

Vergaderjaar 2008–2009

26 488

Behoeftestelling vervanging F-16

Nr. 156

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 31 maart 2009

De vaste commissies voor Defensie¹, voor Economische Zaken², voor Financiën³, en de commissie voor de Rijksuitgaven⁴, hebben een aantal vragen voorgelegd aan de staatssecretaris van Defensie inzake de beantwoording van vragen over actualisering van de kandidatenvergelijking van het project Vervanging F-16 (Kamerstuk 26 488, nr. 138).

De staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 31 maart 2009. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

¹ Samenstelling:

Leden: Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Poppe (SP), Van Baalen (VVD), voorzitter, Cörüz (CDA), Ferrier (CDA), Van Velzen (SP), Blom (PvdA), ondervoorzitter, Eijssink (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), Haverkamp (CDA), Ormel (CDA), De Wit (SP), Roefs (PvdA), Wolbert (PvdA), Smeets (PvdA), Arib (PvdA), Blok (VVD), Omtzigt (CDA), Roemer (SP), Jonker (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).

² Samenstelling:

Leden: Van der Vlies (SGP), Schreijer-Pierik (CDA), Vendrik (GL), Ten Hoopen (CDA), Tichelaar (PvdA), voorzitter, Van der Ham (D66), Van Velzen (SP), Aptroot (VVD), Smeets (PvdA), Samsom (PvdA), Irrgang (SP), Jansen (SP), Biskop (CDA), Ortega-Martijn (CU), Blanksma-van den Heuvel (CDA), Van der Burg (VVD), Graus (PVV), Zijlstra (VVD), Besselink (PvdA), Gesthuizen (SP), Ouwehand (PvdD), Vos (PvdA), De Rouwe (CDA), Elias (VVD) en Vacature (CDA).
Plv. leden: Van der Staaij (SGP), Van Dijk

(CDA), Sap (GL), Van Vroonhoven-Kok (CDA), Blom (PvdA), Koşer Kaya (D66), Ulenbelt (SP), Blok (VVD), Boelhouwer (PvdA), Kalma (PvdA), Karabulut (SP), Luijben (SP), De Nerée tot Babberich (CDA), Wiegman-van Meppelen Scheppink (CU), Atsma (CDA), Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD), Madlener (PVV), Vacature (VVD), Van Dam (PvdA), Gerkens (SP), Thieme (PvdD), Heerts (PvdA), Uitslag (CDA), Weekers (VVD) en Aasted Madsen-van Stiphout (CDA).

³ Samenstelling:

Leden: Van der Vlies (SGP), Blok (VVD), voorzitter, Ten Hoopen (CDA), ondervoorzitter, Weekers (VVD), Van Haersma Buma (CDA), De Nerée tot Babberich (CDA), Haverkamp (CDA), Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD), Omtzigt (CDA), Koşer Kaya (D66), Irrgang (SP), Luijben (SP), Kalma (PvdA), Blanksma-van den Heuvel (CDA), Cramer (CU), Van der Burg (VVD), Van Dijk (PVV), Spekman (PvdA), Heerts (PvdA), Gesthuizen (SP), Ouwehand (PvdD), Tang (PvdA), Vos (PvdA), Bashir (SP) en Sap (GL).
Plv. leden: Van der Staaij (SGP), Remkes (VVD), Jonker (CDA), Aptroot (VVD), De Vries (CDA), Van Hijum (CDA), Mastwijk (CDA), Elias (VVD), De Pater-van der Meer (CDA), Pechtold (D66), Kant (SP), Ulenbelt (SP), Van der Veen

(PvdA), Smilde (CDA), Anker (CU), Vacature (VVD), De Roon (PVV), Van Dam (PvdA), Smeets (PvdA), Karabulut (SP), Thieme (PvdD), Heijnen (PvdA), Roefs (PvdA), Van Gerven (SP) en Vendrik (GL).

⁴ Samenstelling:

Leden: Van der Vlies (SGP), Blok (VVD), Ten Hoopen (CDA), Weekers (VVD), Van Haersma Buma (CDA), De Nerée tot Babberich (CDA), Aptroot (VVD), voorzitter, Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD), Omtzigt (CDA), Koşer Kaya (D66), Luijben (SP), Van der Veen (PvdA), Kalma (PvdA), Van Gerven (SP), Blanksma-van den Heuvel (CDA), Cramer (CU), Van Dijk (PVV), Gesthuizen (SP), Ouwehand (PvdD), Heijnen (PvdA), Tang (PvdA), Vos (PvdA), ondervoorzitter, Bashir (SP), Sap (GL) en Vacature (CDA).
Plv. leden: Van der Staaij (SGP), Van der Burg (VVD), Jonker (CDA), Snijder-Hazelhoff (VVD), De Vries (CDA), Van Hijum (CDA), Van Beek (VVD), Boekestijn (VVD), De Pater-van der Meer (CDA), Van der Ham (D66), Gerkens (SP), Vermeij (PvdA), Kuiken (PvdA), Kant (SP), Vacature (CDA), Anker (CU), De Roon (PVV), Irrgang (SP), Thieme (PvdD), Heerts (PvdA), Besselink (PvdA), Depla (PvdA), Roemer (SP), Vendrik (GL) en Mastwijk (CDA).

De staatssecretaris van Defensie geeft in zijn brief van 31 maart 2009 (Kamerstuk 26 488, nr. 155) een toelichting op de beantwoording van deze vragen en de toezending van vertrouwelijke stukken.

De voorzitter van de vaste commissie voor Defensie,
Van Baalen

De voorzitter van de vaste commissie voor Economische Zaken,
Tichelaar

De voorzitter van de vaste commissie voor Financiën,
Blok

De voorzitter van de commissie voor de Rijksuitgaven,
Aptroot

Adjunct-griffier van de vaste commissie voor Defensie,
Van der Bijl

1 en 43

Wanneer zal de prijs van de mogelijk door Nederland aan te schaffen testtoestellen / het mogelijk door Nederland aan te schaffen testtoestel bekend zijn? Kunt u een uiteenzetting geven van alle zaken die in deze prijs zullen zijn inbegrepen, en zaken die daarbuiten vallen? Zal deze prijs inclusief of exclusief enige vorm van belasting toegevoegde waarde zijn? Wat is op dit moment de stand van zaken voor wat betreft de onderhandelingen over de prijs van de drie typen testtoestellen? Wanneer zal deze naar verwachting bekend worden gemaakt?

