

Vergaderjaar 2011–2012

31 300

Monitoring verwerving Joint Strike Fighter

Nr. 29

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 16 mei 2012

De vaste commissie voor Defensie heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Algemene Rekenkamer over de het rapport van 3 april 2012 inzake Monitoring vervanging F-16: Stand van zaken december 2011; inzetbaarheid F-16 en ontwikkelingen Joint Strike Fighter (Kamerstuk 31 300, nr. 28).

De Algemene Rekenkamer heeft deze vragen beantwoord bij brief van 16 mei 2012. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Van Beek

De griffier van de commissie,
Roovers

1

Wat zijn de gevolgen van het (uitblijven van een) besluit over het moment waarop en het tempo waarmee de vervanger van de F-16 instroomt, voor de duur en de intensiteit van het gebruik van de F-16?

In tabel 1 van ons rapport (p. 15) hebben wij weergegeven hoe de mijlpalen bij de vervanging van de F-16 in de loop der jaren zijn verschoven. Uit de tabel blijkt dat in 1999 de minister de uitfasering van de F-16 plande voor de periode van 2015 tot en met 2021. In 2009 voorzag hij daarvoor de periode 2016 tot en met 2024. Omdat het kabinet-Rutte/Verhagen geen besluit heeft genomen over de vervanging van de F-16 beslaat de uitfasering volgens het Ministerie van Defensie mogelijk de jaren 2019 tot en met 2026. Het ministerie zet daarmee de F-16 vooralsnog drie jaar langer in dan het in 2009 voorzag. In ons rapport schreven wij hierover dat bij een gelijkblijvende ambitie, met een gelijkblijvend noodzakelijk aantal vliegreuen per jaar en een krimpende F-16-vloot de luchtmacht gemiddeld steeds meer vliegreuen per toestel per jaar zal moeten produceren met steeds ouder wordende toestellen. Dit betekent dat de intensiteit van het gebruik van de F-16 per toestel toeneemt. Wij zetten in ons rapport vraagtekens bij de haalbaarheid hiervan, onder andere omdat het ministerie daarvoor gemiddeld meer vliegreuen per toestel per jaar zal moeten produceren dan Nederland tot nu toe heeft gepresteerd.

2

Welke operationele gevolgen zijn er te verwachten van het uitblijven van een besluit over het moment waarop en het tempo waarmee de vervanger van de F-16 instroomt en de krijgsmacht militaire ambities moeten realiseren met de huidige, kleiner wordende en verouderende vloot?

Het ligt volgens de Algemene Rekenkamer op de weg van de minister van Defensie om inzicht te geven in de te verwachten operationele gevolgen. Wij merken op dat het verschaffen van dit inzicht past in onze aanbeveling aan de betrokken bewindspersonen en de Tweede Kamer om een integraal overzicht vorm te geven, met als doel onder andere om meer inzicht te hebben in de samenhang tussen het huidige jachtvliegtuig, de beoogde opvolger en de operationele slagkracht van de luchtmacht en de ambities van de krijgsmacht.

Wij merken ook op dat wij constateerden dat er in de huidige situatie geen evenwicht bestaat tussen de ambities van het kabinet met de krijgsmacht en het daarvoor beschikbare budget, materieel en personeel. Bovendien zet de verlengde inzet van de F-16 dit evenwicht verder onder druk.

3

Eind 2010 werd het projectbudget vervanging F-16 geraamd op € 7,6 miljard. Sinds 2011 wordt dit bedrag vervangen door een reservering van € 4,5 miljard. Wat is momenteel het projectbudget gecorrigeerd voor prijspeilaanpassingen en nieuwe kosteninformatie uit de VS?

Wij gaan ervan uit dat de ministers van Defensie en van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie (EL&I) in de jaarrapportage van het project Vervanging F-16 over 2011 het door u gevraagde inzicht zullen verstrekken. De minister van Defensie heeft de Tweede Kamer toegezegd deze rapportage uiterlijk de eerste werkdag na 1 juni 2012 te sturen.

4

Welke rol spelen de stukken van het GAO en het SAR bij het opstellen van het rapport Monitoring vervanging F-16?

Wij gebruiken de publicaties van het Government Accountability Office (GAO) om kennis te nemen van de actuele stand van zaken in het Joint Strike Fighter (JSF)-programma en de risico's die het GAO daarbij signaleert.

