toestellen en de stuksprijs bekend zijn, kan het investeringsbudget precies worden vastgesteld. De levensduurkosten blijven nog geruime tijd een raming, want die behelzen immers de volledige levensduur van de opvolger van de F-16.

In overeenstemming met het coalitieakkoord is een besluit over de vervanging van de F-16 voorzien voor 2010. Dan is ook het aanschafbesluit voor de eerste *batch* aan de orde. Over een tweede *batch* zal naar verwachting in het midden van het volgende decennium een besluit worden genomen. Deze benadering maakt het mogelijk de internationale veiligheidssituatie en de technologische ontwikkelingen rondom het luchtwapen gedurende een reeks van jaren te volgen alvorens een besluit over de finale behoefte te nemen. Het besluit over een mogelijke volgende *batch* is voorzien voor het midden van het volgende decennium. De uitkomsten van de Verkenningen dienen voor de volgende kabinetperiodes.

4

Kan met een toelichting aangegeven worden welke concrete, cijfermatige informatie over de vergelijking tussen de Saab Gripen NG en de F-35 in het artikel in het Reformatorisch Dagblad van 17 december 2008 «Kiezen uit ja, waaruit?» niet kan worden onderschreven?

Kan daarbij tevens aangegeven worden wat de correcte, actuele, cijfermatige informatie over de betreffende eigenschappen dan wel zou moeten zijn?

Neen. De gegevens die Defensie heeft gebruikt voor de vergelijking zijn vertrouwelijk. De gevraagde gegevens zijn verwerkt in het vertrouwelijke rapport dat aan de Kamer is aangeboden (Kamerstuk 26 488 nr. 129 van 18 december 2008).

5

Kan alsnog een concrete, feitelijke, cijfermatige invulling gegeven worden, in de vorm van een tabel, van alle «subjectieve» kwalificaties in deze brief over de relevante eigenschappen/kenmerken van de beoordeelde drie kandidaten, zoals:

- a. Geluidshinder bij start, overvliegen (div. hoogtes.), laagvlieg oefeningen en landing;*
- b. Kale stuksprijs;*
- c. Levensduurkosten, onderverdeeld naar investerings- en exploitatiekosten?*

Kan in het geval van het niet openbaar mogen maken van bepaalde gegevens, op grond van de door de fabrikant verzochte commerciële vertrouwelijkheid en/of militair technische geheimhouding, dit per eigenschap en betreffende kandidaat/fabrikant expliciet vermeld en toegelicht worden?

De geluidsgegevens van de F-35 naar aanleiding van metingen in de Verenigde Staten zijn inmiddels beschikbaar en worden geanalyseerd door het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR). Zoals eerder toegezegd zal ik de Kamer dit kwartaal de bevindingen van het NLR over de beschikbare geluidsgegevens doen toekomen (Kamerstuk 26 488 nrs. 131 en 137). Overigens is de fabrikanten onlangs om extra geluids-

gegevens van de Gripen NG en de *Advanced F-16* gevraagd. Lockheed Martin heeft daarop geantwoord geen aanvullende gegevens over de *Advanced F-16* te kunnen verstrekken. De financiële informatie van de vergelijking is vertrouwelijk. Ik verwijs hiervoor naar deel 4 van de vertrouwelijke rapportage die de Kamer op 18 december 2008 heeft ontvangen.

6

Van welke behoeftestelling is bij deze geactualiseerde kandidatenvergelijking vooralsnog uitgegaan en waarop is die gebaseerd?

De Kamer is over de behoeftestelling in het kader van de vervanging van de *F-16* geïnformeerd op 9 april 1999 (Kamerstuk 26 488 nr. 1). Het basisdocument over de vervanging van de *F-16* volgde op 15 maart 2000 (Kamerstuk 26 488 nr. 3).

7

Met welk geactualiseerd beslag op het defensiebudget voor de komende decennia ten behoeve van de aanschaf en gebruik van de opvolger van de F-16 wordt nu rekening gehouden bij de lopende Defensie Verkenningen? Hoe verhoudt dit geactualiseerde beslag zich tot de bedragen die daarover tot nu toe aan de Kamer zijn gemeld? Kan deze informatie in tabelvorm gerangschikt naar toekomstige begrotingsjaren en naar datum waarop de informatie eerder verschaft is, gegeven worden?

De beleidsbrief «Wereldwijd dienstbaar» en de daarmee samenhangende meerjarenbegroting van Defensie zijn belangrijke uitgangspunten voor de Verkenningen.

Wat het project Vervanging *F-16* betreft geldt het volgende. Bij de vaststelling van de behoefte voor het project Vervanging *F-16* werd in de A-brief van 9 april 1999 (Kamerstuk 26 488 nr. 1) voor planningsdoeleinden uitgegaan van een projectbudget van ten minste 10 miljard gulden (ruim € 4,5 miljard, prijspeil 1999). Over dit bedrag is geen financiële meerjarenraming in brieven aan de Kamer opgenomen. Na de ondertekening van het Memorandum of Understanding (MoU) over PSFD eind 2006 zijn de financiële gegevens geactualiseerd. Het projectbudget is toen vastgesteld op € 5,461 miljard. De Kamer is hierover geïnformeerd met de Jaarrapportage over 2006 (Kamerstuk 26 488 van 11 april 2007). Vervolgens is het projectbudget bijgesteld tot een bedrag van € 5,667 miljard. De Kamer is hierover geïnformeerd met de brief van 29 februari 2008 (Kamerstuk 26 488 nr. 65) en de daaropvolgende Jaarrapportage Vervanging *F-16* over 2007 van 28 maart 2008 (Kamerstuk 26 488 nr. 67). De komende Jaarrapportage over 2008 zal een actualisering van het projectbudget bevatten.

8

Waarom wordt de uitspraak van Lockheed Martin, dat hoe meer vliegtuigen men koopt hoe lager de prijs per vliegtuig, aangenomen als een feit? Hoe is het dan mogelijk dat de Gripen C/D goedkoper is dan de late generatie F-16, terwijl er van de Gripen C/D slechts een kleine 200 zijn geproduceerd en van de F-16 meer dan 4000?

In het algemeen geldt bij de productie van goederen dat een hogere productie leidt tot een lagere prijs omdat de vaste kosten over een groter productieaantal worden omgeslagen. Verder zal na verloop van tijd de prijs dalen door het leercurve-effect, waarbij de producent gaandeweg meer ervaring opdoet en daardoor goedkoper kan produceren. Naast de totale productie over enkele decennia zijn veel meer aspecten van invloed

op de prijsvorming. Ik noem hierbij ook *Level Line Pricing*, een benadering die een stabiliserende invloed heeft op zowel de productie als de prijs.

De SDD-partners betalen voor dezelfde uitvoering van de F-35 in een bepaald productiejaar dezelfde prijs, onafhankelijk van het aantal toestellen dat een van hen in dat jaar koopt. Naarmate de productie verder vordert, zal in latere productie jaren de stuksprijs dalen. Overigens is de prijs van een toestel van vele factoren afhankelijk. De totale productieomvang is slechts een van die factoren.

Het is niet bekend of de Gripen C/D goedkoper is dan de late generatie F-16 toestellen. De Gripen C/D maakte geen deel uit van de kandidatenvergelijking, in tegenstelling tot de *Advanced F-16*.

9 en 10

Waarom is bij de kandidatenvergelijking niet naar een vaste prijs en een bindend tijdschema voor productie en levering gevraagd? Kan of wil Lockheed Martin inzake de Advanced F-16 en F-35 hieraan niet voldoen? Was dit voor de Saab Gripen NG wel mogelijk en is Saab hiertoe ook bereid?

Is het gebruikelijk dat Defensie om niet bindende prijs- en tijdsafspraken vraagt waardoor het project vervanging F-16 nu aan onzekerheden en onnodige risico's wordt onderworpen? Was Lockheed Martin tot (meer) bindende antwoorden bereid dan men heeft gegeven? Is hier naar gevraagd? Was en is Saab bereid zowel een prijsgarantie, als een levertijdgarantie, als een garantie over de omvang van tegenorders (100 procent) af te geven?

Aangezien het ging om een actualisering van de kandidatenevaluatie en niet om een definitieve keuze voor de opvolger van de F-16 en een verwervingsbesluit, was de bereidheid van fabrikanten om bindende informatie te verstrekken niet aan de orde. Op 7 mei 2008 is de Kamer geïnformeerd dat de vragenlijst zou voortbouwen op het in de B/C-fase gehanteerde *Request for Information* (Kamerstuk 26 488, nr. 68). Ik verwijs verder naar het antwoord op vraag 147 over het *Request for Proposal* dat in het bijzonder zal ingaan op de aanschafprijs.

11

Hoe kan nu nog worden gesteld dat de F-35 in de kandidatenvergelijking van 2001–2002 het beste vliegtuig voor de beste prijs was, als de prijs van de F-35 tot op heden onbekend is?

Tijdens de kandidatenevaluatie 2001–2002 hebben de leveranciers kosteninformatie geleverd. Mede op basis daarvan is toen geconcludeerd dat de F-35 het beste toestel voor de beste prijs was. In de periode daarna heeft Nederland door de deelneming aan het SDD MoU en het PSFD MoU voortdurend informatie over de prijsontwikkeling verkregen. Daarover is de Kamer regelmatig geïnformeerd, onder meer in de jaarrapportages.

12

Kan de stelling dat een beantwoordingstermijn van drie maanden kan worden beschouwd als «ruim» worden onderbouwd met een overzicht van beantwoordingstermijnen die werden gehanteerd in andere landen bij soortgelijke procedures? Zo nee, waarop wordt deze stelling dan wel gebaseerd? Is zes maanden de internationale norm bij dit soort procedures? Kunt u uw opmerking dat drie maanden antwoordtijd ruim voldoende is motiveren, mede in het licht dat deze korte periode in het RAND-rapport ook wordt bekritiseerd?

Er is geen internationale norm voor dit soort procedures. Noorwegen, waar de definitieve keuze aan de orde was, heeft ook een beantwoordingstermijn van drie maanden gehanteerd. Ook Canada en Denemarken hebben voor hun procedures vergelijkbare termijnen gehanteerd. Noch de leveranciers, noch RAND *Europe* hebben kritiek geuit op de beantwoordingstermijn van drie maanden.

13

Kunt u uw stelling dat gedurende de evaluatie verschillende bezoeken zijn gebracht aan beide fabrikanten nader toelichten? Kan daarbij een overzicht worden gegeven waarin gespecificeerd wordt hoe vaak, met welke delegatiegrootte, voor welke duur en met welk doel er tijdens het evaluatieproces een bezoek werd gebracht aan de verschillende fabrikanten?

Alle gevraagde details zijn opgenomen in deel 3 van het rapport voor de bezoeken in het kader van het hoofdthema kwaliteit en in deel 4 voor de bezoeken in het kader van het hoofdthema prijs. De zes delen van de rapportage zijn de Kamer op 18 december 2008 vertrouwelijk ter inzage gegeven.

14

Hoe moet de mededeling uit de audits worden beoordeeld, dat deze zich louter richten op de gevolgde procedure, en niet op de inhoud van de gegevens? Betekent dit dat geen uitspraak kon worden gedaan over de juistheid, de precisie en de vergelijkbaarheid van de gegevens? Hoe kan hierover dan anderszins op controleerbare wijze wel een uitspraak worden gedaan, nu de Algemene Rekenkamer geen onderzoek zal doen, en nu de Kamer uitsluitend vertrouwelijk van deze gegevens kennis heeft kunnen nemen maar deze kennis niet mag gebruiken in het debat? Is aan Lockheed Martin, resp. aan Saab gevraagd of er bezwaar bestaat tegen het al dan niet gedeeltelijk vrijgeven van de ingeleverde antwoorden, voor zover daarvoor geen juridische belemmeringen zijn? Wat was daarop hun antwoord? Welke gegevens, waarvan de betreffende fabrikant geen bezwaar gemaakt heeft tegen openbaarmaking, zijn desalniettemin niet in de openbare stukken terecht gekomen? Kunnen eventuele lacunes in de openbare stukken op deze grond alsnog opgevuld worden?

De auditdiensten van Defensie en Economische Zaken hebben zich gericht op de kwaliteitswaarborgen in het proces, zoals de vaststelling van de methode en de opstelling van de weegfactoren. Hierbij werden als normenkader de factoren onbevooroordeeldheid, traceerbaarheid en transparantie gehanteerd. De auditdiensten doen geen uitspraak over de inhoudelijke juistheid van de van de fabrikanten verkregen informatie, die overigens meestal een toekomstgericht karakter heeft. Uiteraard is wel vastgesteld dat deze informatie in het proces van de kandidatenevaluatie juist is gehanteerd.

Zowel de door de fabrikanten geleverde antwoorden als de door Defensie opgestelde rapporten bevatten informatie die is voorzien van een merking of rubricering. Deze documenten kunnen in combinatie met andere documenten over de kandidatenvergelijking derden ongewenst inzicht verschaffen in verschillende aspecten, waaronder de verwerving en operationele concepten die verband houden met jachtvliegtuigen. Openbaarmaking van deze documenten of delen daarvan kan dan ook de belangen van de Staat schaden. Het is niet doenlijk delen uit die informatie te halen en openbaar te maken, dan wel de fabrikanten daartoe te verzoeken. Defensie heeft de informatie naar vermogen bewerkt en geabstraheerd tot een openbare brief aan de Kamer die zoveel mogelijk rele-

vante informatie bevat. Daarnaast heeft de Kamer vertrouwelijke inzage gekregen in de door Defensie opgestelde rapporten.

15

Zijn de auditdiensten van Defensie en Economische Zaken in staat geweest de vragenlijsten zoals die in 2008 naar de fabrikanten van de kandidaten zijn verstuurd (de «requests for information») te vergelijken met de vragenlijsten zoals die in 1999 zijn verstuurd? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat was het oordeel van de auditdiensten voor wat betreft de eventuele veranderingen in deze vragenlijsten? Kan daarbij specifiek worden ingegaan op wat een eventueel verschil in de vragenlijsten zou betekenen voor de mate van vooringenomenheid?

Ja, de auditdiensten van Defensie en Economische Zaken hebben deze vragenlijsten vergeleken. De uitkomsten van deze vergelijking zijn als bijlage in het auditrapport opgenomen. Het rapport is op 18 december als bijlage bij de brief over de resultaten van de kandidatenevaluatie aan de Kamer gezonden. Zoals uit hoofdstuk 2 van het auditrapport blijkt, vormt het aspect «onbevooroordeeld» onderdeel van het toetsingskader van de auditdiensten. De auditdiensten concluderen dat de onderzoeksmethodologie van het ministerie van Defensie als gevolg van ontwikkelingen in de tijd is uitgebouwd. Zoals in hun rapport is uiteengezet komt de benaderingswijze ook tot uitdrukking in de gehanteerde vragenlijsten. De auditdiensten hebben geen aanleiding te veronderstellen dat deze aanpassingen van de vragenlijsten voortkomen uit vooringenomenheid.

16

Hebben de auditdiensten alle kennis waarover zij als gespecialiseerde organisatie beschikken op het terrein van het betreffende project mogen gebruiken? Zo nee, op welke manier werden er restricties gelegd op wat zij wel en niet mochten gebruiken?

Er zijn geen beperkingen gesteld aan het gebruik van de beschikbare kennis van de auditdiensten.

17

Kan een analyse worden gegeven van de voor- en nadelen van een stealth-eigenschap ten opzichte van andere middelen met hetzelfde doel, zoals in ieder geval «electronic jamming», «anti-radarraketten» en «towed radar decoys»? Kan bij deze analyse in ieder geval worden ingegaan op het groeipotentieel van toestellen met/zonder stealth, de reeds bestaande technieken om toestellen met stealth en/of alternatieven hiervoor alsnog te detecteren en de maximale wapenlast van toestellen met/zonder stealth-eigenschap? Zo nee, waarom niet?

Al deze aspecten zijn onderdeel geweest van de vergelijking voor het hoofdthema kwaliteit. De nadruk van de kandidatenvergelijking lag niet op het onderling vergelijken van verschillende functionaliteiten en specificaties, maar op de mate waarin kandidaten de zes generieke hoofdmissies kunnen uitvoeren. Daarbij hebben de fabrikanten alle vrijheid gekregen per hoofdmissie het operatieconcept te gebruiken dat het beste aansloot bij hun toestel.

18

Kan in tabelvorm een overzicht worden gegeven waarin per jaar, vanaf 2002 tot en met het jaar van de geplande afronding van de testfase, wordt weergegeven wat het aanvankelijk geplande aantal testvluchten voor dat jaar was ten opzichte van het daadwerkelijke aantal uitgevoerde testvluchten? Kan hierbij tevens een inschatting worden gemaakt van de mogelijke risico's van verdere vertragingen, de huidige geplande

leveringsdata en de extra kosten die deze mogelijk met zich mee gaan brengen?