Het kostenoverzicht van het gehele IOT&E-pakket inclusief de raming voor de testvliegtuigen is de Kamer op 29 februari 2008 vertrouwelijk aangeboden (kenmerk DMO/DB2008001692). De twee testvliegtuigen worden besteld in de *Low Rate Initial Production* (LRIP) series 3 en 4. Ik zal de Kamer zo spoedig mogelijk informeren over de resultaten van de LRIP 3-onderhandelingen en de prijs van een CTOL-toestel, de versie waarvoor Nederland belangstelling heeft. De onderhandelingen over LRIP 4-toestellen zijn voor begin 2010 voorzien, waarna het contract kan worden gesloten. Aangezien de testtoestellen vooralsnog in de Verenigde Staten worden gestationeerd, dient de Nederlandse BTW pas te worden voldaan op het moment dat de testtoestellen naar Nederland worden overgebracht.

2

Wat wordt in de brief van 25 februari jl. (Kamerstuk 26 488, nr. 146) precies bedoeld met de zin «Los daarvan is sinds het opstellen van de eerste twee deelrapporten veel informatie openbaar gemaakt over de resultaten van de kandidatenvergelijking.»?

Kan in dit verband uitputtend worden aangegeven op welke informatie hier wordt bedoeld, door welke instantie deze informatie is verstrekt en in hoeverre u de strekking ervan, indien niet van uzelf afkomstig, ook geheel kan onderschrijven?

In de brief van 18 december 2008 over de actualisering van de kandidaten-evaluatie en de beantwoording op 9 februari jl. van schriftelijke vragen over deze brief (Kamerstukken 26 488, nrs. 131 en 138) heeft Defensie veel informatie openbaar gemaakt. Daarnaast zijn de vragenlijsten aan de fabrikanten voor de kandidatenvergelijking van 2001 en de actualisering van de kandidatenvergelijking van 2008 op internet gepubliceerd (www.nrc.nl/nieuwsthema/jsf/article2052907.ece). Deze vragenlijsten zijn, zoals bekend, niet door Defensie openbaar gemaakt.

3 en 4

In hoeverre kunnen alle aspecten uit het bericht van «JSF Nieuws.nl» van 4 maart 2009 «Wordt F-136 motor alsnog geschrapt?» bevestigd ofwel bestreden worden met een toelichting daarop?

Welke gevolgen heeft de recent door president Obama aangekondigde bezuiniging van ruim 3 miljard dollar op het F-35 programma voor:

- a. de voortgang van het F-35 project;*
- b. de prijs van de mogelijk door Nederland aan te schaffen testtoestellen/ het mogelijk door Nederland aan te schaffen testtoestel en de prijs van de F-35 bij reguliere productie?*

De Amerikaanse regering heeft de begroting voor het begrotingsjaar 2010, dat aanvangt op 1 oktober 2009, op hoofdlijnen vastgesteld. Besluiten over het budget voor afzonderlijke projecten zoals de F-35 en de F136-motor moeten nog worden genomen. De aangekondigde bezuiniging op het F-35 programma waarvan in de vraag gewag wordt gemaakt is bij Defensie niet bekend. In april maakt de Amerikaanse regering de gedetail-

leerde conceptbegroting voor 2010 bekend. Zoals bekend kan het Amerikaanse Congres de conceptbegroting wijzigen.

Het Congres heeft in de afgelopen jaren regelmatig van die bevoegdheid gebruik gemaakt, onder meer door alsnog budgetten voor de F136-motor op te nemen die de regering buiten de begroting had gelaten.

5

Klopt het dat kopers van de F-35, ongeacht het type, afhankelijk zullen zijn van Lockheed Martin als leverancier van reserveonderdelen en onderhoudsdiensten?

Net als bij elk ander wapensysteem is er bij de F-35 sprake van een zekere mate van afhankelijkheid van de fabrikanten die reservedelen leveren. Voor de instandhouding van de F-35 werkt Nederland samen met Italië en Noorwegen aan de oprichting van Europese faciliteiten voor de F-35, de zogenaamde *European footprint*. De fabrikanten van de F-35 en de motoren van dit toestel zijn hierbij betrokken.

6

Kunt u een overzicht geven van de kale stuksprijzen, staffel opbouw in jaren en prijsvergelijkingen tussen de F-35, de Gripen Next Generation en de Advanced F-16?

Op 16 maart heeft de Kamer, in antwoord op de vragen over het rapport van de Algemene Rekenkamer, informatie ontvangen over de ontwikkeling van de kale stuksprijs van de F-35 (Kamerstuk 31 300, nr. 9; antwoord op vraag 40). Defensie beschikt niet over dergelijke detailinformatie van de Gripen NG en de *Advanced F-16* over de afgelopen jaren. Voor recente prijsinformatie van de kandidaat-toestellen verwijs ik naar het vierde deel van de rapportage over de actualisering van de kandidatenvergelijking dat de Kamer vertrouwelijk ter inzage is verstrekt (Kamerstuk 26 488, nr. 129 van 18 december 2008).

7

Kunt u een uitgebreide inhoudelijke reactie geven op de notitie van het Centraal Planbureau (CPB) «Werkgelegenheidseffecten deelname JSF programma»?

Deze reactie zal worden opgenomen in het antwoord op de schriftelijke vragen aan de minister van Economische Zaken van de leden Knops, Uitslag, Voordewind en Boekestijn met kenmerk 2009Z04765, ingediend 17 maart 2009.

8

Kunt u onderbouwd aangeven hoe het zit met de vliegreuren per vlieger? Zijn dit uren die gedraaid worden tijdens vliegtijd in «airborne» of ook voordat de vervanger van de F-16 door Nederland in gebruik genomen wordt?

Het Jaarlijks Oefenprogramma (JOP) van een F-16 vlieger bestaat uit 180 vliegreuren.

Defensie heeft de strekking van de tweede deelvraag niet kunnen doorgronden. Het is daarom niet mogelijk deze deelvraag te beantwoorden.

9

Hoeveel personeel krijgt een vliegtoelage en hoe oud is dit personeel?

