

Vergaderjaar 2014–2015

**26 488**

**Behoeftestelling vervanging F-16**

**Nr. 389**

**LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 18 juni 2015

De vaste commissie voor Defensie heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Defensie en van Economische Zaken over de brief van 30 maart 2015 inzake de Voortgangsrapportage project Vervanging F-16 (Kamerstuk 26 488, nr. 383).

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

De voorzitter van de commissie,  
Ten Broeke

De griffier van de commissie,  
Van Leiden

**1**

**Gaat het volgend jaar wel lukken om conform de uitgangsnote de voortgangsrapportage uiterlijk op 1 maart aan te bieden?**

Op 5 juni ontving ik de brief van de vaste commissie voor Defensie waarin u vraagt de voortgangsrapportage de eerste werkdag na 15 maart aan de Kamer te sturen. Ik zal aan die wens voldoen.

**2**

**Is het realiseren van de Initial Operational Capability (IOC) voor de Amerikaanse marine per 1 juli haalbaar, ook aangezien mission data files voor deze marine pas in november 2015 beschikbaar zijn?**

Het Amerikaanse Korps Mariniers beoogt in juli 2015 de IOC-status te behalen en meldt dat dit nog steeds haalbaar is. De Amerikaanse marine (*Navy*) beoogt in 2018 de IOC-status te behalen.

**3**

**Wat zijn de concrete resultaten tot nu toe van de stuurgroep die is gevormd over de uitvoering van de motie-Eijsink over geluidsbelasting (Kamerstuk 33 763, nr. 22)?**

De stuurgroep heeft besloten verduidelijking te vragen aan het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) over het meten en berekenen van geluid en over systemen voor geluidsmeting. Er is een vragenlijst aan beide instituten voorgelegd. In de voortgangsrapportage is gemeld dat de instituten aan het einde van dit jaar zullen rapporteren. De instituten schatten nu begin volgend jaar de vragen te kunnen beantwoorden. Op grond daarvan zal de stuurgroep advies uitbrengen over een geluidsmetnet.

**4**

**Wat betekent de kostenbesparing op het toestel voor de eventuele opbrengsten van het Nederlandse bedrijfsleven?**

**74**

**In hoeverre is de (JPO-)druk om kostenbesparend te werken een probleem voor de marges van de Nederlandse bedrijven die ingeschakeld zijn bij de productie?**

In de brief van 16 februari 2015 (Kamerstuk 26 488, nr. 373) over de onderbouwing van de raming van de omzet door de Nederlandse industrie is gemeld dat de industrie voor de toekomst rekening houdt met leereffecten, productiviteitsstijgingen en prijsescalaties.

Genoemde leereffecten en productiviteitsstijging bij de Nederlandse industrie resulteren in lagere prijzen voor onderdelen waarmee kostenbesparingen bij de bouw van het toestel worden bereikt. De druk om kostenbesparend te werken heeft een negatief effect op de marges van de bedrijven als de gewenste lagere prijzen niet worden bereikt door kostenbesparingen in de productie.

**5**

**Heeft het Joint Program Office (JPO) al meer informatie gegeven over de toewijzing van plaatsen voor het toekomstige motorenonderhoud?**

**46**

**Wanneer verwacht u van het JPO meer informatie te ontvangen over de toewijzing van het motorenonderhoud?**

Het *F-35 Joint Program Office* (JPO) heeft Defensie in mei jl. een brief gestuurd met de bevestiging van de toewijzing van het motorenonderhoud aan Nederland. Deze brief maakt ook duidelijk dat bij de toewijzing van werkzaamheden rekening zal worden gehouden met de bilaterale afspraken die Nederland en Italië eind april nogmaals hebben bekrachtigd. Zodoende zal de Nederlandse onderhoudsfaciliteit ook het groot onderhoud aan Italiaanse motoren gaan uitvoeren. U ontvangt op korte termijn een brief met nadere gegevens over het motorenonderhoud.