Van meet af aan was het de bedoeling met het eerste testvliegtuig (AA-1) in een vroeg stadium, dit wil zeggen voordat het officiële en grootschalige testprogramma in 2009 aanvangt, al zoveel mogelijk ervaring op te doen. Voor 2006 waren vier vluchten met de AA-1 voorzien. De eerste vlucht van de AA-1 is op 15 december 2006 uitgevoerd. De oorspronkelijke planning voor de AA-1 behelsde 100 tot 150 vluchten in de periode van augustus 2006 tot en met december 2008. Op grond van een evaluatie is het aantal testvluchten tussentijds verminderd. Ook is de rol van de *CATBird*, een voor testdoeleinden omgebouwde Boeing 737, toegelicht. In de jaar-rapportage over 2007 en de beantwoording van vragen daarover (Kamerstukken 26 488 nrs. 67 en 68) bent u over deze aanpassing van het testprogramma geïnformeerd. Daarbij is ook gemeld dat deze aanpassing gepaard ging met aanvaardbare risico's. De AA-1 heeft tot eind 2008 69 vluchten voltooid. Op 11 juni 2008 heeft het eerste STOVL-testvliegtuig zijn eerste vlucht gemaakt. Tot eind 2008 zijn daarmee veertien testvluchten uitgevoerd.

Het overgrote deel van de ruim 5000 testvluchten voor de *Development Test & Evaluation* (DT&E) fase zal in een later stadium van het SDD-programma worden uitgevoerd. Het testschema wordt afgesloten met de operationele testfase. De geplande testvluchten zijn niet per kalenderjaar vastgelegd. Het werkelijke aantal benodigde testvluchten is afhankelijk van het verloop van het testprogramma. Tot dusver konden in enkele gevallen – hierbij gaat het vooral om de *CATBird* - per vlucht meer testpunten worden afgewerkt dan was voorzien.

19

Hoe beoordeelt u de oproep van het Amerikaanse Congres aan President Obama om meer F-22 Raptors te kopen omdat de F-35 niet in staat is om te voorzien in voldoende luchtverdedigingcapaciteit in het licht van uw conclusie dat de F-35 als beste toestel op dit gebied uit de Nederlandse kandidatenvergelijking is gekomen?

De Amerikaanse regering maakt haar eigen afweging bij de aanschaf van F-22 en F-35 toestellen. De F-22 is voor Nederland geen relevante kandidaat (Kamerstuk 26 488 nr. 89 van 27 juni 2008). De F-22 is voornamelijk ontworpen voor luchtverdedigingstaken. In tegenstelling tot de F-35 is het geen *multi-role* toestel. De F-22 is bovendien veel groter en zwaarder dan de F-35 en de aanschaf-, exploitatie- en levensduurkosten zijn eveneens aanzienlijk hoger. De F-35 is enkele malen goedkoper dan de F-22. Uit de kandidatenvergelijking blijkt dat de F-35 het beste *multi-role* gevechtsvliegtuig is dat aan de Nederlandse eisen voldoet.

20

Wat is de reden dat er nog steeds wordt uitgegaan van 85 toestellen ter vervanging van de F-16? Wanneer zal dit indicatieve getal geconcretiseerd worden?

Het planningsaantal van Defensie bedraagt 85 toestellen. Het kabinetsbesluit over de vervanging van de F-16 is voorzien voor 2010. Dan zal tevens worden besloten over het aantal toestellen van de eerste batch. Over een tweede batch zal naar verwachting in het midden van het volgende decennium een besluit worden genomen. Over het tijdschema van het project Vervanging F-16 is de Kamer op 22 mei 2008 geïnformeerd (Kamerstuk 26 488 nr. 74). Zie ook het antwoord op vraag 3.

21

Waarom bent u in uw brief niet ingegaan op de opsomming aan beperkingen vermeld in het rapport van RAND die zij ondervonden bij de beoordelingen van de kandidatenvergelijkingen? Kunt u ingaan op alle zeven geconstateerde beperkingen?

Wat is uw oordeel over de constatering van RAND dat er significante onduidelijkheid was over gegevens? Wat is uw oordeel over de constatering van RAND dat hen weinig tijd gegund was voor hun beoordeling van het proces?

RAND Europe benoemt in zijn rapport de volgende beperkingen:

- Defensie heeft minder gedetailleerde kennis over de *Advanced F-16* en de *Gripen NG* dan over de *F-35*.
- De kandidatenvergelijking was gebaseerd op niet-bindende informatie.
- De beschikbare tijd voor de uitvoering van de kandidatenvergelijking was beperkt.
- Er was aanzienlijke onzekerheid over enkele gegevens die voor de kandidatenvergelijking beschikbaar waren.
- De kandidatenvergelijking ging alleen in op de aspecten kwaliteit, prijs en levertijd.
- In de kandidatenvergelijking werden deze drie aspecten afzonderlijk beoordeeld.
- De terugtrekking van *Rafale* en *Eurofighter*.

RAND Europe schetst hiermee enkele grenzen aan het bereik van het onderzoek. In het rapport wordt bij elke genoemde beperking ook de onderbouwing van de opmerking gegeven. De door RAND Europe geconstateerde onzekerheid verwijst naar het feit dat de hardheid van gegevens gerelateerd is aan de volwassenheid van het desbetreffende ontwerp. Die volwassenheid varieert per kandidaat-toestel. RAND Europe constateert niet dat het weinig tijd gegund was voor de beoordeling van het proces.

Elk onderzoek kent beperkingen. Met inachtneming van deze beperkingen, die voortvloeien uit de Nederlandse werkelijkheid op het gebied van deelneming in de JSF-ontwikkeling en de inhoud van het coalitieakkoord, geeft de kandidatenvergelijking een goed totaalbeeld van de drie kandidaat-toestellen.

23

Hoeveel F-35 toestellen zijn er nu in de VS en daarbuiten definitief besteld en wat zijn de prognoses voor het totaal aantal te produceren toestellen?

De Verenigde Staten hebben tot dusver veertien F-35 toestellen definitief aangeschaft. Naar verwachting wordt deze maand het contract getekend voor nog eens veertien Amerikaanse en twee Britse toestellen uit de derde productieserie (LRIP 3), waar – afhankelijk van de besluitvorming in Nederland – uiterlijk eind april het eerste Nederlandse toestel aan wordt toegevoegd.

Nederland gaat uit van een totale productie van 4 500 F-35 toestellen. In de kandidatenvergelijking is overigens gerekend met de 3 173 toestellen voor de partnerlanden omdat deze aantallen het meest concreet zijn. De export naar niet-partnerlanden, zoals Israël, is bij de kandidatenvergelijking voor de F-35 dus niet meegerekend. Voor de andere kandidaten is het exportpotentieel gehanteerd dat de fabrikanten hebben opgegeven.

24

Waarom is de methodiek van vergelijking pas vastgesteld nadat een deel van de antwoorden op de questionnaire al gegeven waren?

De methodiek is vastgesteld en goedgekeurd door zowel RAND *Europe* als de auditdiensten van Defensie en Economische Zaken vóórdat de enveloppen met antwoorden op de questionnaire zijn geopend. Daarbij is een gebruikelijke procedure met een offerte-openingscommissie gevolgd.

25

Wat is het maximum aantal vliegreuren per kandidaat?

Het uitgangspunt is dat de drie kandidaten maximaal 8 000 vliegreuren kunnen maken, rekening houdend met de door Nederland gewenste inzet.

26

Hoeveel heeft het onderzoek van RAND gekost?

De contractwaarde voor het onderzoek van RAND *Europe* bedroeg € 133 000.

27

Is het juist dat er een nieuwe vertraging in het aantal testvluchten in de VS met de F-35 is opgetreden? Wat betekent dit voor het moment van aanvang van de Initiële Operationele Test & Evaluatie (IOT&E) fase? Hoeveel vertraging is er opgelopen? Hoeveel succesvolle testvluchten zijn er tot nu toe geweest?

Voor de planning van de IOT&E wordt verwezen naar de brief van 4 november 2008 (Kamerstuk 26 488, nr. 118). In totaal zijn tot op heden 83 testvluchten uitgevoerd. Het op grotere schaal testen van missiesystemen, waarbij de nadruk verschuift van de F-35 als «vliegtuig» naar de F-35 als «wapensysteem», vangt volgens planning midden 2009 aan als er gaandeweg meer testtoestellen beschikbaar komen uit de productie. Er is geen sprake van vertraging ten opzichte van de aan de Kamer gemelde informatie (Kamerstuk 26 488 nr. 69 van 7 mei 2008). Zie ook het antwoord op vraag 18.

28 en 29

Kent u het Noorse onderzoek van Forsvarsbygg Utvikling, Stab waaruit blijkt dat indien de F-35 op de luchtmachtbasis BodO gestationeerd zou worden, er een aanzienlijke hoeveelheid huizen gesloopt zou moeten worden? Wat is uw oordeel over dit rapport?

Bent u bereid het Noorse onderzoek van Forsvarsbygg Utvikling, Stab aan het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) voor te leggen om dit mee te nemen bij de beoordelingen van de geluidsproductie van de drie kandidaten? Zo nee, waarom niet?

Het Noorse rapport berust op geschatte en niet-representatieve geluidsgegevens in de Noorse omgeving waar de Noorse wet- en regelgeving van toepassing is. Daarmee is het niet relevant voor Nederland. Niettemin ben ik bereid het Noorse rapport aan het NLR ter beschikking te stellen en het laboratorium zelf te laten beoordelen in hoeverre het rapport van nut kan zijn bij de opstelling van het eigen rapport.

30, 70, 75, 89, 113 en 116

Kunt u aangeven hoeveel en welke onderzoeken er in de VS al gedaan zijn naar de geluidsproductie van de F-35? Kunt u er voor zorgen dat de Kamer afschriften krijgt van deze onderzoeken?

Op basis van welke informatie, dan wel ervaring uit het verleden, beschouwt u de informatie die vanuit Lockheed Martin wordt gegeven betreffende het geluid van de motoren van de door deze producent gefabriceerde toestellen, als betrouwbaar?

Kunt u de resultaten van de eerdere metingen van de geluidsbelasting van het prototype van de F-35 aan de Kamer doen toekomen, inclusief de meetwijze, plaats van meting en data?

Kunt u aangeven wanneer het onderzoek naar de geluidsproductie van de drie resterende kandidaten afgerond zal zijn? Wanneer zal het aan de Kamer gezonden worden?

Wie heeft de berekeningen uitgevoerd waarover gesproken wordt? Kan er een afschrift van deze voorlopige berekeningen aan de Kamer gezonden worden? Zo nee, waarom niet?

Kunt u de huidige beschikbare gegevens over de geluidsproductie zoals beschreven in de brief voor alle drie de kandidaten alvast met Kamer delen? Zo nee, waarom niet?

Er zijn drie onderzoeken gedaan in de Verenigde Staten naar het geluid van de F-35. Het eerste onderzoek dateert van 2001 en is uitgevoerd met een prototype van de F-35, aangeduid met X-35. Omdat het ging om een prototype, zijn de gegevens niet representatief voor de F-35. In 2007 is met het eerste testtoestel van de F-35, de AA-1, een beperkt onderzoek uitgevoerd. De meetgegevens daarvan worden inmiddels door de Verenigde Staten als onbetrouwbaar beschouwd. Omdat deze onderzoeken geen gegevens hebben opgeleverd die representatief zijn voor de Nederlandse situatie kan ik de Kamer hierover niet nader informeren. Het derde onderzoek is in oktober 2008 met de AA-1 uitgevoerd op de vliegbasis Edwards. De meetgegevens daarvan zijn onlangs vrijgegeven en worden nu door het NLR geanalyseerd. Zoals toegezegd zal ik u dit kwartaal de bevindingen van het NLR over deze geluidsgegevens en de beschikbare gegevens van de Gripen NG en de *Advanced F-16* doen toekomen. Zoals opgemerkt bij het antwoord op vraag 5 is de fabrikanten onlangs om extra geluidsgegevens van de Gripen NG en de *Advanced F-16* gevraagd. Zie ook het antwoord op vraag 97.

31 en 171

Kunt u per scenario aangeven welke van de drie kandidaten het beste scoorde, welke tweede en welke laatste was? Hoe meet men het verschil en hoe wordt dit uitgedrukt?

Kunt u aangeven wat de prestaties waren van de drie respectievelijke kandidaten op de zes verschillende scenario's? Zo nee waarom niet?

De gevraagde informatie is vertrouwelijk. De rapportage die de Kamer op 18 december 2008 vertrouwelijk ter inzage is gegeven, bevat de gevraagde gegevens over de methodiek en de resultaten van de kandidatenvergelijking.

32 en 164

Is de F-35 goedkoper per vliegtuig dan de huidige F-16? Zo nee, wat is het verwachte verschil? Is de Gripen NG goedkoper per vliegtuig dan de huidige F-16? Zo nee, wat is het verwachte verschil? Is de Advanced F-16 goedkoper per vliegtuig dan de huidige F-16? Zo nee, wat is het verwachte verschil?

Hoe verhoudt zich de stelling dat over exploitatiekosten van de F-35, gezien de bandbreedte in de berekening, geen harde uitspraken kunnen worden gedaan, tot eerdere uitspraken dat de F-35 per vliegtuig goedkoper zou zijn dan de F-16?

Op basis van de actualisering van de kandidatenvergelijking is vastgesteld dat de vliegtuigprijs van de F-35 lager is dan die van de huidige F-16. De prijs per vliegtuig is voor een belangrijk deel afhankelijk van het moment in de totale levensduur van het vliegtuig. De onderhoudsinspanning voor een nieuw of relatief nieuw vliegtuig is immers aanzienlijk kleiner dan die voor een ouder vliegtuig. In deel 4 (tabel 1) van de vertrouwelijk ter inzage

gelegde rapportage zijn de resultaten van de levensduurkostenanalyse van de kandidaten opgenomen.

33

Sluit u uit dat Lockheed Martin de langere termijn informatie over de Advanced F-16 niet heeft opgestuurd om op die wijze de F-35 meer gewicht te geven in de kandidatenvergelijking? Zo ja, hoe kunt u dit uitsluiten?

De keuze hoe te reageren op de Nederlandse vragenlijst en de mate waarin vervolgens informatie is verstrekt, komt geheel voor rekening van de desbetreffende leveranciers.

34

Waarom is voor de F-35 wel met latere en voorgaande blocks rekening gehouden en wordt de mogelijkheid van verdere ontwikkelde varianten van de andere kandidaten niet genoemd? Is dit onderzocht, en zo ja, wat zijn de resultaten?

Niet alleen bij de F-35, maar ook bij de twee andere kandidaten is in de bovenscore per hoofdaspect rekening gehouden met de mogelijkheden voor doorontwikkeling.

35

Kunt u aangeven wat bekend is over de contracten voor Noorwegen, Israël, Australië en de VS voor de F-35? Bent u bereid om deze informatie in detail op te vragen en aan de Kamer voor te leggen? Zo nee, waarom niet? Wat is de stuksprijs die deze vier landen zullen betalen?

Australië, Noorwegen en de Verenigde Staten hebben dezelfde overeenkomsten als Nederland, namelijk de MoU's betreffende de SDD en de PSFD. Deze MoU's zijn aan de Kamer voorgelegd. Nederland heeft geen inzage in de overeenkomsten die bilateraal worden of zijn gesloten tussen de Verenigde Staten en andere landen die niet deelnemen aan het F-35 programma. Alle landen die deelnemen aan het PSFD MoU betalen dezelfde prijs voor toestellen per jaarlijkse productieserie. Israël zal als niet-partner een hogere prijs betalen (Kamerstuk 26 488 nr. 107 van 7 oktober 2008).

36

Welke onzekerheidsmarge is er voor de levertijd van de Gripen NG? Welke onzekerheidsmarge is er voor de levertijd van de F-35? Welke onzekerheidsmarge is er voor de levertijd van de Advanced F-16?

Deze informatie is verwerkt in deel 5 en deel 6 van het rapport dat de Kamer vertrouwelijk ter inzage is gegeven.

37

Wat is er bekend over de stealth-mogelijkheden van de F-35? Hoe zou de kandidatenvergelijking uitvallen als deze stealth-eigenschappen niet daadwerkelijk goed uitpakken?

Nederland is door de deelneming aan de SDD-fase bekend met de *stealth* eigenschappen van de F-35. Zoals uit de rapportage blijkt, waren deze eigenschappen niet van doorslaggevend belang in de uitslag. *Stealth* is immers niet als eis gesteld. Aan de leveranciers is de vrijheid gelaten zelf het te gebruiken operatieconcept voor hun kandidaat-toestel uit te werken.

38

Waarom is er bij de kandidatenvergelijking alleen gekeken naar de risico's op drie onderdelen (quality, life cycle costs en timeline delivery) en niet naar andere risico's? Kunt u een uitputtende opsomming geven van overige bekende of niet uit te sluiten risico's per kandidaat, en zo nee waarom niet?

Prijs, kwaliteit en levertijd zijn de drie standaard hoofdaspecten waarop in een vergelijking kandidaten worden beoordeeld, vandaar dat deze aspecten expliciet in het coalitieakkoord zijn opgenomen. Alle relevante risico's zijn in de vergelijking beoordeeld. In deel 6 van de ter vertrouwelijke inzage aangeboden rapporten is bovendien uitgebreid ingegaan op mogelijke kruisverbanden tussen de risico's.

39

Waren de deskundigen op elk punt unaniem bij de beoordeling van de kandidaten? Zo nee, op welke punten waren ze dat niet?

De scores door de deskundigen zijn verwerkt volgens een beproefd model, het zogenaamde *Delphi (like)* model. Het hoort bij deze methode dat er verschillen optreden in de scores van de verschillende deskundigen. Er bestond echter wel altijd consensus over de uiteindelijke beoordeling. Deze consensuswaarden hebben steeds als basis voor de analyses gediend. Bovendien zijn niet alleen de consensusbeoordelingen maar ook de individuele meningen vastgelegd. Op basis van de groepswaarden en de afwijkingen daarvan in de individuele beoordelingen, is geconstateerd dat de verschillen tussen de deskundigen de conclusies niet veranderen.

