

Vergaderjaar 2012–2013

26 488

Behoeftestelling vervanging F-16

31 300

Monitoring verwerving Joint Strike Fighter

Nr. 311

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 15 februari 2013

De vaste commissie voor Defensie heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Defensie over het rapport van de Algemene Rekenkamer «Uitstapkosten Joint Strike Fighter» (Kamerstuk 26 488/31 300, nr. 305).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 13 februari 2013. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Ten Broeke

De adjunct-griffier van de commissie,
Dekker

1

Kunt u een update geven van de situatie rondom het eerste testtoestel? Hoe komt het dat het testtoestel op dit moment niet vliegt, maar stil staat in de hangar? Wanneer kan er wel worden gevlogen en getest?

13

Waarom is de nieuwe planning van de testfase (2015–2019) langer dan de oorspronkelijke planning van de testfase (2011–2013)?

14

Kunt u uitgebreid motiveren hoe het komt dat de operationele testfase verschuift naar de periode 2015–2019, enkele jaren na levering van het testtoestel? Wat betekent dit bijvoorbeeld voor de kosten die gemaakt worden in de operationele testfase?

21

Wat zullen de gevolgen zijn van het naar achter schuiven van de planning van de IOT&E?

Voor het antwoord op deze vragen verwijs ik naar de brief met nadere informatie over het F-35 programma en de Nederlandse testtoestellen die ik op 8 februari jl., dus na de indiening van deze vragen, aan de Kamer heb verzonden (Kamerstuk 26 488, nr. 309). Daarin wordt uitgebreid ingegaan op onder meer de stand van zaken van de Nederlandse testtoestellen en de planning van de operationele testfase.

2

Hoe kan worden verklaard dat het JSF-project na 20.000 tests nog steeds kampt met hardnekkige kinderziekten?

Tijdens de ontwikkeling worden stapsgewijs de diverse functionaliteiten van het toestel beproefd. Dit is gebruikelijk in dergelijke programma's en noodzakelijk om te voorkomen dat gebruikers tijdens de operationele testfase of tijdens het operationele gebruik met gebreken worden geconfronteerd. Er is een testplan opgesteld met in totaal circa 60.000 testpunten om het toestel tot het uiterste te beproeven in alle mogelijke vliegsituaties, zelfs situaties die naar verwachting tijdens de levensduur van een doorsnee F-35 niet zullen voorkomen. Aangezien elke test uniek is, kunnen tot op het laatste moment gebreken worden geconstateerd. Elke tekortkoming wordt nauwgezet geanalyseerd, waarna mogelijke oplossingen worden ontwikkeld. Deze oplossingen dienen vervolgens opnieuw te worden beproefd. Bij ingewikkelde gebreken kan hiermee een aanzienlijke tijd gemoeid zijn.

3

Klopt het dat JSF-toestellen kunnen ontploffen in de buurt van onweersbuien als gevolg van een ontwerpfout van de brandstoftanks?

De F-35 is voorzien van een *On Board Inert Gas Generating System* (OBIGGS), dat er voor zorgt dat in de brandstoftank geen explosief luchtmengsel ontstaat. Dit systeem blijkt nog niet onder alle vliegomstandigheden te functioneren. Totdat dit is opgelost, mag de F-35 uit veiligheidsoverwegingen niet in de buurt van onweerswolken vliegen. Gedurende de testfase is dit geen onoverkomelijke beperking.

4

In hoeverre worden de mogelijkheden die onbemande vliegtuigen bieden serieus meegewogen in het dossier vervanging F-16?

In het dossier vervanging F-16 wordt bezien in hoeverre onbemande vliegtuigen taken of delen van taken van jachtvliegtuigen kunnen

overnemen dan wel jachtvliegtuigen kunnen aanvullen. De huidige generatie onbemande vliegtuigen, ofwel *Unmanned Aerial Vehicles* (UAV's), zijn vooral complementair en kennen een beperkte overlap in taken, voornamelijk in de *Intelligence Surveillance Reconnaissance* (ISR) en *Close Air Support* (CAS) in een omgeving zonder lucht- of grond-dreiging. De huidige UAV's zijn niet voorzien van zelfbeschermingsmiddelen en zijn niet uitgerust met *air to air* wapens. Daarnaast zijn ze beperkt inzetbaar onder slechte weersomstandigheden (bewolking, *icing*, wind en neerslag). Over het algemeen kan worden gesteld dat een UAV taken van een bemand jachtvliegtuig kan uitvoeren onder de juiste weersomstandigheden en bij een laag dreigingsniveau.

5

In hoeverre zal er in de visie voor de toekomstige krijgsmacht worden gekeken naar het langer doorvliegen/End Life Update voor de F-16? Tot hoe lang zou Nederland met de F-16 kunnen doorvliegen als wordt uitgegaan van 8000 vlieguren per toestel?