Het Amerikaanse Selected Acquisition Report (SAR) over het JSF-programma is een document van het Amerikaanse Ministerie van Defensie, bestemd voor het Amerikaanse Congres over het Amerikaanse defensiematerieelproject. Hoewel de SAR-rapporten in beginsel niet openbaar zijn, waren zij de afgelopen jaren meermaals op internet te vinden.

In april 2012 heeft het JSF Program Office het SAR-rapport over het JSF-programma over 2011 voor het eerst aangeboden aan het Nederlandse Ministerie van Defensie. Onze onderzoeksbevoegdheden staan ons toe om kennis te nemen van het SAR-rapport, waardoor wij het kunnen betrekken bij ons onderzoek Monitoring vervanging F-16 2012.

5

Zijn er significante tegenstellingen tussen de gebruikte gegevens en de uitkomsten in het GAO en het SAR?

De SAR-rapporten zijn documenten van het Amerikaanse Ministerie van Defensie. Toegang tot de brongegevens ervan valt daarom buiten de reikwijdte van onze bevoegdheden. De GAO baseert zich op eigen brongegevens, die voor een deel afkomstig zijn van het Amerikaanse Ministerie van Defensie. De publicaties van de GAO hebben, gezien de rol van dat instituut, een meer risicogerichte invalshoek. Daardoor kunnen in voorkomende gevallen tegenstellingen bestaan tussen de *duiding* van gedeeltelijk dezelfde brongegevens door het Amerikaanse Ministerie van Defensie in het SAR-rapport en door de GAO in zijn rapporten.

6

Welke doelmatigheidsgevolgen zijn er voor de Nederlandse deelname aan het JSF programma?

De minister van Defensie hanteert bij de deelname aan het JSF-programma het uitgangspunt dat wenselijk is dat de deelname aan de test- en evaluatiefase goed aansluit op de instroom van de productietoestellen. Dit uitgangspunt speelt ook een rol in de zogenaamde doelmatigheidsstudie, waarmee de minister de financiële (en operationele) gevolgen van verschillende invoerreeksen van de JSF en de daarmee samenhangende uitvoerreeksen van de F-16 analyseert, met als doel tot een doelmatige transitie te komen. Een belangrijk onderdeel daarvan is, in geval van de JSF als vervanger van de F-16, een zo kort mogelijke periode tussen de deelname aan de testfase en de start van het infaseren van de JSF. In de huidige situatie bestaat er voor het Nederlandse Ministerie van Defensie onzekerheid over de (her)planning van de internationale test- en evaluatiefase van het JSF-programma. Daarmee is onzeker of het ministerie de wenselijk en doelmatig geachte aansluiting daadwerkelijk kan realiseren.

7

De Algemene Rekenkamer (ARK) meent dat er naast de afzonderlijke stukken informatie ook een integraal overzicht geboden moeten worden. Zou alleen een integraal overzicht ook voldoende zijn om inzicht te krijgen in de financiële en operationele verbondenheid?

Wij hebben ons vooralsnog niet gebogen over de vraag of een integraal overzicht ter vervanging zou kunnen dienen van de afzonderlijke stukken informatie. We beschouwen de afzonderlijke stukken als een gegeven,

omdat deze voortkomen uit onder andere de rijksbegrotingsvoorschriften, het Defensie Materieel Proces (DMP) en de Regeling Grote Projecten.

8

Welke gevolgen heeft het niet opnemen van de exploitatiekosten voor de begroting? Hoe worden deze achteraf betrokken bij de begroting?

Doordat de minister de exploitatiekosten niet in de begroting heeft opgenomen, ontbreekt voor de Tweede Kamer het zicht op welk bedrag de minister van Defensie verwacht uit te geven aan de exploitatie van de F-16's. Uit ons onderzoek blijkt overigens dat binnen het ministerie inzicht in de exploitatiekosten voor de F-16 ontbreekt. De minister heeft aangegeven te werken aan het verbeteren van zijn inzicht in de (extra) exploitatie-uitgaven voor de F-16.

9

Met het ontbreken van een vastgestelde uitfaseringsplanning ontbreekt een belangrijk ingrediënt voor een relevantie berekening van de (financiële en operationele gevolgen). Hoe kwalificeert de ARK de huidige berekening van de financiële gevolgen? En hoe kwalificeert u de huidige berekening van de operationele gevolgen?