40

Is er bij de kandidatenvergelijking rekening gehouden met de verkenningen, en zo nee, waarom niet?

Neen, het betreft, ook in de tijd, gescheiden trajecten. De kandidatenvergelijking richtte zich op de vergelijking van prijs, kwaliteit en levertijd van drie toestellen die vorig jaar kandidaat waren voor de vervanging van de F-16. De verkenningen dienen, op grond van de op langere termijn te verwachten ontwikkelingen en mogelijke scenario's, zonder beperkingen beleidsalternatieven te formuleren met betrekking tot de toekomstige ambities voor de Nederlandse defensie-inspanning, de daaruit voortvloeiende samenstelling en toerusting van de krijgsmacht en het daarbij behorende niveau van de defensiebestedingen.

41, 130 en 146

Is er bij de drie kandidaten gekeken of zij de mogelijkheid hebben om nucleaire wapens te dragen? Is dit een factor geweest bij het uiteindelijke besluit voor F-35 testtoestellen te kiezen?

In welke van de zes generieke multi-role hoofdmissies past de huidige Nederlandse kerntaak? Heeft de «nucleair capability» en de daarmee gemoeide kosten van de opvolger van de F-16 een rol gespeeld in de kandidatenvergelijking?

Hoeveel kost de Nederlandse kerntaak van de huidige F-16 op jaarbasis? Is er in de vergelijking tussen de kandidaat-toestellen rekening gehouden met deze kerntaak en kunt u aangeven hoeveel de kerntaak naar schatting zal bedragen per kandidaat-toestel, zowel als het gaat om directe als om indirecte kosten?

Bij de kandidatenvergelijking heeft de geschiktheid van de toestellen voor nucleaire taken geen rol gespeeld. De regering doet zoals gebruikelijk geen mededelingen over nucleaire aangelegenheden.

42

Kunt u uitleggen hoe uiteindelijk de gewichten zijn toegekend aan de verschillende scores per scenario? Is dit niet uiteindelijk een politieke keuze? Hoe kunt u de objectiviteit van deze gewichten garanderen?

In deel 2 van het vertrouwelijk ter inzage gegeven rapport is een uitgebreid verslag van de toekenning van de gewichten opgenomen. De weegfactoren bepalen overigens uitsluitend het eindoordeel en niet of een kandidaat-toestel zich kwalificeert op een hoofdmissie op het door Nederland gewenste niveau.

43

Kunt u toelichten welke methodes er zijn toegepast bij het zoeken naar onzekerheden bij de berekeningen? Is daarbij ook de Crystal Ball methode toegepast? Welke andere landen gebruiken deze methodiek?

De gehanteerde methodes zijn uitgebreid toegelicht in deel 1 van het vertrouwelijk ter inzage gegeven rapport.

44

Wat is de betekenis van het label «intern beraad» op een aantal vertrouwelijke rapporten? Sluit intern beraad openbaring per definitie uit?

De INTERN BERAAD gemerkte documenten van het rapport over de kandidatenvergelijking kunnen, in combinatie met andere documenten over de kandidatenvergelijking, derden ongewenst inzicht verschaffen in verschillende aspecten, waaronder de verwerving en operationele concepten die verband houden met jachtvliegtuigen. Openbaarmaking van deze documenten kan dan ook de belangen van de Staat schaden.

45

Wanneer kan de Kamer het D-document, behorende bij de D-fase van de Defensie Materieelkeuze Proces (DMP), van het project Vervanging F-16, met daarin o.a. de geactualiseerde behoeftestelling en het verwachte beslag op het toekomstige defensiebudget, tegemoet zien? Kan de Kamer hier tijdig (vóór 1 maart a.s.) over beschikken om te betrekken bij haar oordeel over de wenselijkheid over te gaan tot aanschaf van een eerste F-35 testvliegtuig?

In overeenstemming met het coalitieakkoord zal het kabinet in 2010 besluiten aan de Kamer voorleggen over de vervanging van de F-16 toestellen. Deze besluiten zullen zijn vervat in een D-brief.

46

Moet deze actualisering van de kandidatenvergelijking tevens gezien worden als de volledige uitvoering van de «vergelijking van de prijs, kwaliteit en levertijd van de F-35 en mogelijke andere toestellen» zoals in het vigerende coalitieakkoord is vastgelegd?

Ja.

47

Welke feitelijke ontwikkelingen sinds het voorjaar van 2008 in de betreffende landen die met de F-16 vliegen, moeten alsnog beschouwd worden als een ondersteuning van de stelling dat de Super Hornet van Boeing een feitelijke en reële optie is voor de opvolging van de F-16?

Op 27 juni 2008 is de Kamer gemeld dat de F-18 E/F Super Hornet geen reële optie is. Er is nadien geen aanleiding geweest die conclusie te herzien.

48

Kunt u de Kamer een exacte tijdslijn geven waarin aangegeven staat wanneer welke besluitvorming ten laatste genomen moet worden over de vervanging van de huidige F-16 en wanneer de verschillende fases moeten beginnen en eindigen, wanneer de eerste toestellen en de rest besteld moeten worden en geleverd moeten worden etc., kortom, een inzichtelijk totaaloverzicht? Zo nee, waarom niet?

Over de bestelsystematiek van het F-35 programma bent u meermaals geïnformeerd, onlangs nog op 16 januari jl. (Kamerstuk 26 488, nr. 134). Het tijdschema van het project Vervanging F-16 dat u is aangeboden op 22 mei 2008 (Kamerstuk 26 488 nr. 74) bevat de gevraagde informatie. Dit overzicht zal worden geactualiseerd in de aanstaande jaarrapportage.

50

Wat is de bijdrage van de Nederlandse overheid geweest om te voorkomen dat de medefinancieringsovereenkomst de concurrentiepositie van de Nederlandse bedrijven verzwakt? Hoe wordt in dat verband thans geoordeeld over de ontwikkeling van de werkgelegenheid in relatie tot het F-35 dossier?

Zal Nederland, in het kader van de goede relatie met de VS, het veelvuldig inzetten van Nederlandse eenheden bij operaties waarin ook de VS actief zijn en het nu kennelijk gaan afnemen van een nieuw Amerikaans jachtvliegtuig, nu ook van de VS eisen dat er een transparante prijs voor de F-35 wordt berekend en dat de Nederlandse industrie voldoende wordt ingeschakeld?

Hoe wordt thans geoordeeld over het te verwachten multipliereffect, samenhangend met de besteding van belastinggeld aan defensiematerieel? Is er een probleem wanneer niet een groot gedeelte als omzet in productiewerk terugvloeit naar Nederland?

De afdracht door de industrie, waarvan het bijgestelde percentage door de overheid is berekend op 1 juli 2008, mag de betrokken Nederlandse luchtvaartindustrie niet doorberekenen in hun offertes aan Amerikaanse hoofdaannemers. Dit betekent dat de luchtvaartindustrie de afdracht voor eigen rekening moet nemen. Dit kan van invloed zijn op het bedrijfsresultaat en de bereidheid JSF-orders te verwerven. Voor individuele bedrijven kan dit mogelijk tevens van invloed zijn op hun concurrentiepositie ten opzichte van industrieën uit de andere partnerlanden.

In juli 2008 heeft Pricewaterhouse Coopers (PwC) het onderzoek naar *spin-off* en *spill-over* effecten alsmede de werkgelegenheidseffecten van deelneming aan het JSF-programma voltooid (Kamerstuk 26 488, nr. 98 van 10 juli 2008). PwC stelt het aantal arbeidsjaren dat samenhangt met de directe deelneming aan het programma op ongeveer 21 700, de uitstralingseffecten op ongeveer 12 800, *spin-off* en *spill-over* effecten op ongeveer 10 900, en innovatie-effecten op ongeveer 3 500.

In het rapport worden eveneens multipliereffecten geraamd. Bovenop de directe productieomzet van ongeveer \$ 8,1 miljard noemt PwC daarbij een omzet van ongeveer \$ 2,8 miljard als gevolg van het uitstralingseffect, ongeveer \$ 4,2 miljard als gevolg van *spin-off* en *spill-over* effecten en ongeveer \$ 1,2 miljard als gevolg van innovatie-effecten. De waarde van de totale omzet die in Nederland wordt behaald als resultaat van de deelneming aan het JSF-programma komt daarmee ruimschoots uit boven de kosten van het programma.

Op verzoek van de Tweede Kamer is het Centraal Planbureau gevraagd het rapport van PwC te toetsen. Zodra de toets beschikbaar is, zal deze aan de Kamer worden gezonden. Ik verwijs hierbij naar de brief van de

minister van Economische Zaken van 28 januari 2009 (Kamerstuk 26 488, nr. 135).

Ook met de Nederlandse inspanningen blijft het valideren van kostprijsinformatie door de wet- en regelgeving in de partnerlanden, vooral de Verenigde Staten, beperkt mogelijk aangezien het veelal gaat om concurrentiegevoelige informatie van bedrijven. Het JSF *Program Office* is bereid gebleken binnen de richtlijnen zoveel mogelijk kosteninformatie te delen. Een medewerker van het projectteam heeft op uitnodiging de contractonderhandelingen over de in 2011 te leveren vliegtuigen (LRIP-3) kunnen bijwonen. Tijdens die onderhandelingen is de gelegenheid geboden om gedetailleerde kosteninformatie in te zien.

Met betrekking tot de potentiële productieomzet van de Nederlandse industrie zijn in 2006 afspraken met Lockheed Martin vastgelegd in een *Letter of Intent* (LoI). Daarin is beschreven hoe de Nederlandse industrie op basis van «*best value*» in de productiefase van het JSF-programma kan worden ingeschakeld. De *Industrial Participation* plannen (IP-plannen) bij deze LoI worden jaarlijks door Lockheed Martin in overleg met de Staat geactualiseerd. Met de motorenleveranciers, Pratt & Whitney en het *Fighter Engine Team*, zijn vergelijkbare afspraken vastgelegd in respectievelijk een *Letter of Agreement* en een *MoU*. *Deze overeenkomsten zijn de Kamer vertrouwelijk ter inzage aangeboden (Kamerstukken 26 488, nr. 48 van 10 oktober 2006 en 26 488, nr. 63 van 16 oktober 2007).*

De potentiële omzet in de IP-plannen komt nog steeds overeen met de omzetverwachtingen zoals deze in 2002 door verschillende hoofdaannemers zijn geformuleerd. De jaarrapportage vervanging F-16 geeft jaarlijks een overzicht van de behaalde JSF-omzet. Op 31 december 2007 bedroeg deze omzet \$ 698 miljoen. In de jaarrapportage over 2008, die naar verwachting uiterlijk 1 april 2009 aan de Kamer zal worden aangeboden, zal de stand per 31 december 2008 worden gegeven.

51

Kan er een structuur worden opgezet waarbij het wisselkoersrisico voortkomend uit op termijn te betalen dollars en op termijn te ontvangen dollars tegen minimale overall kosten wordt vereffend, en zodoende de concurrentiepositie van de Nederlandse industrie wordt versterkt?

In het F-35 programma bestaat overeenstemming over een structuur om met valutarisico's om te gaan. Aan het rechtstreeks met elkaar vereffenen van inkomende en uitgaande valutastromen kleven echter onoverkomelijke praktische bezwaren in verband met verschillen in volume en fasering. De risico's die hiermee samenhangen zijn te groot. Daarom is ervoor gekozen de valutarisico's van deze stromen afzonderlijk af te dekken. Het valutarisico voor de overheid ten gevolge van de aanschaf van vliegtuigen zal zij op de gebruikelijke wijze afdekken.

De industrie krijgt de mogelijkheid in verschillende valuta's te offeren. De opdrachtgever contracteert in de valuta die voor de afnemers van de vliegtuigen het voordeligst is. Het ligt voor de hand dat een offerte in de eigen valuta wordt gekozen omdat de Nederlandse industrie dan geen kosten voor de afdekking van het valutarisico in rekening hoeft te brengen. Dit risico wordt in dat geval overgeheveld naar de Amerikaanse opdrachtgever die in de meeste gevallen, vanwege een betere kredietpositie, lagere kosten heeft voor de afdekking. De Nederlandse industrie heeft op die manier de mogelijkheid het valutarisico te elimineren door in euro's te contracteren en de afnemers van vliegtuigen hebben lagere kosten voor het afdekken van valutarisico's. Deze «*business as usual*»

oplossing leidt tot lagere totale kosten en mogelijk tot een betere concurrentiepositie voor de Nederlandse industrie.

52

Zou het beleid van de Nederlandse overheid waarbij kennelijk (bijv. door Economische Zaken) geen al te grote inspanningen worden verricht om compensatieorders te verwerven, niet moeten worden heroverwogen, mede in het licht dat de markt voor defensiematerieel tussen Nederland en de Verenigde Staten nooit een open karakter zal krijgen en dat op een enkele uitzondering na de aankoop door de VS van in Nederland geproduceerde defensiesystemen niet te verwachten is?

De Nederlandse overheid hanteert bij defensieopdrachten een compensatiebeleid. Het JSF-programma is echter een internationaal samenwerkingsprogramma, waarbij Nederland deelneemt aan de ontwikkeling van het product en waarbij de producent orders verstrekt op basis van «best value». Zoals in het antwoord op vraag 50 is uiteengezet zijn afspraken over de potentiële productieomzet voor de Nederlandse industrie in 2006 vastgelegd in overeenkomsten met de Amerikaanse hoofdaannemers. De Nederlandse overheid toetst tijdens het programma voortdurend of de Nederlandse industrie voldoende in staat wordt gesteld opdrachten te verwerven. Daarbij blijken de omzetverwachtingen nog steeds valide te zijn.

53 en 54

In hoeverre wordt volgens RAND met de nu uitgevoerde kandidatenvergelijking en de openbare presentatie van de resultaten tegemoet gekomen aan het dictum van de aangenomen motie (Kamerstuk 26 488, nr. 87) luidende: «verzoekt de regering tevens, de actuele vergelijking tussen de kandidaten voor de opvolging van de F-16 zo op te zetten dat het onafhankelijke en transparante karakter daarvan gewaarborgd wordt en alle relevante opties, zoals deze overwogen worden door de landen die hun F-16 willen vervangen, hierbij worden betrokken»?

Beschouwt RAND de wijze waarop het door u in staat is gesteld deze kandidatenvergelijking te monitoren, zelf als een adequate en correcte invulling van de motie (Kamerstuk 26 488, nr. 87) met het dictum «verzoekt de regering tevens de actuele vergelijking tussen de kandidaten voor de opvolging van de F-16 zo op te zetten dat het onafhankelijke en transparante karakter daarvan gewaarborgd wordt en alle relevante opties, zoals deze overwogen worden door de landen die hun F-16 willen vervangen, hierbij worden betrokken.»? Zo nee, in welke opzichten niet?

RAND doet geen expliciete uitspraak over de mate waarin de actualisering van de kandidatenvergelijking tegemoet komt aan de motie. Wel heeft de firma zich nadrukkelijk verdiept in de strekking van de motie, zoals onder andere blijkt uit de verwijzingen op pagina 3, 5 en 6 van het RAND-rapport waarin de geformuleerde opdracht wordt toegelicht. Voor een nadere toelichting verwijs ik de Kamer naar RAND *Europe* en naar de brief van 27 juni 2008 waarin de opdracht aan de firma is uiteengezet.

55

Beschouwt RAND de wijze waarop alle onderliggende, vertrouwelijke rapporten, het eigen rapport en het rapport van de auditdiensten zijn samengevat en weergegeven in deze brief van de staatssecretaris van Defensie van 18 december 2008 als correct, objectief, optimaal feitelijk, voldoende informatief en adequaat? Zo nee, in welke opzichten niet?

RAND *Europe* heeft zich volledig geschaard achter de weergave van de resultaten van de kandidatenevaluatie in de zes deelrapporten die de Kamer vertrouwelijk ter inzage zijn gegeven.

RAND Europe heeft niet het rapport van de auditdiensten kunnen beoordelen. In overeenstemming met hun opdracht hebben de auditdiensten wel een oordeel gegeven over de wijze waarop RAND Europe de opdracht heeft uitgevoerd. Voor een nadere toelichting verwijs ik de Kamer naar RAND Europe.

56

Heeft RAND mede op grond van de eigen kennis en ervaring, behalve over de uitvoering, ook een oordeel mogen geven over de door u gehanteerde werkwijze en procedures van deze kandidatenvergelijking? Zo ja, wat is dat oordeel? Zo nee, kan RAND alsnog om dat oordeel gevraagd worden?

Ja, de beoordeling van de door Defensie gehanteerde werkwijze en procedures maakten deel uit van de opdracht aan de firma RAND Europe. De rapportage van RAND Europe gaat daar voor de drie hoofdaspecten prijs, kwaliteit en levertijd dan ook uitgebreid op in. Defensie krijgt een voldoende totaalbeoordeling voor transparantie en objectiviteit op alle hoofdaspecten, waarbij op geen enkel deelaspect sprake is van een onvoldoende beoordeling. Meer in detail verwijs ik naar hoofdstuk 8 van het RAND-rapport op pagina 43 en verder voor de conclusies en naar pagina 11 voor de toelichting op de gehanteerde scores.

