

Vergaderjaar 2014–2015

**26 488**

**Behoeftestelling vervanging F-16**

**Nr. 372**

**LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 18 februari 2015

De vaste commissie voor Defensie heeft een aantal vragen voorgelegd aan de ministers van Defensie en Economische Zaken over de brief van 22 december 2014 inzake D-brief Vervanging F-16 (Kamerstuk 26 488, nr. 369).

De Minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 16 februari 2015. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,  
Ten Broeke

De adjunct-griffier van de commissie,  
Mittendorff

**1**

**Waarom wordt in het geheel niet ingegaan op de kernwapentaak van de F-35? Bent u bereid dit alsnog te doen per afzonderlijke brief en daarbij uitgebreid in te gaan op de aangenomen moties Sjoerdsma<sup>1</sup> en Jasper van Dijk<sup>2</sup>?**

De vaste commissie voor Defensie heeft mij op 23 april 2014 de eisen voor de D-brief toegezonden (kenmerk 2014Z06709/2014D14917). Daarin komt de kernwapentaak niet aan de orde. Voor de laatste stand van zaken verwijs ik naar de jaarrapportage 2013 (Kamerstuk 26 488, nr. 358) en de kabinetsreacties op de beide moties (Kamerstuk 33 783, nrs. 5 en 13). Een afzonderlijke brief zou hieraan nu niets toevoegen.

**2**

**Is het juist dat generaal Bogdan tijdens het gesprek met de vaste commissie voor Defensie op 13 januari 2015 heeft gezegd dat een F-35 tussen de 80 en 85 miljoen dollar kost?**

Ja. Generaal Bogdan verwees naar de verwachte stuksprijs van een F-35A, die bij contractsluiting in 2019 in het dan geldende prijspeil tussen de 80 en 85 miljoen dollar zou moeten zijn. Die toestellen worden in 2021 geleverd.

**3**

**Wat betekent het gegeven dat het toestel tevens veel potentieel heeft voor doorontwikkeling voor de exploitatiekosten op lange termijn?**

De doorontwikkeling van een toestel door middel van periodieke modificaties leidt er niet alleen toe dat het toestel gedurende de gehele levensduur over moderne operationele capaciteiten blijft beschikken, maar biedt ook mogelijkheden voor technische verbeteringen die de betrouwbaarheid van het toestel verhogen. In het eerste geval kunnen de exploitatiekosten toenemen, in het tweede geval kunnen die dalen. In algemene zin zijn de inspanningen erop gericht de kosten van instandhouding zo laag mogelijk te houden.

**4**

**Gaat u het toestel voornamelijk inzetten met landen die ook een F-35 aanschaffen of doet dit niet ter zake?**

De F-35 kan met verschillende vliegtuigtypen samenwerken. De keuze is afhankelijk van de samenwerkingspartners, de dreiging en de missie. Nederland is dus niet gebonden aan partners die de F-35 hebben.

**5**

**Kan de vertraging van de te ontwikkelen software (block 3f), naast in tijd (aantal maanden), ook in geld uitgedrukt worden?**

Nee, daarvoor ontbreekt de benodigde financiële informatie. Overigens is het van belang onderscheid te maken tussen de directe en de indirecte kosten. De directe kosten van de vertraging betreffen vooral de extra kosten voor het langer moeten inzetten van personeel voor het ontwikkelen en testen van de software. Deze kosten komen ten laste van de ontwikkelings- en testfase van het F-35 programma. Nederland heeft aan deze ontwikkelings- en testfase een vaste financiële bijdrage geleverd van 800 miljoen dollar en de extra kosten daarvoor komen daarom voor

<sup>1</sup> Kamerstuknummer 33 783, nr. 10

<sup>2</sup> Kamerstuknummer 33 763, nr. 14

rekening van de Verenigde Staten. Indirecte kosten voor Nederland zouden zich kunnen voordoen indien de vertraging zodanig wordt dat deze de geplande afstoting van de F-16 en invoering van de F-35 zou gaan beïnvloeden. De kans daarop is voorshands klein, omdat de volgende toestellen naar verwachting in 2019 aan Nederland worden geleverd. De oplevering van deze softwareversie is door het *F-35 Joint Program Office* (JPO) eind 2017 gepland. Dat is ruim een jaar voor de aflevering van toestellen aan Nederland (drie jaar voor het opleidingstraject van de eerste Nederlandse *combat ready* vliegers) en vier jaar voor de beoogde IOC-datum van de Nederlandse toestellen.

## 6

### **Welke hoogwaardige technologie hebben de Chinezen gestolen<sup>3</sup>? Gaat het bij deze Chinese actie om software en kunt u toelichten wat de gevolgen zijn voor dit project?**

Het F-35 JPO heeft laten weten dat geen gerubriceerde informatie is ontvreemd. De operationele veiligheid en de capaciteiten van de F-35 zijn niet in gevaar. Zie tevens mijn reactie hierover van 30 januari jl.

## 7

### **Hoe groot is de kans dat de geplande initiële operationele capaciteit (IOC) datum niet wordt gehaald?**

Een Nederlandse initiële operationele capaciteit (IOC) met de F-35 zal volgens de huidige planning eind 2021 worden bereikt. Defensie wil de IOC-status behalen met de F-35 in de *block 3F* configuratie. Om de eerste *combat ready* vliegers eind 2021 inzetbaar te hebben, dienen zij hun jaarlijks oefenprogramma te hebben doorlopen met de 3F softwareconfiguratie. Daarom moet deze software uiterlijk eind 2020 beschikbaar zijn voor operationeel gebruik. Het F-35 JPO voorziet de oplevering van deze software voor eind 2017. Er is dus een marge van enkele jaren. Nederland is overigens niet het enige partnerland dat de software nodig heeft voor het bereiken van de IOC-status. De Amerikaanse marine wil reeds in 2019 de IOC-status behalen met de *Block 3F* configuratie. Daarom wordt de kans op het niet halen van de Nederlandse IOC-status in 2021 op dit moment klein geacht.

## 8

### **Wat zijn de gevolgen voor de inzetbaarheidsdoelstellingen van de F-35 bij verlies van een toestel? Kunnen deze met 36 toestellen nog volledig worden waargemaakt?**

## 13

### **Komen mogelijke vredesverliezen van Nederlandse F-35 toestellen direct ten koste van de vier beschikbare toestellen voor missies? Zo nee, in welke operationele doelstellingen moet dan gesneden worden?**

Een verlies gaat niet direct ten koste van de beschikbaarheid van vier toestellen voor inzet. Wel neemt het aantal toestellen af om het jaarlijks benodigde aantal vliegers te kunnen maken om vliegers getraind te houden. Voldoende vliegers zijn een voorwaarde voor het structureel *combat ready* houden van 29 vliegers. Op het moment dat een wapensysteem verloren gaat, zal worden bepaald of, en zo ja hoe, het wordt vervangen. Financiële overwegingen, de operationele inzetbaarheid en de (internationale) veiligheidsomstandigheden spelen daarbij een rol.

<sup>3</sup> Zie bericht in diverse media, zoals [http://www.telegraaf.nl/buitenland/23573687/\\_\\_\\_China\\_steelt\\_geheimen\\_JSJF\\_\\_\\_html](http://www.telegraaf.nl/buitenland/23573687/___China_steelt_geheimen_JSJF___html)

Ontwikkelingen op dit punt zullen worden meegenomen in de voortgangsrapportages.

**9**

**Is er een risico op terughoudendheid bij toekomstige inzet van de F-35 bij een aantal van slechts 37 toestellen, waarbij geen rekening is gehouden met verliezen? Klopt het dat de gevolgen van verlies van één toestel al ernstig zijn, niet alleen financieel maar ook voor de gereedstelling, operationele inzetbaarheid en voortzettingsvermogen?**

Nee, steeds wordt afgewogen of toestellen veilig en effectief kunnen worden ingezet en of de risico's voor personeel en materieel niet onverantwoord hoog zijn. Het aantal toestellen speelt daarbij geen rol. Zie verder het antwoord op vraag 8 en 13.

**10**

**Kunt u een opsomming geven van de argumenten die ten grondslag liggen aan de beslissing om geen rekening te houden met vredesverliezen?**

**11**

**Zou het niet raadzaam zijn om bij aanschaf van de F-35 en de planning van de inzetbaarheid rekening te houden met vredesverliezen, zoals ook de Verenigde Staten (VS) en Canada doen?**

**15**

**Hoe beoordeelt u de kritiek van de auditdienst, dat het ministerie niet heeft aangetoond dat het geen rekening houden met verliezen gebruikelijk is bij andere hoofdwapensystemen? Bent u bereid dit uitgebreider te onderbouwen, ook in het licht van de constatering dat destijds bij de bepaling van het aantal benodigde F-16's wel rekening is gehouden met verliezen?**

Defensie voert de vervanging van de F-16 uit binnen de financiële kaders. De aldus beschikbare financiële ruimte is toereikend voor de aanschaf van ten minste 37 toestellen. Zoals geschreven op 13 oktober 2013 in antwoord op vragen over de nota *In het belang van Nederland* is in het aantal van 37 toestellen geen rekening gehouden met vredes- en gevechtsverliezen. Het is immers niet te voorspellen wanneer en onder welke omstandigheden verliezen zullen optreden. Deze werkwijze geldt voor alle hoofdwapensystemen.