**6**

**Kunt u toelichten waarom Canada besloten heeft het besluit over de vervanging van hun CF-18 toestellen verder uit te stellen?**

De Canadese regering heeft in september 2014 gemeld dat de levensduur van de huidige Boeing CF-18 toestellen zal worden verlengd tot 2025. Een nadere toelichting is voor zover bekend niet gegeven.

**7**

**Leiden extra bestellingen van toestellen door de VS, Israël en Zuid-Korea tot lagere productiekosten van de F-35? Zo ja, welke gevolgen heeft dat voor Nederland?**

De toestelprijs wordt voor een belangrijk deel beïnvloed door het aantal toestellen in een (jaarlijks) productiecontract. Hoe meer toestellen, hoe lager de stuksprijs vanwege de effecten van schaalgrootte. De extra toestellen die de Verenigde Staten, Israël en Zuid-Korea hebben besteld, zullen in de periode 2020–2024 worden geleverd, wat naar verwachting een positieve invloed zal hebben op de stuksprijs in die jaren. De omvang van dit effect zal in de onderhandelingen tussen het JPO en de fabrikanten moeten blijken. Nederland heeft dus baat bij grotere aantallen te produceren toestellen in de jaren dat wij toestellen afnemen.

**8**

**Welke investeringen worden gedaan die tot kostenbesparing moeten leiden? Hoeveel verwacht u dat de stuksprijs van de toestellen versneld zullen afnemen in de eerstkomende jaren?**

Hierbij moet worden gedacht aan investeringen in productiemiddelen of productieprocessen die tot lagere productiekosten leiden omdat minder productiematerialen nodig zijn of omdat doelmatiger wordt omgegaan met materialen. De *Blueprint for Affordability* heeft tot doel dat de stuksprijs eerder afneemt. Het effect van deze investeringen op de stuksprijs is nog onbekend. Zie ook het antwoord op vraag 23.

**9**

**Welke (financiële) invloed heeft de missie in Irak op het langer doorvliegen met de F-16?**

**29**

**Wat betekent de inzet van F-16's in Irak voor de onderhoudskosten en levensduur van deze vliegtuigen?**

**50**

**Welke invloed heeft het eventueel verlengen van de missie in Irak voor de toekomstige inzetbaarheid/beschikbaarheid en instandhoudingskosten van de F-16?**

De missie in Irak heeft geen financiële gevolgen voor de drie investeringsprojecten langer doorvliegen F-16. De eerstvolgende brief over de inzet in Irak zal ingaan op de gevolgen voor de exploitatie van de F-16.

**10**

**Wat is de netto contante waarde die de industrie zal afdragen, uitgedrukt in het prijspeil van 2014 (2001; 105 miljoen euro)?**

Een bedrag van € 105 miljoen in prijspeil 2001 is, gecorrigeerd met de prijsmutaties van het Bruto Binnenlands Product over de jaren 2001 tot 2014, in prijspeil 2014 ongeveer € 128 miljoen. Hierbij moet worden aangetekend dat dit getal geen betekenis heeft. De met de industrie afgesproken € 105 miljoen is het resultaat van een reeks afdrachten gedurende vele jaren die zowel contant gemaakt worden naar 2001 als uitgedrukt in prijspeil 2001.

**11**

**Welke daadwerkelijke opdrachten zijn er voortgevloeid uit de bezoeken van de Bijzonder Vertegenwoordiger aan diverse Amerikaanse bedrijven?**

In de brief van 3 december 2013 (Kamerstuk 26 488, nr. 337) over de aanstelling van de Bijzonder Vertegenwoordiger is aangegeven dat «hij zal optreden als boegbeeld voor de Nederlandse industrie en overheid om op hoog niveau deuren te openen».

In de brief van 4 maart 2014 (Kamerstuk 26 488, nr. 340) met het antwoord op de Kamervragen 31 en 36 is gemeld dat «de Bijzonder Vertegenwoordiger geen individueel omzettoel heeft. De belangrijkste toegevoegde waarde is dat hij op hoog niveau het gesprek kan aangaan. Hiermee worden openingen gecreëerd voor Nederlandse bedrijven om zaken verder uit te onderhandelen in situaties die anders niet tot het beoogde resultaat zouden leiden».