Een vastgestelde uitfaseringsplanning is nodig om de investeringsbehoefte, -kosten en exploitatiekosten nauwkeurig te kunnen rammen, een inschatting te maken van de operationele consequenties en wijzigingen daarin te kunnen verantwoorden.

De minister van Defensie baseert zijn raming van de financiële gevolgen van het langer doorvliegen met 68 F-16's op basis van een concept-uitfaseringsreeks. Hij komt op basis hiervan tot het opstarten van drie investeringsprojecten ter waarde van € 300 miljoen. Hij gaat er momenteel vanuit dat daarmee de technische inzetbaarheid van de F-16 wordt bevorderd tot de uitfasering in 2026 en de operationele inzetbaarheid wordt verbeterd tot 2021. Wij merken op dat de minister in deze € 300 miljoen ten tijde van ons onderzoek niet heeft meegenomen de (verwachte stijgingen van de) materiële exploitatie, het eventueel vervangen van vleugels, het verbeteren van de operationele inzetbaarheid na 2021 en de kosten voor het afvoeren van de F-16's na uitfasering. Volgens ons kan de minister de huidige berekening van de financiële gevolgen verbeteren. Wij merken op dat de minister heeft aangegeven te werken aan het verbeteren van zijn inzicht in de (extra) exploitatie-uitgaven voor de F-16.

Wij hebben in ons onderzoek zelf een berekening uitgevoerd van de operationele gevolgen van de door het Ministerie van Defensie voorgenomen uitfaseringsplanning van de F-16. Uitkomst daarvan was dat de verlengde inzet van de F-16 het evenwicht tussen de ambities van het kabinet met de krijgsmacht, het budget, beschikbare materieel en personeel verder onder druk zet. Wij gaven de minister van Defensie in overweging om aan te geven welke ambities wel realiseerbaar zijn, binnen de gegeven budgettaire kaders, en zien zijn begroting voor 2013 hiervoor met belangstelling tegemoet.

10

Is het mogelijk om de geraamde investeringskosten jaarlijks te rammen, zolang onbekend is wanneer de F-16 werkelijk uitgefaseerd zal zijn?

Strikt genomen is dit niet mogelijk. Zoals we antwoordden bij vraag 9 is inzicht in de uitfasering van de F-16 nodig om de investeringskosten nauwkeurig te kunnen rammen.

De minister van Defensie heeft in zijn beleidsbrief aangekondigd dat hij drie afzonderlijke materieelverwervingsprojecten zal opstarten ter waarde van € 300 miljoen. Het betreft projecten met de naam «Langer doorvliegen F-16 – instandhouding», «Langer doorvliegen F-16 – Operationele zelfverdediging» en «Langer doorvliegen F-16 – Vliegveiligheid en Luchtwaardigheid». De minister heeft informatie over de geraamde investeringskosten voor deze drie projecten met een bandbreedte opgenomen in de Defensiebegroting 2012 en het bijbehorende Defensie Materieel Projectenoverzicht. De geraamde investeringskosten zullen jaarlijks in deze documenten terugkomen. Daarnaast zal de Tweede Kamer over de projecten afzonderlijk specifieke (financiële) informatie ontvangen in de Kamerbrieven behorend bij de DMP-procedure, getuige de op 4 mei jl. verzonden A-brief voor het project «Langer doorvliegen F-16 – Operationele zelfverdediging». Daarnaast verwachten wij dat de minister de drie projecten opneemt in de Jaarrapportage Vervanging F-16, mogelijk als onderdeel van een integraal overzicht in de keuzes in de investering in het huidige jachttoestel en de door het Ministerie van Defensie beoogde opvolger daarvan.

Wij verwachten dat de minister van Defensie ook de geraamde investeringskosten voor de vervanging van de F-16 jaarlijks opneemt in de Jaarrapportage Vervanging F-16.

11

Hoe afhankelijk is de Nederlandse overheid van de informatie vanuit de VS? Hoe oordeelt u over de objectiviteit van deze informatie?

Als partnerland binnen het internationale JSF-programma is Nederland voor (financiële) broninformatie over de JSF in belangrijke mate afhankelijk van het JSF Program Office en het Amerikaanse Ministerie van Defensie. Voor ons is het Nederlandse Ministerie van Defensie object van onderzoek, wij hebben geen bevoegdheden om de totstandkoming en/of juistheid van de Amerikaanse broninformatie te onderzoeken. De GAO onderzoekt jaarlijks de voortgang van het JSF-programma. De GAO baseert zich daarbij op eigen brongegevens, die voor een deel afkomstig zijn van het Amerikaanse Ministerie van Defensie. Wij kunnen daarom geen uitspraak doen over de objectiviteit van deze informatie.