57

Heeft RAND op grond van de eigen kennis en ervaring ook mogen beoordelen of de door de fabrikanten aangereikte antwoorden en gegevens, als betrouwbaar kunnen worden aangemerkt? Zo ja, hoe luiden de betreffende oordelen daarover?

RAND Europe heeft geen oordeel geveld over de door de fabrikanten verstrekte informatie. Ik verwijs naar pagina 12 van het RAND-rapport voor de onderliggende reden.

58

Kan toegelicht worden, daar waar RAND de methodiek van de kandidaten-evaluatie binnen de gestelde kaders voldoende noemt, wat die «gestelde kaders» precies inhouden? Mag uit de kwalificatie «voldoende» ook geconcludeerd worden dat RAND dus niet enthousiast en vol lof is over de gehanteerde «methodiek»?

RAND Europe is op de pagina's 9 en 12 van het rapport ingegaan op de inherente beperkingen van de uitgevoerde kandidatenvergelijking en de wijze waarop het daarmee is omgegaan. De kwalificatie «voldoende» brengt tot uitdrukking dat wordt voldaan aan de gestelde eisen op een bepaald aspect. Een hogere kwalificatie dan «voldoende» hanteert RAND Europe in zijn scoringssystematiek niet. Het is dan ook geen kwalificatie die beoogt tot uitdrukking te brengen dat het beter kan. RAND Europe licht dit toe op pagina 11 van haar rapport. Voor een nadere toelichting verwijs ik naar RAND Europe.

59

Kunnen, gelet op het feit dat het RAND-rapport is opgesteld door Matt Bassford, Maarten van de Voort, Robert Jan de Boer, Kristin Weed en Hans Pung, en de totstandkoming daarvan gedeeltelijk is uitbesteed aan het bedrijf Stratelligence, de volgende vragen a t/m g ieder afzonderlijk en met een toelichting beantwoord worden?

a. Is het feit dat Robert Jan de Boer een voormalig werknemer van Stork is en nu onderdeel uitmaakt van het RAND-team geen complicerende factor? (zie bijlage 1 en 3)

- b. *Bestaat er een relatie tussen Kristin Weed en Fort Worth, de thuisbasis van Lockheed Martin? (zie bijlage 1 en 3)*
- c. *Trekt het feit dat RAND zijn topwetenschapper John Stillion heeft ontslagen nadat hij zich negatief had uitgelaten over de air-to-air capaciteiten van de F-35, de onafhankelijkheid van het RAND rapport niet in twijfel?*
- d. *Heeft het feit dat Hans Pung, die de Europese onderzoeksafdeling voor defensie en veiligheid van RAND leidt, een voormalige Amerikaanse officier is, die uitgebreid onderzoek heeft gedaan naar de F-35, invloed op de neutraliteit van deze onderzoeker?*
- e. *Wat zegt het feit, dat een van de opstellers van het rapport, Matt Bassford, vroeger werkte op de acquisitie afdeling van het Britse ministerie die nu betrokken is bij het JSF programma over de objectiviteit van deze mede-auteur?*
- f. *Zijn ook de medewerkers van Stratelligence op een of andere wijze direct of indirect verbonden (geweest) aan het ministerie van Defensie, de Luchtmacht, of de Nederlandse defensie-industrie? Zo ja, waaruit bestaat of bestond die verbintenis?*
- g. *Kunt u garanderen dat vertrouwelijke informatie van Saab en geheime militaire informatie van de Zweedse regering niet in handen is gekomen of zal komen van mensen/organisaties die niet onder de verantwoordelijkheid van de Nederlandse overheid vallen?*

Defensie heeft het gerenommeerde onderzoeksinstituut RAND Europe benaderd naar aanleiding van het verzoek van de Kamer om een onafhankelijke monitoring van de kandidatenvergelijking. Hierbij is onder meer aan de orde geweest of er sprake was van een mogelijk belangenconflict. Daarvan was volgens RAND Europe geen sprake. De keuze voor RAND Europe is aan de orde geweest tijdens het algemeen overleg van 3 juli 2008 (Kamerstuk 26 488 nr. 100).

Ik heb geen enkele aanleiding de objectiviteit van RAND Europe of medewerkers in twijfel te trekken. Ik wijs de in de vragen besloten suggestie over individuele medewerkers van RAND Europe dat zij niet neutraal of objectief zouden zijn, van de hand. Overigens hanteert RAND Europe een eigen, interne procedure ter vermindering van eventuele belangenconflicten.

RAND Europe heeft een deel van de werkzaamheden uitbesteed aan de firma Stratelligence. Defensie heeft geen compleet inzicht in de wijze waarop medewerkers van Stratelligence direct of indirect verbonden zijn of zijn geweest aan Defensie, de Luchtmacht of de Nederlandse defensie-industrie. Voor verdere toelichting verwijs ik naar RAND Europe.

Mede om te voorkomen dat vertrouwelijke informatie van fabrikanten of overheden in handen komt van personen of instanties die niet onder de verantwoordelijkheid vallen van de Nederlandse regering, zijn de zes delen van het rapport van de kandidatenvergelijking vertrouwelijk ter inzage gegeven.

60 en 64

Stelt RAND terecht dat de data om tot een vergelijking met de life-span kosten te komen niet voldoende zijn? Klopt het dat de life-span kosten van de Gripen NG door Saab wel degelijk zeer gedetailleerd gedocumenteerd zijn? Betekent dit dat de onzekerheden dus bij de F-35 en Advanced F-16 liggen en dat daardoor een goede vergelijking niet mogelijk was? Waarom stelt de u desondanks dat de F-35 het best scoort op de life-span kosten? Waar baseert u zich hierbij op? Is door RAND en/of de auditdiensten afgezien van een substantiële vergelijking, indien door één van de beide vliegtuigbouwers kennelijk onvoldoende informatie is verstrekt? Is in die gevallen voor de kleinste, of de grootste gemene deler gekozen?

Van welke leverancier werden onzekere, indicatieve, data ontvangen? Hoe is hier vervolgens in het vergelijkingsproces mee omgesprongen?

De kosteninformatie die is ontvangen van de leveranciers bestaat voor een belangrijk deel uit prognoses. Na de analyse van alle verkregen informatie bestaan er uiteindelijk geen grote verschillen tussen de kandidaten ten aanzien van de diepgang van de kosteninformatie. Het feit dat de leveranciers niet-bindende prijsinformatie hebben verstrekt is mogelijk van invloed op de betrouwbaarheid. In een onzekerheidsanalyse is voor alle kandidaten per kostenpost een schatting gemaakt van de mate van onzekerheid en is een bandbreedte bepaald. De resultaten van deze onzekerheidsanalyse zijn opgenomen in hoofdstuk 4 van deel 4 van het vertrouwelijk ter inzage gegeven rapport. De auditdiensten en RAND Europe zijn betrokken geweest bij het proces waarbij de geleverde informatie is gevalideerd. Verder hebben deze partijen ingestemd met de wijze waarop de gevoeligheidsanalyse is uitgevoerd en de bandbreedtes zijn bepaald. Van het eenzijdig afzien van een substantiële vergelijking omdat er onvoldoende informatie beschikbaar zou zijn, is dus geen sprake.

61

Kan alsnog alle feitelijke informatie uit de zes vertrouwelijke deelrapporten die niet direct valt onder de voorwaarde van de betreffende, verantwoordelijke fabrikant als zijnde volledig «commercieel of strategisch vertrouwelijk» te behandelen, openbaar gemaakt worden?

Neen. Zie ook het antwoord op vraag 14.

62

Kan specifieker worden ingegaan op de stelling van de auditdiensten dat de uitkomsten van het proces van de levensduurkostenanalyse («prijs») onvoldoende onderscheidend zijn om tot een rangorde te komen als gevolg van de inherente onzekerheden in de gehanteerde data? Hoe en door wie zijn deze criteria gedefinieerd?

De uiteenlopende berekeningen in verband met de levensduurkosten, die zich uitstrekken over een tijdvak van dertig jaar, hebben betrekking op toekomstige uitgaven en berusten op diverse variabelen. De uitkomsten van deze berekeningen zijn opgenomen in tabel 1 in deel 4 van het vertrouwelijk ter inzage gelegde rapport. Aangezien de uitkomsten die in het kandidatenvergelijkingsrapport zijn vermeld betrekkelijk dicht bij elkaar liggen, kunnen de ontwikkelingen in deze variabelen tot andere uitkomsten leiden. Relevante aspecten zijn de volatiliteit van de verschillende valuta in de komende decennia, de prijzen van brandstof in dat tijdvak, alsmede de toekomstige kosten van doorontwikkelingen van diverse vliegtuigen.

De auditdiensten zijn van mening dat, rekening houdend met de inherente onzekerheid in de kosteninformatie, geen exclusieve rangorde kan worden vastgesteld op het aspect totale levensduurkosten. De auditdiensten baseren deze uitspraak op de uitkomsten van de berekening van de levensduurkosten. De totale levensduurkosten van de drie kandidaten liggen dicht bij elkaar.

Over de investeringskosten bestaat overigens geen verschil van inzicht. De F-35 heeft de laagste investeringskosten.

63

Hoe is het criterium «prijs» gedefinieerd? Betreft het hier de fly-away costs, of is er ook gekeken naar de kosten per vlieg uur? Welk criterium geeft uiteindelijk de doorslag?

Bij de beoordeling van het hoofdthema «prijs» zijn vele kostensoorten betrokken, waaronder *flyaway costs* en kosten per vlieg uur. Alle definities en criteria zijn in de delen 1 en 2 van het vertrouwelijk ter inzage gelegde rapport behandeld. In deel 4 (tabel 1) van het rapport zijn de resultaten van de levensduurkostenanalyse opgenomen. Op basis van die resultaten is geconcludeerd dat de investeringskosten voor de F-35 het laagst zijn en dat de totale levensduurkosten voor de F-35 naar verwachting het laagst zijn.

65, 92 en 93

Kan gegarandeerd worden dat er alles aan is gedaan om zoveel mogelijk onzekerheden in de door de leveranciers aangeleverde data weg te werken? Zo ja, welke procedures zijn hierbij gevolgd en tot welke resultaten heeft dit geleid?

In hoeverre is er getracht deze inherente onzekerheden op te helderen? Is er aan de producenten gevraagd deze onzekerheden weg te nemen, en zo nee waarom niet?

Ja, zie deel 1 van het rapport, dat betrekking heeft op de methode, en deel 3 tot en met 5 (rapportages per hoofdthema). Om onzekerheden te minimaliseren zijn de volgende activiteiten uitgevoerd voor de drie kandidaat-toestellen:

- * questionnaire;*
- * twee additionele vragenronden;*
- * bezoeken aan fabrikanten;*
- * overleg met overheidsinstanties;*
- * validatie uit open bronnen.*

66

Werden ten tijde van de aanschaf van de F-104, de F-5 en de F-16 de deelrapporten over de kandidatenvergelijking ook in hun geheel als, om wat voor reden dan ook, vertrouwelijk bestempeld en derhalve alleen ter inzage aan de Kamer aangeboden? Zo nee, waarom gebeurt dat nu wel?

De procesgang bij de aanschaf van de F-5, de F-104 en de F-16 is slechts ten dele vergelijkbaar met de aanpak van het project Vervanging F-16. Zo bestond er destijds nog geen Defensie Materieelproces (DMP). Niettemin zijn er ook overeenkomsten. In 1975 is de Kamer met een nota (Kamerstukken 13 413, nrs. 1 en 2) geïnformeerd over het besluit tot aanschaf van de F-16. Daarnaast heeft de Kamer toen vertrouwelijke inzage gehad in een Navo-studie, het rapport van een internationale stuurgroep, het aanschafcontract en een MoU. Ik stel vast dat het besluit de F-16 aan te schaffen een goed besluit is geweest; als de laatste F-16 in 2021 buiten dienst wordt gesteld, zal Nederland meer dan veertig jaar toestellen van dit type hebben gebruikt.

Daarnaast merk ik op dat ook in februari 2002, toen het besluit tot deelneming aan de ontwikkeling van de JSF in de SDD-fase aan de orde was, de Kamer naast een uitvoerige brief met openbare informatie een groot aantal documenten ter vertrouwelijke inzage heeft gekregen.

Ik hecht eraan de Kamer zo goed mogelijk te informeren. De informatievoorziening over het project Vervanging F-16 is in de loop der jaren zeer omvangrijk geweest, getuige de jaarrapportages, de vele brieven aan de Kamer en de inmiddels ongeveer 2000 beantwoorde schriftelijke vragen. In sommige gevallen is het echter onvermijdelijk dat informatie uitsluitend vertrouwelijk kan worden verstrekt.

67

Hoe kunt u verklaren dat deze brief minder openbare informatie bevat dan de brief van 8 februari 2002 (Kamerstuk 26 488, nr. 8)?

Ik deel de opvatting niet dat de brief van 18 december 2008 minder openbare informatie bevat dan de brief van 11 februari 2002. De weergave van de resultaten van de kandidatenvergelijking is in de brief van december 2008 op een aantal punten duidelijk uitgebreider dan in 2002, in het bijzonder ten aanzien van kwaliteit en levertijd. Vanwege de commerciële gevoeligheid kan ik de huidige prijsgegevens niet openbaar maken. Bovendien lag in de brief van 2002 de nadruk op de deelneming aan de JSF-ontwikkeling. Dit hoefde in de brief van december 2008 niet te worden behandeld. Zie ook het antwoord op vraag 69.

68

Hoe verhoudt zich de gehanteerde mate van classificatie tot de uitvoering van motie Eijssink (Kamerstuk 26 488, nr. 84), waarin wordt opgeroepen het transparante karakter van de actualisering van de kandidatenvergelijking te waarborgen?

Bij de actualisering van de kandidatenvergelijking is maximale transparantie nagestreefd. Dit blijkt onder meer uit het vertrouwelijk ter inzage geven van het uit zes delen bestaande rapport, naast de openbare informatieverstrekking in de vorm van de brief over de kandidatenvergelijking en de rapporten van RAND Europe en de auditdiensten. De in sommige gevallen onvermijdelijke vertrouwelijkheid doet aan de transparantie niet af. Getuige de conclusies van het RAND-rapport is Defensie in haar opzet van transparantie geslaagd. Zie ook het antwoord op de vragen 66 en 67.

69

Kunt u specificeren door welke fabrikant(en) is verzocht om in deze openbare brief naar de Kamer geen commercieel vertrouwelijke informatie op te nemen? Wordt hierin onderscheid gemaakt tussen informatie die wel, en informatie die niet, een commercieel vertrouwelijk karakter draagt? Kunt u een afschrift van dit/deze verzoek(en) aan de Kamer doen toekomen? Zo nee, waarom niet?

De commerciële informatie van de fabrikanten is verstrekt onder voorwaarde van vertrouwelijkheid. Het is gebruikelijk dat openbare brieven aan de Kamer geen commercieel vertrouwelijke informatie bevatten, anders dan in een commercieel vertrouwelijke bijlage.

71

Waarom zijn de meetgegevens van Lockheed Martin inzake het geluid dat de F-35 naar verwachting zal produceren nog niet openbaar beschikbaar, zoals wel is beloofd aan het Amerikaanse Congres?

De resultaten van de in oktober 2008 door de Amerikaanse overheid uitgevoerde geluidsmetingen met de F-35 moeten eerst worden verwerkt tot informatie die geschikt is om in modellen te worden ingevoerd. Nederland beschikt sinds eind januari over deze informatie en het NLR is intussen bezig de informatie te verwerken. Zie ook het antwoord op vraag 30.

72

Kunt u de Kamer een uitputtende lijst sturen van alle taken/opdrachten, zowel internationaal als nationaal, die het NLR vervult of heeft vervuld bij de (internationale) verwerving van de F-35? Zo nee, waarom niet?

Het NLR is één van de vier grote technologische instituten en het vooraanstaande kennisinstituut op het gebied van lucht- en ruimtevaart in Nederland. Als onafhankelijke stichting zonder winstoogmerk voert het NLR werkzaamheden uit voor vele civiele en militaire luchtvaartinstanties. Voor het ministerie van Defensie is het NLR onder meer actief bij het project Vervanging F-16. Het NLR volgt de technische en operationele ontwikke-

lingen in dit project en levert ondersteuning en advies. De werkzaamheden voor de industrie zijn door middel van een *firewall* strikt gescheiden van de werkzaamheden die het NLR uitvoert ter ondersteuning van Defensie. De MIVD ziet toe op naleving van deze regels en voert ook regelmatig controles uit.

Gezien de onafhankelijkheid van het NLR heeft Defensie geen detailkennis van de opdrachten die het NLR uitvoert of heeft uitgevoerd.

73 en 120

Hoe beoordeelt u de onafhankelijkheid van geluidsmetingen van het NLR, gezien hun verdere betrokkenheid bij het project vervanging F-16? Waarom is er voor gekozen om het NLR geluidsonderzoek te laten doen? Op welke wijze kunt u onafhankelijkheid garanderen, gezien de betrokkenheid van het NLR bij de F-35?

De onafhankelijkheid van het NLR staat voor de regering buiten kijf. Het NLR heeft overigens niet de geluidsmetingen van de Gripen NG, de *Advanced* F-16 en de F-35 uitgevoerd. Wel analyseert het laboratorium de uitgevoerde metingen. Zie ook het antwoord op vraag 72.