**12**

**Hoe lang zal het naar verwachting duren om een verlies van een F-35 toestel te vervangen? Zal een bestelling net als nu vier jaar duren?**

Dat valt niet met zekerheid te zeggen. De reguliere bestelsystematiek vergt op dit moment een termijn van vier jaar, maar het kan zijn dat bij bijzondere omstandigheden, in overleg met de Amerikaanse overheid, een kortere termijn mogelijk is. Ook kunnen de mogelijkheden voor bijvoorbeeld huur en *lease* worden onderzocht. In voortgangsrapportages zal er aandacht zijn voor ontwikkelingen op dit punt.

**13**

**Komen mogelijke vredesverliezen van Nederlandse F-35 toestellen direct ten koste van de vier beschikbare toestellen voor missies? Zo nee, in welke operationele doelstellingen moet dan gesneden worden?**

Zie het antwoord op vraag 8.

**14**

**Houden andere F-35 partnerlanden wel rekening met vredesverliezen? Zo ja, op welke wijze?**

**16**

**Klopt het dat landen als de VS en Canada wel rekening houden met (vredes)verliezen bij de F-35? Bent u bereid een overzicht aan de Kamer te doen toekomen van alle F-35 partnerlanden en daarbij aan te geven of zij in hun aanschaf wel of geen rekening houden met verliezen?**

Voor zover bekend, hebben de partnerlanden niet formeel bekendgemaakt of in hun bestelaantallen rekening is gehouden met vredesverliezen. Canada is daarop een uitzondering. Het land heeft in 2012 bekendgemaakt géén rekening te houden met vredesverliezen<sup>4</sup>.

**15**

**Hoe beoordeelt u de kritiek van de auditdienst, dat het ministerie niet heeft aangetoond dat het geen rekening houden met verliezen gebruikelijk is bij andere hoofdwapensystemen? Bent u bereid dit uitgebreider te onderbouwen, ook in het licht van de constatering dat destijds bij de bepaling van het aantal benodigde F-16's wel rekening is gehouden met verliezen?**

Zie het antwoord op vraag 10.

**16**

**Klopt het dat landen als de VS en Canada wel rekening houden met (vredes)verliezen bij de F-35? Bent u bereid een overzicht aan de Kamer te doen toekomen van alle F-35 partnerlanden en daarbij aan te geven of zij in hun aanschaf wel of geen rekening houden met verliezen?**

Zie het antwoord op vraag 14.

**17**

**Kunt u het 20% verlies in bedrijfsvoering van het vlieguurbudget nader specificeren? Waarom treedt dit verlies op?**

Niet alle vlieguuren hebben trainingswaarde voor *combat ready* vliegers. Er zijn ook uren die worden gebruikt voor de training van nieuwe F-35 vliegers die net de initiële training achter de rug hebben, de training van supportvliegers, het overvliegen van vliegtuigen van en naar oefen- en inzetgebieden, testvluchten en vluchten van en naar onderhoudslocaties. Daarnaast treedt verlies op vanwege onvoorziene omstandigheden zoals weersveranderingen.

**18**

**Als de prijs bij het bestellen van meerdere toestellen tegelijk naar beneden gaat, kiest u daar dan voor?**

Ja, als het mogelijk wordt in één keer voor meer jaren toestellen te bestellen (en daardoor de stuksprijs lager wordt) zal Nederland daartoe overgaan. Dit is in de D-brief beschreven. Zodra daarover duidelijkheid ontstaat, wordt de Kamer daarover geïnformeerd.

---

<sup>4</sup> *Annual report 2012 Next Generation Fighter Capability Annual Update: For example, an additional cost that is not included in the full life-cycle cost of \$ 44.8 billion is the cost for the replacement of aircraft lost due to peace-time accidents.*

**19**

**Waarom is het verwervingstraject opgeknipt in delen? Waarom worden niet alle toestellen in één keer besteld?**

In de huidige bestelsystematiek van het F-35 programma is het nog niet mogelijk een bestelling te plaatsen voor meer jaren tegelijk. Bestellingen worden jaarlijks gedaan. Zodra initiatieven zoals een *Multi Year Buy* of een *Partner Block Buy* mogelijk worden, kunnen wel toestellen voor meer jaren ineens besteld worden.

**20**

**Hoe zit het precies met de totale afname van het toestel, ligt dat rond de 3.000 of 4.500?**

Conform de toezegging tijdens het algemeen overleg met de vaste commissie voor Defensie op 11 december 2014, zal de Minister van Economische Zaken binnenkort een separate brief sturen over de onderbouwing van de productieprognose en omzetraming van de F-35 (Kamerstuk 26 488, nr. 373).

**21**

**Wanneer krijgt de Kamer de aanvullende informatie over de omscholing van het personeel?**

De omscholing van het personeel dat deelneemt aan de operationele testfase is voltooid. De omscholing van het resterende personeel zal omstreeks 2019 aanvangen. In toekomstige voortgangsrapportages zal de Kamer worden geïnformeerd over de transitie, waaronder de omscholing van het overige personeel.

**22**

**Is bij de verwachting dat gedurende de transitiefase de exploitatiekosten hoger zijn dan later rekening gehouden met de potentiële doorontwikkeling?**

Ja. Doorontwikkeling van de F-35 is een onafgebroken proces. Ook in de periode 2019 tot 2023 zijn in het F-35 programma uitgaven voorzien voor verdere doorontwikkeling. Daarmee is rekening gehouden in de Nederlandse ramingen van de jaarlijkse exploitatiekosten.

**23**

**Waarom wordt nu voor het eerst vermeld dat de exploitatiekosten tot 2053 «gemiddeld» maximaal 285 miljoen euro mogen zijn, aangezien de investerings- en exploitatiebudgetten eerder nog «taakstellend» genoemd werden? Waarom werd de term «gemiddeld» niet eerder genoemd en nu wel?**

De budgetten voor de verwerving en de exploitatie zijn onverminderd taakstellend. In de jaarrapportage Vervanging F-16 van 2013 (Kamerstuk 26 488, nr. 358) is gemeld dat het om gemiddelde exploitatiekosten gaat tot het einde van de levensduur van de F-35 die is voorzien voor 2053. Bij de bepaling van de jaarlijkse exploitatiekosten zijn de totale exploitatiekosten over de gehele levensduur gedeeld door dertig jaar. De werkelijke exploitatiekosten zullen echter van jaar tot jaar fluctueren. Grotere uitgaven, bijvoorbeeld voor soft- en hardware aanpassingen (*block upgrades*), zijn immers niet elk jaar aan de orde. Verder hangen de kosten van de *block upgrades* weer af van de inhoud en omvang van de aanpassingen. Ook zullen de onderhoudskosten niet van jaar tot jaar constant zijn. Gedurende de transitieperiode hebben de exploitatiekosten bovendien betrekking op zowel de F-16 als de F-35.

**24**

**Hoe kunt u zo stellig zijn dat er «jaren zullen zijn waarin de werkelijke kosten lager zijn dan het gemiddelde van 285 miljoen euro»? Hoe verhoudt zich dat tot uitspraken van Defensieambtenaren tijdens de technische briefing op 13 januari 2015 over de exploitatiekosten: «alle tollens staan los», «we hebben geen glazen bol», «ik kan u niet de garantie bieden»?**

Zoals in antwoord op vraag 23 is uitgelegd zullen de jaarlijkse exploitatiekosten gedurende de resterende levensduur van de F-16 en de totale levensduur van de F-35 niet constant zijn, maar gemiddeld € 285 miljoen (prijsspeil 2014) bedragen. Hogere kosten in enig jaar zullen moeten worden gecompenseerd met lagere uitgaven in andere jaren. Zo is het een bekend gegeven dat de exploitatiekosten van wapensystemen in de eerste fase relatief hoog zijn en na verloop van tijd – vanwege toenemende kennis over en verdere ontwikkeling van het product – afnemen. Tegen het einde van de levensduur nemen de kosten weer toe vanwege de economische en technische veroudering.

De defensieambtenaren spraken in de technische briefing over het feit dat de jaarlijkse exploitatiekosten in de transitiefase nog niet vaststaan. Dat betreft een relatief korte periode van 2019 tot en met 2023. Het is echter nog te vroeg om de optimale aanpak van de transitie, inclusief de kosten en de operationele mogelijkheden, nader te bepalen. Daarvoor zijn onder meer de eerste bevindingen uit de operationele testfase en het eerste gebruik door partnerlanden van belang. Het duurt dus nog enige jaren voordat volledige duidelijkheid ontstaat. Wel is duidelijk dat de exploitatie van twee typen jachtvliegtuigen duurder is dan de exploitatie van één type. Zodoende zullen de exploitatiekosten gedurende de transitieperiode waarschijnlijk hoger uitpakken. Dit onderwerp zal in de voortgangsrapportages uitgebreid aan de orde komen.