Op dit moment krijgen 718 werknemers van Defensie een vliegtolage. De leeftijd van deze werknemers loopt uiteen van 21 tot 58 jaar. Een vliegtolage wordt toegekend na het slagen voor de vaktechnische opleiding. De betrokken personen krijgen deze toelage zolang zij operationeel inzetbaar zijn.

10

Kunt u aangeven wat de verhouding is tussen vlieger en F-35, ofwel hoeveel vliegers zijn er per gevechtsvliegtuig? Is dit dezelfde verhouding als bij de F-16 (1,1 vlieger per F-16)?

In de taakopdracht van de Commandant der Strijdkrachten aan de Commandant Luchtstrijdkrachten wordt voor ieder (vliegend) wapensysteem opgegeven wat de *crewratio*, de verhouding tussen het aantal vliegers en het aantal operationele toestellen, moet zijn. De *crewratio* is afgeleid van Navo-eisen.

Volgens de huidige taakopdracht voor de periode 2009–2014 bedraagt de *crewratio* voor de F-16 1,2. De variabelen voor de berekening van de *crewratio* voor de opvolger van de F-16 zijn nog onderwerp van studie. Vooralsnog wordt de huidige F-16 *crewratio* van 1,2 als indicatief beschouwd voor de opvolger van de F-16.

11 en 59

Kunt u aangeven of het mogelijk is om kernwapens onder de Gripen Next Generation te plaatsen en bent u bereid om hiernaar bij de Verenigde Staten te informeren?

Zijn alle drie de kandidaten geschikt om kernwapens mee te dragen?

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.

12

Is het waar dat de F-35 automatisch getankt dient te worden zonder directe tussenkomst van grondpersoneel? Zo ja, wat zijn de kosten hiervoor en geldt dit automatisch tanken ook voor de andere kandidaten?

Neen.

13

Is het waar dat er Amerikaans personeel nodig is voor het onderhoud van de F-35 in Nederland in verband met de stealth (coating) en software? Zo ja, wat zijn de kosten hiervoor?

Neen.

14 en 21

Kunt u aangeven hoe het staat met de «consortium buy»? Welke inspanningen heeft Nederland gedaan?

Hoe groot schat u de kans in dat vóór april 2010 een consortium buy tot stand komt in het kader waarvan de F-35 de komende vijf productie jaren tegen een vaste prijs kan worden aangeschaft?

Nederland heeft zich, bijvoorbeeld in de JSF Executive Steering Board, ingespannen voor *Level Line Pricing* (LLP).

Nederland heeft belangstelling voor deelneming aan een *Consortium Buy* (CB), een vorm van LLP, waarbij meer landen gelijktijdig een bestelling doen voor een aantal jaren op basis van een vaste aanschafprijs per toestel. Een CB levert voor de afnemers prijsstabiliteit op en geeft de

fabrikant voor meer jaren duidelijkheid over de benodigde productie. Lockheed Martin is momenteel in overleg met de onderleveranciers en zal naar verwachting midden 2009 een maximum (*not-to-exceed*) prijs bekendmaken voor de CB, gevolgd door een vaste prijs in 2010 voor de toestellen van de partnerlanden die wensen deel te nemen. Dit sluit goed aan bij het coalitieakkoord waarin de definitieve besluitvorming over de vervanging van de F-16 is voorzien voor 2010. Verscheidene partnerlanden zijn geïnteresseerd in de verdere uitwerking van de CB. Het is niet zeker of een CB voor april 2010 tot stand komt. Voor alle partnerlanden, ook Nederland, geldt dat eerst nationale besluitvorming nodig is voordat contractuele verplichtingen kunnen worden aangegaan voor de CB. Er is overigens ook een keerzijde aan CB-deelneming. De CB doet afbreuk aan de flexibiliteit van de jaarlijkse bestelsystematiek. Daarnaast brengt de CB mogelijk risico-opslagen in de prijs met zich mee. Tevens vervalt met de CB, met leveringen in de periode 2014 tot en met 2018, de mogelijkheid aan te sluiten bij de eerste meerjarige bestelling (*Multi Year Buy*) van de Verenigde Staten die financiële voordelen biedt. Bij de besluitvorming in 2010 zal dit worden meegewogen. Zie ook het antwoord op vraag 16.

15 en 26

Wanneer gaat u de prijzen optrekken naar het prijspeil 2009? Klopt het dat 5,7 miljard euro nu 6,2 miljard euro is geworden? Wat is in dat licht de prijs van de testvliegtuigen?

Bent u bereid om met de leveranciers in overleg te treden om zodoende het prijspeil naar 2009 bij te stellen?

Op 16 maart 2009 is de Kamer geïnformeerd over de bijstelling van het projectbudget naar € 6,154 miljard in prijspeil 2008 (Kamerstuk 31 300, nr. 9). De Jaarrapportage Vervanging F-16 over 2008, die de Kamer op 27 maart 2009 heeft ontvangen (kenmerk DMO/DB/2009008949), bevat nadere informatie over de financiële aspecten. De inflatiecijfers over 2009 zijn nog niet bekend. In de defensiebegroting 2010 en de meerjarenraming zal een correctie naar prijspeil 2009 worden verwerkt.

Een prijspeilaanpassing berust op branchespecifieke inflatiecijfers en staat zodoende los van verwervingsinformatie van individuele leveranciers. In de aanloop naar de definitieve besluitvorming over de vervanging van de F-16 in 2010 zal in het najaar van 2009 de raming van het projectbudget verder worden geactualiseerd op basis van de concrete resultaten van de verwervingsvoorbereiding, voorafgaand aan de D-brief aan de Kamer. Voor de prijs van de testvliegtuigen verwijs ik naar het antwoord op vraag 1.

16

Aangezien de Verenigde Staten enkele F-35 toestellen per jaar kopen en per jaar beslissen of en hoeveel F-35 toestellen ze kopen kan Nederland dit ook doen? Zo nee, waarom niet?