74

Beschouwt u een geluidsmeting afgenomen bij een prototype van een bepaald toestel als volwaardige meting ten opzichte van metingen afgenomen bij reeds geproduceerde toestellen?

Of een geluidsmeting aan een prototype als volwaardig en representatief kan worden beschouwd voor een productietoestel, is afhankelijk van vele factoren. Het hangt onder andere af van de vergelijkbaarheid van de toestellen, de meetmethode en de omstandigheden waaronder wordt gemeten. Zie ook het antwoord op vraag 30.

76

Hoe kan voldoende opleiding van vliegers en gereedheid van de F-35 worden gegarandeerd wanneer er door geluidsnormen minder oefenvluchten zullen worden gemaakt?

Naar verwachting bestaan er voldoende mogelijkheden om de geluidsbelasting en het vliegprogramma op elkaar af te stemmen. In de brief van 18 december jl. ben ik hier nader op ingegaan. Zie ook het antwoord op vraag 30.

77

Is RAND in staat geweest de vragenlijsten zoals die in 2008 naar de fabricanten van de kandidaten zijn verstuurd (de «requests for information») te vergelijken met de vragenlijsten zoals die in 1999 zijn verstuurd? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat was het oordeel van RAND voor wat betreft de eventuele veranderingen in deze vragenlijsten? Kan daarbij specifiek worden ingegaan op wat een eventueel verschil in de vragenlijsten zou betekenen voor de mate van vooringenomenheid?

Ja. Voor de wijze waarop de firma *RAND Europe* de opdracht heeft vervuld verwijs ik naar pagina 11 van de rapportage. *RAND Europe* heeft bovendien de methodiek vergeleken met onder meer ervaringen van de firma in andere grote overheidsprojecten (*RAND*-rapport, pagina xvii). *RAND Europe* oordeelt dat de methodiek uit 2008 voortbouwt op die uit de B/C-fase. Bovendien stelt de firma dat de methodiek goed was opgebouwd. Uit de conclusies blijkt verder dat de objectiviteit van de kandidatenvergelijking is gewaarborgd. Voor nadere toelichting verwijs ik naar *RAND Europe*.

78

Heeft RAND alle kennis die zij als gespecialiseerde organisatie beschikken op het terrein van het betreffende project mogen gebruiken? Zo nee, op welke manier werden er restricties gelegd op hetgeen zij wel en niet mochten gebruiken?

Ja. Er zijn geen beperkingen opgelegd vanuit Defensie om relevante kennis te gebruiken.

79

Waarom verwijst RAND op pagina 23 van haar rapport naar een brief over de ambities van de Nederlandse krijgsmacht die dateert uit een vorige kabinetsperiode, en niet naar «Wereldwijd dienstbaar», waarin deze ambities voor de huidige kabinetsperiode zijn vastgesteld?

Het is aan RAND *Europe* om nadere toelichting te geven op deze keuze. Overigens is het ambitieniveau van Defensie zoals geformuleerd in de brief «Wereldwijd dienstbaar», niet gewijzigd ten opzichte van het ambitieniveau zoals dat is vastgelegd in de actualisering van de Prinsjesdagbrief 2003 van 2 juni 2006 (Kamerstuk 30 300 X, nr. 107).

80

Waarom stelt RAND op pagina 2 van haar rapport dat sinds 2002 het Project Vervanging F-16 de D-fase is ingegaan, terwijl het hier slechts de aanschaf van testtoestellen betreft?

De D-fase is in 2002 ingegaan met de Nederlandse deelneming aan de ontwikkelingsfase van de JSF (Kamerstuk 26 488, nr. 8 van 11 februari 2002). De aanschaf van twee testtoestellen staat daar los van. De D-fase wordt afgesloten met het definitieve besluit over de vervanging van de F-16. Dit besluit zal worden vervat in een D-brief die is voorzien voor 2010.

81

Vanaf welke datum dateren de documenten die RAND ter beschikking stonden om hun opdracht uit te voeren?

Defensie heeft RAND *Europe* geen restricties opgelegd. De firma heeft in haar rapport als bijlage een lijst van de gebruikte documenten opgenomen, waarnaar ik hierbij verwijs.

82

Kan RAND garanderen dat, ondanks het feit dat zij bepaalde documenten niet in konden zien, om welke reden dan ook, zij voldoende informatie hebben gekregen om hun opdracht volledig uit te kunnen voeren?

Naar mijn oordeel heeft RAND *Europe* over alle benodigde informatie kunnen beschikken. Voor nadere toelichting verwijs ik naar RAND. *Europe*.

83

Kan nader worden ingegaan, waarbij in ieder geval de middelen en methoden toegelicht en gespecificeerd worden, op de gecreëerde «firewall» binnen het team belast met het uitvoeren van de actualisering van de kandidatenvergelijking, waarnaar RAND in haar rapport op pagina 21 naar verwijst?

De *firewall* heeft betrekking op de scheiding van de rol van de instituten in de ondersteuning van de overheid respectievelijk de industrie. Hiervoor bestaat een *Conflict of Interest* document.

84

Waarom stelt u dat RAND in haar rapport concludeert dat de kandidatenvergelijking transparant en objectief is uitgevoerd, terwijl RAND zelf op pagina 38 van haar rapport aangeeft dat er imperfecties waren voor wat betreft de transparantie van het proces van de kandidatenvergelijking? In welke mate acht u de mate van transparantie zoals die door uzelf is verwoord strijdig met de door RAND geconcludeerde mate van transparantie?

De kleine imperfecties waarvan volgens RAND *Europe* op pagina 46 van haar rapport op een van de vele deelaspecten sprake was, zijn meegenomen in de conclusie die de firma vervolgens trekt. De conclusie luidt dat de kandidatenvergelijking transparant is uitgevoerd en dat de conclusies in de rapportage van Defensie voldoen aan de eis van transparantie.

85

Waarom stelt RAND op pagina 7 van haar rapport dat de redenen waarom Dassault en Eurofighter niet mee wilden doen aan de actualisering van de kandidatenvergelijking buiten de «scope» van hun studie vallen, terwijl de door de fabrikanten geformuleerde redenen nu juist iets zeggen over de objectiviteit en vooringenomenheid van de uitgevoerde kandidatenvergelijking?

De redenen van de fabrikanten van de Rafale en Eurofighter om af te zien van deelneming aan de actualisering van de kandidatenevaluatie kunnen niet los worden gezien van de aanzienlijke belangen die beide fabrikanten hebben. De suggestie dat juist de redenen die de fabrikanten hebben aangevoerd iets zeggen over de objectiviteit en vooringenomenheid van de kandidatenvergelijking laat ik dan ook voor rekening van de vraagsteller. Voor nadere informatie over de opmerking op pagina 7 van het RAND-rapport verwijs ik naar de firma.

86

Hoe verhoudt zich de constatering die RAND op pagina 9 van haar rapport stelt, zijnde dat het team belast met de uitvoering van de kandidatenvergelijking beperkt werd in hun tijd, mede omdat er haast moest worden gemaakt in verband met de deadline voor het besluit omtrent de aanschaf van twee testtoestellen van de F-35, zich tot uw stelling dat er voor het invullen van de «request for information» ruim voldoende tijd ter beschikking werd gesteld? En wat zegt het feit dat er haast moest worden gemaakt om F-35 testtoestellen te kunnen bestellen volgens RAND over de objectiviteit en vooringenomenheid van het proces?

Op verzoek van Saab is de beantwoording van de gestelde vragen twee maal een maand uitgesteld. De fabrikanten hebben voldoende tijd gekregen om de questionnaire te beantwoorden. Het projectteam is er ondanks de werkdruk eveneens in geslaagd tijdig een gedegen rapportage op te stellen. RAND *Europe* is duidelijk in zijn conclusie dat er geen sprake was van vooringenomenheid of gebrek aan objectiviteit.

87

Kunt u aangeven welke gegevens in uw brief over de kandidatenvergelijking «hard» en/of «zeker» zijn?

De conclusies en gegevens in de brief zijn goed onderbouwd. Zoals gemeld zijn uitgebreide statistische analyses uitgevoerd om de onzekerheidsmarge van de resultaten van de kandidatenvergelijking te beperken. Bij de analyse van de levensduurkosten is een voorbehoud op zijn plaats als gevolg van inherente onzekerheden over voornamelijk de valutakoersen en de brandstofprijzen voor de komende decennia en door

het niet-bindende karakter van de prijsinformatie van de fabrikanten. De onzekerheden zijn verder tot uitdrukking gebracht in de risicoanalyse per hoofdthema.

88

Wat gaat u doen om er voor te zorgen dat er helderheid komt over de uitkomsten van het proces van de levensduurkostenanalyse? Vindt u het acceptabel dat er zoveel onzekerheden in de gehanteerde data zijn dat er niet eens een rangorde opgesteld kan worden? Kunt u aangeven wat naar schatting de levensduurkosten per kandidaat zijn?

Een levensduurkostenanalyse betreft een periode van tientallen jaren. Onzekerheden over bijvoorbeeld brandstofprijzen of valutakoersen zijn dus onvermijdelijk. Nader onderzoek zal die inherente onzekerheden niet wegnemen. De zes deelrapporten tonen aan dat alles in het werk is gesteld om onzekerheden zoveel mogelijk te beperken. Ook RAND Europe en de auditdiensten zijn die opvatting toegedaan.

De levensduurkosten per kandidaat zijn opgenomen in deel 4 van de vertrouwelijke bijlagen.

90

Kunt u aangeven waarom alle zes deelrapporten vertrouwelijk aan de Kamer zijn gezonden terwijl in ieder geval 2 van deze rapporten helemaal niet het stempel «stg geheim» of «stg vertrouwelijk» dragen? Bent u bereid deze rapporten alsnog openbaar te maken? Zo nee, waarom niet?

Ik verwijs hiervoor naar het besprokene tijdens het algemeen overleg van 5 februari jl.

91

Zullen er, om binnen de wettelijk vastgestelde geluidszones te blijven, mogelijkere wijze minder gevechtsvliegtuigen moeten worden aangeschaft?

Neen.

94

In hoeverre wordt er onafhankelijk onderzoek gedaan naar de geluidsproductie van de drie kandidaten? Wordt er data ingewonnen door onafhankelijke deskundigen of zullen de berekeningen slechts op basis van de door de producent aangeleverde data worden uitgevoerd?

Het NLR verricht onderzoek naar de de geluidsproductie van de kandidaten en de verhouding tot de geluidscontouren. In het geval van de F-35 maken negen landen een beoordeling van het geluid, elk op basis van eigen regelgeving en een eigen systematiek. Alvorens de geluidsdata van de F35 te analyseren zal het NLR zijn berekeningen vergelijken met die van het Amerikaanse *Air Force Reseach Laboratorium* (AFRL). Als Nederland een volledige set geluidsgegevens van Saab ontvangt, zal het NLR zijn berekening ook bij Saab verifiëren. Lockheed Martin heeft onlangs gemeld geen aanvullende gegevens over de *Advanced F-16* te kunnen verstrekken. De geluidsmetingen voor de F-35 zijn door het AFRL uitgevoerd en die voor de Gripen door Saab zelf. Bij de Nederlandse berekeningen en analyses zal van deze data worden gebruikgemaakt.

95, 121, 122 en 123

Waarom is er anders dan in 2001 nu voor zes scenario's gekozen? Maakt dit een eerlijke vergelijking t.o.v. 2001 niet onmogelijk? Erkent u dat het toevoegen van een scenarioanalyse aan een vragenlijst een methodische aanpassing impliceert?

oe verhoudt zich de methodische aanpassing in de kandidatenvergelijking, namelijk dat er in tegenstelling tot de kandidatenvergelijking van 2001 naast de vragenlijst ook een zestal scenario's werden geanalyseerd, zich tot de uitspraak dat het hier een «actualisatie» van de in 2001 uitgevoerde kandidatenvergelijking betreft?

Betekent de stelling dat de uitgebreidere scenarioanalyse een goed onderbouwd eindoordeel mogelijk maakte over de missie-effectiviteit, dat de resultaten die werden verkregen aan de hand van de kandidatenvergelijking in 2001 een goed onderbouwd eindoordeel niet, of in mindere mate, goed mogelijk maakten?

In de kandidatenvergelijking van 2008 zijn de multicriteria-analyse en de scenarioanalyse uit 2002 nader uitgewerkt op een hoger aggregatieniveau, namelijk dat van de missie-uitvoering. Dit maakte het mogelijk niet alleen de geactualiseerde technische specificaties te beoordelen, maar ook de onderlinge samenhang tussen de deelsystemen van de kandidaat-toestellen. Die samenhang zou uiteindelijk moeten leiden tot een effectieve missie-uitvoering op de zes hoofdmissies voor *multi-role* jachtvliegtuigen die passen bij het Nederlandse ambitieniveau. Met de aanpak van 2008 zijn de capaciteiten en specificaties van een kandidaat-toestel niet afzonderlijk maar in een relevante operationele context beoordeeld.

Getuige de conclusie van *RAND Europe* is sprake geweest van een eerlijke vergelijking en een goed gestructureerde aanpak. De auditdiensten concluderen bovendien dat de outputgerichte benadering van 2008 een verbetering en verbreding van de kandidatenvergelijking behelst ten opzichte van de eerder gehanteerde methode. Indien de opzet in 2008 identiek zou zijn geweest aan de opzet uit de B/C-fase, zou ook de uitkomst hetzelfde zijn geweest. De actualisering van de vergelijking op basis van de toegenomen operationele inzichten die bovendien de nadruk legt op de ontwikkelingen van de kandidaten sinds 2001, heeft een eerlijkere vergelijking mogelijk gemaakt dan wanneer zou zijn vastgehouden aan de opzet uit 2001. De Kamer is hierover herhaaldelijk geïnformeerd (Kamerstukken 26 488 nrs. 70 en 108 van 7 mei en 7 oktober 2008).

96

Kan bevestigd worden dat 133 decibel geluidshinder boven de pijngrens ligt?

Een dergelijk geluidsniveau zal door veel mensen als onaangenaam worden ervaren. In hoeverre de pijngrens wordt overschreden is onder meer afhankelijk van de toonhoogte van het geluid en de persoonlijke gevoeligheid van degene die het geluid waarneemt. Overigens is een dergelijk geluidsniveau in de omgeving van vliegbases niet aan de orde.

97

Op welke punten schiet het Eglin-geluidsrapport in uw ogen tekort? Waarom hebt u geen vertrouwen in die cijfers, zoals tijdens de CDA-bijeenkomst in Leeuwarden op maandag 19 januari jl. werd gesteld? In welk opzicht verschillen de cijfers die u op 1 februari verwacht? Waarom hebt u daarin wel vertrouwen? Wie levert die cijfers aan? Hoe lang zal het duren voordat de verwachte 500 Gigabyte aan informatie is verwerkt door het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium? Hoe transparant en controleerbaar is de uitkomst daarvan voor de Kamer, resp. voor de vele verontruste inwoners van Friesland en Noord-Brabant? Had, omdat het hier om geluidsoverlast gaat hetgeen met name een milieu- en overlastnorm betreft, het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) niet beter als onafhankelijk en deskundig instituut in deze kunnen worden ingeschakeld om de resultaten op basis van de

aspecten milieu en gezondheid te valideren? Wilt u het RIVM alsnog hiervoor inschakelen?

Hoe kan bij de nu gevolgde procedure een valide vergelijking met cijfers over de Gripen NG worden gerealiseerd?

De geluidsberekeningen in het BRAC-rapport, waaraan kennelijk wordt gerefereerd, berusten op een beperkte set van tweedimensionale geluidsmetingen van de F-35, uitgevoerd in Mineral Wells in 2007. De Amerikaanse overheid heeft deze metingen nadien als onvoldoende betrouwbaar gekwalificeerd. Dat was de aanleiding om betere metingen op vliegbasis Edwards uit te voeren in oktober jl. Tijdens deze «Edwards»-metingen is gebruikgemaakt van Nederlandse kennis en ervaring op dit terrein.

Defensie heeft onlangs zowel over de *Advanced* F-16 als de Gripen NG aanvullende informatie gevraagd. Het NLR is uitstekend in staat om de beschikbare gegevens te beoordelen en aanvullende deskundigheid is niet nodig. Zie ook het antwoord op de vragen 30, 72 en 73.

98

Kunt u bevestigen dat de F-35 testvliegtuigen nimmer op Nederlandse bodem zullen landen maar in Amerika blijven, zodat geluidsmetingen (en andere evaluaties) nimmer hier en gecontroleerd door onafhankelijke Nederlandse deskundigen kunnen worden gedaan?

Indien zou worden gekozen voor de F-35 als opvolger van de F-16, zullen de F-35 testvliegtuigen te zijner tijd deel uitmaken van de operationele F-35 vloot in Nederland. In dat geval zullen, na de komst van de eerste productievliegtuigen naar Nederland, in de periode 2014–2015 in ons land geluidsmetingen kunnen worden gehouden.

99

Betekent het feit dat er in de geluidscontouren nog een geluidsruimte van 40 tot 52 procent is (zoals op maandag 19 januari op de CDA-bijeenkomst in Leeuwarden werd gesteld) dat er nog 40 tot 52 procent meer vluchten kunnen plaatsvinden vanuit Leeuwarden? Ten opzichte van welk vergelijkingsjaar is deze ruimte vastgesteld? Is het waar dat in dat jaar de aanwezigheid van F-16's in Leeuwarden aanzienlijk beneden het gemiddelde lag, aangezien een deel van de F-16's in het buitenland, resp. in Afghanistan was? Rekent u zich hier niet «rijk», omdat ten opzichte van een gemiddeld jaar er geen of veel minder extra geluidsruimte beschikbaar is?