**25**

**Ligt het, gezien de stijging van het exploitatiebudget van 270 miljoen euro in 2013 naar 283 miljoen euro in 2014, voor de hand dat de exploitatie veel hoger komt te liggen dan de 270 miljoen euro en tien procent, als u hierbij ook kijkt naar de niet beïnvloedbare zaken als inflatieverschillen, koersstijgingen en -dalingen enzovoorts?**

Voor een actuele schatting van de toekomstige exploitatiekosten moet worden uitgegaan van de huidige raming, rekening houdend met in de risicoanalyse beschreven risico's. Zoals is afgesproken, wordt het exploitatiebudget jaarlijks reëel geïndexeerd en dus gecorrigeerd voor een inflatieverschil, tenzij hierdoor verdringing optreedt. Het budget zal door de indexatie van jaar tot jaar stijgen om koopkracht gelijk te houden. Het besluit van het kabinet tot aanschaf van de F-35 berustte op cijfers in prijspeil 2012. De stijging van het exploitatiebudget naar € 285,4 miljoen (de kostenraming is € 283 miljoen) is het gevolg van een prijspeilaanpassing voor twee jaar ineens (van prijspeil 2012 naar prijspeil 2014). Het is niet mogelijk om een voorspelling te doen over de toekomstige inflatie en het effect daarvan op het exploitatiebudget. Dat geldt eveneens voor de koersontwikkeling.

**26**

**Kunt u, gelet op uw stelling dat, ten aanzien van de 47,1 miljoen euro aan extra kosten als gevolg van hogere Amerikaanse inflatie, een nadere validering heeft uitgewezen dat van verdringing geen sprake is, aangeven hoe deze kosten gedekt worden en ten koste waarvan?**

De investeringsprojecten die Defensie uitvoert, zijn in 2014 op het juiste prijspeil gebracht met de daarvoor bestemde middelen uit het Begrotingsakkoord 2013 (Kamerstukken 33 750, nr. 23 en 33 763, nr. 7). Ook de € 47,1 miljoen is gedekt uit dat budget.

**27**

**Besloten is dat de reservering van 47,1 miljoen euro aan het projectbudget kan worden toegevoegd. Welke formele en informele afspraken zijn er tussen u en de Minister van Financiën voor de toekomst gemaakt ten aanzien van compensatie voor hogere Amerikaanse inflatie?**

**29**

**Wat zijn de precieze afspraken tussen het u en de Minister van Financiën over eventuele compensatie van de Amerikaanse inflatie?**

**30**

**Kunt u de precieze afspraken tussen u en de Minister van Financiën over eventuele compensatie van de Amerikaanse inflatie aan de Kamer doen toekomen?**

**31**

**Waarom is er tot op heden nog geen formele, door u en de Minister van Financiën ondertekende, vastlegging van de afspraken tussen u beiden over het toekennen van de hogere (Amerikaanse) inflatie door middel van de jaarlijks toegekende prijscompensatie? Klopt het dat er wel overeenstemming is? Bent u bereid de Kamer hierover met een afzonderlijke brief te informeren?**

De afspraak tussen de Minister van Defensie en de Minister van Financiën volgt uit het kabinetsbesluit de vervanging van het jachtvliegtuig zo vorm te geven dat er elders in de krijgsmacht geen verdringingseffecten optreden. Die afspraak is inmiddels ambtelijk vastgelegd. De afspraken zijn ook verwoord in mijn brief van 5 december 2014 waarin ik mede namens de Minister van Financiën antwoord geef op uw vragen hierover (Kamerstuk 26 488, nr. 363). Met de Minister van Financiën is overeenstemming dat het investeringsbudget en het exploitatiebudget reëel worden geïndexeerd – dus inclusief (eventueel) hogere inflatie in de Verenigde Staten – tenzij door hogere indexatie voor de F-35 elders in de krijgsmacht verdringing optreedt.

**28**

**Welke verwachting heeft u van de hogere inflatie in de VS in vergelijking met Nederland voor het begrotingjaar 2015 en de komende jaren?**

Hoewel de inflatie in de Verenigde Staten in de achterliggende jaren gemiddeld hoger was dan in Nederland, kan ik geen voorspelling doen over de toekomstige ontwikkeling. Uit het *Selected Acquisition Report 2014* (SAR) dat in de loop van 2015 zal verschijnen, zal het Amerikaanse inflatiecijfer worden afgeleid.

**29**

**Wat zijn de precieze afspraken tussen het u en de Minister van Financiën over eventuele compensatie van de Amerikaanse inflatie?**

Zie het antwoord op vraag 27.



**30**

**Kunt u de precieze afspraken tussen u en de Minister van Financiën over eventuele compensatie van de Amerikaanse inflatie aan de Kamer doen toekomen?**

Zie het antwoord op vraag 27.

**31**

**Waarom is er tot op heden nog geen formele, door u en de Minister van Financiën ondertekende, vastlegging van de afspraken tussen u beiden over het toekennen van de hogere (Amerikaanse) inflatie door middel van de jaarlijks toegekende prijscompensatie? Klopt het dat er wel overeenstemming is? Bent u bereid de Kamer hierover met een afzonderlijke brief te informeren?**

Zie het antwoord op vraag 27.

**32**

**Hoe beoordeelt u de bevinding dat de auditdienst, door het ontbreken van de vastlegging van de overeenstemming tussen u en de Minister van Financiën, de concrete afspraken niet heeft kunnen verifiëren en evenmin heeft kunnen vaststellen dat geen sprake is van verdringing? Bent u bereid hieraan tegemoet te komen richting de auditdienst en de Kamer?**

De afspraken zijn verwoord in de antwoorden van 5 december 2014 (Kamerstuk 26 488, nr. 363). De Auditdienst heeft daarnaast toegang tot alle relevante stukken en kan desgewenst ook interviews afnemen. Defensie zal met de Auditdienst overleggen hoe de samenwerking verder kan worden verbeterd.

**33**

**In hoeverre gaat compensatie voor hogere Amerikaanse inflatie dan de Nederlandse per definitie ten koste van andere investeringen? Op welke wijze wilt u aantonen dat geen sprake zou zijn van verdringing? Welke criteria bent u bereid hiervoor te hanteren en bent u bereid de Kamer hierover met een afzonderlijke brief te informeren?**

Alle investeringsprojecten in uitvoering hebben in 2014 de benodigde compensatie gekregen uit het beschikbare budget voor prijsbijstelling. Van verdringing is dus geen sprake. Defensie heeft daarvoor de reguliere prijsbijstellingssystematiek gehanteerd. Dit houdt in dat voor alle investeringsprojecten in uitvoering (inclusief het project Vervanging F-16) wordt vastgesteld welk inflatieniveau geldt. Vervolgens compenseert Defensie de projectbudgetten. Indien projecten in uitvoering niet binnen het beschikbare budget voor prijsbijstelling kunnen worden geïndexeerd én het project Vervanging F-16 met een hoger percentage zou worden geïndexeerd dan gemiddeld beschikbaar is voor alle projecten, is er sprake van verdringing. Dat is niet aan de orde. In mijn brief van 5 december 2014 is deze systematiek toegelicht.

**34**

**Hoe beoordeelt u de kritiek dat de auditdienst niet heeft kunnen vaststellen in hoeverre de onzekerheden ten aanzien van het instandhoudingsconcept zijn verdisconteerd in de exploitatieramingen en de risicoreservering? Bent u bereid aan deze kritiek tegemoet te komen?**

Het instandhoudingsconcept is inderdaad nog niet in alle details uitgewerkt en daarmee zijn er nog onzekerheden. Defensie hanteert voor de raming van de exploitatiekosten onder meer financiële gegevens van het JPO. Van jaar tot jaar verwerkt het JPO de ontwikkeling van het instandhoudingsconcept en recente ervaringsgegevens in haar ramingen. Door de jaren heen zullen de kostenramingen verder verbeteren en onzekerheden afnemen. Juist vanwege het bestaan van onzekerheden is een risicoreservering voor de exploitatiekosten ingesteld. In de meest recente risicoanalyse zijn de onzekerheden rondom het instandhoudingsconcept meegenomen onder de noemer «overige posten». In de voortgangsrapportage van september wil ik deze onzekerheden explicieter benoemen. De risicoreservering die jaarlijks voor de exploitatie beschikbaar is, is op dit moment € 14,6 miljoen.

### **35**

**Bent u bereid de aanbeveling van de auditdienst op te volgen en de uitkomsten van de kwantificering van de risico's door een extern onafhankelijk onderzoeksbureau te laten toetsen?**

Naar aanleiding van aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer verbetert Defensie het risicomanagement bij grote investeringsprojecten. Defensie heeft zich daarbij georiënteerd op de aanpak die het Ministerie van Infrastructuur & Milieu hanteert voor de beheersing van risico's bij grote infrastructuurprojecten. In het afgelopen jaar heeft Defensie de risicobeoordeling en kwantificering binnen het project Vervanging F-16 uitgevoerd met begeleiding van TNO. Defensie werkt de aanpak van het risicomanagement bij grote investeringsprojecten in de komende tijd verder uit. De suggestie van de Auditdienst zal daarbij worden betrokken.