Ja, dat is mogelijk. Volgens de bestelmethode die is vastgelegd in het PSFD MoU wordt in de *Low Rate Initial Production* (LRIP)-fase jaarlijks een aantal vliegtuigen gecontracteerd. In de eerste twee LRIP-series hebben alleen de Verenigde Staten vliegtuigen besteld. Vanaf LRIP 3 worden ook vliegtuigen door andere landen besteld. Hoewel de term *Low Rate Initial Production* anders doet vermoeden, bestellen de Verenigde Staten in deze fase tot 130 vliegtuigen per jaar. Na de voltooiing van de LRIP-fase (na LRIP 8) zullen de Verenigde Staten in de *Full Rate Production* vijfjarige bestellingen doen (*Multi Year Buys*), waaraan partnerlanden desgewenst kunnen deelnemen. Het betreft de levering van toestellen met ingang van 2017.

Partnerlanden hebben ook de mogelijkheid per jaar te blijven bestellen. Indien een *Consortium Buy* van de grond komt, ontstaat de mogelijkheid reeds in de LRIP-fase een meerjarige bestelling te plaatsen tegen een vaste prijs per toestel. Zie ook het antwoord op vraag 14.

17

Klopt het dat deelnemen aan de testfase (kopen van testvliegtuigen) gelijk staat aan het kopen van de F-35, zoals de Amerikaanse overheid stelt?

Om aan de IOT&E deel te nemen moeten twee F-35 testvliegtuigen worden aangeschaft. Nederland gaat geen andere verplichtingen aan dan voor deze twee testvliegtuigen plus de benodigde ondersteuning. De definitieve besluitvorming over de vervanging van de F-16 is overeenkomstig het coalitieakkoord voorzien voor 2010.

18, 32, 35, 36 en 37

Bent u bereid om alle «raw data» rondom de drie kandidaten beschikbaar te stellen aan de Kamer?

Is in het kader van de actualisering van de kandidatenevaluatie, nu van alle kandidaten dezelfde, volledige, vergelijkbare, meetbare en toetsbare informatie beschikbaar? Zo ja, bent u bereid om deze informatie met de Kamer te delen?

Waarop baseert u de vaststelling dat de van de fabrikanten verkregen informatie inhoudelijk juist is en het proces van de kandidatenevaluatie juist is gehanteerd?

Kun u dit beargumenteren?

Heeft de Kamer alle informatie gekregen die de fabrikanten aan u hebben aangeleverd?

Hoe kan de Kamer de inhoudelijke juistheid van de informatie toetsen?

Ik zal de informatie van de fabrikanten over de kandidaat-toestellen vertrouwelijk ter inzage leggen voor de Kamer, met dien verstande dat informatie die valt onder afspraken met bondgenoten over geheimhouding hiervan zal worden uitgezonderd. De brief van 25 februari jl. gaat nader in op de redenen hiervoor (Kamerstuk 26 488, nr. 146).

De informatie over de *Advanced* F-16 en de Gripen NG was aanvankelijk op sommige onderdelen beperkt. Met aanvullende vragenronden en bezoeken aan zowel de fabrikanten als de desbetreffende overheden is de informatie van de fabrikanten aangevuld. Voor de F-35 was alle informatie voor de vergelijking beschikbaar. De gegevens die Defensie uiteindelijk heeft gekregen waren voldoende voor een afgewogen oordeel. De firma *RAND Europe* concludeert in haar rapport dat de kandidatenvergelijking transparant en objectief is uitgevoerd en dat de zes deelrapporten de uitkomsten van de vergelijking accuraat weergeven. De auditdiensten concluderen dat het proces wat betreft de aspecten prijs, kwaliteit en levertijd zodanig is uitgevoerd dat op grond daarvan besluitvorming op verantwoorde wijze tot stand kan komen. Zoals reeds vermeld in de brief van 9 februari 2009 doen de auditdiensten geen uitspraak over de inhoudelijke juistheid van de van de fabrikanten verkregen informatie. Uiteraard is wel vastgesteld dat deze informatie in het proces van de kandidatenevaluatie juist is gehanteerd. Om de opgaven van de fabrikanten te valideren en onderling vergelijkbaar te maken, zijn uitgebreide onzekerheidsanalyses uitgevoerd. Bij de berekeningen zijn bandbreedtes gehanteerd om de onzekerheden tot uitdrukking te brengen. Om toetsing door de Kamer mogelijk te maken, is de Kamer door middel van het vertrouwelijke rapport geïnformeerd over deze aanpak en de resultaten.

9, 53, 68 en 69

Hoe denkt u de problemen met een dubbel zo luide F-35 op te lossen binnen de huidige geluidscontouren rond de vliegvelden van Leeuwarden en Volkel?

Bent u bereid tot het uitvoeren van een vergelijkbaar onderzoek voor de omgeving van de Nederlandse vliegbases, zoals Noorwegen deed voor de omgeving van de luchtmachtbasis Bodø? Zo nee, waarom niet?

Wanneer bent u van plan om nader onderzoek naar het afbreken van huizen te doen en dit aan de Kamer te rapporteren?

Hoe kijkt u aan tegen de situatie waarbij geluidsoverlast buitensporig veel extra kosten met zich meebrengt, waardoor geluid dan vanzelf een criterium bij de kandidatenvergelijking wordt aangezien geluid geen criterium is bij de kandidatenvergelijking, maar prijs wel?

Defensie beschikt niet over gegevens die duiden op een voor het menselijke waarnemingsvermogen «dubbel zo luide» F-35. Op 16 maart jl. heb ik de Kamer geïnformeerd over de resultaten van de analyse die het NLR heeft gemaakt van de geluidsniveaus van de kandidaat-toestellen (Kamerstuk 26 488, nr. 153). Het NLR is nog bezig de geluidscontouren van de F-35 te berekenen voor de vliegbases Leeuwarden en Volkel. De Kamer zal over de resultaten worden geïnformeerd. Op grond van de analyse van de geluidsniveaus van de kandidaat-toestellen is de geluidsbelasting van de F-35 naar verwachting goed inpasbaar binnen de wettelijke normen.

20

Kunt u uitsluitel geven over de vraag of over de aanschaf van de Saab Gripen Next Generation wel of geen BTW moet worden betaald?

Indien zou worden besloten tot aanschaf van de Saab Gripen NG, moet Defensie daarover Nederlandse BTW betalen.

22 en 23

Is de eerste batch van 57 toestellen inclusief of exclusief de twee testtoestellen?