Tijdens het rondetafelgesprek in de Tweede Kamer op 3 juni 2014 is door de Bijzonder Vertegenwoordiger het bovenstaande herhaald. Daarbij is door hem duidelijk gemaakt dat hij niet «met een orderboekje» naar de Amerikaanse bedrijven gaat maar dat een bezoek van de Bijzonder Vertegenwoordiger een extra duwtje kan geven. Met een bezoek wordt duidelijk gemaakt dat de Nederlandse Staat grote waarde hecht aan het verwerven van industriële opdrachten.

In de Jaarrapportage Vervanging F-16 over 2013 van 17 september 2014 (Kamerstuk 26 488, nr. 358) is geschreven dat het bezoek van de Bijzonder vertegenwoordiger de Amerikaanse visie op de Nederlandse ambities en capaciteiten positief heeft beïnvloed. Een voorbeeld daarvan is het bereiken van een *Long Term Agreement* in 2014 tussen Honeywell en Aeronamic over een energiebeheersingssysteem. Ook bij de bezoeken aan de VS van de betrokken Nederlandse bedrijven hebben deze aangegeven dat de betrokkenheid van de Bijzonder Vertegenwoordiger de positie van de Nederlandse bedrijven *vis-à-vis* hun Amerikaanse *counterparts* heeft versterkt en daarmee een goede bijdrage heeft geleverd aan de inspanningen van de Nederlandse bedrijven.

**12**

**Is er al meer bekend over het overleg dat plaatsgevonden heeft tussen de Minister van Economische zaken en de Nederlandse industrie over de afdracht van die industrie?**

De inspanningen van het kabinet en de betrokken Nederlandse industrie zijn er op gericht om voor het einde van dit parlementaire jaar overeenstemming op hoofdlijnen te bereiken. De Kamer zal hierover, zoals toegezegd, schriftelijk worden geïnformeerd.

**13**

## **Wanneer verwacht u dat de Auditdienst Rijk (ADR) het plan van aanpak voor de projectadministratie af heeft?**

De verbetering van de projectadministratie is een verantwoordelijkheid van het Ministerie van Defensie. Defensie maakt daarbij gebruik van de deskundigheid en inzichten van de ADR. Defensie onderzoekt of verbeteringen mogelijk zijn in de inrichting van de projectadministraties bij Defensie Materieel Organisatie (DMO). In het kader van financiële duurzaamheid wordt daarnaast onderzocht of de ramingssystematiek van investeringsprojecten aanpassing behoeft. Het uitgangspunt voor alle financiële administraties – waaronder de financiële administraties van het project Verwerving F-35 – blijft de basisadministratie SAP. Op welke manier de gegevens worden ontsloten – met behulp van de SAP-projectenmodule of op een andere wijze – is op voorhand niet te zeggen. Defensie en de ADR hebben voor het project Verwerving F-35 afspraken gemaakt over het vastleggen en controleren van financiële gegevens.

### **14**

#### **Wat zijn de kosten van de reeds aanvullende, externe, expertise die is ingehuurd?**

De inhuur van externe expertise maakt in de ramingen deel uit van de «projectkosten». In de jaarrapportage over 2013 zijn deze omschreven als «... de kosten die primair betrekking hebben op de projectondersteuning door de kennisinstituten en de baten-/lastendiensten binnen Defensie. Verder worden diverse reguliere kosten voor projectondersteuning (zoals uit te voeren studies en de kleinschalige aanschaf van middelen benodigd voor de projectvoering) onder deze post geboekt.» In de jaarrapportage over 2013 werden deze kosten in totaal geraamd op € 41,3 miljoen voor de volledige looptijd van het project. Inmiddels is hiervan € 29,3 miljoen uitgegeven in de jaren 2007 tot en met 2014.

### **15**

#### **Klopt het dat de Amerikanen de afgelopen maanden de organisatie rond het F-35 project gewijzigd hebben? Zo ja, kunt u uitleggen waarom?**

Nee. In de *JSF Executive Steering Board* zijn geen voorstellen bekend gemaakt tot wijziging van de organisatie. Belangwekkende aanpassingen worden gemeld in de voortgangsrapportages.