### **36**

**Hoe beoordeelt u de kritiek van de auditdienst dat geen sprake is van een volledig D-document dat voldoet aan de daartoe opgestelde aanwijzing van de Secretaris-Generaal? Klopt het dat, vanwege de door u gekozen aanpak, een aantal aspecten niet of minder worden verwoord?**

In 2013 zijn besluiten genomen over een aantal belangrijke onderwerpen, zoals de productkeuze, de kwantiteit en de financiële kaders. Daarmee is bij het schrijven van het D-document en de D-brief uiteraard rekening gehouden. Verder maakte de vaste commissie van Defensie met haar brief van 23 april 2014 duidelijk welke onderwerpen in de D-brief aandacht moesten krijgen. Als gevolg hiervan zijn in de D-brief en het D-document onderwerpen extra belicht, terwijl andere, vooral die waarover al besluiten waren genomen, niet of minder gedetailleerd zijn verwoord.

### **37**

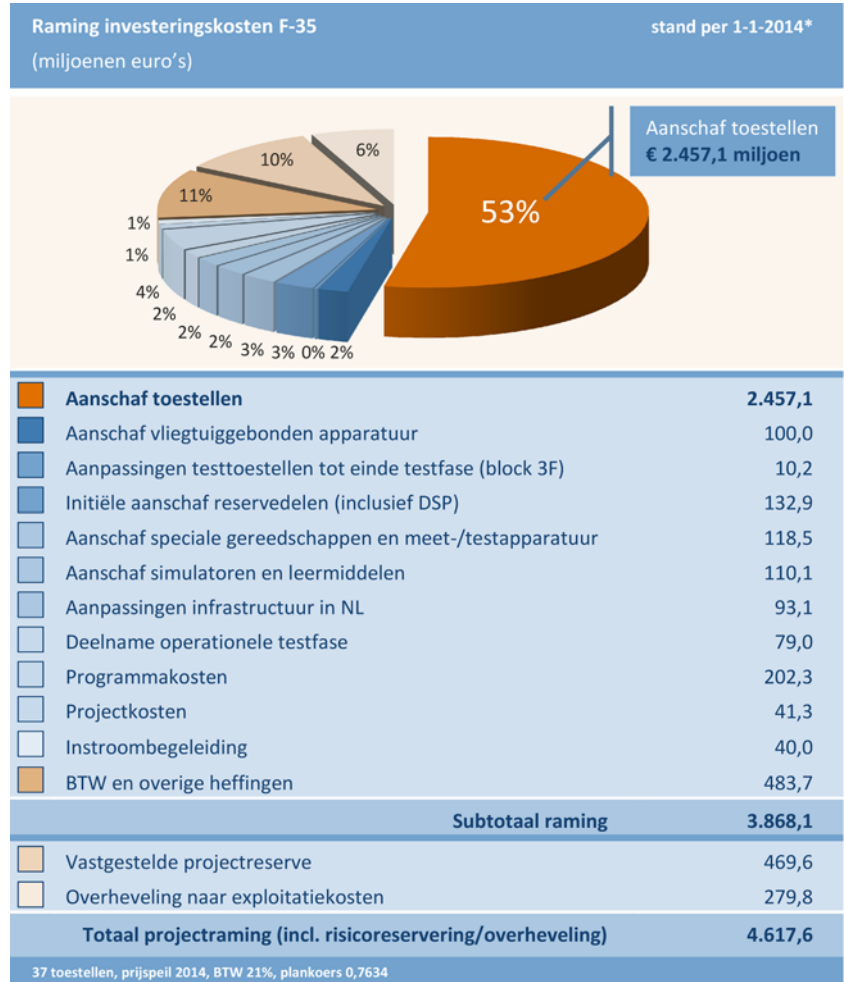
**Hoe verhoudt zich het investeringsbedrag van 3,8 miljard euro en exploitatiebudget van 277 miljoen euro met de eerder genoemde bedragen van 4.617,6 miljard euro aan investeringskosten en 283 miljoen euro aan exploitatiekosten?**

De bedragen van € 3,8 miljard en € 277,7 miljoen voor investeringen en de exploitatie zijn de zuivere ramingen van de verwachte kosten, exclusief risicoreservering en de overheveling van het investeringsbudget naar exploitatiebudget.

De bedragen van € 4.617,6 miljoen en € 283 miljoen voor investeringen en de exploitatie zijn de kostenramingen met inbegrip van de risicoreservering en de overheveling van investeringsbudget naar het exploitatiebudget. Voor de volledigheid zijn de figuren 4 en 5 van de D-brief

toegevoegd waarin de cijfers (in prijspeil 2014) in samenhang zijn gepresenteerd om de aansluiting tussen de afgebakende financiële kaders en de verwachte uitgaven inzichtelijk te maken.

**Figuur 1: Raming investeringskosten F-35**



**Figuur 2: Raming jaarlijkse exploitatiekosten**

Raming gemiddelde jaarlijkse exploitatiekosten F-35 (miljoenen euro's)	Stand per 1-1-2014
Personeelskosten operationeel (ondersteunend) personeel	17,9
Personeelskosten onderhoudspersoneel	14,9
Personeelskosten overig vliegbasispersoneel	37,1
Personeelskosten overige organisatie-elementen	12,3
Vliegeropleidingskosten	19,5
<b>Subtotaal personele exploitatie per jaar</b>	<b>101,8</b>
Brandstofkosten	32,8
Verbruik oefenmunitie en zelfbeschermingsmiddelen	2,8
Exploitatiekosten simulatoren	9,6
Herbevoorrading reservedelen	9,1
Uitbesteding (depot)onderhoud vliegtuig, motor en testapparatuur	53,3
ICT en informatievoorzieningssystemen/diensten	4,8
Instandhouding infrastructuur (gebruikersvergoeding DVD)	12,6
Programmakosten	13,3
Modificaties/upgrades toestellen gedurende levensduur (blockupgrades)	17,1
<b>Subtotaal materiële exploitatie per jaar</b>	<b>155,4</b>
BTW	20,4
<b>Subtotaal raming (excl. risicoreservering/overheveling)</b>	<b>277,7</b>
Risicoreservering exploitatie	14,6
Overheveling vanuit investeringen	-9,3
<b>Totaal raming (incl. risicoreservering/overheveling)</b>	<b>283,0</b>

37 toestellen, prijspeil 2014, BTW 21%, plankoers 0,7634

**38**

**Als het toestel goedkoper wordt, zoals is aangegeven door de partijen, blijft het niet geïnvesteerde deel van het budget dan binnen uw begroting of kan dit elders worden ondergebracht?**

Als het toestel goedkoper wordt dan nu in de raming voorzien, blijft het niet uitgegeven budget beschikbaar voor het project Vervanging F-16 op de begroting van Defensie. Zoals gemeld in de nota *In het belang van Nederland* (Kamerstuk 33 763, nr. 1) heeft het kabinet besloten dat als, binnen het afgebakende financiële kader, de komende jaren alsnog ruimte ontstaat om meer toestellen aan te schaffen, Defensie daartoe zal overgaan. Die mogelijkheid doet zich voor als de risicoreservering niet volledig hoeft te worden aangesproken en de aanschafprijs van de F-35 lager uitvalt dan nu voorzien.

**39**

**Hoe beoordeelt u de constatering van de auditdienst, dat de consequenties voor de operationele doelstellingen van het «gemiddeld» binnen het exploitatiebudget blijven op dit moment nog onvoldoende duidelijk zijn en de komende jaren nog worden onderbouwd moeten worden? Wanneer kunt u deze duidelijkheid wel geven?**

Ik deel de constatering van de Auditdienst dat de samenhang tussen operationele doelstelling en het beschikbaar budget gedurende de transitiefase nog verder moet worden uitgewerkt. Het zal echter nog wel enige jaren duren voordat Defensie de optimale aanpak van de transitie, inclusief de kosten en de operationele output, precies heeft bepaald. Daarvoor zijn onder meer de eerste bevindingen uit de operationele testfase en de eerste operationele ervaringen van partnerlanden nodig. In de voortgangsrapportages zullen steeds de nieuwste inzichten worden weergegeven.

**40**

**Waarom zinspeelt u op het overhevelen van vrije ruimte in het investeringsbudget naar het exploitatiebudget? Hoe verhoudt zich dit tot uw voornemen om meer toestellen aan te schaffen dan 37 als de budgettaire ruimte het toelaat? Klopt het dat eigenlijk nu al duidelijk is dat het geraamde exploitatiebudget ontoereikend is? Hoe groot is het risico hierop?**

Binnen de financiële kaders is ten tijde van de nota *In het belang van Nederland* reeds besloten een bedrag uit het investeringsbudget over te hevelen naar de exploitatie. In de D-brief en de Jaarrapportage 2013 wordt duidelijk dat de ruimte voor investeringen dit jaar is toegenomen terwijl de ruimte voor de exploitatie is afgenomen. Op dit moment is er geen aanleiding te veronderstellen dat het huidige budget voor de exploitatie ontoereikend is. Mede gelet op de uitkomsten van de risicoanalyse staat het niet vast dat dit in de toekomst ook zo blijft. Indien het nodig is opnieuw vrije ruimte in het investeringsbudget over te hevelen naar het exploitatiebudget, kan daartoe worden besloten. Het kabinet heeft besloten dat als binnen dit afgebakende financiële kader de komende jaren alsnog ruimte ontstaat om meer toestellen aan te schaffen, Defensie daartoe zal overgaan.

**41**

**Bent u van mening dat, indien er genoeg financiële ruimte is, er meer toestellen worden aangeschaft?**

Ja. Dit is ook al in de nota *In het belang van Nederland* gemeld.