Acht u het met het oog op de oprichting van een consortium buy wenselijk om in 2010 slechts over 35 van de 57 toestellen in de eerste batch een besluit te nemen?

Indien in 2010 definitief wordt gekozen voor de F-35 als opvolger van de F-16 zal tevens het aantal toestellen van de eerste batch worden vastgesteld. Nederland zal het aantal toestellen voor de eerste batch niet laten afhangen van de mogelijke totstandkoming van een *Consortium Buy*. De twee testtoestellen zijn na de testfase operationeel inzetbaar. Daarmee zal rekening worden gehouden bij de vaststelling van het aantal toestellen van de eerste batch.

24

Is het planningstechnisch gezien mogelijk om de besluitvorming over de aankoop van de productietoestellen die in 2014 worden afgeleverd uit te stellen tot 2011?

In de bestelsystematiek van de F-35 dient in de LRIP-fase vier jaar (X-4) voorafgaand aan het jaar van levering (X) voor één of meer toestellen een opdracht tot verwerving te worden ingediend. Voor de in 2014 te leveren toestellen zal dus in 2010 de opdracht tot verwerving moeten worden gegeven. Dit houdt onder meer in dat een verplichting wordt aangegaan voor onderdelen met een lange levertijd (*long lead items*). Twee jaar voor de levering moet het contract voor de toestellen worden getekend. Het contract voor de toestellen van 2014 wordt dan ook gesloten in 2012. Indien een *Consortium Buy* (CB) tot stand komt, zal naar verwachting in

2010 een besluit over deelneming in de CB moeten worden genomen. Volgens de huidige inzichten betreft de CB vliegtuigen die worden geleverd met ingang van 2014.

25

Bent u bereid om de Kamer een reactie te sturen op het in maart te verschijnen rapport van de Amerikaanse Rekenkamer (General Accountability Office, GAO)?

De reactie op het rapport van de Amerikaanse rekenkamer is opgenomen in de Jaarrapportage Vervanging F-16 over 2008.

27

Kunt u aangeven waarom Lockheed Martin geen aanvullende gegevens over de Advanced F-16 kan verstrekken en bent u bereid om hen aan te sporen deze aanvullende gegevens alsnog te verstrekken?

Defensie heeft Lockheed Martin verzocht aanvullende gegevens over het geluid van de *Advanced F-16* te verstrekken. Lockheed Martin heeft echter verklaard daar niet over te beschikken.

28

Is de informatie in het basisdocument over de vervanging van de F-16 (Kamerstuk 26 488, nr. 3) en de behoeftestelling (Kamerstuk 26 488, nr. 1) nog relevant of achterhaald? Indien achterhaald, bent u bereid om deze informatie te actualiseren?

De genoemde documenten zijn nog steeds relevant. In de afgelopen jaren is de informatie in deze documenten aangevuld met informatie over relevante ontwikkelingen in onder meer de jaarrapportages over het project vervanging F-16, de kandidatenevaluatie van 2001–2002 (Kamerstuk 26 488, nr. 8) en de actualisering van de kandidatenvergelijking van 18 december 2008, waarvan de Kamer tevens een vertrouwelijk rapport heeft ontvangen (Kamerstuk 26 488, nr. 129).

29

Bevat de actualisering van het projectbudget in de Jaarrapportage over 2008 ook een bijstelling van het prijspeil?

De actualisering van het projectbudget naar € 6,154 miljard in de Jaarrapportage Vervanging F-16 over 2008 betreft de prijspeilaanpassing van 2005 naar 2008.

30

Kunt u de stabiliserende invloed van de «Level Line Pricing» garanderen en is dit op feiten gebaseerd?

Het *Level Line Pricing* (LLP) principe houdt in dat de vliegtuigprijs over een aantal jaren constant is. Daarmee wordt onder meer getracht te voorkomen dat landen hun bestellingen gaan vertragen om daarmee goedkopere vliegtuigen geleverd te krijgen. Die verleiding wordt weggenomen als de vliegtuigprijs gedurende een aantal jaren gelijk is. In het F-16 programma is een vorm van *Level Line Pricing* (LLP) toegepast die goed heeft gewerkt. Tijdens het algemeen overleg van 27 mei 2008 heb ik u hierover geïnformeerd. De Algemene Rekenkamer stelt in haar rapport «Monitoring verwerving Joint Strike Fighter, stand van zaken verwerving september 2007» (Kamerstuk 31 300, nr. 2) dat LLP waarschijnlijk een positief effect heeft op de gemiddelde prijs die Nederland uiteindelijk per toestel zal betalen.

31 en 40

Wanneer u aangeeft dat «Naarmate de productie vordert, in latere productie jaren de prijs zal dalen» is het dan dus voor Nederland verstandiger om op een later moment de F-35 te kopen wanneer de prijs gedaald is? Is het niet verstandiger, nu de F-35 nog volop in de testfase zit, om de uitkomst van deze testfase in de Verenigde Staten (VS) af te wachten en vervolgens pas zelf aan een testfase deel te nemen?

Bij de vaststelling van het invoerschema voor de vervanging van de F-16 spelen niet alleen de aanschafkosten voor nieuwe vliegtuigen een rol. In de afwegingen wordt ook rekening gehouden met de technische en operationele veroudering van de F-16. Als de F-16 langer in dienst wordt gehouden, stijgen de daarmee gepaard gaande instandhoudingskosten. Als de vervanging van de F-16 later zou aanvangen dan gepland, zijn bovendien aanvullende investeringen nodig in verband met de operationele veroudering. Tegenover de dalende aanschafprijzen van de F-35 toestellen (als gevolg van het leercurve-effect) staan dus stijgende kosten voor de F-16 en operationele nadelen.

Met de brieven van 29 februari en 7 mei 2008 (Kamerstukken 26 488, nrs. 65 en 69) is de Kamer geïnformeerd over de voordelen van deelneming aan de IOT&E in de Verenigde Staten.

Ook als rekening wordt gehouden met de aanschaf van duurdere testtoestellen is deze IOT&E aanzienlijk goedkoper dan een beperktere nationale variant die bovendien in kwalitatief opzicht het niveau van een gezamenlijke multinationale IOT&E niet zal benaderen. Bovendien worden door deelneming aan het Amerikaanse programma de risico's bij de invoering van de F-35 zoveel mogelijk verkleind en is de eerste F-35 eenheid in een zo vroeg mogelijk stadium, omstreeks 2016, operationeel inzetbaar (*Initial Operational Capability, IOC*).