Die ruimte is er inderdaad ten opzichte van het jaar 2007. In dat jaar weken het gebruik van de basis Leeuwarden en dus de geluidsbelasting niet substantieel af van voorgaande jaren.

100

Wanneer kan een bindende uitspraak worden gedaan over de vraag of voor het voldoen aan de geluidscontouren wel of niet extra huizen moeten worden afgebroken?

Het uitgangspunt is en blijft dat Defensie de wettelijke beperkingen in acht neemt. De geluidsbelasting zal dus ook in de toekomst binnen de huidige wettelijke normen blijven. Het afbreken van huizen in verband met de vervanging van de F-16 is niet voorzien, maar nader onderzoek moet hierover uitsluitel geven. Zoals eerder toegezegd zal ik de Kamer dit kwartaal de bevindingen van het NLR over de beschikbare geluidsgegevens doen toekomen.

101

Hoe verhoudt zich het hogere geluidsniveau van de F-35 tot de (anders luidende) geluidsnormen die worden gebaseerd op de Natuurbeschermingswet en de richtlijn Natura 2000? Is daar al onderzoek naar gedaan? Kan ook hier het RIVM een uitspraak doen?

Welke consequenties zal het hogere geluidsniveau van de F-35 in dit opzicht hebben voor het aantal laagvliegbewegingen bij oefeningen boven de Waddenzee, de Vliehors en elders boven Nederlands grondgebied, vergeleken bij de huidige situatie?

Uit de Natuurbeschermingswet (Nb-wet) vloeien geen geluidsnormen voort. In het kader van deze wet is het van belang of er «significante effecten» optreden en of bepaalde instandhoudingdoelstellingen in het geding zijn. Hier is nog geen onderzoek naar gedaan en de gevolgen van de Nb-wet voor Defensie zijn nog niet duidelijk. Het is evenmin duidelijk of een dergelijk onderzoek door het RIVM moet worden gedaan, omdat op dit gebied andere, gespecialiseerde onderzoeksbureaus werkzaam zijn. Momenteel werkt Defensie samen met het ministerie van LNV aan een landelijke vergunning in het kader van de Nb-wet voor alle militaire vliegactiviteiten.

102

Hoe zit het in ditzelfde kader met de fijnstofrichtlijn, aangezien de F-35 ook aanzienlijk meer brandstof verbruikt dan de huidige F-16? Is hiernaar al onderzoek gedaan? Bent u bereid het RIVM om een oordeel te vragen, zodat eventuele problemen bekend zijn voordat over de aanschaf een definitief besluit moet worden genomen?

Voor regionale, kleine burgerluchthavens en militaire luchtvaartterreinen gelden landelijke luchtkwaliteitsnormen die in het Besluit Luchtkwaliteit zijn vastgelegd. Grenswaarden zijn niet gekoppeld aan een bepaalde bron, maar betreffen de concentratie op leefniveau als resultante van emissies door verschillende bronnen. De rekenmethodiek voor de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen ten gevolge van vliegtuigbewegingen op regionale, kleine burgerluchthavens en militaire luchtvaartterreinen is overigens niet wettelijk vastgelegd.

De aspecten arbeidsomstandigheden en milieu zijn onderdeel van de D-fase van het DMP. Er zijn inmiddels milieugegevens van de F-35 beschikbaar en de uitstoot van emissies zal in 2009 worden geanalyseerd, voorafgaand aan een definitief besluit over de vervanging van de F-16 in 2010.

103

Hebt u tijdens de recente CDA-bijeenkomst in Leeuwarden de vraag opgeworpen of de bevolking daar «soms liever heeft dat de vliegbasis wordt gesloten?»

Hebt u voorts gewezen op de mogelijkheid dat u met een beroep op het algemeen belang tot aanpassing van geluidscontouren zou kunnen komen? Wat betekent uw uitspraak dat dit niet zal gebeuren op basis van «het enkele feit» dat de F-16 door de F-35 wordt vervangen? Welke andere feiten zouden daarbij een rol kunnen spelen?

Ik heb tijdens mijn bezoek aan Leeuwarden op 19 januari jl. duidelijk gemaakt dat ik het onderwerp geluid serieus neem, dat ik in afwachting ben van de uitkomsten van het onderzoek van het NLR naar de geluidsgegevens van de verschillende kandidaten en dat ik tot heldere afspraken wil komen over de randvoorwaarden waaronder de toekomstige vervanger van de F-16 kan opereren vanaf de vliegbasis Leeuwarden. In beginsel is aanpassing van geluidscontouren mogelijk, zoals alle vastgestelde

normen democratisch kunnen worden gewijzigd. Dit zal echter niet gebeuren naar aanleiding van de aanschaf van een nieuw vliegtuig. Ik heb verklaard dat Defensie binnen de huidige geluidscontouren blijft. Het NLR-rapport zal meer duidelijkheid scheppen over de gevolgen van de komst van een vervanger van de F-16. Rekening houdend met de geluidscontouren, zal de inzet van de vliegtuigen te zijner tijd zo nodig worden aangepast, in overeenstemming met de wens die op 19 januari door de zaal werd ondersteund de vliegbasis voor Leeuwarden te behouden.

104

Hebt u tijdens de recente CDA-bijeenkomst in Leeuwarden naar voren gebracht dat voor bepaalde groepen piloten (i.c. Apache-piloten) reeds één van de twee nachten niet thuis kan worden doorgebracht, door het gecombineerde effect van uitzendingen, en de noodzaak in het buitenland te oefenen omdat de Nederlandse milieunormen meer oefenen in Nederland onmogelijk maken?

Hebt u daarbij gezegd dat u dit vanuit personeelsopzicht onverantwoord vindt?

Wat betekent dit voor de druk die in de komende jaren rondom de vliegbasis Leeuwarden kan ontstaan om toch tot het oprekken van geluidscontouren te komen, dan wel om kwetsbare natuurgebieden toch aan meer geluid bloot te stellen?

Gelden de argumenten die in Leeuwarden zijn gebruikt ook voor de vliegbasis Volkel?

Nederlandse vliegers verblijven in verband met uitzendingen en oefeningen veelvuldig in het buitenland, ongeveer één op de twee nachten. Het is ongewenst dat vliegers nog vaker van huis zijn. Het is daarom van belang dat oefenen in Nederland mogelijk blijft, echter zonder de geluidscontouren van de bases Leeuwarden en Volkel uit te breiden.

105

Heeft het prototype van de F-35 minder dan 100 testvluchten gemaakt en is in het verdere testprogramma opnieuw vertraging opgetreden? Hebt u desondanks gesteld dat de motor van de F-35 in de toekomst minder vaak proef draait op de grond dan de F-16 nu? Hoe is dit te verifiëren?

Er is geen verband tussen het aantal testvluchten van de F-35 en het proefdraaien van de motor op de grond na invoering van de F-35. In algemene zin loopt de behoefte aan proefdraaien op de grond per vliegtuigtype en motortype uiteen. Bij de F-35 is een van de ontwerpisen dat de motor moet kunnen worden getest zonder dat de naverbrander wordt gebruikt. Op dit moment zijn er geen aanwijzingen dat de motorenfabrikanten niet aan deze eis zouden kunnen voldoen. Bovendien beschikt de F-35 over voorzieningen, waaronder zelftestmogelijkheden en speciale gronduitrusting, die het nauwelijks nog nodig maken de motor te gebruiken bij onderhoudsactiviteiten, zoals dat bij de F-16 wel het geval is.

106

Is het niet zo dat het bereik van de Gripen NG verder is dan dat van de F-35? Is het niet zo dat de Gripen NG hierop beter scoort dan de F-35 wanneer in de geluidsparagraaf staat dat de F-35 langer in de lucht kan blijven dan de F-16 en dus minder vaak zal opstijgen en landen waardoor de geluidsoverlast minder zal zijn? Welke weging heeft dit in de kandidatenvergelijking gekregen? Kan een overzicht worden gegeven van de nu beschikbare geluidsniveaus van de F-35, de Advanced F-16 en de Gripen NG bij de start (al dan niet met naverbrander), bij de landing, en bij het cruisen door de lucht?

Ik verwijs de Kamer naar het derde en het zesde deel van het vertrouwelijke rapport. De geluidsbelasting heeft als criterium geen rol gespeeld in de actualisering van de kandidatenvergelijking. Zie ook het antwoord op vraag 30.

107

Zijn bij de huidige actualisering van de kandidatenvergelijking exact dezelfde parameters gebruikt als die in 2001 werden gebruikt? Zo nee, op welke punten zijn wijzigingen aangebracht en waarom?

Neen. Zie ook het antwoord op vraag 95.

108

Waarom heeft RAND niet de kans gekregen feedback te geven op het vaststellen (in augustus) van de methodiek, en de vastlegging van de scores en wegingsfactoren voor de kandidatenvergelijking?

Zowel RAND Europe als de auditdiensten hebben die gelegenheid gekregen en benut. Voordat de rapporten zijn vastgesteld zijn de commentaren van RAND Europe en de auditdiensten verwerkt.

109

Kan het feit dat over de ontwikkeling van de F-35 al sinds 1996 kennis was opgebouwd worden gezien als een indicatie dat er al vanaf de start van deze geactualiseerde kandidatenvergelijking geen sprake is geweest van een «Level Playing Field»?

Sinds de deelneming aan de ontwikkelingsfase van de JSF in 2002 is feitelijk geen sprake meer van een *level playing field*. Een *level playing field* is echter geen voorwaarde voor de uitvoering van een zorgvuldige kandidatenvergelijking, wat wordt bevestigd door de rapportages van RAND Europe en de auditdiensten. Het onderwerp is ook aan de orde geweest in het algemeen overleg van 27 mei 2008 (Kamerstuk 26 488, nr. 88).

110

Waarom is er een definitief besluit over testtoestellen genomen door het Kabinet terwijl er over een niet onbelangrijk onderwerp als de geluids-overlast van de verschillende toestellen nog geen definitieve duidelijkheid is?

Het thema geluid is geen criterium bij de kandidatenvergelijking, maar een belangrijke randvoorwaarde. Het uitgangspunt is en blijft dat Defensie de wettelijke beperkingen in acht zal nemen, ook als het om geluid gaat. Overigens zullen alle vluchten met de testtoestellen in het kader van de IOT&E in de Verenigde Staten zullen worden uitgevoerd.

Het feit dat geluid als zodanig geen criterium is bij de kandidatenvergelijking laat onverlet dat het wel nadrukkelijk een rol speelt bij de ontwikkeling van het operationele concept voor en nieuw jachtvliegtuig. Zo wordt het vliegprogramma van de F-16 al vele jaren afgestemd op de geluidsbelasting voor omwonenden van vliegbases en wordt een aanzienlijk deel van het geluid geëxporteerd door in het buitenland te oefenen. Voorts wordt regelmatig overleg gevoerd over geluidsaspecten. Ik hecht grote waarde aan overleg, zoals mag blijken uit mijn bezoek aan Leeuwarden op 19 januari jl. De aandacht voor het thema geluid zal niet afnemen als de opvolging van de F-16 een feit is.

111

Waarom is er bij de kandidatenvergelijking voor drie specifieke onderwerpen gekozen en is er bijvoorbeeld geen vergelijking gemaakt op milieutechnische aspecten? Vind het Kabinet bij de keuze voor een nieuw gevechtsvliegtuig dit niet relevant? Komt hier nog nader onderzoek naar?

Milieuaspecten, waaronder geluid, vormen een belangrijke randvoorwaarde, zoals dat geldt bij alle aanschaf van materieel. Uitgangspunt is en blijft dat Defensie de wettelijke beperkingen in acht zal nemen. De hoofdthema's prijs, kwaliteit en levertijd blijven echter de belangrijkste criteria waarop een keuze voor een nieuw jachtvliegtuig zal berusten. Het coalitieakkoord onderstreept dat. Bij (de voorbereiding van) het verwervingsbesluit over de vervanging van de F-16 komen de aspecten arbeidsomstandigheden en milieu in het kader van het DMP nadrukkelijk aan de orde. Zie ook het antwoord op vraag 102.

112

Zal er om binnen de geluidscontouren te blijven meer dan heden in het buitenland geoefend gaan worden?

Het is prematuur hierover een uitspraak te doen, omdat de desbetreffende gegevens nog worden geanalyseerd.

114

Wat zal de invloed van het vervangen van het hanteren van «Kosten Eenheden» voor geluidsoverlast zijn op het totaal aantal vluchten en decibellen dat de vervanger van de F-16 mag produceren?

Op dit moment zijn er geen vastgestelde normen of berekeningsmethoden voorhanden om de Kosteneenheden (Ke) te vervangen. De jaarlijkse geluidsbelasting wordt voor Defensie in Ke berekend.

115

Hoe lang zal de luchtmachtbasis Leeuwarden in haar huidige vorm operationeel blijven? Zijn er plannen de basis uit de huidige bebouwde zone te halen?

Er zijn geen plannen de vliegbasis Leeuwarden te sluiten of te verplaatsen.

117

Van hoeveel vlieguren wordt er uitgegaan per jaar per toestel?

Gemiddeld gaat het bij de vervanger van de F-16 om 200 tot 250 uur per vliegtuig.

118

Van hoeveel F-35 toestellen werd er uit gegaan bij de berekeningen waaruit geconcludeerd werd dat het mogelijk is met de F-35 binnen de bestaande wettelijk vastgelegde geluidszone te opereren?

Niet het aantal toestellen maar het aantal vliegbewegingen op een vliegbasis is als uitgangspunt genomen voor de berekeningen.

119

Wat waren de antwoorden op de vragen over geluid in de Request For Information in 1999 als voorbereiding op de B/C brief?

Destijds waren de ontvangen gegevens ontoereikend om een geluids-berekening te kunnen maken. Dit aspect heeft destijds bij de besluitvorming ook geen rol gespeeld.

124 en 126

Waar, wanneer en door wie is besloten om bij de F-35 de Block 4 versie te betrekken in de evaluatie, terwijl voorheen altijd sprake was van een vergelijk op basis van de capaciteiten van de Block 3 versie van de F-35? Waarom is het besluit de Block 4 versie, in plaats van de Block 3 versie, te beoordelen in de kandidatenevaluatie niet gecommuniceerd naar de Kamer?

Bij de beschouwing van het hoofdthema «levertijd» in de kandidatenvergelijking zijn het gewenste Nederlandse invoeringsschema en het bereiken van een *Initial Operational Capability* (IOC) in het midden van het volgende decennium de uitgangspunten geweest. Het midden van het komende decennium werd daarom een ijkpunt voor de ontwikkeling van de kandidaten. De *Block 4* configuratie van de F-35 komt omstreeks 2015 beschikbaar.

Voor de F-35 is echter de *Block 3* versie, de versie van 2013, in de middenscore geëvalueerd omdat deze versie het einde markeert van de basisontwikkeling van de F-35 in de SDD-fase. Het groeipotentieel van de F-35, in de vorm van de *Block 4* die per 2015 beschikbaar komt, is opgenomen in de bovenscore. Daarmee is de F-35 per saldo strenger beoordeeld dan de andere kandidaten waarvan de versie van 2015 in de middenscore is vergeleken. Voor meer details verwijs ik naar deel 5 van het vertrouwelijke rapport.

Bij alle kandidaat-toestellen zijn alle toekomstige ontwikkelingen die de producenten hebben gemeld, de bovenscores meegenomen.

125 en 170

Kan specifiek worden ingegaan op het verschil in capaciteit tussen de F-35 Block 3 en de F-35 Block 4 toestellen? Zo nee, waarom niet? Betekent de keuze een deel van de toestellen in Block 3 te kopen dat deze allemaal een upgrade moeten ondergaan? Wat gaat dit kosten?

De doorontwikkeling van capaciteiten, uitgedrukt in *Blocks*, maakt deel uit van de afspraken die de negen partners in het PSFD MoU hebben vastgelegd. Het vormt een integraal onderdeel van het F-35 programma.

Het verschil in capaciteit tussen de *Block 3* en de *Block 4* heeft onder meer betrekking op de opslag- en verwerkingscapaciteit van data. De vele sensoren van de F-35 leveren zoveel informatie dat de opslag van de verzamelde data tijdens missies en de verwerking van informatie ten behoeve van de vlieger en andere eenheden een zeer grote dataopslag- en verwerkingscapaciteit vergen. De technische oplossing is al beschikbaar, maar de omgang met dusdanig grote hoeveelheden, vaak geheime gegevens tijdens een missie is ook een rubriceringskwestie die een *update* van de *Block 3* nodig maakt. Deze *update* is in de *programma-planning voorzien voor de Block 4*. Voor de capaciteiten die verder zijn voorzien voor de *Blocks 3* of *4* verwijs ik naar deel 3 van het vertrouwelijke rapport. Zie ook het antwoord op vraag 127.

127 en 169

Wat zijn de meerkosten van aanschaf van een F-35 Block 4 toestel ten opzicht van een F-35 Block 3 toestel? Waar zullen deze meerkosten op verhaald worden? Wat zijn de meerkosten van Block 4?