### **16**

#### **Kunt u toelichten wat de reden is dat er in de rapportage geen overzicht is opgenomen van de belangrijkste incidenten, zoals is toegezegd tijdens het Algemeen Overleg «Informatievoorziening project Vervanging F-16» op 1 juli 2014?**

### **17**

#### **Bent u bereid in toekomstige rapportages over verwerving van de F-35 alsnog een overzicht op te nemen van de belangrijkste incidenten?**

Op pagina 11 van de voortgangsrapportage komt dit onderwerp aan de orde. Er hebben zich echter geen nieuwe grote incidenten voorgedaan die bijvoorbeeld hebben geleid tot tijdelijke stopzetting van het testprogramma of opschorting van vluchten door operationele gebruikers van het toestel. Zoals toegezegd meldt Defensie dergelijke incidenten in de voortgangsrapportages zoals in de jaarrapportage over 2013 (Kamerstuk 26 488, nr. 358)

### **18**

**Worden er besluitenlijsten gemaakt van de vergaderingen van de JSF Executive Steering Board (JESB)? Zo ja, zijn deze, in het kader van de transparantie, ook beschikbaar voor leden van de Kamer?**

Van de JESB-vergaderingen worden verslagen gemaakt voor intern gebruik van de partnerlanden zijn. Het kabinet informeert de Kamer met behulp van rapportages over de voortgang van het programma. De besprekingen en besluiten van de JESB-vergaderingen worden daarin – voor zover voor Nederland van belang – verwerkt.

**19**

**Is er bij de toekomstige inrichting van de instandhouding al enig zicht op de totale exploitatiekosten van een F-35?**

Defensie maakt ieder jaar een geactualiseerde raming van de verwachte Nederlandse exploitatiekosten gebaseerd op het gebruik onder Nederlandse omstandigheden. Daarbij gebruikt Defensie altijd actuele informatie over de toekomstige inrichting van de instandhouding van het toestel. De exploitatiekosten van de F-35 verschillen per land, onder meer omdat daarin specifieke salariskosten van het personeel en kosten van het gebruik van nationale infrastructuur zijn inbegrepen.

**20**

**Wat zijn de gevolgen van het niet behalen van het geplande aantal testvluchten voor de F-35A? Kunt u daarbij specifiek ingaan op de gevolgen voor Nederland?**

Hoewel er in 2014 bijna 25 procent minder testvluchten met de F-35A werden uitgevoerd dan gepland, zijn de gevolgen hiervan nagenoeg nihil. In eerdere jaren was namelijk een voorsprong opgebouwd. Zoals ook blijkt uit tabel 1 van de voortgangsrapportage zijn er tot en met 2014 cumulatief 1.194 van de geplande 1.205 F-35A testvluchten uitgevoerd. De achterstand ten opzicht van de planning bedraagt 0,9 procent.

**21**

**Wat betekenen de opgesomde ontwikkelingsproblemen voor het totale kostenplaatje van de F-35?**

De huidige problemen concentreren zich vooral op de ontwikkeling van de software in het toestel en de ondersteunende ALIS-software (*Autonomic Logistics Information System*). Het F-35 JPO en Lockheed Martin zetten hiervoor extra middelen en personeel in, zoals softwareontwikkelaars en testers. De kosten hiervan maken deel uit van het ontwikkelingsprogramma. Nederland neemt hieraan deel voor een vast bedrag.

**22**

**Is het overzicht met voorgenomen bestelreeksen eind maart bij de laatste JESB aangepast?**

Ja. De voortgangsrapportage die in september a.s. aan de Kamer wordt toegezonden, zal dit geactualiseerde overzicht bevatten.