**42**

**Hoe beoordeelt u de kritiek van de auditdienst, dat u slechts summier ingaat op de effecten voor de werkgelegenheid, ten aanzien van het feit dat recent door de Amerikaanse Minister van Defensie bekend is gesteld dat zowel Turkije als Nederland en Noorwegen zijn aangewezen om voor de F-35-vloot in Europa het motorenonderhoud vorm te geven? Bent u bereid dit met spoed alsnog te doen?**

Het F-35 JPO maakte slechts vier dagen voor het versturen van de D-brief bekend welke landen in de toekomst het F-35 motorenonderhoud in Europa kunnen gaan uitvoeren. Deze korte termijn verklaart waarom de D-brief slechts summier ingaat op de gevolgen van dit Amerikaanse besluit. Zoals ik tijdens het algemeen overleg van 11 december 2014 heb toegezegd, zal ik de Kamer informeren zodra er meer bekend is. Defensie heeft het F-35 JPO intussen verzocht meer details te verstrekken.

**43**

**Waarom wordt noch in de (Defensie Materieel Proces) DMP D-brief, noch in het DMP D-document ingegaan op de royalties die alle landen, die hebben deelgenomen aan de ontwikke-**

**lingsfase van de F-35, ontvangen bij verkoop van F-35's aan derde landen? Bent u bereid dit alsnog te doen?**

Zoals in het antwoord op vraag 36 is gemeld, is bij het opstellen van de D-brief gekeken naar de wensen van de Kamer over de D-brief. De afspraak over de royalty's is een vaststaand gegeven. De hoogte van royalty's voor Nederland bedraagt sinds september 2013 \$ 275.000 per toestel. Aangezien nu nog geen F-35's aan «niet-partnerlanden» zoals Israël en Japan zijn geleverd, zijn er nog geen royaltyinkomsten geweest. Volgens het Amerikaanse afleverschema volgt de eerste royaltybetaling aan Nederland niet eerder dan in 2016. Zodra er werkelijk royaltyinkomsten zijn, zullen deze in de rapportages worden vermeld.

**44**

**Kunt u nader ingaan op uw uitgangspunt dat u over zal gaan tot de aanschaf van meer toestellen als binnen het afgebakende financiële kader de komende jaren alsnog ruimte ontstaat? Geeft u daarmee impliciet toe dat het aantal van 37 toestellen eigenlijk te gering is?**

In de nota *In het belang van Nederland* is besloten de vervanging van de F-16 uit te voeren binnen het gereserveerde investeringsbudget. Ook is vastgelegd dat als, binnen het financiële kader, de komende jaren alsnog ruimte ontstaat om meer toestellen aan te schaffen, Defensie daartoe zal overgaan. Die mogelijkheid doet zich voor als de risicoreservering niet volledig hoeft te worden aangesproken en de aanschafprijs van de F-35 lager uitvalt dan nu voorzien. Met 37 toestellen kan de inzetbaarheidsdoelstelling, die in de nota werd verlaagd, worden uitgevoerd. Uiteraard biedt een hoger aantal toestellen meer mogelijkheden. In de nota is ook duidelijk gemaakt dat de luchtmacht met meer toestellen, in aanvulling op de inzet van vier toestellen in een missie, ook een kortdurende bijdrage kan leveren aan een tweede operatie.

**45**

**Waarom heeft u de «batch-benadering» losgelaten? Bent u bereid deze benadering mee te nemen in de uitwerking van de motie Van der Staaij c.s.<sup>5</sup> over verhoging van het ambitieniveau?**

In het verleden is sprake geweest van de mogelijkheid de F-35 in twee batches aan te schaffen. Het planningsaantal betrof in die tijd echter 85 F-35's. Nu het kabinet heeft gekozen voor de aanschaf van 37 F-35 toestellen is deze benadering niet meer aan de orde. Het kabinet heeft reeds besloten dat als, binnen het financiële kader, de komende jaren alsnog ruimte ontstaat om meer toestellen aan te schaffen, Defensie daartoe zal overgaan (zie ook het antwoord op vraag 44).

**46**

**Waarom is de nieuwe geluidszone «Geheel Niemeskant» uitgangspunt, nu deze minder geluid toelaat dan in de huidige situatie?**

In de beleidsbrief van 8 april 2011 (Kamerstuk 32 733, nr. 1) heeft mijn ambtsvoorganger een vermindering van het aantal jachtvliegtuigen aangekondigd, ook op Volkel. In samenhang met de vermindering van het aantal jachtvliegtuigen is indertijd onderzoek gedaan naar een verkleining van de zonering rondom de vliegbasis. De gemeente Uden bepleitte dit al jaren met het oog op de mogelijkheid van woningbouw in Volkel, in het bijzonder in de wijk Niemeskant. In een nieuw Milieueffectrapport zijn drie

<sup>5</sup> Kamerstuk 34 000, nr. 23

varianten voor startroutes in zuidwestelijke richting onderzocht. De hoofdlijnen daarvan zijn verwoord in de toelichting bij het ontwerpvluchthavenbesluit. De ministerraad heeft ingestemd met de «Geheel Niemeskant variant» als startroute in het luchthavenbesluit.

**47**

**Wat zijn de financiële consequenties van het exporteren van het geluid van de vliegbasis Volkel? Leidt het verplaatsen van avondvluchten tot hogere kosten? Zo ja, welke?**

**53**

**Hoeveel bedragen de (meer)kosten van het verplaatsen van vluchten die niet op Volkel kunnen worden uitgevoerd?**

De uitvoering van vluchten op een van de andere militaire luchthavens in Nederland leidt niet tot extra kosten. De kosten van oefeningen in het buitenland maken deel uit van de raming van de jaarlijkse exploitatiekosten. Voor deelneming aan missies is het Budget Internationale Veiligheid (BIV) beschikbaar.

**48**

**Waarom is het nodig om de helft van de avondvluchten te verplaatsen van Volkel naar het buitenland? In hoeverre kunnen deze vluchten verplaatst worden van Volkel naar Leeuwarden?**

Voor vliegbasis Volkel is rekening gehouden met de «Geheel Niemeskant» geluidszone. Die laat minder vliegverkeer toe dan de oude zoneringszone. In de analyse is uitgegaan van de stationering van twintig toestellen op Volkel. Er zijn dan maatregelen nodig om binnen de geluidszone te blijven. Door het verplaatsen van de helft van de avondvluchten van Volkel naar andere locaties kan de geluidsproductie binnen de nieuwe geluidszone blijven. In de praktijk worden jachtvliegtuigen echter veelvuldig elders in de wereld ingezet, waardoor het werkelijke aantal gestationeerde toestellen in een bepaalde periode lager kan uitvallen dan twintig.

**49**

**Hoeveel ruimte is er op de vliegbasis Leeuwarden om extra vluchten op te vangen binnen de geluidsruimte aldaar?**

De geluidszone wordt nu voor ongeveer tweederde benut. Hoeveel extra vluchten er binnen de geluidszone uitgevoerd kunnen worden, is afhankelijk van verschillende factoren, zoals de vliegroutes en het gebruik van de naverbrander, en de vraag of deze vluchten in de dag- dan wel avondperiode worden uitgevoerd.

**50**

**Wat zijn de gevolgen van de eventuele aanschaf van meer dan 37 toestellen voor de inpasbaarheid van de F-35 vloot binnen de geluidsruimte op Leeuwarden, respectievelijk Volkel? Hoeveel en welke ruimte is er voor meer toestellen?**

Van de 37 aan te schaffen toestellen zullen er vijf in de Verenigde Staten en 32 in Nederland worden gestationeerd. Omdat de definitieve verdeling van toestellen over de twee vliegbases nog niet is vastgesteld, is voor de geluidscontourberekeningen uitgegaan van twintig toestellen op beide vliegbases. De huidige berekeningen van het NLR tonen aan dat er geluidsruimte is voor de vliegbewegingen van minimaal 40 toestellen in Nederland, waarbij voor Volkel (uitgaande van twintig toestellen) een klein deel van de avondvluchten moet worden geëxporteerd.

**51**

**Waar worden de vluchten, die niet op Volkel kunnen worden uitgevoerd, wel uitgevoerd?**

Doorgaans worden enkele jachtvliegtuigen elders in de wereld ingezet in internationale oefeningen of operaties. Als er dan nog steeds vluchten moeten worden verplaatst, zullen die worden verdeeld over andere militaire vliegbases. Ook kan worden gekozen voor extra vluchten in het buitenland.

**52**

**Welke buitenlandse partners hebben zich al bereid getoond de vluchten, die niet op Volkel kunnen worden uitgevoerd, toe te staan?**

Daarover zijn nog geen gesprekken gevoerd. Het is gebruikelijk dat diverse oefeningen buiten Nederland worden gehouden. Het ligt voor de hand dat deze oefeningen veelal bij andere Navo-bondgenoten worden gehouden. Omgekeerd wordt op vliegbasis Leeuwarden jaarlijks een grote oefening gehouden waaraan buitenlandse toestellen deelnemen.

**53**

**Hoeveel bedragen de (meer)kosten van het verplaatsen van vluchten die niet op Volkel kunnen worden uitgevoerd?**

Zie het antwoord op vraag 47.