De term meerkosten is niet van toepassing. Het eindresultaat van de SDD-fase is een F-35 *Block 3*. Over de kosten van doorontwikkeling van de F-35 zijn afspraken gemaakt in het PSFD MoU. Daarin is een kostenplafond opgenomen voor alle doorontwikkelingsactiviteiten gedurende 45 jaar. Nederland betaalt een evenredig deel, ongeveer 2,7%, van de ontwikkelingskosten van de *Block 4*. De kosten van doorontwikkeling gedurende de levensduur zijn voor alle kandidaten verwerkt in de levensduurkosten.

128

Is de definitie van een F-35 Block 4 toestel al door het Joint Executive Steering Board (JESB) vastgesteld? Zo ja, kan de Kamer hierover worden geïnformeerd? Zo nee, hoe kan dit toestel dan wel worden meegenomen in de kandidatenvergelijking?

Alle kandidaten zijn vergeleken op grond van door fabrikanten aangeleverde informatie en, in het geval van de F-35, van informatie waarover Nederland beschikt vanwege de deelneming aan de ontwikkeling sinds 2002. De informatie heeft onder andere betrekking op de doorontwikkeling van capaciteiten. Voor de F-35 is dit bijvoorbeeld de eerste doorontwikkeling van de *Block 3* naar de *Block 4* versie. De JESB heeft de *Block 4*-configuratie nog niet vastgesteld. Zie ook het antwoord op vraag 124.

129

Kunt u bevestigen dat de Nederlandse bijdrage in de System Design and Development (SDD)-fase beoogden bij te dragen aan de ontwikkeling van de F-35 t/m diens Block 3? Zo ja, kunt u dan garanderen dat Nederland niet ook nog zal bijdragen aan de ontwikkeling van Block 4, ondanks dat deze kennelijk wel is betrokken in deze kandidatenvergelijking?

De SDD-bijdrage heeft inderdaad betrekking op de ontwikkeling van de F-35 tot en met de *Block 3*-versie. Voor de deelvraag over *Block 4* verwijs ik naar het antwoord op vraag 127.

131

Hebt u over de Advanced F16 alle benodigde informatie ontvangen om een goede kandidatenvergelijking te kunnen maken? Zo nee, welke informatie miste er? Kunt u deze vraag ook beantwoorden voor de F-35 en de Gripen NG?

De informatie over de *Advanced F-16* en de *Gripen NG* was op sommige onderdelen aanvankelijk beperkt. In aanvullende vragenronden is de informatie door de fabrikanten aangevuld. Voor de F-35 was van meet af aan alle informatie voor de vergelijking beschikbaar.

132

Zijn de producenten op de hoogte gebracht van het feit dat u met zes scenario's bent gaan werken, en zo nee, waarom niet?

Ja, met de questionnaire – dus voor aanvang van de evaluatie – is dit aan de fabrikanten bekendgemaakt.

133

Op welke wijze is de scenario-analyse uitgevoerd? Hoe is het mogelijk een vergelijk tussen kandidaten te maken met zoveel variabelen? Is deze methodiek voor deze vergelijking bedacht of is dit werken met scenario's ook door andere landen toegepast? Zo ja, welke?

Er is gebruikgemaakt van algemeen gehanteerde en aanvaarde operationele analysemethodes die in meer landen worden toegepast.

Over de uitvoering van de scenarioanalyse, zowel die van 2001 als die van 2008, is de Kamer onder meer geïnformeerd met de brieven van 7 mei en 7 oktober 2008 (Kamerstukken 26 488 nrs. 68 en 108). De verwerking van een groot aantal variabelen vereist speciale rekentechnieken en specifieke deskundigheid. De algemene methodiek van de Nederlandse kandidatenvergelijking wordt echter veel breder toegepast bij grote investeringsprojecten in binnen- en buitenland. Vervolgens is de algemene methodiek verfijnd en afgestemd op de vergelijking van jachtvliegtuigen in de Nederlandse situatie en op de hoofdthema's kwaliteit, prijs en levertijd.

De algemene methodiek wordt zowel nationaal als internationaal gebruikt voor de aanschaf van defensiematerieel, maar ook in de civiele sector, bijvoorbeeld bij de aanschaf van trams. De detailmethodiek die voor de kwaliteitsvergelijking is gebruikt is bijvoorbeeld ook gehanteerd bij de aanschaf van de LCF-fregatten en landmachtmaterieel. Onder meer in Denemarken, Noorwegen, het Verenigd Koninkrijk en de Verenigde Staten wordt deze methodiek gebruikt.

Zowel RAND *Europe* als de auditdiensten onderschrijven de gevolgde methodiek.

134

Kan alsnog in een heldere en concrete beschouwing ook ingegaan worden op alle inherente nadelen verbonden aan de enkele overweging om een jachtvliegtuig «stealth» te doen zijn, zoals in ieder geval:

- a. het zwaardere gewicht vanwege de bijzondere vormgeving en constructie;*
- b. de beperkte capaciteit om intern (dus stealth) wapens te kunnen vervoeren;*
- c. de verminderde wendbaarheid door de vormgeving en het hoger gewicht;*
- d. de noodzaak van een zwaardere motor vanwege het hogere gewicht;*
- e. de extra geluidsoverlast vanwege de vormgeving en zwaardere motor;*
- f. het extra brandstofgebruik vanwege de zwaardere motor;*
- g. de hogere kosten vanwege de bijzondere stealthconstructie en coating, de zwaardere motor, het hogere brandstofverbruik en de voorziene koelinstallatie;*
- h. de geringere actieradius vanwege dat hogere brandstofgebruik;*
- i. de grotere trefgevoeligheid voor wapens met infraroodsensoren;*
- j. de extra kosten voor het noodzakelijke uitwijken naar andere oefengebieden en thuisbases vanwege de extra geluidshinder;*
- k. de mogelijke gezondheidsrisico's en extra kosten om die te onderhouden verbonden aan het gebruik en het onderhoud van een stealth-coating;*
- l. de betrekkelijkheid van de stealth-eigenschappen, in de zin van onvolledige realiseerbaarheid en het wegvallen van de voordelen door alternatieve detectiemogelijkheden ook door nieuwe technologische ontwikkelingen;*
- m. de geringere mogelijkheden vanwege de beperkte gewichtsmarges, vorm en constructie voor latere technische aanpassingen en uitbreidingen?*

Waar en hoe zijn ook deze nadelige eigenschappen van «stealth» meegewogen in de vergelijking?

De kandidaten zijn beoordeeld op het vermogen de zes hoofdmissies uit te voeren die passen bij het door Nederland gewenste ambitieniveau. In de beoordeling zijn bij iedere kandidaat alle mogelijke voor- en nadelen van ontwerpkenmerken, inclusief *stealth*, verdisconteerd. Voor zover de verschillende ontwerpkenmerken invloed hebben op de kosten, is dit verwerkt in de analyse van de levensduurkosten. Wat de detailvragen

betreft, moet ik verwijzen naar de delen 3 en 4 van het vertrouwelijk ter inzage gegeven rapport.

135

Heeft Saab Gripen op uw verzoek nog twee missies geleverd aanvullend op de zes scenario's, die een onderdeel vormen van de gehele operationele evaluatie, te weten: een reconnaissance missie en een zgn. ORA-missie, waaronder twee supersonic flights uitgevoerd op 1 en 8 maart en een supercruise flight zonder afterburner? Waarom worden deze niet genoemd in de resultaten? Scoort de Gripen NG beter op deze punten dan de F-35?

Neen, Defensie heeft niet verzocht om twee additionele missies. De ORA-missie is overigens niet bekend bij Defensie. De genoemde supersonische vluchten zijn niet relevant voor de kandidatenvergelijking, aangezien iedere kandidaat over deze capaciteit beschikt. De Gripen NG beschikt volgens de opgave van de fabrikant niet over een operationele *supercruise* capaciteit. Volledigheidshalve merk ik op dat bij *supercruise* vluchten per definitie geen naverbrander wordt gebruikt.

136

Kan de F-35, bijvoorbeeld bij de uitvoering van twee van de scenario's, «Offensive Counter Air/Sweep» en «Defensive Counter Air/Cruise Missile Defence» (die belangrijke air-to-air acties bevatten), twee, en in de toekomst mogelijk vier Amerikaanse missiles meenemen, en mogelijk niet de meest moderne Meteor missile?

De F-35 Block 3 heeft vier interne bevestigingspunten voor bommen of raketten. Indien nodig kan extra bewapening ook extern worden meegenomen. De bewapening van de opvolger van de F-16 is nog niet definitief bepaald. Aanschaf van de Meteor-raket behoort tot de mogelijkheden.

Kan bevestigd worden dat het specifieke stealth-design van de F-35 de snelle wendbaarheid van het toestel beperkt, hetgeen een risico oplevert in een direct luchtgevecht?

Neen.

Kan bevestigd worden dat in de luchtvaartliteratuur veel discussie bestaat over de merites van de F-35 op dit punt, zoals eerder al bleek uit het Amerikaanse RAND-rapport?

Ja. De relevante detailkennis over de capaciteiten van de F-35 is echter gerubriceerd en daarom kan ik daar in het openbaar niet verder op ingaan.

Kan bevestigd worden dat de Gripen NG ten minste tien air-to-air missiles kan meenemen, ook van Europese makelij?

Neen. Ik verwijs hierbij naar de delen 3 en 6 van het vertrouwelijke rapport.

Is de Gripen NG het enige toestel ter wereld tot dusver dat heeft gewerkt met de Meteor Missiles?

Neen. Ik merk daarbij op dat de Gripen NG tot dusver nog niet heeft gevlogen.

Blijkt uit talloze vergelijkende studies dat de Gripen NG sneller en wendbaarder is dan talloze andere jagers, en dat de Gripen NG bovendien het enige toestel is met een bewezen fighter-to-fighter datalink?

Neen.

Waarom komt toch de F-35 dan als beste naar voren in deze kandidatenvergelijking? Wat zijn daarvoor de motieven? Gaat het hierbij om verwachtingen of om bewezen prestaties?

De F-35 komt als beste uit de vergelijking op basis van de aangeleverde informatie van de fabrikanten en op basis van een gedegen kandidatenvergelijking door deskundigen.

Gaat Nederland er vanuit dat alle toekomstige luchtgevechten zullen plaatsvinden op lange afstand met een vijand voor wie de Nederlandse piloten onzichtbaar zijn? (Zie bijvoorbeeld het Rand-rapport van augustus 2008, p. 79–80.)

Neen.

137

Wat wordt precies bedoeld met het begrip «het hoogste geweldsniveau»? Kan dit worden gespecificeerd?

Het in de vraag genoemde begrip komt in de brief over de kandidatenvergelijking van 18 december 2008 niet aan de orde. In algemene zin moet de krijgsmacht volgens het Nederlandse ambitieniveau kunnen opereren in alle delen van het geweldsspectrum. In het hoogste deel van het geweldsspectrum is de grootschalige en intensieve inzet van wapensystemen aan de orde.

138

Wat is de laatste stand van zaken inzake alle beschikbare informatie, ook bij het Joint Strike Fighter (JSF) Program Office (JPO), over opgelopen vertragingen in de diverse fases van het F-35 project, ten opzichte van de planning uit begin 2002? Welke relevante conclusies voor de Nederlandse positie in het project én als potentiële koper van de F-35 moeten daaruit getrokken worden? In hoeverre is deze informatie betrokken bij de nu voorliggende geactualiseerde kandidatenvergelijking?

De geactualiseerde kandidatenvergelijking beschouwt de kwaliteit, prijs en levertijd op basis van de huidige gegevens en planning. De risico's van het F-35 programma zijn daarin meegewogen. Zie ook het antwoord op vraag 2.

139

Hoe en waar is het toegenomen risico van de overlap in het F-35 project van de testfase en de productiefase, vanwege de tegenvallers en opgelopen vertragingen in de testfase, meegewogen in deze actualisering van de kandidatenevaluatie?

Mogelijke tegenvallers en risico's zijn bij elk van de drie hoofdthema's meegewogen. Dit komt onder andere tot uitdrukking in de scores en in de bandbreedtes die onzekerheden weergeven. De onderscores van de F-35 in de deelrapporten 3 tot en met 6 drukken daarbij het risico van tegenvallers in het F-35 programma uit. Overigens is het risico van overlap van de testfase en de productiefase in het F-35 programma niet toegenomen.

140

Voorziet u dat de opvolger van de F-16 in de toekomst in gelijke mate zal worden ingezet in situaties met kenmerken van de geschetste zes scenario's? Zo nee, is er bij de kandidatenvergelijking een groter gewicht gehangen aan de resultaten op scenario's waarbij de inzet van de opvolger van de F-16 waarschijnlijker is dan op scenario's waarbij de inzet van de opvolger van de F-16 minder waarschijnlijk is? Zo nee, waarom niet?

In het tweede deel van het vertrouwelijke rapport is de motivatie voor de toekenning van gewichten vastgelegd. Daarnaast is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd naar de invloed van de verschillende weegfactoren op de uiteindelijke scores. Zie hiervoor het derde deel van het rapport.

141

Is er bij de kandidatenevaluatie aandacht besteed aan het feit dat bij inzet van de Link-16 datalink de stealth eigenschappen van de F-35 ondermijnd worden? Zo nee, waarom niet?

Ja, dit is betrokken bij de kandidatenvergelijking.

142

Waarom wordt bij het maken van de vergelijking op basis van de capaciteiten van de kandidaat-toestellen bij de F-35, in tegenstelling tot de alternatieven voor dit toestel, wel rekening gehouden met voortgaande blocks (3 en 4)?

Bij alle kandidaten zijn toekomstige ontwikkelingen meegenomen in de bovenscore. Zie ook het antwoord op vraag 124.

143

Erkent u dat het gewicht, alsmede de stealth-eigenschappen van de F-35 zijn groeipotentieel danig inperken, waar dit bij de alternatieve toestellen niet, of in ieder geval in veel mindere mate, het geval is?

Neen.

144

Hoe beoordeelt u de «volwassenheid» van de F-35, nu deze pas slechts 1% van het totaal aantal geplande testvluchten heeft gemaakt, terwijl de eerste toestellen al geproduceerd worden?

Uit de testen die tot op heden zijn uitgevoerd, zowel in testlaboratoria en met testtoestellen op de grond als metterdaad in de lucht, is gebleken dat de F-35 goed voldoet aan de ontwerpspecificaties.

145

Voorziet u enig risico voor wat betreft vertraging van de levering van de F-35 Block 4 toestellen?

Er is altijd sprake van enig risico, maar in dit geval wordt het laag geschat.

147

Betekent het dat er na de keuze voor JSF testtoestellen een nieuwe kandidatenevaluatie op basis van bindende informatie plaats zal vinden waarop de definitieve beslissing genomen kan worden aangezien u aangeeft dat, omdat het niet om de definitieve keuze voor de opvolger van de f-16 gaat, de kandidatenevaluatie is uitgevoerd met niet bindende

informatie? Zo nee, waarom niet? In welk gedeelte van het traject zal er sprake zijn van een «bid» en is dit nog in het stadium voordat er twee van de drie kandidaten zijn afgevallen?

Neen. Op basis van de resultaten van de actualisering van de kandidaten-evaluatie zal te zijner tijd voor de F-35 een *Request for Proposal* (RfP) worden ingediend, in het bijzonder gericht op de aanschafprijs van dit toestel. Op grond daarvan zal de fabrikant een offerte indienen. Daarbij gaat de voorkeur uit naar deelneming aan de zogenaamde *Consortium Buy*. De offerte zal in overeenstemming met het coalitieakkoord in 2010 de basis vormen van definitieve besluitvorming over de vervanging van de F-16.

148

Kunt u een overzicht geven van de mensen van TNO, het Nederlands Instituut voor Vliegtuigontwikkeling en Ruimtevaart (NIVR), NLR en Defensie die betrokken zijn geweest bij de kandidatenvergelijking? Kunt u aangeven wat de eerdere betrokkenheid is van deze mensen met een van de drie kandidaten? Zo nee, waarom niet?

De namen van betrokkenen staan vermeld op de omslag van de rapporten die vertrouwelijk aan de Kamer ter inzage zijn gegeven. Veel specialisten van de instituten zijn, gezien hun specifieke deskundigheid, regelmatig betrokken bij opdrachten van Defensie. Enkel waren ook al betrokken bij de B/C-fase van het project Vervanging F-16.

149

Kan een overzicht verschaft worden met daarin opgenomen het totaal van de verwachte aantallen te verkopen F-35 toestellen op dit moment per potentieel afnemend land, afgezet tegen de verwachting zoals in begin 2002 aan de Kamer is gemeld?

In het PSFD MoU is een productieaantal opgenomen van 3 173 F-35 toestellen, waarvan 2 443 voor de Verenigde Staten en 730 voor de overige partnerlanden. Op basis van verkoopprognoses schat het JPO het exportaanal op 1 390 toestellen. Om commerciële redenen wordt geen nadere uitsplitsing gemaakt.

150

Hebben ook andere potentiële kopers van de F-35, na de eerdere aankondiging van de VS de eerste bestellingen voor uitontwikkelde F-35 te willen uitstellen, signalen afgegeven dat het tempo van hun verwachte afname van de F-35 zal moeten worden bijgesteld? Zo ja, wat is de duiding van die signalen?

Tot op heden hebben andere potentiële kopers geen signalen gegeven dat zij hun geplande aanschafreeks gaan vertragen.