15

Met welke inzetbaarheidsproblemen kampt de F-16 momenteel? Welke problemen worden in de komende jaren verwacht?

22

Wat zijn de gevolgen voor de inzetbaarheid van de luchtmacht wanneer er moet worden doorgevlogen met de F-16 tot 2029?

Recent ben ik in beantwoording van de schriftelijke vragen over de behoefte van project «Langer doorvliegen F-16 – instandhouding» (Kamerstuk 32 733, nr. 104 van 25 januari 2013) al ingegaan op de inzetbaarheidsproblemen van de F-16 en de mogelijkheden en onmogelijkheden van een *endlife update*.

Al in 2009 is geconcludeerd dat de kosten van een *endlife update* niet opwegen tegen het geringe operationele voordeel dat hiermee kan worden behaald. Daarnaast zijn de toestellen over het algemeen tussen de twintig en dertig jaar oud en hebben zij de nodige vlieguren gemaakt. De huidige vervangingsreeks voorziet in een voltooiing van de uitfasering in 2026. Indien wordt uitgegaan van een maximum van 8000 vlieguren per toestel kan dit theoretisch worden verlengd met acht tot tien jaar.

Op dit moment kampt de F-16 vloot met de volgende problemen die de inzetbaarheid beperken:

- Logistieke problemen waardoor het onderhoud van de F-16 of componenten vertraging oploopt en vliegtuigen niet (tijdig) van bruikbare onderdelen kunnen worden voorzien. Deze logistieke problemen worden veroorzaakt omdat componenten vaker worden afgekeurd en door de beperkte beschikbaarheid en lange levertijd van reparatiedelen.
- Technische problemen met structuurdelen van de romp en vleugels. Bij reguliere inspecties worden steeds vaker scheurvorming en corrosieschade aangetroffen die kortere inspectie-intervallen of onmiddellijke reparatie of vervanging vereisen. In sommige gevallen is nog geen reparatieprocedure beschikbaar of moeten reparaties door een team van specialisten worden uitgevoerd. Vliegtuigen kunnen hierdoor langdurig niet beschikbaar zijn of slechts met beperkingen worden ingezet.

De verwachting is dat door de technische veroudering en de krimpende vloot van dit specifieke type F-16 (de F-16 MLU Block 15) steeds vaker logistieke en technische problemen zullen optreden die de inzetbaarheid negatief beïnvloeden. Om de instandhouding tot 2026 te kunnen waarborgen, wordt er de komende jaren al extra geïnvesteerd in de F-16.

Met de brief van 2 november 2012 over het project «Langer doorvliegen F-16 – Instandhouding» (Kamerstuk 32 733, nr. 85) bent u hierover geïnformeerd.

Daarnaast heeft verder uitstel van de vervanging van de F-16 een negatief effect op de inzetgereedheid van de F-16 vloot. Dit heeft zowel een operationele als een technische achtergrond. In zijn brief van 4 mei 2012 over het project «Langer doorvliegen F-16 – Operationele zelfverdediging» (Kamerstuk 32 733, nr. 62) is mijn ambtsvoorganger hier nader op ingegaan. Na de voltooiing van dit project zal een aantal van de operationele tekortkomingen van de F-16 tijdelijk zijn weggenomen, maar ook dan is de F-16 niet in alle scenario's inzetbaar.

Technisch gezien kan de F-16 langer doorvliegen dan nu voorzien, maar dit zal wel gepaard gaan met toenemende investering- en exploitatiekosten. Ten behoeve van het rapport van de Algemene Rekenkamer «Uitstapkosten *Joint Strike Fighter*» (Kamerstuk 26 488, nr. 305) heeft Defensie een raming van de kosten van nog eens drie jaar langer doorvliegen opgesteld. Aan investeringen is dan een bedrag van € 144 miljoen nodig bovenop de reeds genoemde € 300 miljoen. Deze € 144 miljoen zouden onder meer moeten worden besteed aan structurele aanpassingen, de motoren, avionica en gronduitrusting. De extra exploitatie-uitgaven zullen naar verwachting blijven toenemen indien nog eens drie jaar of langer zou worden doorgevolgen dan nu wordt voorzien. Vanwege de grote onzekerheden is deze stijging echter moeilijk te ramen. Daarnaast geldt ten aanzien van de technische inzetbaarheid dat de scheurvorming bij de F-16 zal voortgaan. Steeds vaker zullen daarom arbeidsintensieve inspecties nodig zijn. Verder zullen bij oudere toestellen vaker plotselinge defecten optreden en wordt het moeilijker om reserveonderdelen te verkrijgen of het desbetreffende vliegtuigdeel te herstellen. Als gevolg hiervan zullen de toestellen vaker voor onderhoud in de hangar staan en zullen minder toestellen beschikbaar zijn voor inzet.

6

Wat is de gemiddelde verkoopprijs van een Nederlandse F-16?