33

Hoe kunt u stellen dat «de F-35 het beste toestel voor de beste prijs was» wanneer nog steeds onduidelijkheid is over de prijs?

Tijdens de kandidatenevaluatie van 2001–2002 is een aantal mogelijke opvolgers van de F-16 vergeleken, onder meer op grond van kosteninformatie van de fabrikanten. Op basis daarvan is toen geconcludeerd dat de F-35 het beste toestel voor de beste prijs was. Omdat het ging om toestellen in ontwikkeling was daarbij uiteraard sprake van een mate van onzekerheid. Op 18 december 2008 is de Kamer geïnformeerd over de actualisering van de kandidatenvergelijking die dat jaar is uitgevoerd. De conclusie luidt dat de F-35 het *multi role* gevechtsvliegtuig is dat het beste voldoet aan de Nederlandse eisen. Daarnaast liggen de investeringskosten voor de F-35 het laagst en zijn de totale levensduurkosten naar verwachting het laagst. Verder kent het F-35 programma de minste risico's betreffende operationele kwaliteiten, financiën en (door)ontwikkeling in vergelijking met de twee andere kandidaten. Het vertrouwelijk ter inzage gegeven rapport over de actualisering van de kandidatenvergelijking gaat hier nader op in.

34

Bent u van mening dat alle kandidaten in de beantwoordingstermijn van drie maanden gelijk en eerlijk behandeld zijn?

Ja.

38, 39, 56 en 57

Kunt u alsnog antwoord geven op vraag 17 waarin gevraagd wordt een analyse te geven over de stealth-eigenschappen? Is het juist dat stealth in deze tijd en in de toekomst geen toegevoegde waarde is en onderkenning («onzichtbaarheid voor de radar») niet kan worden voorkomen?

Welk belang hecht u er precies aan dat de opvolger van de F-16 stealth-eigenschappen bezit?

Waarom tilt u zo zwaar aan stealth wanneer u zegt dat «stealth immers niet als eis is gesteld»?

Hoe beoordeelt u de meerwaarde van de stealthcapaciteit van de F-35 nu het bedrijf Thales beweert tussen 2015 en 2020 over de technologie te beschikken om stealth te kunnen detecteren?

Stealth biedt onder vrijwel alle omstandigheden voordelen omdat een toestel met *stealth* per definitie (veel) later wordt gedetecteerd dan een toestel zonder *stealth*. Een latere detectie vergroot de overlevingskansen aanzienlijk. Verder is een vliegtuig met een zeer kleine radarreflectie altijd in het voordeel ten opzichte van een vliegtuig met een grotere radarreflectie, ook als betere radarapparatuur beschikbaar komt. Om die reden maken *stealth* eigenschappen deel uit van ontwerpen van moderne gevechtsvliegtuigen en van andere wapensystemen.

Bij de kandidatenvergelijking is vooral gekeken naar 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. Zoals uit de vertrouwelijk ter inzage gegeven rapportage blijkt, waren *stealth* eigenschappen als zodanig niet van doorslaggevend belang voor de uitslag. *Stealth* is immers niet als eis gesteld.

In de beoordeling zijn bij iedere kandidaat alle mogelijke voor- en nadelen van ontwerpkenmerken, inclusief *stealth*, verdisconteerd. Overigens heeft Defensie in het vertrouwelijke gesprek met de vaste commissie voor Defensie op 18 februari 2009 een toelichting gegeven op bovenstaande aspecten.

41

Is de tweede batch een (nieuw) weegmoment voor de (verdere) aanschaf van de F-35?

Zo ja, waar hangt dit weegmoment mee samen, wat zal de afweging gaan inhouden?

Een besluit over de vervanging van de F-16 is voorzien voor 2010. Op dat moment 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. Dit is inderdaad een nieuw weegmoment voor verdere aanschaffingen. Deze benadering maakt het voor een volgend kabinet mogelijk de internationale veiligheidssituatie en de technologische ontwikkelingen rondom het luchtwapen gedurende een reeks van jaren te volgen alvorens een besluit over een tweede batch te nemen.

42

Wat is de beleidsmatige afweging om niet minder dan 85 toestellen te plannen om zodanig de belastingbetaler tegemoet te zien in deze tijd van financiële crisis?

Het planningsaantal van Defensie bedraagt 85 toestellen. Het hiervoor benodigde budget maakt deel uit van het projectbudget vervanging F-16, dat is verwerkt in de ramingen van Defensie. Het geplande projectbudget van € 6,154 miljard (prijspeil 2008) is verdeeld over tientallen jaren en

viervijfde van het projectbudget, € 4,974 miljard, zal worden besteed in de jaren vanaf 2015. Tegenover deze investeringen staan de komende decennia vele miljarden aan productieorders voor Nederlandse bedrijven.

44

Op basis van welke documenten is uw nieuwe verwachting gebaseerd dat nog voor eind maart de regering van het Verenigd Koninkrijk (VK) een definitief besluit zal nemen over de aanschaf van de Low Rate Initial Production (LRIP)3 testtoestellen? Kunt u een afschrift van deze documenten de Kamer doen toekomen? Zo nee, waarom niet?

Op 18 maart 2009 heeft de Britse minister van Defensie bekendgemaakt dat er drie F-35 STOVL testtoestellen zullen worden aangeschaft. Het Britse ministerie van Defensie heeft hierover een persbericht uitgegeven (<http://www.mod.uk/DefenceInternet/DefenceNews/EquipmentAndLogistics/FirstUKJointStrikeFightersToBePurchased.htm>).

45

Heeft de regering van het VK zich net als u gecommitteerd aan aanschaf van long lead items voor de productie van de door hen nog te bestellen testtoestellen?

Ja.

46

Welke financiële implicatie(s) zou een besluit van de regering van het VK om de testtoestellen niet aan te schaffen, hebben voor de prijs van het/de mogelijk door Nederland aan te schaffen testtoestel(len)?