12

Is het mogelijk voor de ARK om een overzicht geven van de gevolgen van het wijzigen van de planningsaantallen voor de inschakeling van de Nederlandse industrie?

Het is voor ons zonder aanvullend onderzoek niet mogelijk om een dergelijk overzicht te geven. Daarbij merken wij op dat het opstellen van een dergelijk overzicht volgens ons in beginsel op de weg ligt van de minister van EL&I.

13

Hoe beperkt was het zicht op de gevolgen voor de Nederlandse industrie van het stopzetten van de ontwikkeling van de F136, de tweede JSF-motor? Kunt u de oorzaak of oorzaken daarvoor aanwijzen? Welke verbeteringen zijn er volgens u mogelijk?

Medewerkers van het Ministerie van EL&I hebben geprobeerd in 2011 in verschillende overleggen met de Amerikanen en de betrokken Nederlandse bedrijven een duidelijker beeld te krijgen van de gevolgen van het stopzetten van de ontwikkeling van de F136 voor de Nederlandse industrie. Het duurt volgens de betrokkenen enige tijd om inzicht te verwerven in de kansen voor de Nederlandse industrie op extra omzet in

het F135- programma. Ten tijde van ons onderzoek waren er volgens het Ministerie van EL&I nog geen concrete gevolgen bekend, noch is er een formele inventarisatie uitgevoerd. Wij verwachten dat de bewindspersonen van het Ministerie van Defensie en van EL&I in de jaarrapportage van het project Vervanging F-16 nader ingaan op de huidige stand van zaken rond het stopzetten van de ontwikkeling van de F136-motor en de consequenties daarvan voor de Nederlandse industrie.

14

Kunt u op basis van de door u gehanteerde berekeningssystematiek met betrekking tot de inzetbaarheid aangeven of het waarschijnlijk is dat de luchtmacht na het implementatietraject de ambitie wel volledig waar gemaakt kan worden?

Op basis van de door ons gehanteerde berekeningssystematiek zijn wij hier voorsnog niet toe in staat. Daarvoor bestaan te veel onzekerheden rond onder andere het planningsaantal en het gereserveerde bedrag voor de vervanging van de F-16. In opmaat naar de eventuele besluitvorming over de vervanging van de F-16 zal het Ministerie van Defensie als onderdeel van het DMP D-document verschillende studies uitvoeren, waaronder naar verwachting een aantallenstudie, om op de door u gestelde vragen een antwoord te formuleren.

15

Welke mogelijkheden ziet de ARK om het inzicht in de exploitatiekosten bij Defensie te verbeteren?

Het Ministerie van Defensie was op het moment van ons onderzoek bezig de exploitatiekosten beter in kaart te krijgen. De intentie van het ministerie is om deze gedetailleerdere gegevens te verwerken in de voorbereiding op de begroting van 2013. Wij zullen de uitwerking hiervan mogelijk kunnen betrekken in onze volgende Monitoring vervanging F-16.

16

Kan er ook zonder een besluit over de vervanging van de F-16 een berekening gemaakt worden van de operationele en operationele gevolgen van het langer doorvliegen met de F-16 nu wel bekend is wat de maximale levensduur van deze toestellen is?

De berekening die wij in ons rapport beschrijven, is onafhankelijk van een vervangingsbesluit. De berekening laat zien dat de huidige F-16-jachtvliegtuigen bij circa elf jaar doorvliegen bij benadering en onder vergelijkbare omstandigheden als de afgelopen jaren tussen de 5 500 en 6 000 uur zullen hebben gevlogen. Dit komt overeen met de levensduurverwachting van 6 000 uur zoals de minister van Defensie die eerder aan de Tweede Kamer heeft gemeld. Er is overigens in strikte zin op dit moment geen sprake van een «maximale levensduur». Het is aan de regering en de Tweede Kamer om op operationele en financiële gronden af te wegen wanneer de huidige jachtvliegtuigen vervangen zouden moeten worden.

17

In welke begroting beveelt u aan dat de extra exploitatie-uitgaven die samenhangen met het langer doorvliegen worden opgenomen?

Wij verwijzen u naar ons antwoord op vraag 15.