Deze informatie is commercieel vertrouwelijk en daarover doet Defensie in het openbaar geen mededelingen. De verkoopprijs is mede afhankelijk van de marktsituatie – vraag naar en beschikbaarheid van vergelijkbare toestellen – en de resterende levensduur van de te verkopen vliegtuigen. Daardoor is het ook moeilijk te voorspellen wat de exacte verkoopprijs zal zijn van de toestellen op het moment van afstoting.

Zodra er principeovereenstemming over de verkoop van overtollige F-16 vliegtuigen is bereikt, wordt de Kamer hierover geïnformeerd, waarbij de verkoopprijs vertrouwelijk wordt medegedeeld.

7

Zijn er inmiddels wijzigingen opgetreden bij de stukprijs en de exploitatiekosten?

Jaarlijks ontvangt Defensie omstreeks 31 maart, gelijktijdig met de publicatie van het *Selective Acquisition Report* (SAR) rapport in de Verenigde Staten, geactualiseerde prijsinformatie op basis van de gegevens van het voorgaande kalenderjaar. Deze informatie wordt verwerkt in de jaarrapportage over het project Vervanging F-16 die de Kamer in de eerste volle werkweek van juni wordt toegezonden.

Ten opzichte van de voorgaande jaarrapportage is een aantal kostenfactoren aangepast die geen deel uitmaken van deze informatie. Het betreft

het aangepaste BTW-tarief (van 19 naar 21 procent), de aangepaste plandollarkoers (van 0,75 naar 0,7752 euro) en het naar het jaar 2012 aangepaste prijspeil. Ten behoeve van het rapport van de Algemene Rekenkamer heeft Defensie de kosteninformatie voor 85 toestellen voor deze factoren gecorrigeerd. Daarnaast heeft Defensie voor de Algemene Rekenkamer hieruit ook een reeks voor 68 toestellen afgeleid. De Algemene Rekenkamer heeft de reeks uit de jaarrapportage van het project Vervanging F-16 over 2011 en de door de aangepaste factoren gewijzigde reeksen opgenomen in tabel 7 van haar rapport en de reeks voor 68 toestellen in tabel 8. Het is nog niet duidelijk wanneer het SAR-rapport over 2012 kan worden verwacht, gelet op de politieke ontwikkelingen in de Verenigde Staten.

8

Wanneer zullen de beslissingen worden genomen over de verdeling van de opdrachten (sustainment van de motoren en airframe, logistiek, warehousing) voor de deelnemende landen?

Op dit moment is de regionale indeling van de instandhoudingsactiviteiten onderwerp van overleg in het F-35 programma. Voorzien is dat in de loop van dit jaar afspraken worden gemaakt tussen de deelnemende landen over de uitgangspunten, de uitwerking en de te volgen procedure die ten grondslag zullen liggen aan de besluitvorming waarbij instandhoudingsactiviteiten worden toebedeeld aan partnerlanden. Mede afhankelijk van de voortgang daarbij kunnen de eerste daarmee samenhangende besluiten op zijn vroegst eind 2013 of begin 2014 worden genomen.

9

Wat is de huidige stand van zaken met betrekking tot de gewenste samenwerking tussen Noorwegen en Nederland in het kader van onderhoudsopdrachten van de F-35? Welke afspraken zijn er met Italië gemaakt?

Zoals eerder gemeld, onder meer in de laatste jaarrapportage, is het de intentie van Nederland, Noorwegen en Italië hun vliegtuigen in Italië te assembleren. Italië, Noorwegen en Nederland onderzoeken verder of motoren en andere vliegtuigcomponenten in Nederland of Noorwegen kunnen worden onderhouden. De besprekingen daarover zijn volop gaande.

10

Waarom is het voor Nederland vereist om (samen met de Verenigde Staten en het Verenigd Koninkrijk) uitgebreider te testen dan de overige partnerlanden? Op welke wijze testen de overige partnerlanden?

Door deel te nemen aan de gezamenlijke operationele testfase test Nederland net zo uitgebreid als de partnerlanden Verenigde Staten en Verenigd Koninkrijk. Zoals de Algemene Rekenkamer in haar rapport concludeert, is deelneming aan deze gezamenlijke operationele testfase in de Verenigde Staten (gezien de participatie van Nederland in het F-35-programma en de twee toestellen voor deelneming aan de testfase die Nederland inmiddels heeft gekocht) de meest doelmatige wijze om de F-35 operationeel te testen.

Niet alle partnerlanden hebben de mogelijkheid om aan de gezamenlijke operationele testfase deel te nemen. De wijze van testen kan per land verschillen. Australië heeft afgelopen jaar gemeld alsnog deel te willen deelnemen aan de internationale operationele testfase.

11

Wat zijn de huidige problemen met de software van de helm? Is hier vooruitgang geboekt?