Aangezien de Britse regering op 18 maart 2009 de aanschaf van drie F-35 STOVL testtoestellen heeft aangekondigd, is deze vraag niet langer relevant.

47

Komen, nu ook het VK en de VS niet voor eind februari 2009 een definitief besluit hebben genomen over de aanschaf van testtoestellen, de kosten voor Nederland behorende bij het besluit om de Nederlandse beslissing met betrekking tot de aanschaf van testtoestellen uit te stellen, te vervallen? Zo nee, waarom niet?

De desbetreffende kosten hebben geen betrekking op het uitstel van de Nederlandse besluitvorming maar op de situatie dat Nederland zou afzien van de aanschaf van de testtoestellen, nadat de Amerikaanse overheid het contract voor LRIP 3 heeft gesloten.

48

Welke actie gaat u ondernemen om de beperkingen die Rand Europe in haar rapport benoemt weg te nemen zodat er sprake kan zijn van een goede vergelijking tussen de kandidaten? Wanneer komt er een actualisering van dit rapport?

Elk onderzoek kent beperkingen.

Met inachtneming van de beperkingen van dit onderzoek, 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.

RAND Europe concludeert dat de kandidatenvergelijking transparant en objectief is uitgevoerd en dat de zes deelrapporten de uitkomsten van de

vergelijking accuraat weergeven. De auditdiensten concluderen dat het proces wat betreft de aspecten prijs, kwaliteit en levertijd zodanig is uitgevoerd dat op grond daarvan besluitvorming op verantwoorde wijze tot stand kan komen. Een actualisering van de actualisering van de kandidatenvergelijking of van het rapport van RAND Europe is niet aan de orde.

49

Wanneer u schrijft over «de Nederlandse werkelijkheid ... en de inhoud van het coalitieakkoord» zegt u dan in feite dat het niet uitmaakte met welke conclusie Rand Europe in haar rapport zou komen omdat u toch hoe dan ook de F-35 gaat kopen?

Neen.

50 en 51

Hoe concreet is uw stelling dat «Nederland uit gaat van 4500 F-35 toestellen»?

Lijdt het gebruiken van het exportpotentieel bij de andere kandidaten niet tot een verkleurd beeld, omdat het exportpotentieel het meest rooskleurige scenario is?

Nederland gaat uit van een totale productie van 4 500 toestellen over de gehele productieperiode van de F-35. Dit betreft de geplande productie van 3173 toestellen voor de F-35 partnerlanden plus een schatting van de potentiële export naar niet-partnerlanden. In de kandidatenvergelijking is bij de kostenberekening overigens alleen gerekend met de 3173 toestellen voor de partnerlanden omdat deze aantallen het meest concreet zijn. De export naar niet-partnerlanden is bij de kandidatenvergelijking voor de F-35 dus niet meegerekend. Voor de andere kandidaten is in de kandidatenvergelijking het exportpotentieel gehanteerd dat de fabrikanten zelf hebben opgegeven.

Voor informatie over de beoordeling van risico's aangaande export-aantallen verwijs ik naar het vierde deel van de vertrouwelijke rapportage over de actualisering van de kandidatenvergelijking.

52

Het «uitgangspunt de drie kandidaten maximaal 8000 vliegtuigen kunnen maken» was bij de huidige F-16 toch ook al het geval? Hoe hard is dit uitgangspunt en de naleving daarvan? Waarom wordt de F-16 dan nu voortijdig afgeschreven terwijl deze nog lang niet de maximale vliegtuigen heeft bereikt? Hoe staat dit in verhouding tot de prijs per vliegtuig van de huidige F-16 en maakt Nederland daarmee extra kosten vanwege de eerdere afschrijving, en hoe verhoudt dit zich voor de drie kandidaten? Wanneer denkt u na te gaan denken over de opvolger van de opvolger van de F-16?

Zoals vermeld in de brief van 18 december 2008 inzake de *endlife update* (Kamerstuk 26 488, nr. 132) is al sinds het begin van de jaren negentig duidelijk dat de oorspronkelijke verwachting van 8000 vliegtuigen voor de Nederlandse F-16's niet meer relevant is. Omstreeks die tijd werd geconstateerd dat de scheurvorming in de dragende delen van de toestellen sneller ging dan verwacht. Dit kwam doordat de F-16's vooral door de uiteindelijke *multi role* inzet zwaarder werden belast dan ten tijde van het ontwerp was voorzien.

De Kamer werd hierover al in 1993 geïnformeerd. Latere versies van de F-16 zijn dan ook zwaarder en steviger uitgevoerd, maar Nederland heeft deze versies niet in gebruik. Bij de kandidaat-toestellen voor de opvolging van de F-16 is bij het ontwerp van meet af aan rekening gehouden met een *multi role* inzet, waardoor het uitgangspunt van maximaal 8000 vlie-

guren voor deze toestellen realistischer is dan – achteraf gezien – voor het ontwerp van de F-16's die Nederland in gebruik heeft.

Juist als Nederland zou besluiten de F-16 langer dan thans voorzien aan te houden, zouden extra kosten moeten worden gemaakt. De onderhoudskosten nemen gaandeweg toe en op langere termijn zijn kostbare modernisering en noodig. Voor de levensduurkosten van de kandidaten voor de vervanging van de F-16 verwijs ik naar het vierde deel van de vertrouwelijke rapportage over de actualisering van de kandidatenvergelijking.

Nadenken over de opvolging van de opvolger van de F-16 is ongeveer halverwege de geplande gebruiksduur van die opvolger aan de orde. Dit biedt de mogelijkheid tijdig de behoeftestelling voor te bereiden en indien gewenst te participeren in de ontwikkeling van een opvolger.

54

Hoeveel heeft het onderzoek achteraf daadwerkelijk gekost gezien uw melding dat de contractwaarde voor het onderzoek van RAND € 133 000 is?

De kosten van de inschakeling van RAND Europe bedragen in totaal € 138 000. Het verschil met de contractwaarde wordt veroorzaakt door aanvullende reiskosten bovenop de daarvoor gehanteerde ramingen.

55

Kan omwille van de kwaliteit van het openbare debat over de vervanging van de F-16 toch gepoogd worden om de paragraaf over «Kwaliteit» zo veel als enigszins mogelijk is (op grond van regels omtrent vertrouwelijkheid) nader te onderbouwen met feitelijke informatie (vgl. het antwoord op de vragen 31 en 171 in de lijst van vragen en antwoorden van 10 februari 2009)?