**54**

**In welke maand in 2015 worden de uitkomsten verwacht van het onderzoek naar het eventueel opstellen van een permanent geluidsmetnet?**

**60**

**Kunt u aangeven op welke wijze de bewoners rondom de vliegbasis Volkel en de vliegbasis Leeuwarden met de uitkomsten van het onderzoek naar de geluidsbelasting, dat verwacht wordt in 2015, zullen worden betrokken?**

**62**

**Kunt u op dit moment al aangeven hoe de concrete invulling en opvolging eruit gaat zien van het overleg met de bewoners en andere belanghebbenden, nadat het onderzoek naar de geluidbelasting is afgerond? Zo nee, wanneer verwacht u dat te kunnen geven?**

**74**

**Kunt u aangeven wat er concreet met de uitkomsten van het onderzoek naar de geluidsbelasting, dat verwacht wordt in 2015, zal worden gedaan?**

De stuurgroep uitvoering motie-Eijsink heeft onlangs de onderzoeksopdracht geformuleerd en aan het NLR en het RIVM voorgelegd. Beide onderzoeksinstituten hebben nog geen opgave verstrekt van de tijd die met dit onderzoek gemoeid zal zijn. In de stuurgroep is afgesproken dat de kwaliteit van het onderzoek leidend moet zijn, maar waarschijnlijk zullen de rapporten in de tweede helft van het jaar gereed zijn. Dit betreft overigens geen onderzoek naar geluidsbelasting, maar een onderzoek naar de mogelijkheden en de gevolgen van het meten en het berekenen van geluid.

Omwonenden van beide vliegbases zijn vertegenwoordigd in de Commissies Overleg en Voorlichting Milieuhygiëne (COVM), die samen met het Ministerie van Defensie deze stuurgroep hebben ingesteld. De



stuurgroep, waarin beide COVM's zijn vertegenwoordigd, zal zich beraden over de rapportages van het NLR en het RIVM en het vervolg. In de voortgangsrapportages zult u van de vorderingen op de hoogte worden gehouden.

**55**

**Hoe hoog is de piekbelasting van de F-35 in decibel?**

**56**

**Hoe hard is het geluid van de F-35, in decibel, bij opstijgen?**

**57**

**Hoe hard is het geluid van de F-35, in decibel, bij landen?**

Bij de D-brief is een *factsheet* van het F-35 JPO gevoegd waarin informatie staat over geluidsniveaus. Figuur 1 in die bijlage bevat piekwaarden (in dB(A)) voor het geluidsniveau waaraan personeel in de directe omgeving van het toestel wordt blootgesteld, en vergelijkt deze met die voor andere typen toestellen. Uit de figuur blijkt dat een F-35 bij maximaal vermogen zonder naverbrander een geluidsniveau van 145 dB(A) produceert, en met naverbrander 149 dB(A). Dit is in de directe omgeving van het toestel. Tijdens de voortplanting van het geluid in de atmosfeer treedt demping op, hetgeen op grotere afstand tot een lager geluidsniveau leidt.

Hetzelfde document bevat ook onderstaande tabel met daarin de op de grond gemeten geluidsniveaus van de F-35 (tweede kolom) tijdens de startprocedure (*Mil Takeoff - 1000 ft AGL*) en de aankomstprocedure (*Arrival - non-break, thru 1000 ft AGL, gear down*). De tabel geeft vergelijkende waarden voor een F-16 met PW220 motor, die ook in Nederlandse toestellen is ingebouwd.

**Takeoff and Flyover Noise**  
**Table 1**

Condition	F-35A Comparisons				F-35B Comparisons			
	F-35AA1 <sup>(1)</sup>	F-35A <sup>(2)</sup>	F-16C/D (PW220)	F-16C/D (PW229)	F-35B <sup>(2)</sup>	F/A-18C/D <sup>(3)</sup>	F/A-18E/F <sup>(4)</sup>	AV-8B <sup>(5)</sup>
	L <sub>max</sub> (dB)	L <sub>max</sub> (dB)	L <sub>max</sub> (dB)	L <sub>max</sub> (dB)	L <sub>max</sub> (dB)	L <sub>max</sub> (dB)	L <sub>max</sub> (dB)	L <sub>max</sub> (dB)
Mil Takeoff (1000 ft AGL)	112	111	103	110	110	108	113	105
Arrival (non-break, thru 1000 ft AGL, gear down (F-16 data with gear up))	95	93	79	90	92	103	108	90
Low Approach and Go, downwind leg, 1500 ft AGL, gear down, (F-16 data with gear up))	91	89	79	103	87	97	104	85
Radar Pattern (downwind leg, 2000 ft AGL, gear up)	79	79	75	89	77	81	91	85

Footnotes:

(1) F-35AA1 data from tests at Edwards AFB (Oct 2008, Sep 2009)

(2) F-35A and F-35B data from tests at Edwards AFB (Sep 2013)

(3) F/A-18C/D comparison data was derived from F/A-18C/D acoustic data applied to the Table 1 conditions

(4) F/A-18E/F profile settings from NAS Lemoore

(5) AV-8B profiles settings from MCAS Yuma

Notes:

a) Until 2012 there was not a standard measurement procedure

b) Specific community noise levels depend on location, weather, local course rules, and flying technique

c) L<sub>max</sub> = Maximum instantaneous (1 sec) sound level

Aan het begin van een start met de naverbrander aan bedraagt het geluidsniveau, gemeten in de directe nabijheid van het toestel, 149 dB(A). Als een opstijgend toestel is geklommen tot 1000 voet hoogte, bedraagt het op de grond gemeten geluidsniveau 115 dB(A). Voor starts zonder naverbrander bedragen deze waarden respectievelijk 145 dB(A) en 111 dB(A). Naar verwachting zal met de F-35 80 procent van de starts zonder naverbrander worden uitgevoerd. Met de F-16 wordt daarentegen 80 procent van de starts mét naverbrander uitgevoerd. Hoe hoog de geluidsniveaus tijdens het opstijgen bij diverse woningen in de nabijheid van de vliegbasis zijn, is zonder nader onderzoek niet vast te stellen.

Voor de landing zijn de geluidsniveaus voor de F-35 en F-16 ook te vinden in de tabel, maar een goede vergelijking kan niet worden gemaakt aangezien de waarde voor de F-16 – in tegenstelling tot de F-35 – is gemeten met ingetrokken landingsgestel. Dat maakt minder geluid, omdat met het landingsgestel uit een hoger motorvermogen nodig is.

**58**

**Klopt het dat de aard van het geluid van de F-35 van een andere toon is dan die van de F-16, waardoor het geluid harder lijkt?**

De geluidsbeleving voor elk type vliegtuig is anders. De toon van de F-35 verschilt van de F-16 en is mede bepalend voor de geluidservaring. Ieder persoon ervaart dat geluid anders.

**59**

**Is het mogelijk, zoals ook de stuurgroep onder leiding van de Friese gedeputeerde mw. S. Poepjes wil, om een testvlucht te maken in verband met de geluidsoverlast?**

**65**

**Is het mogelijk een F-35 naar Nederland te halen om het geluid te demonstreren omdat omwonenden van de vliegbases Volkel en Leeuwarden zich zorgen maken over het geluid?**

**66**

**Indien het niet mogelijk is om een F-35 naar Nederland te halen, is het dan mogelijk een delegatie van omwonenden naar de VS te laten reizen om het geluid daar te ervaren?**

Tijdens een ontmoeting met omwonenden van vliegbasis Volkel, op maandag 26 januari, heb ik aangekondigd dat voorbereidingen worden getroffen om in juni 2016 een van onze testtoestellen voor een maand naar Nederland te halen, zodat omwonenden het geluid van de F-35 zelf kunnen ervaren. Een garantie is er echter nog niet, mede omdat de vliegbasis geschikt moet zijn voor de F-35.

**60**

**Kunt u aangeven op welke wijze de bewoners rondom de vliegbasis Volkel en de vliegbasis Leeuwarden met de uitkomsten van het onderzoek naar de geluidsbelasting, dat verwacht wordt in 2015, zullen worden betrokken?**

Zie het antwoord op vraag 54.

**61**

**Indien als gevolg van de uitkomsten van het onderzoek naar de geluidsbelasting er geluidsbeperkende maatregelen genomen zouden moeten worden, zoals bijvoorbeeld het extra isoleren van huizen, hoe zit het dan met de kosten van deze maatregelen? Voor wiens rekening komen deze?**

Als huizen geïsoleerd moeten worden vanwege geluidsbelasting door vliegtuigen van Defensie, zijn de kosten voor rekening van Defensie.

**62**

**Kunt u op dit moment al aangeven hoe de concrete invulling en opvolging eruit gaat zien van het overleg met de bewoners en andere belanghebbenden, nadat het onderzoek naar de geluidsbelasting is afgerond? Zo nee, wanneer verwacht u dat te kunnen geven?**

Zie het antwoord op vraag 54.