In de zeer geavanceerde helm van de F-35 worden de data van diverse sensoren samengevoegd, waardoor de vlieger een 360 graden beeld krijgt van de operationele omgeving. Op een aantal facetten voldoet de helm nog niet aan de eisen. Het betreft ongerechtigheden in het beeld door trillingen in het toestel, de kwaliteit van het beeld bij nacht en een geringe vertraging van het geprojecteerde beeld bij bewegingen van het hoofd. Er is wel vooruitgang geboekt met de ontwikkeling maar nog onvoldoende om te voldoen aan de hoge eisen. Ondertussen wordt parallel een traject doorlopen met een alternatieve helm, die mogelijk kan fungeren als tussenoplossing.

12

Zijn de operationele vereisten (missie-effectiviteit op gewenst operationeel niveau), die jaren geleden de basis vormden voor de keuze voor de JSF, op dit moment nog van toepassing voor Defensie? Zo nee, met welke operationele vereisten (missie-effectiviteit op gewenst operationeel niveau) wordt op dit moment rekening gehouden?

16

Welke geplande grote materieelinvesteringen voor andere krijgsmachtsdelen komen onder druk te staan als Defensie uitgaat van 1) 35 JSF-toestellen en 2) 56 JSF-toestellen? In hoeverre heeft Nederland straks een moderne luchtmacht met de geavanceerde F-35, maar een verouderde landmacht en marine?

17

Hoeveel procent van het totale investeringsbudget maakt de aanschaf van 56 F-35's en 35 F-35's uit in de periode 2018–2026?

20

In hoeverre is de F-35 onbetaalbaar voor Defensie vanwege de enorme exploitatiekosten, die structureel zullen drukken op de defensiebegroting? Hoe wilt u de hoge exploitatiekosten inpassen in het budget?

31

Hoe ziet een operationeel verantwoorde taakuitvoering eruit met respectievelijk 56 en 35 F-35 jachtvliegtuigen? Wat betekenen deze verschillende aantallen toestellen voor de Nederlandse NAVO-bijdrage?

32

In hoeverre is de F-35 onbetaalbaar voor Defensie vanwege de enorme exploitatiekosten, die structureel zullen drukken op de defensiebegroting? Hoe wilt u de hoge exploitatiekosten inpassen in het budget?

33

Hoe verhoudt een lager ambitieniveau van de Luchtmacht (minder jachtvliegtuigen) zich met het ambitieniveau van de overige krijgsmachtsdelen?

41

Hoe verhoudt de functionaliteit van alternatieve toestellen zoals de F-18 Super Hornet, de Eurofighter, de Rafale en de SAAB-Gripen NG zich met de functionaliteit van de Nederlandse luchtmacht?

43

Kunt u in een tabel de geraamde investerings- en exploitatiekosten bij het aantal van 56 en 35 JSF's uiteenzetten, net zoals op pagina 71 en 73 is gedaan bij het aantal van 85 en 68 JSF's?

Momenteel ontwikkelt de minister van Defensie in overleg met de minister van Buitenlandse Zaken een visie op de krijgsmacht van de toekomst. Deze visie zal op grond van een solide financiële onderbouwing heldere, richtinggevende keuzes bevatten over nationale en internationale taken van de krijgsmacht en de capaciteiten (land, zee en lucht) die daarvoor nodig zijn. De vervanging van het F-16 jachtvliegtuig zal integraal deel uitmaken van deze visie. De financiële onderbouwing van de operationele capaciteiten wordt, opgesplitst in investerings- en exploitatiekosten, inzichtelijk gemaakt. De visie wordt, inclusief de financiële onderbouwing, door de Algemene Rekenkamer gevalideerd. Daarna is het mogelijk antwoord te geven op de bovenstaande vragen.

13

Waarom is de nieuwe planning van de testfase (2015–2019) langer dan de oorspronkelijke planning van de testfase (2011–2013)?

14

Kunt u uitgebreid motiveren hoe het komt dat de operationele testfase verschuift naar de periode 2015–2019, enkele jaren na levering van het testtoestel? Wat betekent dit bijvoorbeeld voor de kosten die gemaakt worden in de operationele testfase?

Zie het antwoord op vraag 1.

15

Met welke inzetbaarheidsproblemen kampt de F-16 momenteel? Welke problemen worden in de komende jaren verwacht?

Zie het antwoord op vraag 5.

16

Welke geplande grote materieelinvesteringen voor andere krijgsmachtsdelen komen onder druk te staan als Defensie uitgaat van 1) 35 JSF-toestellen en 2) 56 JSF-toestellen? In hoeverre heeft Nederland straks een moderne luchtmacht met de geavanceerde F-35, maar een verouderde landmacht en marine?

17

Hoeveel procent van het totale investeringsbudget maakt de aanschaf van 56 F-35's en 35 F-35's uit in de periode 2018–2026?

Zie het antwoord op vraag 12.