De informatie die openbaar gemaakt kan worden, is verwerkt in de brief over de actualisering van de kandidatenevaluatie van 18 december 2008.

58

Bent u bereid om rekening te houden met de uitkomst van de verkenningen bij het besluit over de opvolger van de F-16, aangezien de verkenningen worden behandeld voordat de opvolger van de F-16 in dienst treedt en dus de taken en ambitie voor deze opvolger nog kunnen wijzigen?

De uitkomsten van de Verkenningen dienen voor de volgende kabinetsperiodes.

De Verkenningen zijn niet bedoeld om de koers van het huidige kabinet te beïnvloeden, want die is immers in 2007 bepaald. Het coalitieakkoord, op grond waarvan het huidige kabinet zijn beleid voert, bepaalt dat in 2010 een besluit wordt genomen over de vervanging van de F-16.

60

Welke contracten zijn er tot op dit moment gesloten tussen de producenten van de F-35 en Nederland resp. Nederlandse bedrijven? (Vgl. antwoord 50, p. 15)

De opdrachten die Nederlandse bedrijven tot en met eind 2008 hebben verworven zijn opgenomen in de Jaarrapportage Vervanging F-16 over 2008 die de Kamer op 27 maart is aangeboden.

61

Welke garanties kunt u geven aan de Nederlandse industrie wanneer u stelt dat de omzetverwachtingen nog steeds valide blijken?

Garanties voor opdrachten en de waarde daarvan worden door de Amerikaanse hoofdaannemers niet gegeven. Opdrachten worden verstrekt op basis van het *best value* principe. De gehanteerde ramingen berusten op informatie van verschillende partijen, waaronder de hoofdaannemers en Nederlandse bedrijven die bij de ontwikkeling en productie van de F-35 zijn betrokken.

De opdrachten die tot op heden zijn verworven komen overeen met die ramingen. Over de omzetverwachtingen is de Kamer onder andere geïnformeerd in de verschillende Jaarrapportages. De rapportage over 2008 is zeer onlangs verzonden. Verder is dit onderwerp aan de orde geweest in de brieven van 26 september 2008 en 12 december 2008 (Kamerstukken 26 488, nrs. 105 en 127). Bij de brief van 12 december 2008 is een aantal documenten vertrouwelijk ter inzage aangeboden.

62 en 63

Waarop baseert u dat de F-35 de laagste investeringskosten heeft? Waarom zijn de investeringskosten bij de F-35 het laagst en op welk scenario is dit gebaseerd?

Ik verwijs hiervoor naar deel 4 van de vertrouwelijke rapportage over de actualisering van de kandidatenvergelijking.

64 en 65

Wat bedoelt u met een firewall bij het NLR? Kan de Kamer een kopie ontvangen van het Conflicts of Interests document?

De werkzaamheden van het NLR voor de industrie zijn strikt gescheiden van de werkzaamheden die het uitvoert ten behoeve van Defensie. Deze scheiding binnen het NLR wordt aangeduid als een *firewall*. De *firewall* heeft tot doel belangenverstremming te voorkomen en de verschillende partijen van onafhankelijk, objectief en betrouwbaar advies te voorzien. Medewerkers van het NLR kunnen slechts aan één kant van de *firewall* werkzaam zijn. De *firewall* voorkomt gegevensuitwisseling tussen het NLR projectteam Vervanging F-16 en NLR-teams die de industrie ondersteunen. Bovendien mogen medewerkers geen projectinhoudelijke informatie verspreiden buiten het projectteam Vervanging F-16.

De scheiding is fysiek aangebracht door de aanwijzing van een beperkt aantal ruimtes waar aan de ondersteuning van Defensie mag worden gewerkt.

Alleen leden van het projectteam Vervanging F-16 hebben toegang tot deze locaties. Daarnaast is er ook een organisatorische scheiding, die zowel betrekking heeft op medewerkers als op informatie. Met uitzondering van de manager van de beherende afdeling zijn er geen lijnmanagers met toegang tot projectinhoudelijke informatie.

De MIVD ziet toe op naleving van deze regels en voert regelmatig controles uit. De regels staan gedetailleerd beschreven in een intern NLR-document getiteld *Conflict of Interest Security Rules*. Het betreft bedrijfsvertrouwelijke informatie die zich niet leent voor publicatie. Om die reden zal ik de Kamer een afschrift van dit document ter vertrouwelijke inzage toezenden, waarbij het NLR zeer gevoelige zaken zoals beveiligingsvoorzieningen en plattegronden onleesbaar heeft gemaakt.

66

Is het mogelijk om enkel de levensduurkosten per kandidaat openbaar te maken? Zo nee, waarom niet?

Met de gevraagde gegevens zijn grote commerciële belangen gemoeid, aangezien de *Advanced* F-16 en de Saab Gripen NG op een aantal exportmarkten rechtstreeks met elkaar in concurrentie zijn, meer dan met de F-35. Om die reden kan ik de levensduurkosten van deze twee toestellen niet openbaar maken.

67

Waarom kunt u niet eerder dan in 2014–2015 geluidstesten in Nederland uitvoeren met de F-35? Is het niet mogelijk om de F-35 als partnerland te lenen voor dit doel?

De door Nederland aan te schaffen testtoestellen worden in de Verenigde Staten gestationeerd. Indien Nederland besluit tot de definitieve aanschaf van de F-35 als vervanger van de F-16, zullen de eerste toestellen in 2014 naar Nederland komen. Er zijn voor die tijd geen toestellen beschikbaar voor geluidsmetingen in Nederland. Het NLR beschikt over voldoende geluidsgegevens van de F-35 om de geluidsbelasting in relatie tot de geluidscontouren voor de vliegbases Leeuwarden en Volkel te berekenen. Zie ook het antwoord op vraag 19.

70

Waarop baseert u de 200 tot 250 uur vlieguren per vliegtuig voor de vervanger van de F-16?

De schatting berust op de behoefte aan vlieguren voor opleiding, training en mogelijke inzet in relatie tot het planningsaantal van 85 toestellen.