**23**

**Wat betekent een eventuele Multi Year Buy/Partner Block Buy voor de investeringsmogelijkheden van Nederland?**

**24**

**Wanneer verwacht u dat de Amerikaanse nationale regelgeving een Multi Year Buy mogelijk maakt, zodat het verkrijgen van schaalvoordelen weer mogelijk wordt?**

Het F-35 JPO heeft eind mei de stand van zaken toegelicht van een mogelijke meerjarige bestelling van toestellen. Op dit moment werkt het F-35 JPO aan een initiatief aangeduid als *Block Buy Contract* (BBC) waarbij alle landen, inclusief de Verenigde Staten, hun bestellingen met afleveringsjaar 2020, 2021 en 2022 bijeen brengen in één groot contract. Het contract zou totaal meer dan 450 toestellen kunnen omvatten. De Nederlandse invoerreeds gaat in die jaren uit van 24 toestellen. Het Pentagon zal de firma RAND vragen om een onafhankelijke raming van de haalbaar geachte prijsreductie en zal hierover in het eerste kwartaal van 2016 rapporteren. Verder zal Lockheed Martin later dit jaar een voorlopige indicatie geven van de verwachte stuksprijs van toestellen die met het BBC worden aangekocht. Tijdens de JESB van september a.s. zal het F-35 JPO ingaan op de stand van zaken terwijl tijdens de JESB van voorjaar 2016 naar verwachting een besluit moeten kunnen worden genomen. Voor Nederland heeft het BBC-initiatief naar verwachting een positief effect omdat de stuksprijs lager zal uitvallen. In komende voortgangsrapportages zal ik de Kamer op de hoogte houden van verdere ontwikkelingen op dit gebied.

## 25

### **Wat is de inbreng van de Verenigde Staten en het Verenigd Koninkrijk aan de operationele testfase van de F-35? Is dat vergelijkbaar als die van Nederland? Waar bestaat de waarnemende taak van Australië precies uit?**

De Amerikaanse inbreng bestaat uit ongeveer twintig toestellen verdeeld over de drie varianten en enkele honderden personen. De Britse inbreng bestaat uit drie STOVL-toestellen en ongeveer 100 personen. De Nederlandse inbreng bestaat uit twee F-35A toestellen met ondersteunende middelen, vier vliegers, twintig technici, tien medewerkers met een ondersteunende functie en twee analisten van TNO. Australië neemt met vier personen deel die zowel de operationele aspecten als de technische en logistieke aspecten observeren. Na de gezamenlijke operationele testfase voert Australië in eigen land een operationele testfase uit met eigen toestellen en personeel.

## 26

### **Hoe verloopt de operationele testfase tot nu? Wanneer verwacht u de tussentijdse resultaten hiervan te kunnen rapporteren?**

Het *JSF Operational Test Team* (JOTT) heeft onder meer een begin gemaakt met de ontwikkeling van operationele tactieken. Daarnaast heeft een detachement met Amerikaanse toestellen beproefd hoe vanaf een tijdelijke (oefen)locatie kan worden gewerkt en hebben onlangs zes F-35B toestellen van de Amerikaanse mariniers twee weken vanaf een schip operationele testen uitgevoerd. Het Nederlandse detachement concentreert zich op het starten en optimaliseren van de onderhouds-, logistieke en informatievoorzieningsprocessen. Uit de dagelijkse praktijk blijkt welke aanpassingen aan de logistieke keten en de ondersteunende informatiesystemen wenselijk of nodig zijn. Dergelijke aanpassingen zijn inmiddels verwerkt of gepland. Tot slot zijn in de afgelopen periode enkele geplande modificaties aan de toestellen uitgevoerd om de laatste versie van de software te kunnen gebruiken. Tussentijdse resultaten uit de operationele testfase worden gerapporteerd in de voortgangsrapportages.

## 27

### **Wanneer verwacht u dat een koppeling TITAAN-faciliteiten in Nederland, die niet werden toegestaan vanwege beveiligingsmaatregelen die voor de huidige (Autonomic Logistics Infor-**

**mation System) ALIS-versie gelden, weer zullen worden toegestaan?**

Het is de verwachting dat de koppeling van de TITAAN-faciliteiten met Nederland in de loop van dit jaar wordt toegestaan.