18

Is het noodzakelijk voor het opnemen van de invoer- en uitvoerreeds waar het Ministerie van Defensie mee werkt dat er een definitieve keuze voor een opvolger van de F-16 is gemaakt?

Nee, dat is niet noodzakelijk. Het Ministerie van Defensie werkt voor de interne planvorming met een zogenaamde transitieplanning, met daarin zowel de planmatige invoerreeds van de JSF als de daarmee samenhangende planmatige uitvoerreeds van de F-16. Hiermee kan het Ministerie van Defensie een analyse maken van (voorgenomen aanpassingen aan) de financiële en operationele consequenties van de genoemde transitieplanning. Het ministerie kan deze transitieplanning aanpassen aan een (andere) opvolger.

Wij hebben de aanbeveling gedaan om de invoer- en uitvoerreedsen in de Jaarrapportage Vervanging F-16 op te nemen, zodat helder is van welke transitieplanning de minister van Defensie uitgaat.

19

Is het u duidelijk welke 3 projecten in planning zijn voor het langer doorvliegen met de F-16?

Wij verwijzen u naar ons antwoord op vraag 10.

20

Welke rol speelt het SAR voor de ARK bij het rapport Monitoring vervanging F-16?

Wij verwijzen u naar ons antwoord op vraag 4 en vraag 5.

21

Uitgaande van de relatieve vliegreeds: hoeveel langer zouden de F-16 toestellen kunnen doorvliegen dan de door Defensie gehanteerde 6 000 vliegreeds?

Wij verwijzen u naar ons antwoord op vraag 16.

22

Hoe verhoudt de huidige operationele slagkracht van de luchtmacht zich met de ambities van de krijgsmacht?

De minister van Defensie heeft onder andere op ons rapport gereageerd door erop te wijzen dat hij in zijn Beleidsbrief 2011 heeft geschreven dat met de financiële kaders van het regeerakkoord de ambitie van een veelzijdig inzetbare krijgsmacht niet volledig kan worden waargemaakt en dat de krijgsmacht tijdens het implementatietraject nadrukkelijk minder inzetbaar zal zijn. Wij hebben de minister daarop in overweging gegeven om aan te geven welke ambities wel realiseerbaar zijn, binnen de gegeven budgettaire kaders. Wij zien zijn Begroting 2013 hiervoor met belangstelling tegemoet.

23

Hoe verhoudt zich het aantal op dit moment operationeel en volledig inzetbare aantal F-16 tot het aantal van 89+ jachtvliegtuigen die minimaal nodig zijn om te kunnen voldoen aan de ambities en NAVO voorwaarden?

Uit ons rapport blijkt dat er op dit moment minder dan 89 F-16's beschikbaar zijn. Het ligt op de weg van de minister van Defensie om aan te geven hoeveel toestellen momenteel operationeel en volledig inzetbaar zijn. Zodra de af te stoten toestellen daadwerkelijk zijn afgestoten heeft de

krijgsmacht nog 68 F-16»s in bezit. Op basis van de uitgangspunten die we in ons rapport beschrijven, is de krijgsmacht daarmee in staat om een aantal vliegtuigen te produceren waarmee 64 vliegtuigen getraind kunnen worden gehouden volgens de normen die het ministerie en de NAVO daarvoor hanteren.

24

Kan Nederland de huidige toezeggingen aan de NAVO dat Nederland moet beschikken over twee squadrons voor een missie korter dan een jaar of over drie squadrons voor een missie langer dan een jaar, de komende tien jaar met de huidige F-16 gestand houden?

Volgens onze berekening is het nu niet mogelijk om deze toezeggingen aan de NAVO gestand te doen, onder gelijktijdige verdediging van het Nederlandse luchtruim door de Quick Reaction Alert (QRA). Op basis van de kleinere Nederlandse vloot F-16»s formuleert de minister van Defensie nieuwe toezeggingen aan de NAVO.

25

Hoeveel jachtvliegtuigen heeft de luchtmacht volgens u minimaal nodig om aan het huidige ambitieniveau te kunnen voldoen?

Volgens onze berekeningen zijn daarvoor tot 98 F-16»s nodig, uitgaande van zowel het huidige ambitieniveau als de huidige toezeggingen aan de NAVO en uitgaande van het huidige gemiddelde aantal uur dat een Nederlandse F-16 vliegt. Op basis van de kleinere Nederlandse vloot F-16»s formuleert de minister van Defensie nieuwe toezeggingen aan de NAVO.