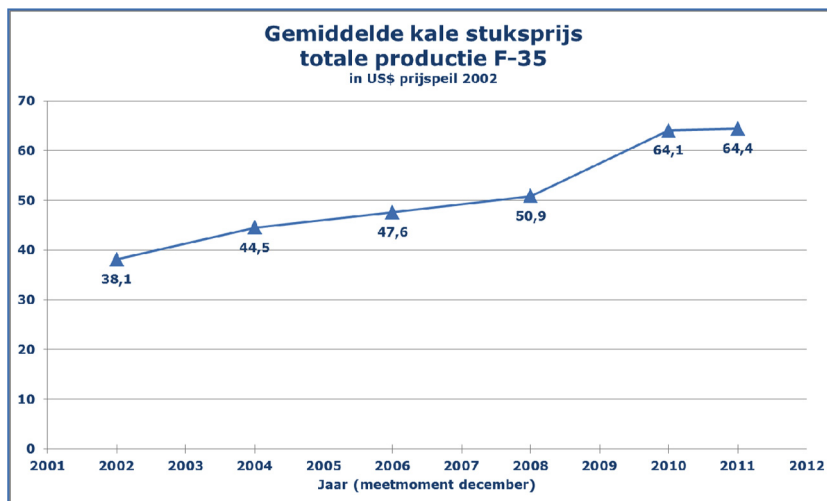
18

Kunt u in een grafiek een overzicht geven van de ontwikkeling van de stukprijs van de F-35 sinds het begin van het project?

42

Is het aannemelijk dat de stuksprijs van een F-35 de komende jaren aanzienlijk zal dalen, naarmate het productieproces vordert?

In de jaarrapportage over het project vervanging F-16 is een tabel opgenomen met de gemiddelde kale Nederlandse stuksprijs in de afgelopen jaren. Door verandering van de plandollarkoers en het prijspeil over de jaren zijn deze cijfers echter onderling niet goed vergelijkbaar. Naast de tabel met de gemiddelde kale Nederlandse stuksprijs is een tabel opgenomen met de door het JPO jaarlijks verstrekte gemiddelde kale stuksprijs van de totale productie van F-35A toestellen tot 2034 in dollars in prijspeil 2002. Deze gegevens zijn wel onderling vergelijkbaar en in onderstaande grafiek weergegeven. De stijging wordt veroorzaakt door eerdere herzieningen van het project. Bij nieuwe herzieningen zijn verdere stijgingen van de gemiddelde kale stuksprijs niet uit te sluiten.



Tegelijkertijd zijn, zoals de Algemene Rekenkamer in haar rapport heeft onderstreept, vroeg geproduceerde toestellen duurder dan later geproduceerde toestellen. Dit wordt geïllustreerd door het feit dat het tweede Nederlandse testtoestel (uit de serie LRIP 4) goedkoper is dan het eerste Nederlandse testtoestel (uit de serie LRIP 3, zie Kamerstuk 26 488 nr. 308 van 21 december 2012). Deze daling zal naar verwachting de komende jaren doorzetten. Hoever de prijzen dalen, wordt onder meer bepaald door leereffecten en door de mate waarin de productie van de toestellen wordt opgevoerd. Op de lange termijn worden later geproduceerde toestellen door factoren als inflatie en dergelijke daarentegen weer duurder, zoals vermeld in het rapport van de Algemene Rekenkamer (blz. 15).

19

Kunt u nader ingaan op 1) het feit dat als Nederland minder toestellen afneemt, de toestellen gemiddeld per stuk duurder worden en 2) het feit dat bij een lager budget het aantal aan te schaffen toestellen meer dan evenredig daalt?

De stuksprijs van een F-35 wordt onder meer bepaald door variabele kosten, zoals de direct benodigde hoeveelheid materiaal voor het bouwen en assembleren van het toestel, en het arbeidsloon, almede een doorbelasting van diverse vaste kosten van de leverancier. Als Nederland zou besluiten minder toestellen te kopen, moet de leverancier de vaste kosten omslaan over een geringere productieomvang, waardoor de stuksprijs zal toenemen. Door het relatief geringe aandeel van Nederland in de totale productieomvang (2,7 procent, zoals ook vermeld in de laatste jaarrapportage), blijven de gevolgen beperkt. Wel is het zo, zoals door de Algemene Rekenkamer wordt geconstateerd, dat bij een lager budget het aantal aan te schaffen toestellen meer dan evenredig daalt. Dit komt doordat in het projectbudget ook de verwerving van simulators, ICT-middelen en aanpassingen in de infrastructuur zijn opgenomen. Dit zijn grotendeels vaste kosten, die geen lineair verband vertonen met het aantal af te nemen toestellen.

20

In hoeverre is de F-35 onbetaalbaar voor Defensie vanwege de enorme exploitatiekosten, die structureel zullen drukken op de defensiebegroting? Hoe wilt u de hoge exploitatiekosten inpassen in het budget?