151

Wordt bij de beoordeling van de prijs van de F-35 nog steeds uitgegaan van de oorspronkelijke verwachtingen over de totale afnameaantallen en data door dezelfde landen als in begin 2002? Zo nee, welke verwachtingen zijn aangepast en kan dit toegelicht worden voor iedere potentiële afnemer?

Ja. Het totale planningsaantal van de negen partners was van meet af aan 3 173 toestellen. Over de vertraging in de Amerikaanse productie die vooral voor ons land relevant was, bent u onder andere in de brief van 29 februari 2008 en de daaropvolgende jaarrapportage uitgebreid geïnformeerd.

Voor de berekening van de prijs van de F-35 is in 2002 is een gemiddelde vliegtuigprijs gehanteerd zoals die indertijd is berekend voor de vliegtuigen van de Verenigde Staten en het Verenigd Koninkrijk. Intussen wordt per productiejaar een vliegtuigprijs berekend aan de hand van de leverings-schema's van de negen F-35 partnerlanden. De gemiddelde vliegtuigprijs voor Nederland is bepaald aan de hand van een specifieke invoerreeds, die wordt gecombineerd met de vliegtuigprijs per productiejaar.

152

Hoe en waar zijn in deze actualisering van de kandidatenevaluatie de toegenomen risico's, zowel voor de kwaliteit als de beschikbare hardware en software meegenomen, vanwege het feit dat, in uw planning, Nederland zich feitelijk steeds verder vooraan in de rij van F-35 afnemers bevindt? Klopt het dat er nog steeds geen overeenstemming is over een horizontale prijsstelling voor de F-35 en dat de kans dat die overeenstemming alsnog tijdig bereikt zal worden, uitermate gering is? Hoe en waar is rekening gehouden met de aanzienlijk hogere aanschafkosten van de eerste lichter af te nemen F-35 toestellen?

In de kandidatenvergelijking zijn deze risico's opgenomen in deel 5 van de rapportage. In tegenstelling tot wat in de vraag wordt verondersteld zijn de Nederlandse leveringen gemiddeld later voorzien dan die van de partners.

De vliegtuigprijs voor Nederland is bepaald aan de hand van een specifieke vervangingsreeks waarbij rekening is gehouden met het leercurve-effect. De hogere prijs van vroege vliegtuigen is meegenomen in de berekening van de verwervingskosten. Er is geen rekening gehouden met een horizontale prijsstelling, omdat daarover nog geen overeenstemming is bereikt met de andere partners. Deze horizontale prijsafpraak is overigens niet zozeer gericht op lagere prijzen, maar op stabiliteit in de productie en de prijs. Vanwege het leercurve-effect zijn vroege vliegtuigen duurder dan vliegtuigen die later worden afgenomen. Met een horizontale (gemiddelde) prijsafpraak wordt de financiële prikkel weggenomen om de aanschaf te vertragen en zo goedkopere vliegtuigen te verkrijgen. Omdat de leercurve toch moet worden doorlopen, heeft het voordeel van de ene partner een nadelig effect op een andere partner. De instabiliteit die hierdoor kan optreden kan worden weggenomen als gedurende de productie voor de vliegtuigen steeds dezelfde prijs wordt gerekend. Dit leidt doorgaans niet tot aanzienlijke verschillen in de totale verwervingskosten van de partners.

153

Acht u een vergelijk, op welk punt dan ook, tussen een toestel als de F-35 Block 4, die op zijn vroegst pas in 2015 beschikbaar komt en nu slechts op papier bestaat en een toestel als de Gripen NG, welke al op een groot aantal vragen, dan wel eisen een reëel beeld heeft kunnen laten zien, gelijkwaardig?

De Saab Gripen NG is een wezenlijk ander vliegtuig dan de thans bestaande Saab Gripen C/D. Deel 5 van de vertrouwelijke rapportage toont de planning die Saab zelf heeft verstrekt over het beschikbaar komen van de NG-variant na het doorlopen van het ontwikkelingstraject. Hieruit kan worden geconcludeerd dat de resultaten van de kandidatenvergelijking accuraat zijn weergegeven.

154

Hoe is het groeipotentieel van een toestel gedefinieerd? op basis van welke criteria is het gemeten en aan welke eigenschappen wordt het meest gewicht gehecht? Zijn de fabrikanten over de uitkomsten van deze

conclusies ingelicht?

De toekomstige capaciteiten van de kandidaten zijn in de bovenscore meegenomen. De weegfactoren zijn van tevoren vastgelegd en ze zijn onveranderd gebleven tijdens de uitvoering van de vergelijking. In een later stadium zullen de fabrikanten uitvoerig over de resultaten van hun toestel worden ingelicht.

155

Waarop wordt gebaseerd dat de Gripen NG niet over voldoende groei-potentieel beschikt?

Deze conclusie wordt in de rapportage niet getrokken. Alle kandidaten zijn in de bovenscore beoordeeld op mogelijke toekomstige ontwikkelingen in overeenstemming met de opgave van de fabrikant.

156

Welke twee van de zes missies wordt de Saab Gripen NG geacht wel succesvol uit te kunnen voeren?

Gezien de vertrouwelijkheid van deze informatie verwijs ik naar de delen 3 en 6 van het rapport dat de Kamer vertrouwelijk ter inzage is gegeven.

157

Is er met Saab gesproken over een versie van de Gripen NG die mogelijk in 2017 beschikbaar is? Zo nee, waarom bij Saab niet en bij Lockheed wel? Zo ja, is deze versie ook vergeleken met de F-35 Block 4? Zo nee, waarom niet? Wat zegt dit over de kwaliteit van de kandidatenvergelijking?

De inhoud van de gesprekken met Saab is vertrouwelijk. Nogmaals moet worden onderstreept dat in de vergelijking is gewerkt met de informatie die de fabrikanten hebben geleverd. De doorontwikkeling is meegenomen in de bovenwaarde van de scores en wordt in detail behandeld in deel 3 van het vertrouwelijke rapport.

158

In hoeverre is er in dit onderzoek rekening mee gehouden, dat sommige missies meer dan twee bommen per jachtvliegtuig vereisen en het dus denkbaar is dat de F-35 in de toekomst deze als externe vracht zal moeten vervoeren en het stealth voordeel van de F-35 in die gevallen dus wegvalt?

In de kandidatenvergelijking is met dit alles rekening gehouden. Overigens kan de F-35 intern meer dan twee bommen meedragen. Zie ook het antwoord op vraag 136.

159

Welke radars en surface-to-air bedreigingen zijn in het kader van deze vergelijking bestudeerd en hoe zijn deze verwerkt? Gaat het daarbij bijvoorbeeld om de (verouderde) korte en middenlange afstand systemen of ook de toekomstige lange afstand VHF-systemen die in staat zijn om stealth te ontmaskeren?

Alle relevante wapensystemen zijn meegenomen in de analyse. Vanwege het vertrouwelijke karakter van de informatie verwijs ik naar de delen 3 en 6 van het rapport.

160

Hoe is de zichtbaarheid van al de kandidaten op andere golflengten (IR, visueel, etc.) geëvalueerd? Welke eigenschappen van stealth zijn gebruikt?

Vanwege het vertrouwelijke karakter van de informatie verwijs ik naar de delen 3 en 6 van het rapport.

161

Is in het Gripen NG aanbod een state of the art datalink pakket inbegrepen, speciaal ontworpen voor communicatie met special forces op de grond en met forward air controllers, relevant in het bijzonder voor het scenario's betreffende de Close Air Support?

Ja.

Kan de Gripen NG bovendien meer wapens vervoeren dan de F-35, maar dan toch nog hetzelfde bereik hebben?

Neen.

Kan in de Gripen NG bovendien een two-seat optie worden ingebouwd, waardoor de zware werklast tijdens een Close Air Support actie tussen twee vliegers kan worden verdeeld?

Ja. Dit is echter geen vereiste voor de uitvoering van een CAS-missie.

Heeft de F-35 op internationale conferenties onder vuur gelegen als een model waarmee het juist bijzonder moeilijk is Close Air Support te verlenen? Hoe kan verklaard worden dat de F-35 niettemin het beste scoort in dit scenario? Op welke gronden is dit geschied?

Het is Defensie niet bekend welke conferenties hier worden bedoeld. De delen 3 en 6 van het vertrouwelijke rapport geven weer hoe de kandidaten zich ten opzichte van elkaar verhouden in de CAS-missie.

162

Waar wordt de «waarschijnlijkheid» van het lager uitvallen van de investeringskosten voor de F-35 dan die voor de Advanced F-16 en de Gripen NG op gebaseerd? Acht u het, wanneer het om dergelijke uitgaven van het belastinggeld gaat, wenselijk om uit te gaan van «waarschijnlijkheden»?

Over de investeringskosten worden harde uitspraken gedaan. De «waarschijnlijkheid» is van toepassing op de totale levensduurkosten vanwege de inherente onzekerheden over een periode van dertig jaar. Zie ook het antwoord op de vragen 87, 88, 147 en 165.

163

Waarom is informatie over de prijs commercieel vertrouwelijk, wanneer informatie hierover uit contracten met Noorwegen, Israël, Australië en Amerika zelf reeds tot in detail bekend zijn?

De informatie over prijzen van fabrikanten is commercieel vertrouwelijk omdat het uitlekken van dergelijke informatie hun commerciële positie ernstig zou schaden. Beide fabrikanten hebben dan ook nadrukkelijk verklaard dat hun antwoorden op de questionnaire commercieel vertrouwelijk zijn. Overigens hebben Australië, Israël en Noorwegen nog geen contract gesloten voor de levering van F-35 toestellen.

165

Naar welke inherente onzekerheden wordt hier verwezen? Hoe groot is naar schatting de bandbreedte waarbinnen de exploitatiekosten zich kunnen begeven?

Het betreft de inherente beperkingen van toekomstgerichte kosteninformatie. Dit is bij de schatting van de levensduurkosten van een vliegtuig niet anders dan bij de schatting van de kosten voor het gebruik en onderhoud van bijvoorbeeld een nieuw aan te schaffen gezinsauto. Er moeten bij een dergelijke schatting aannames worden gedaan over bijvoorbeeld brandstofprijzen en de kosten van onderhoud. Deze aannames maken de berekende uitkomst onzeker. Na de vaststelling van een bandbreedte per kostenelement kan een uitspraak worden gedaan over de waarschijnlijkheid dat de berekende kosten ook werkelijk in die omvang zullen ontstaan. In deel 4 van het vertrouwelijk ter inzage gelegde rapport zijn de resultaten van de onzekerheidsanalyse opgenomen.

166

Waarom hebt u geen problemen met het onzekere leverschema van Lockheed Martin terwijl tegelijkertijd bij Saab pas uitgegaan wordt van Initial Operational Capability als 70 van de 85 vliegtuigen zijn afgeleverd? Hoe is dit verschil te verklaren? Waarom past het leverschema van de F-35 goed in de Nederlandse plannen? Betekent dit dat indien enig (nader) uitstel in de ontwikkeling en aflevering van de F-35 ontstaat, snel naar andere opties moet worden omgezien? Of zullen de Nederlandse plannen dan (opnieuw) worden aangepast om verder uitstel te faciliteren? Waar ligt de absolute deadline? Waarom is in dit verband een endlife update van de F-16 afgewezen?

Voor iedere kandidaat is uitgegaan van hetzelfde aantal vliegtuigen om een IOC te bereiken. Dit betreft geen 70 vliegtuigen, zoals blijkt uit deel 2 van het vertrouwelijke rapport. In deel 5 van het rapport is uiteengezet wat de exacte voor- en nadelen van de kandidaten zijn met betrekking tot het hoofdthema levertijd. Voor de deelvragen over de gevolgen van een mogelijke vertraging en een *endlife update* verwijs ik naar de beantwoording van de vragen over de *endlife update* van de F-16 die de Kamer heden toegaan.

167

Hoe verhoudt de boodschap, die u nog steeds communiceert, dat de F-35 de beste prijs biedt, zich tot de informatie uit de audits dat de vliegtuigen «per saldo», «met toepassing van bandbreedtes» en «ongeveer» hetzelfde kosten? Kan een feitelijke concretisering worden gegeven van de betekenis van de begrippen «per saldo», «met toepassing van bandbreedtes» en «ongeveer»? Is een onzekerheidsanalyse gedaan, mede in het licht van het feit dat Saab bereid is een prijsgarantie af te geven?

In de onzekerheidsanalyse is geconstateerd dat er nauwelijks enige overlap bestaat tussen de bandbreedte in de verwervingskosten van de F-35 en die van de andere vliegtuigen. Dat betekent dat de verwachte bovenwaarde van de F-35 vrijwel gelijk is aan de verwachte onderwaarde van de andere vliegtuigen. Voor de bandbreedte met betrekking tot de totale levensduurkosten is dit beeld veel minder duidelijk. De meest waarschijnlijke waarde en de bovenwaarde van de F-35 liggen weliswaar onder die van de andere vliegtuigen, maar hier is sprake van een duidelijkere overlap. In deel 4 (hoofdstuk 4) van het vertrouwelijk ter inzage gelegde rapport zijn de resultaten van de onzekerheidsanalyse opgenomen. Zie ook het antwoord op vraag 62.

168

Ontkent u dat de Gripen NG in 2014 al geleverd kan worden?

Dit is afhankelijk van de configuratie die in de vraag wordt bedoeld. Een vroege aflevering zal nadelige gevolgen hebben voor de operationele capaciteiten en daarmee op de score op het hoofdthema kwaliteit.

172

Wat is het operationeel groeipotentieel per kandidaat?

Gezien de vertrouwelijkheid verwijs ik naar de delen 3 en 6 van het rapport. De toekomstige capaciteiten van de kandidaten zijn in de bovenscore meegenomen.

173

Wat is het verschil tussen de Block 3 en de Block 4 F-35 toestellen als het gaat om verwachte prestaties in de zes scenario's? Kunt u dit toelichten per scenario? Is het noodzakelijk alle toestellen in de Block 4 fase te bestellen?

De toekomstige capaciteiten van de kandidaten zijn in de bovenscore meegenomen. Het is niet noodzakelijk specifiek Block 4 toestellen te bestellen aangezien alle eerdere toestellen vanaf 2015 op deze standaard zullen worden gebracht. Telkens wanneer gedurende de looptijd van het F-35 programma nieuwe Blocks beschikbaar komen, zullen alle toestellen ook op deze standaard worden gebracht. Zie ook het antwoord op de vragen 125 en 181.

174

Wat is de verwachte levertijd voor de drie verschillende kandidaten?

Gezien de vertrouwelijkheid van de informatie verwijs ik naar deel vijf van het rapport.

175, 176, 177 en 178

*Wat is de verwachte stuksprijs voor de drie verschillende kandidaten?
Wat zijn de te verwachten investeringskosten voor de drie kandidaten?
Wat zijn de te verwachten exploitatiekosten voor de drie kandidaten?
Wat zijn de te verwachten afstotingskosten voor de drie kandidaten?*

In deel 4 (tabel 1) van het vertrouwelijk ter inzage gelegde rapport zijn de resultaten van de levensduurkostenanalyse opgenomen.

179

Wat wordt bedoeld met ruimschoots beter scoren? Wat is de definitie/betekenis van ruimschoots?

De «van Dale, Groot Woordenboek der Nederlandse Taal» geeft als uitleg bij het woord «ruimschoots» dat dit oorspronkelijk een scheepvaartterm is die betrekking heeft op zeilen met een ruime schoot, met bakstagwind. Inmiddels heeft het woord een figuurlijke betekenis gekregen, onder andere in de zin van «in ruime mate», «in meer dan voldoende hoeveelheid» en «overvloedig». Defensie doelt in de correspondentie met de Kamer op deze figuurlijke betekenis.

180

Zijn alle drie de toestellen ook daadwerkelijk geschikt om 30 jaar te benutten?

Neen. Ik verwijs hiervoor naar de delen 3 en 6 van de vertrouwelijk ter inzage gelegde rapportage.

181

Nu u zelf aangeeft dat de Block 4 toestellen zoveel beter zijn, ligt het dan niet voor de hand de aanschaf van de F-35 uit te stellen tot het mogelijk is alle toestellen in Block 4 te bestellen?

Neen. Alle eerder geleverde toestellen worden in 2015 op de *Block 4* standaard gebracht. Volgens de Nederlandse planning gaat het om de twee testtoestellen en twee toestellen die in 2014 worden afgeleverd. Zie ook het antwoord op de vragen 125 en 173.

182

Geeft de vertrouwelijke informatie zoals die aan de Kamer is gestuurd wel een beeld van de operationele beschikbaarheid van de verschillende kandidaten? Zo nee, waarom niet?

Ja. Dit wordt toegelicht in deel 3 van de vertrouwelijke rapportage.

183

Wat zijn de resultaten van de onzekerheidsanalyses die zijn uitgevoerd? Kan er een afschrift van die analyse aan de Kamer worden overlegd?

De onzekerheidsanalyses maken integraal deel uit van de kandidaten-evaluatie en zijn vastgelegd in het zesdelige rapport dat de Kamer vertrouwelijk ter inzage is gegeven.

184

Wat is het verschil in levensduurkosten tussen de drie kandidaten? Waarom noemt u slechts de levensduurkosten van de F-35? Wat bedragen die voor de Advanced F-16 en de Gripen NG?

Ik verwijs hiervoor naar deel 4 van de rapportage die de Kamer vertrouwelijk ter inzage is gegeven.