26

Waarom rekent u met een gemiddelde van 180 vliegtuigen voor de vanuit Nederland opererende F-16 toestellen en een gegarandeerde beschikbaarheid van 200 uur van de 4 toestellen die in de VS gestationeerd zijn? Wat verklaart dit verschil?

Voor de toestellen in de VS heeft het Ministerie van Defensie onderhoudscontracten afgesloten waarin een beschikbaarheid van 200 uur per toestel per jaar gegarandeerd wordt. Het Amerikaanse Ministerie van Defensie kan door haar afwijkende werkwijze, zoals het werken in ploegdiensten door het onderhoudspersoneel, een hogere beschikbaarheidsgraad van de F-16 garanderen dan het Nederlands Ministerie van Defensie.

27

De extra vliegtuigen als gevolg van de inzet in Libië komen voor rekening van HGIS, welke kosten zijn in deze vliegtuigenkosten meegenomen? Welke overige kosten komen daar nog bij?

Wij hebben de onderbouwing van de kosten van de vliegtuigen voor de inzet in Libië niet in deze mate van detail in ons onderzoek betrokken. Wij kunnen de vraag daarom zonder nader onderzoek niet beantwoorden. Wij merken op dat de ministers van Defensie en Buitenlandse Zaken in beginsel in staat moeten zijn om de door u gevraagde informatie op te leveren.

28

Als de exploitatiekosten per toestel onduidelijk zijn, hoe berekent men dat de besparing van € 41,4 mln bij een vervroegde vlootreductie?

De berekeningen die ten grondslag liggen aan de structurele besparingen zijn afkomstig uit een rekenmodel dat het Ministerie van Defensie heeft

gebruikt voor het doorrekenen van de gevolgen van de bezuinigingen in het operationele domein. In zijn bestuurlijke reactie op ons rapport schrijft de minister van Defensie dat hij hard werkt aan een verbeterd inzicht in de exploitatiekosten van alle wapensystemen.

29

Is het juist dat vooralsnog het vliegurenbudget de beperkende factor vormt voor het langer door laten vliegen van de F-16?

Deze uitspraak is op basis van ons onderzoek niet juist. Wij hebben het beschikbare vliegurenbudget aangewezen als de beperkende factor in het jaarlijks kunnen realiseren van het ambitieniveau van de krijgsmacht met de F-16, niet als beperkende factor in het langer doorvliegen.

30

Wat is de relatie tussen het vliegurenbudget en de duur en intensiteit van het doorvliegen met de F-16?

Wij hebben deze relatie niet expliciet in ons onderzoek betrokken en kunnen daarover zonder aanvullend onderzoek geen uitspraak doen.

31

Is u bekend op basis van welke gegevens TNO de kosten per vlieguur van beide toestellen heeft berekend?

Dat is ons bekend. TNO ontvangt de gegevens die de input vormen voor de berekeningen in het doelmatigheidsmodel van het Ministerie van Defensie. Informatie over de kosten per vlieguur van de JSF ontvangt het Ministerie van Defensie voor zover ons bekend via het JSF Program Office, waarna deze worden bewerkt of aangevuld met voor de Nederlandse situatie relevante factoren. De kosten per vlieguur van de F-16 die de input vormen voor het model zijn afkomstig van het Nederlandse Ministerie van Defensie. In zijn bestuurlijke reactie op ons rapport schrijft de minister van Defensie dat hij hard werkt aan een verbeterd inzicht in de exploitatiekosten van alle wapensystemen.

32

Heeft u het ministerie geadviseerd met het oog op de noodzaak van langer doorvliegen van de F-16 te gaan rekenen met relatieve vliegunen?

Wij hebben het Ministerie van Defensie daaromtrent geen advies gegeven of aanbeveling gedaan.

33

In uw berekening gaat de ARK ervan uit dat de huidige toestellen minstens 6 000 vliegunen zullen moeten doorvliegen. Wat is -rekening houdend met de relatieve vliegunen- het maximale aantal vliegunen waarmee doorgevlogen zou kunnen worden?

Wij verwijzen u naar ons antwoord op vraag 21.

34

Welk financieel risico neemt Defensie door nu al de geraamde verkoopopbrengsten in de begroting op te nemen zonder dat er een scenario voor de afstoting van de F-16 bekend is?