Zie het antwoord op vraag 12.

21

Wat zullen de gevolgen zijn van het naar achter schuiven van de planning van de IOT&E?

Zie het antwoord op vraag 1.

22

Wat zijn de gevolgen voor de inzetbaarheid van de luchtmacht wanneer er moet worden doorgevlogen met de F-16 tot 2029?

Zie het antwoord op vraag 5.

23

In hoeverre loopt Nederland risico dat de operationele testfase nog verder naar achteren verschuift? Welke invloed kan Nederland hier zelf uitoefenen?

Door de herstructurering van het F-35 programma heeft de Amerikaanse overheid de risico's zoveel mogelijk beperkt. De aangepaste planning houdt rekening met tegenslagen, maar volledige zekerheid kan niet worden geboden. Zoals gemeld in mijn brief van 8 februari jl. (Kamerstuk 26 488, nr. 309) is op dit moment 34 procent van het totale testprogramma in het kader van de ontwikkeling voltooid. In deze brief is eveneens melding gemaakt van het bezwaar van de Amerikaanse *Director Operational Test and Evaluation* tegen de overlap van de technische ontwikkelingsfase en de operationele testfase. Hierover is overleg in het Pentagon gaande. Indien het Pentagon tegemoet komt aan deze aanbeveling van DOT&E, kan dat gevolgen hebben voor de planning van de operationele testfase. Partnerlanden hebben niet of nauwelijks invloed op de voortgang van de ontwikkeling.

24

Op welke wijze houdt Defensie in de toekomstvisie rekening met alternatieve toestellen? Hoe zullen alternatieven worden meegewogen zonder een nieuwe kandidatenvergelijking? In hoeverre zal informatie worden opgevraagd bij andere aanbieders?

25

Waarom is er niet gekozen om, na het bepalen van de ambities voor de krijgsmacht in de toekomstvisie, een nieuwe kandidatenvergelijking te maken tussen de verschillende alternatieven voor de vervanging van de F-16?

26

Is het mogelijk om van de volgende kandidaten een vergelijking te maken tussen de basisfunctionaliteiten bij het vliegen in een vijandige omgeving: de JSF, de F-18 Super Hornet, de Eurofighter, de Rafale, de Advanced F-16, en de Saab-Gripen NG

Alternatieve toestellen zullen wel degelijk de revue passeren in het kader van de visie op de krijgsmacht van de toekomst, maar niet in de vorm van een kandidatenvergelijking zoals die al twee keer is uitgevoerd. Zie voorts het antwoord op vraag 12.

27

Waarom is het voor een toekomstig jachtvliegtuig vereist om te beschikken over Network Enabled Capacities (NEC), waar enkel de F-35 over beschikt?

De F-35 verzamelt een scala aan gegevens vanuit verschillende bronnen (waaronder sensoren en informatienetwerken van andere platformen) waarmee een hoogwaardig, accuraat en nagenoeg *live* beeld van het

operatiegebied wordt gegenereerd. Deze capaciteiten en die van andere toestellen zullen aan bod komen in de beschouwing over de vervanging van de F-16 in de visie.

28

Hoeveel bedragen de royalties per toestel bij de huidige stuksprijs?

Deelnemers aan de diverse MoU's voor ontwikkeling en productie kunnen aanspraak maken op royalty's. De royalty's bestaan uit toeslagen die landen die de F-35 via *Foreign Military Sales* (FMS) kopen, moeten betalen ter compensatie van de ontwikkelingskosten en de eenmalige kosten van bijvoorbeeld productiemiddelen. De hoogte van de royalty's is afhankelijk van het aantal vliegtuigen dat landen via FMS kopen, het totale aantal F-35's dat wordt geproduceerd en de kosten van de ontwikkeling. De royalty's zijn dus niet afhankelijk van de te betalen stuksprijs. De royalty's worden vastgesteld bij de contractondertekening en pas betaald bij de voltooiing van het contract voor de levering van toestellen. Het Nederlandse aandeel in de royalty's die FMS-landen betalen, staat in verhouding tot de Nederlandse bijdrage aan de ontwikkeling.

29

Wat zijn de uitgangspunten van de huidige operationele inzet van de Luchtmacht?

Uitgangspunt van Defensie zijn de inzetbaarheidsdoelstellingen van de krijgsmacht tot 2015 die in de begroting 2013 zijn weergegeven. Bij de jachtvliegtuigen gaat het om eenmalige bijdragen aan internationale interventieoperaties met een squadron, thans bestaande uit vijftien toestellen. Daarnaast hanteert Defensie voor langdurige stabilisatieoperaties het uitgangspunt dat gemiddeld acht toestellen worden ingezet. Dit aantal is lager zodat bij een langdurige operatie het voortzettingsvermogen kan worden gegarandeerd. Ten slotte worden F-16's ook voor nationale taken ingezet, zoals de luchtruimbewaking met de *Quick Reaction Alert*.