**28**

**Heeft het kabinet reeds definitief besloten dat er bij financiële ruimte extra vliegtuigen gekocht worden of kan dit geld ook nog teruggaan naar de Nederlandse schatkist?**

**49**

**Is het nu een mogelijkheid dat als de risicoreservering niet gebruikt wordt, deze eventueel ingezet wordt om meer toestellen aan te schaffen? Is de risicoreservering dan niet simpelweg onderdeel van het totale investeringsbudget in plaats van een eventuele buffer voor bij problemen?**

Met de nota *In het belang van Nederland* is bepaald 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 als de aanschafprijs van de F-35 lager uitvalt dan nu voorzien. De risicoreserveringen zijn een integraal onderdeel van het in 2013 vastgestelde investeringsbudget en het exploitatiebudget.

**29**

**Wat betekent de inzet van F-16's in Irak voor de onderhoudskosten en levensduur van deze vliegtuigen?**

Zie het antwoord op vraag 9.

**30**

**Wanneer verwacht u uitsluitel te kunnen geven over de operationele inzetbaarheid van de F-16 en de F-35 tijdens de transitiefase?**

**31**

**Wanneer verwacht u uitsluitel te kunnen geven over de exploitatiekosten per jaar tijdens de transitiefase?**

**33**

**Is er nu wel al inzicht in de exploitatiekosten tijdens de transitiefase?**

**38**

**Is er een lijst te maken van factoren die van invloed kunnen zijn op de kosten tijdens de transitieperiode? Zo ja, zijn deze kosten uiteen te zetten in een bandbreedte (van kleinste tot grootste)?**

De operationele inzetbaarheid van de F-16 en F-35 jachtvliegtuigen tijdens de transitiefase is nog onderwerp van studie. Het aantal F-16's neemt in de transitieperiode af, terwijl het aantal F-35's toeneemt. Parallel hieraan wordt het personeel geleidelijk omgeschoold naar de F-35 en moet kennis van en ervaring met het nieuwe toestel worden opgebouwd. Dat alles heeft effecten op de kosten en de operationele mogelijkheden in die periode. Zoals ook in de D-brief is beschreven, is de exploitatie van twee typen jachtvliegtuig vanwege dubbele vaste kosten duurder dan het bezit en gebruik van één type, terwijl de omscholing van personeel waarschijnlijk gedurende enige tijd de operationele inzetbaarheid zal beperken. De hoogte van die exploitatiekosten hangt af van veel factoren. Naast de invoerreeks van de F-35 en de afbouw van het aantal F-16's zijn onder andere aantal vliegenuren, omscholing van personeel, tijdige beschik-

baarheid van infrastructuur, inrichting van de logistieke keten en de onderhoudskosten van invloed.

De optimale transitie is afhankelijk van factoren die nog niet definitief vaststaan. De eerste ervaringen uit de operationele testfase en het operationele gebruik door partnerlanden zijn daarbij van groot belang. Het zal daarom nog enkele jaren duren voordat de optimale transitie is bepaald. Defensie zal in de voortgangsrapportages wel deelaspecten aan de orde stellen waarover meer informatie beschikbaar is.

### **32**

#### **Is met betrekking tot Renegade een regeling inclusief Frankrijk een goede optie?**

Ja, met dien verstande dat met Frankrijk wordt overlegd over een regeling die minder vergaand is dan het op 4 maart jl. getekende Benelux-verdrag. Samenwerking bij de luchtruimbewaking tegen civiele luchtvaartuigen waarvan een terroristische dreiging uitgaat (*Renegade*) is mogelijk op uiteenlopende manieren. België, Luxemburg en Nederland hebben met hun verdrag gekozen voor een intensieve vorm van samenwerking waarbij de luchtruimbewaking wordt geïntegreerd. België en Nederland leveren bij toerbeurt de benodigde jachtvliegcapaciteit.