De mogelijkheid bestaat dat de geraamde verkoopopbrengsten niet worden gerealiseerd. Voor het afstotingsproces van de 19 F-16's heeft het Ministerie van Defensie in 2011 een businesscase opgesteld, met daarin een uitwerking van de mogelijkheden tot het verkopen, ontmantelen of

hergebruiken van de toestellen. De daadwerkelijke opbrengsten zijn onder andere van deze keuze afhankelijk. Gedurende onze onderzoeksperiode heeft het Ministerie van Defensie geen besluit genomen over de daadwerkelijke wijze van afstoting.

35

Welke extra investeringen staan er tegenover de beoogde structurele bezuiniging van € 41,4 mln als gevolg van het langer doorvliegen met de F-16?

Wij merken op dat het Ministerie van Defensie een dergelijke structurele bezuiniging beoogt door het afstoten van 19 F-16-toestellen. De door u genoemde beoogde structurele bezuiniging kent voor zover ons bekend is geen koppeling met het langer doorvliegen met de F-16.

Als gevolg van het langer moeten doorvliegen met de F-16 raamt de minister van Defensie investeringen ter waarde van € 300 miljoen. Wij hebben bij dit bedrag een aantal kanttekeningen geplaatst. Wij verwijzen u daarvoor naar ons antwoord op vraag 9.

36

Is u bekend of het ministerie overweegt de motoren te herbruiken?

Dat is ons bekend. Voor het afstotingsproces van de 19 F-16's heeft het Ministerie van Defensie een businesscase opgesteld, waarbij het hergebruiken van de motoren tot de opties behoort. Gedurende onze onderzoeksperiode heeft het Ministerie van Defensie echter nog geen besluit genomen over de daadwerkelijke wijze van afstoting en het eventuele hergebruik van de motoren.

37

Het huidige ambitieniveau zal tijdens de transitie niet realiseerbaar zijn. Is de transitieperiode waarna u verwijst de transitie naar een ander toestel?

Ja, het betreft de transitie van de F-16 naar de door het Ministerie van Defensie beoogde opvolger daarvan.

38

Is het logisch dat het planningsaantal van 85 blijft gehandhaafd ter vervanging van 68 F-16?

Het handhaven van het planningsaantal van 85 toestellen is een uitkomst van de Beleidsbrief van de Minister van Defensie, die een uitwerking vormt van het regeerakkoord van het kabinet-Rutte/Verhagen.

In zijn bestuurlijke reactie op ons rapport *Monitoring vervanging F-16; Stand van zaken december 2010; onder andere ontwikkelingen Joint Strike Fighter*¹ deed de minister van Defensie de toezegging dat de Tweede Kamer in maart 2011 een beleidsvisie zou ontvangen, waarin de herijking van het project Vervanging F-16 aan de orde zou komen. Hij schreef over de herijking: «Hierin zullen het projectbudget en de benodigde aantallen jachtvliegtuigen worden beschouwd in het licht van het gewenste ambitieniveau, de Defensieverkenningen en relevante internationale ontwikkelingen.» In het nawoord van ons rapport over de stand van zaken per december 2011 merken wij op dat de herijking waarover de minister spreekt er voor de jachtvliegtuigen voornamelijk niet toe heeft geleid dat de minister een evenwicht heeft gevonden tussen ambities, mensen, middelen en tijd.

¹ Algemene Rekenkamer (2011). Tweede Kamer, vergaderjaar 2010–2011, 31 300, nr. 21. Den Haag: Sdu.

Kent u de achterliggende gedachte van het planningsaantal van de 85?

Ja, wij kennen daarvan de achterliggende gedachte. Het planningsaantal van 85 is volgens het Ministerie van Defensie een rekenfactor die in 2002 is gehanteerd in de business case die is opgesteld voor de keuze tussen deelname aan de ontwikkeling van de JSF of het van de plank kopen. Het planningsaantal is volgens het Ministerie van Defensie niet de definitieve Nederlandse behoefte aan vervangende toestellen voor de F-16, omdat de minister het aantal daarvan zal vaststellen in het verwervingsbesluit (DMP-D document). Als onderdeel van het DMP-D document zal het Ministerie van Defensie naar verwachting een zogenaamde «aantallen-studie» uitvoeren om de daadwerkelijke behoefte aan vervangende toestellen te bepalen.