30

Kunt u de exploitatiekosten van respectievelijk 35 en 56 F-35 vergelijken met 35 of 56 alternatieve toestellen zoals de F-18 Super Hornet, de Eurofighter, de Rafale, de Advanced F-16 of de SAAB-Gripen NG?

Een vergelijking van exploitatiekosten van de diverse toestellen is niet eenvoudig uit te voeren. Er is weinig informatie uit open bronnen beschikbaar. Daarbij is niet altijd duidelijk hoe exploitatiekosten zijn berekend. Uit de eerder uitgevoerde kandidatenevaluaties zijn bij Defensie gedetailleerdere exploitatiegegevens over de genoemde toestellen bekend, maar deze zijn niet meer actueel. Bij het opstellen van de visie op de toekomstige krijgsmacht wordt hier verder naar gekeken.

31

Hoe ziet een operationeel verantwoorde taakuitvoering eruit met respectievelijk 56 en 35 F-35 jachtvliegtuigen? Wat betekenen deze verschillende aantallen toestellen voor de Nederlandse NAVO-bijdrage?

32

In hoeverre is de F-35 onbetaalbaar voor Defensie vanwege de enorme exploitatiekosten, die structureel zullen drukken op de defensiebegroting? Hoe wilt u de hoge exploitatiekosten inpassen in het budget?

33

Hoe verhoudt een lager ambitieniveau van de Luchtmacht (minder jachtvliegtuigen) zich met het ambitieniveau van de overige krijgsmachtsdelen?

Zie het antwoord op vraag 12.

34

Hoe is het gesteld met gesprekken over samenwerking bij de aanschaf en het gebruik van de opvolger van de F-16 met andere landen?

Met de Verenigde Staten zijn afspraken gemaakt over het gezamenlijk opleiden en trainen van vliegers en onderhoudspersoneel in de voorbereiding op de operationele testfase. Verder wordt in verkennende zin gesproken over het eventueel gezamenlijk opleiden van vliegers in de Verenigde Staten gedurende de gehele gebruiksduur van de F-35. Alle partnerlanden die overwegen dezelfde variant als Nederland aan te schaffen, zijn hierbij betrokken. Ten slotte wordt, net als bij de potentiële samenwerking op het gebied van de instandhouding (zie het antwoord op vragen 8 en 9), overleg gevoerd met Europese partners over gezamenlijke trainingsmogelijkheden na een eventuele instroming van het toestel. Dit zijn, in afwachting van de besluitvorming over de vervanging van de F-16, verkennende gesprekken.

35

Wat is uw reactie op de ontwikkelingen in Canada, waar de keuze voor de JSF openlijk wordt heroverwogen en gekeken wordt naar alternatieven zoals de F-18 Super Hornet en de Eurofighter?

In Canada heeft de Canadese Rekenkamer afgelopen jaar onderzoek gedaan naar de deelneming aan het F-35 programma. Daarbij heeft zij kritiek geuit op de Canadese besluitvorming. Naar aanleiding daarvan heeft de Canadese regering op 3 april 2012 besloten de besluitvorming geheel over te doen en heeft zij hiervoor een zevenpuntenplan gepresenteerd. Het nader onderzoeken van alternatieve opties maakt daar deel van uit. De aspecten uit het zevenpuntenplan maken in Nederland al jaren deel uit van de reguliere besluitvorming en van de informatievoorziening op grond van de regeling grote projecten.

36

Wat is uw reactie op de ontwikkelingen in Turkije, waar de aanschaf van de eerste twee JSF-toestellen is opgeschort vanwege de technische problemen en de stijgende kosten?

In de afgelopen jaren hebben diverse partnerlanden hun planning op basis van de ontwikkelingen in het F-35 programma aangepast. Turkije heeft begin 2013 besloten zijn bestelschema aan te passen. Ik heb daar kennis van genomen.

37

Wat is uw reactie op de ontwikkelingen in Australië, waar zeer waarschijnlijk extra F-18 Super Hornets worden gekocht, met gevolgen voor het aantal te bestellen JSF-toestellen?

Australië heeft ten gevolge van de latere levering van de F-35 toestellen een langdurig tekort aan jachtvliegtuigen door de uitfasering van de F-111 jachtbommenwerper. Om dit tekort op te vangen heeft Australië al eerder een aantal F-18 toestellen aangeschaft en overweegt het nog een aantal toestellen aan te schaffen. In de plannen voorziet Australië, net zoals de

US Navy, deze toestellen op den duur te vervangen door F-35 toestellen. Australië handhaaft vooralsnog het totale aantal van 100 F-35's.

38

Wat is uw reactie op de ontwikkelingen in Denemarken, waar opnieuw verschillende kandidaten worden vergeleken, zoals de JSF, de F-18 Super Hornet, de Eurofighter en de SAAB-Gripen?