**63**

**Bent u van plan, op basis van de uitkomsten van het onderzoek naar de geluidsbelasting, bijzondere aandacht te geven aan het oplossen dan wel opvangen van de gevolgen voor degenen die geconfronteerd kunnen of zullen worden met de piekbelasting van het geluid? Zo nee, waarom niet? Zo ja, op welke wijze?**

Zodra de piekbelasting van de F-35 en de hinder die omwonenden daarvan ondervinden, kunnen worden beoordeeld, zal ook de vraag aan de orde zijn of er aanvullende maatregelen moeten worden genomen. Zie ook het antwoord op vraag 61.

**64**

**Op welke wijze gaat u de Kamer informeren over de vervolgstappen die zullen volgen nadat het onderzoek naar het geluid is afgerond? Zult u daarbij ook ingaan op de verdere concrete invulling van de motie Eijsink c.s.<sup>6</sup> en de inhoudelijke gevolgen van de geluidsbelasting, alsmede de wijze waarop hiermee zal worden omgegaan?**

In de stuurgroep uitvoering motie-Eijsink zullen uiteindelijk alle aspecten uit die motie de revue passeren. In de voortgangsrapportages zult u hierover worden geïnformeerd.

**65**

**Is het mogelijk een F-35 naar Nederland te halen om het geluid te demonstreren omdat omwonenden van de vliegbases Volkel en Leeuwarden zich zorgen maken over het geluid?**

Zie het antwoord op vraag 59.

**66**

**Indien het niet mogelijk is om een F-35 naar Nederland te halen, is het dan mogelijk een delegatie van omwonenden naar de VS te laten reizen om het geluid daar te ervaren?**

Zie het antwoord op vraag 59.

**67**

**Generaal Bogdan meldde dat hij vooral verwacht dat in de ontwikkelingsfase leveranciers goedkoper moeten worden, maar in hoeverre is dit een nadeel voor opbrengsten voor het Nederlandse bedrijfsleven?**

**68**

**Gaat u, omdat de concurrentie ook van niet-deelnemende partijen toeneemt en er geen garanties worden afgegeven, bij het Joint Program Office (JPO) een voorkeurspositie bepleiten, om de beloofde opdrachten en werkgelegenheid binnen te halen?**

Alle leveranciers, niet alleen Nederlandse, hebben te maken met de verwachte lagere kosten van F-35 componenten. Dat is een uitdaging voor alle betrokken bedrijven. De Nederlandse bedrijven die inmiddels zijn betrokken bij de productie van F-35 componenten hebben aangetoond dat zij de vereiste kwaliteit tegen concurrerende prijzen kunnen leveren, het zogenoemde *best value* principe. Op grond van informatie van de betrokken bedrijven is het de verwachting dat dit ook geldt voor een aantal andere Nederlandse bedrijven die mogelijk de komende tijd offertes zullen kunnen indienen voor levering aan de Amerikaanse

<sup>6</sup> Kamerstuk 33 763, nr. 22

hoofdaannemers en systeemleveranciers. Het kabinet heeft er vertrouwen in dat de Nederlandse industrie scherp kan offeren en dus opdrachten kan binnenhalen. Het kabinet spant zich vanzelfsprekend voortdurend in, mede met het JSF *Industry Support Team* (JIST) en de Bijzonder vertegenwoordiger, om de Nederlandse industrie actief te ondersteunen bij het verwerven van opdrachten bij de Amerikaanse hoofdaannemers en systeemleveranciers.

**69**

**Waarop is de prognose van de productie van 4500 F-35 toestellen, zoals gemeld door de Minister van Economische Zaken in zijn brief van 17 december 2014<sup>7</sup>, op gebaseerd?**

**70**

**Kunt u met een berekening de prognose van de productie van 4500 F-35 toestellen toelichten?**

**71**

**Hoe verhoudt de raming van 9 miljard dollar verwachte omzet in de productiefase voor het Nederlandse bedrijfsleven zich tot de eerder uitgesproken verwachting van 8 tot 10 miljoen euro aan opdrachten voor de Nederlandse industrie?**

**72**

**Hoe valt uw verwachting dat de opbrengst voor het Nederlandse bedrijfsleven tot 2040 op zal lopen tot ongeveer 9 miljard euro te rijmen met de woorden van generaal Bogdan dat er geen garanties gegeven worden?**

Zie het antwoord op vraag 20.

**73**

**Hoe verhouden de in de technische briefing van 13 januari 2015 genoemde opbrengsten en werkgelegenheid voor het Nederlandse bedrijfsleven zich met de door u eerder genoemde opbrengsten en werkgelegenheidscijfers bij dit project?**

Naar de mening van het kabinet is er geen afwijking tussen wat tijdens de technische briefing op 13 januari 2015 is gezegd en wat er eerder aan de Kamer is medegedeeld. Zie ook de Kamerbrief van 17 december 2014 (Kamerstuk 26 488, nr. 368) waarin nader is ingegaan op de ramingen van de werkgelegenheid.

**74**

**Kunt u aangeven wat er concreet met de uitkomsten van het onderzoek naar de geluidsbelasting, dat verwacht wordt in 2015, zal worden gedaan?**

Zie het antwoord op vraag 54.

**75**

**In hoeverre is de F-35 niet geschikt voor het missietype *Close Air Support* omdat de sensoren nu reeds verouderd zouden zijn, dat de voorraad munitie voor het kanon te klein zou zijn en omdat informatie vanuit de sensoren niet goed worden uitgewisseld met eenheden op de grond?**

Het goed kunnen uitvoeren van een *Close Air Support* (CAS) missie is een belangrijke operationele eis die is gesteld door zowel de Verenigde Staten als de partnerlanden. Een F-35 in de *block* 2B configuratie zal in staat zijn om deze missie in beperktere vorm uit te voeren. Dit is ook een belangrijk

<sup>7</sup> Kamerstuknummer 26 488, nr. 358

element van de IOC-status die de Amerikaanse mariniers later dit jaar zullen behalen. Met de *block 3F* configuratie zal de CAS-missie volledig volgens de gestelde eisen kunnen worden uitgevoerd. De uitwisseling van informatie van de sensoren kan met de *block 3F* configuratie worden uitgevoerd.

Het boordkanon van de F-35 heeft in vergelijking met de F-16 een groter kaliber met een lagere vuursnelheid en wordt voorzien van effectievere munitie. Hiermee zal de F-35 beschikken over een effectief boordkanon tegen gronddoelen. Dat de F-35 een beperkte voorraad boordkanonmunitie bij zich heeft is niet uniek. Ook de voorraad van de F-16 is beperkt. Een en ander is ook door generaal Bogdan toegelicht op 13 januari jl. Tijdens de operationele testfase zullen de sensoren en het boordkanon worden gevalideerd. Op dit moment bestaat er geen reden te twijfelen aan de geschiktheid van de F-35.

**76**

**In hoeverre kan de verdeling van distributie over verschillende plekken een probleem opleveren voor de snelheid van noodleveranties, ook gezien het feit dat deze zaken ook uitbesteed gaan worden aan de Product Support Integrators?**

De leveranciers (*Product Support Integrators*) worden met prestatiecontracten verantwoordelijk voor de te realiseren hoeveelheid vliegreuen. Zij moeten met de distributie-inrichting hierop anticiperen. Zij zullen de verwachte hoeveelheid reservedelen schatten aan de hand van het aantal benodigde vliegreuen. Naast de opslag in een aantal regionale *warehouses*, is voorzien dat op F-35 vliegbases bepaalde reservedelen worden opgeslagen, zodat de fysieke distributie tussen de Product Support Integrators en de F-35 gebruikers, ook in geval van noodleveranties, tijdig kan plaatsvinden.

**77**

**Kan het Autonomic Logistics Information System (ALIS) van de F-35 in de Enterprise Resource Planning (ERP)-software worden geïntegreerd?**

**78**

**Op welke wijze wordt ALIS in ERP geïntegreerd?**

Uiteraard zal ALIS ten behoeve van de noodzakelijke informatie-uitwisseling worden gekoppeld met de relevante bestaande informatiesystemen van Defensie. Reeds tijdens de operationele testfase zal aandacht worden besteed aan de koppeling van ALIS met die systemen. ALIS zal echter niet in het ERP-systeem van Defensie worden geïntegreerd. Dat is niet nodig want ALIS functioneert voor alle F-35 gebruikers als een zelfstandig informatiesysteem. Daarnaast zou Defensie de kosten en risico's die daaraan zijn verbonden dan als enige belanghebbende F-35 gebruiker volledig zelf moeten betalen.

**79**

**Wordt ALIS ook geaccrediteerd door een Nederlandse beveiligingsautoriteit?**

Ja.

**80**

**In hoeverre zijn ict-problemen bij zaken als sensorcapaciteit een potentieel financieel risico?**

Als een dergelijk probleem zich voordoet, is dat vooral een productrisico dat uiteindelijk consequenties kan hebben voor de operationele inzet. Als oplossingen de klant extra geld kosten, vormt het ook een financieel risico. Afhankelijk van de situatie kan de fabrikant worden aangesproken op tekortkomingen. Hierover zijn op voorhand geen uitspraken te doen.