Sinds 2006 is het planningsaantal van 85 als voorlopige Nederlandse behoefte opgenomen in het Production, Sustainment and Follow-on Development Memorandum of Understanding (PSFD MoU). Sinds datzelfde jaar berekent de minister in de jaarrapportages de raming van de investerings- en exploitatiekosten van de JSF op basis van het planningsaantal van 85 toestellen. Ook hanteert het Ministerie van Defensie een infaseringsreeks van de JSF die is gebaseerd op het planningsaantal van 85. Dit blijkt ook uit figuur 9 (p. 44) van ons rapport.

40

Is het u bekend waarom de database na het verschijnen van de beleidsbrief niet is bijgewerkt? Wat zijn de gevolgen hiervan?

Deze database is volgens het Ministerie van Defensie in 2011 niet bijgewerkt, omdat het ministerie onder andere om inhoudelijke redenen heeft gewacht op het verschijnen van het Defensie-vastgoedplan. Doordat deze database niet is bijgewerkt, kon het Ministerie van Defensie zich in 2011 op basis van dat instrument geen actueel beeld vormen van de geraamde kosten van de aan het project Vervanging F-16 gerelateerde projecten. Wij verwachten dat de minister van Defensie in de jaarrapportage over 2011 meer informatie over deze projecten zal opnemen, mogelijk als onderdeel van een integraal beeld. Wij zullen een eventuele actualisatie van de database met gerelateerde projecten mogelijk betrekken bij ons onderzoek in 2012.

41

Is het voor de waarde van de inhoud van de rapportage van belang dat Defensie de SAR 2010 in 2011 niet via de officiële kanalen uit de VS heeft ontvangen?

Het Ministerie van Defensie heeft tegenover ons verklaard zich voor interne besluitvorming en het informeren van de Tweede Kamer alleen te baseren op gegevens die het officieel heeft ontvangen van de Amerikaanse overheid. Het JSF Program Office heeft de SAR 2011 inmiddels formeel aangeboden aan het Ministerie van Defensie. Wij verwijzen u daarvoor naar ons antwoord op vraag 4.

42

Maakt het voor de beoordeling van de cijfers in de SAR uit hoe het ontvangen is?

Wij verwijzen u naar ons antwoord op vraag 4 en 41.

43

Met welk aantal is hier gerekend en welke gevolgen heeft eventuele vermindering van het aantal alle te verkopen JSF-toestellen in de CTOL-variant voor de gemiddelde stuksprijs?

De gemiddelde kale stuksprijs voor de Nederlandse situatie van € 60,4 miljoen (prijsspeil 2011, plandollarkoers van \$ 1,00 = € 0,83) is tot stand gekomen op basis van een invoerreeks die optelt tot 85 toestellen, waarbij de instroom van de productietoestellen start in 2019 en doorloopt tot 2027. Het ligt volgens ons in de lijn der verwachting dat een eventuele vermindering van het aantal te verkopen JSF-toestellen in de CTOL-variant tot gevolg heeft dat de gemiddelde stuksprijs daarvan zal stijgen.

44

Heeft Nederland als gevolg van de hantering van Lockheed Martin van het criterium best value en dat de aspirant fabrikant gevestigd is in een land dat voornemens is de JSF aan te schaffen, belang bij het zolang mogelijk uitblijven van een definitieve beslissing of juist niet?

Beantwoording van deze vraag ligt volgens ons op de weg van de minister van EL&I.

45

Hoe verklaart u de discrepantie tussen het bijhouden van de Nederlandse orders in de zogenaamde JSF thermometer en de onduidelijkheid over de orders die gerelateerd zijn aan het stopzetten van de tweede motor?

Wij achten het Ministerie van EL&I ertoe in staat om op basis van de JSF-thermometer een inventarisatie te maken van de behaalde en mogelijke orders voor de F136-motor. Het is aan de minister van EL&I en de Tweede Kamer om te bepalen of en hoe zij deze commercieel vertrouwelijke informatie uitwisselen. Het Ministerie van EL&I heeft in 2011 tegenover ons aangegeven dat het op dat moment nog geen zicht had op de concrete gevolgen van het stopzetten van de ontwikkeling van de F136-motor, mede omdat daarvoor volgens het ministerie meer tijd nodig was. Wij verwachten dat de bewindspersonen van het Ministerie van Defensie en van EL&I in de jaarrapportage van het project Vervanging F-16 nader ingaan op de huidige stand van zaken rond het stopzetten van de ontwikkeling van de F136-motor en de consequenties daarvan voor de Nederlandse industrie.