Zoals gemeld in de jaarrapportage over 2009 van het project Vervanging F-16 (Kamerstuk 26 488, nr. 232) heeft Denemarken in maart 2010 bekendgemaakt dat de besluitvorming over de vervanging van de F-16 enkele jaren zou worden uitgesteld. Vervolgens is de besluitvorming verder vertraagd tot 2015. Daarbij is het planningsaantal verlaagd van 48 naar 30 toestellen. Voor de besluitvorming in 2015 zal Denemarken voor het eerst verschillende kandidaten vergelijken. Defensie heeft kennis genomen van de ontwikkelingen in Denemarken.

39

Wat is uw reactie op de ontwikkelingen in de Verenigde Staten, waar naar verwachting aanzienlijk minder JSF-toestellen zullen worden gekocht (niet het verwachte aantal van 2443, maar eerder tussen de 1200 en 1800)?

De Verenigde Staten zijn van plan 2443 toestellen aan te schaffen in drie varianten ter vervanging van diverse typen verouderde toestellen uit het bestand van drie Amerikaanse krijgsmacht delen. Als de komende begrotingsbesprekingen tussen de president en Congres, die uiterlijk 1 maart aanstaande moeten zijn voltooid, mislukken, zijn echter automatische bezuinigingen op Defensie aan de orde. Dergelijke bezuinigingen hebben mogelijk hun weerslag op het F-35 programma. Het is echter niet zinvol te speculeren over de uitkomsten van de onderhandelingen in de Verenigde Staten.

40

Hoe onderbouwt u de stelling dat er een voordeel is in de wijze waarop in de internationale politiek en strategisch verband naar Nederland wordt gekeken door deelname aan de MOU's wordt verbeterd?

Door de jarenlange deelname aan de verschillende MOU's voor ontwikkeling, testen, productie, instandhouding en doorontwikkeling heeft Nederland een reputatie als betrouwbare partner opgebouwd.

41

Hoe verhoudt de functionaliteit van alternatieve toestellen zoals de F-18 Super Hornet, de Eurofighter, de Rafale en de SAAB-Gripen NG zich met de functionaliteit van de Nederlandse luchtmacht?

Zie het antwoord op vraag 12.

42

Is het aannemelijk dat de stuksprijs van een F-35 de komende jaren aanzienlijk zal dalen, naarmate het productieproces vordert?

Zie het antwoord op vraag 18.

43

Kunt u in een tabel de geraamde investerings- en exploitatiekosten bij het aantal van 56 en 35 JSF's uiteenzetten, net zoals op pagina 71 en 73 is gedaan bij het aantal van 85 en 68 JSF's?

Zie het antwoord op vraag 12.

44

Is het in de huidige markt een realistische optie de testtoestellen tegen een redelijke prijs te verkopen of te leasen aan een ander land?

De door Nederland aangeschafte toestellen maken deel uit van de vroege LRIP productieseries (drie en vier). Nieuwere toestellen zijn voordeliger, waardoor bij verkoop rekening moet worden gehouden met een verlies.

Het leasen van de toestellen is in principe alleen mogelijk aan landen die beschikken over voor de F-35 opgeleid personeel. Voor de F-35 zijn dat de Verenigde Staten en het Verenigd Koninkrijk. Het Verenigd Koninkrijk maakt echter gebruik van een andere variant van de F-35, waardoor lease van Nederlandse toestellen niet aan de orde is. Zoals gemeld in mijn brief van 8 februari jl. (Kamerstuk 26 488, nr. 309) heeft Nederland geïnformeerd of de Verenigde Staten de Nederlandse toestellen tot aanvang van de operationele testfase van Nederland zouden willen leasen. De Verenigde Staten hebben daarop, in verband met eigen budgettaire beperkingen, afwijzend gereageerd.

45

Is de regering het eens met de kanttekening van de Algemene Rekenkamer (ARK) dat de «huidige zekerheid van levering» niet «absoluut» mag worden genomen?

Ja, bij aanschaf via *Foreign Military Sales* (FMS) is de huidige relatieve zekerheid van levering niet gegarandeerd. Als partner in het F-35 programma heeft Nederland meer zekerheid over de gewenste levermomenten.

46

Is de regering het eens met de ARK dat er «feitelijk geen uitspraak te doen (is) over wanneer een toestel «van de plank» geleverd zal worden»?

Ja, Defensie verstaat onder een product dat van de plank kan worden aangeschaft een uitontwikkeld product. De Algemene Rekenkamer doet in haar rapport op toestellen die nog niet beschikbaar zijn in de configuratie waarin zij hebben deelgenomen aan eerdere kandidatenevaluaties. Het betreft hier naast de F-35 onder meer de Eurofighter, de Rafale en de Saab Gripen NG. Deze worden nog niet geproduceerd met de capaciteiten die in de kandidatenevaluaties zijn beoordeeld.