## 81

**Kunt u een lijst maken met kosten die een link hebben met het project rond de F-35, maar uit een andere budget komen (bij voorbeeld met betrekking tot de nieuwbouw rond Leeuwarden en Vonkel)?**

De in het D-document genoemde projecten die een relatie hebben met de komst van de F-35 zijn ook weergegeven in het Materieelprojectenoverzicht (MPO). Het daarin gemelde projectvolume is onderstaand in tabelvorm weergegeven. Zoals ook geschreven in de jaarrapportage over 2012 van 15 oktober 2013 (Kamerstuk 26 488, nr. 331) kennen deze projecten een eigen besluitvormingstraject en projectbudget.

Projectomschrijving	Projectvolume (M€)
Middellange- tot Langeafstandsraket	100 – 250
Munitie boordkanon, zelfbeschermingsmiddelen en wapenladings F-35	50 – 100
F-16 Verbetering lucht-grond bewapening fase 1	59,1
F-16 Verbetering lucht-grond bewapening fase 2	75,3
F-16 Infraroodgeleide lucht-luchtraket	31,9

De direct aan de komst van de F-35 gerelateerde infrastructurele aanpassingen op de vliegbases Leeuwarden en Volkel zijn beschreven in bijlage 2 van de D-brief. De kosten hiervan worden geraamd op € 93,1 miljoen en zijn onderdeel van het investeringsbudget van het project Vervanging F-16. Daarnaast is op de vliegbases Leeuwarden en Volkel het reguliere proces van instandhouding van vastgoed aan de orde. Indien nodig wordt voorzien in nieuwbouw, verbouw en sloop van gebouwen. Dit zijn echter vastgoedprojecten die geen relatie hebben met de komst van de F-35. Voor zover van toepassing, wordt uiteraard wel rekening gehouden met de verwachte situatie na de komst van de F-35. Een voorbeeld hiervan is dat bij algemene voorzieningen zoals sport- of eetzaalfaciliteiten wordt gekeken naar de verwachte personeelssterkte op middellange termijn.

## 82

**In hoeverre hangen eventuele afspraken met België over luchtruimbewaking samen met de prestatie en inzetbaarheid van de F-35?**

## 83

**Welke beperkingen zijn er voor de prestatie en inzetbaarheid van de F-35, indien er geen verdrag kan worden gesloten met België over luchtruimbewaking?**

Indien het verdrag met België voor de luchtruimbewaking niet tot stand komt, kan Nederland nog steeds vier toestellen in een missiegebied inzetten. Die toestellen kunnen dan echter slechts één keer per dag worden ingezet, omdat minder *combat ready* vliegers kunnen worden uitgezonden.

## 84

**Wordt het geplande verdrag met België inzake luchtruimbewaking gesloten voor de geplande aanschaf van acht F-35 toestellen op 26 maart 2015?**

België en Nederland zijn voornemens het verdrag op 4 maart 2015 te ondertekenen, maar het treedt in werking nadat de parlementen hebben geratificeerd. Het verdrag zou dan eind 2016 in werking kunnen treden. België vervult reeds de militaire luchtbewakingstaak voor Luxemburg, dat niet over eigen jachtvliegtuigen beschikt, in Navo-kader. Luxemburg zal zich daarom bij het verdrag aansluiten.

**85**

**Welke landen laten het motorenonderhoud in Nederland doen of zijn dat van plan? Wat is uw inschatting van het aantal F-35 toestellen, waarvan het motorenonderhoud in Nederland zal gaan plaatsvinden?**

Zoals in de D-brief gemeld, wordt de principeafpraak met Italië op dit gebied nader uitgewerkt. Als deze overeenkomst is ondertekend, zal in elk geval het werk aan de Nederlandse en de Italiaanse motoren in Nederland worden uitgevoerd. Verder zullen Turkije en Noorwegen elk hun eigen nationale werklast uitvoeren. De overige werklast betreft de motoren van toestellen van het Verenigd Koninkrijk, Denemarken, de Amerikaanse toestellen in Europa en wellicht van andere landen die de F-35 in de toekomst aanschaffen. Het is nog niet mogelijk een schatting van aantallen te geven. Het F-35 JPO zal het onderhoudswerk toedelen, maar de details over dit proces worden de komende jaren verder uitgewerkt.

**86**

**Kan het aantal vliegtuigen dat Combat Ready is verhoogd worden, omdat zonder samenwerking met België uitgezonden toestellen niet efficiënt, namelijk eenmaal per dag, ingezet kunnen worden?**

**87**

**Wat kost het opleiden van extra Combat Ready vliegtuigen per extra vliegtuig?**

Het opleiden – en daarmee de kosten – van *combat ready* vliegtuigen hangt samen met het aantal toestellen. Met de huidige kennis van zaken is het met 37 toestellen niet mogelijk meer vliegtuigen *combat ready* te houden. Met de aanschaf van minimaal 37 toestellen kunnen 29 vliegtuigen *combat* worden gehouden. Vijf daarvan (zonder België) of negen (met België) *combat ready*-vliegtuigen kunnen langdurig worden ingezet. Uiteraard streeft Defensie ernaar het aantal beschikbare vliegtuigen en vliegtuigen voor missies zo groot mogelijk te maken. Ervaringen uit de operationele testfase die volgend jaar begint, zijn daarbij behulpzaam.

**88**

**De door u geschatte benodigde risicoreservering van 15,7 miljoen euro voor het jaarlijkse exploitatiebudget is hoger dan het beschikbare budget van 14,6 miljoen euro. Hoe beoordeelt u de situatie dat de risicoreservering door uzelf als ontoereikend wordt ingeschat?**

Defensie heeft in de Jaarrapportage 2013 deze manier van risicoanalyse voor het eerst uitgevoerd en daarbij allereerst de grootste kostenposten in ogenschouw genomen. Voor de overige posten is zekerheidshalve nog een standaardrisicopercentage van 10 procent gehanteerd. Zoals reeds aangekondigd in de jaarrapportage zal de risicoanalyse in de toekomst steeds verder worden verbeterd. Dit heeft de volle aandacht. Overigens blijft het budget uit de risicoreservering beschikbaar tot het moment dat risico's zich werkelijk voordoen en het budget gebruikt wordt. Ik wijs er daarnaast op dat de beschikbare risicoreservering voor de investeringen ruim voldoende is voor ingeschatte risico's.

**89**

**Wat zijn de gevolgen van de huidige, hogere dollarkoers dan de gehanteerde plandollarkoers, alsmede de verwachting dat de euro de komende weken verder zal dalen ten opzichte van de dollar? Welke gevolgen heeft dit voor de aanschaf van de F-35?**

**90**

**Is het huidige investeringsbudget voor de aanschaf van de F-35 voldoende gegeven de huidige dollarkoers en niet de plandollarkoers? Met andere woorden: kunnen volgens de huidige dollarkoers voor 4,6 miljard euro 37 toestellen gekocht worden?**

De koers van de dollar ten opzichte van de euro fluctueert van dag tot dag. Defensie past mede daarom één keer per jaar de ramingen aan, rekening houdend met de koers die het Centraal Planbureau hanteert. De eerstvolgende keer zal zijn in de voortgangsrapportage in september.

De huidige dollarkoers is niet bepalend voor het al dan niet kunnen aanschaffen van 37 F-35's. De dollarkoers op het moment dat verplichtingen worden aangegaan, is bepalend voor werkelijke mee- of tegenvallers van de wisselkoers. Op dat moment worden termijndollars worden gekocht tegen de dan geldende koers. In de daaropvolgende jaren worden verplichtingen aangegaan voor de volgende toestellen.

**91**

**Welke afspraken zijn er tussen u en de Minister van Financiën gemaakt over het valutarisico?**

**92**

**Wat is de gebruikelijke wijze van afdekken van valutarisico's bij grote meerjarige investeringsprojecten die in buitenlandse valuta worden afgerekend? Zijn daar voorbeelden van?**

De bij Defensie gebruikelijke wijze van afdekken van valutarisico's kent een onderscheid tussen de periode voordat en nadat verplichtingen zijn aangegaan. In de plan- of uitvoeringsfase (er zijn dan nog geen verplichtingen aangegaan) is het gebruikelijk dat valutarisico's van investeringsprojecten worden opgevangen binnen de defensiebegroting. Deze werkwijze geldt voor alle investeringsprojecten, behalve voor het project Vervanging F-16. In de nota *In het belang van Nederland* is vastgelegd dat wisselkoerseffecten worden opgevangen binnen het taakstellende budget.

Nadat verplichtingen zijn aangegaan wordt het valutarisico afgedekt door de aanschaf van termijnvalutacontracten. Deze werkwijze geldt voor het project Vervanging F-16 en alle overige investeringsprojecten.

**93**

**Is de stealth capaciteit van de F-35 ook in 2024 nog volledig intact?**

Er is sprake van een voortdurende wedloop tussen radarsystemen en technologieën waarmee radardetectie kan worden vermeden of geminimaliseerd. Deze wedloop zal ook in de komende jaren worden voortgezet. De keuze voor de F-35 is mede gemaakt op grond van de toekomstbestendigheid van het toestel. Het toestel kan worden doorontwikkeld om in te spelen op toekomstige ontwikkelingen op het gebied van radartechnologie.

De *stealth* eigenschappen worden bij elk vliegtuig na assemblage vastgesteld en aan eisen getoetst. Voor alle vliegtuigen wordt dit tijdens de levensduur regelmatig gecontroleerd en indien nodig hersteld om aan de eisen te kunnen blijven voldoen.