België en Frankrijk hebben op dit moment een vorm van samenwerking die minder ver gaat. Deze twee landen hebben geen afspraken over het bij toerbeurt leveren van jachtvliegcapaciteit voor de bewaking van elkaars luchtruim. Bij de Belgisch-Franse regeling kunnen jachtvliegtuigen een *Renegade*-vliegtuig begeleiden tot over de grens van het partnerland totdat jachtvliegtuigen van dit partnerland deze taak in het eigen luchtruim hebben overgenomen. De jachtvliegtuigen van het land van oorsprong mogen, in tegenstelling tot bij het Benelux-verdrag, geen dodelijk geweld toepassen in het luchtruim van het partnerland.

In de periodes dat Nederland straks de beurt heeft bij de luchtruimbewakingstaak op grond van het Benelux-verdrag, kan België geen *Renegade*-toestel begeleiden tot over de Franse grens. Nederland is bereid die taak over te nemen maar daarvoor is een verdragsrechtelijke basis nodig. Een mogelijke oplossing waarover nu met Frankrijk wordt gesproken, is dat Nederland zich aansluit bij de Belgisch-Franse regeling. Als hierover overeenstemming wordt bereikt, draagt Nederland bij aan de veiligheid in de West-Europese regio en dit is positief.

### **33**

#### **Is er nu wel al inzicht in de exploitatiekosten tijdens de transitiefase?**

Zie het antwoord op vraag 31.

### **34**

#### **Met welke landen gaat of bent u aan het onderhandelen inzake samenwerking op het gebied van luchtruimbewaking?**

### **35**

#### **Welke voordelen verwacht u van de mogelijke uitbreiding van het Benelux-akkoord over de Renegade taken met andere landen?**

Afgezien van Frankrijk zijn er op dit moment geen gesprekken met andere landen gaande of voorzien over samenwerking bij luchtruimbewaking. Defensie richt de aandacht voorlopig op de uitwerking van het Benelux-verdrag en de aanvullende regeling met Frankrijk.

**36**

**Hoe kan het dat u nog steeds geen rekening houdt met vredesverliezen bij het aantal van 37 aan te kopen toestellen?**

**39**

**Wat zijn de mogelijke kosten voor de diverse scenario's (kopen, huren, leasen) die bij vredesverliezen kunnen optreden?**

**40**

**Wat zijn de additionele kosten die gepaard gaan met het huren of leasen van één extra F-35 in het geval er vredesverliezen optreden?**

**41**

**Heeft u reeds contact gehad met andere F-35 partnerlanden om te achterhalen of zij bereid zijn tijdelijk hun toestellen aan Nederland beschikbaar te stellen middels verhuur en/of lease?**

**42**

**Op welke wijze wordt vanaf 2035, als de productie van F-35 toestellen wordt beëindigd, een structurele oplossing gevonden voor vredesverliezen?**

Zoals in de D-brief beschreven is in het aantal van 37 toestellen met verliezen geen rekening gehouden. Het is niet te voorspellen wanneer die zullen optreden. Op het moment dat verliezen zich voordoen, zal worden bepaald of, en zo ja hoe, deze worden gecompenseerd. Financiële overwegingen, de operationele inzetbaarheid en de (internationale) veiligheidsomstandigheden spelen daarbij een rol. In het algemeen overleg over de D-brief is hier uitvoerig bij stilgestaan. Defensie zal in de voortgangsrapportages ingaan op ontwikkelingen op dit punt. De ervaringen van andere F-35 gebruikers in de komende jaren en de ervaringen van Nederland in de operationele testfase zijn daarbij ook van belang.

Om de periode tot levering van een vervangend toestel te verkorten is het denkbaar dat Nederland een bestelling van een ander land<sup>1</sup> overneemt. Daarnaast kan worden onderzocht of tijdelijk een toestel van een ander land kan worden gebruikt. Op voorhand kan hierover geen uitsluitel worden gegeven. Met andere partnerlanden is hierover dan ook nog niet gesproken. Ook het tijdelijk intensiever gebruiken van de overige toestellen is een mogelijkheid. In voorkomend geval zullen dergelijke mogelijkheden worden gezien.

Voor ieder wapensysteem geldt dat de productie ervan eerder wordt beëindigd dan de exploitatie ervan. Gebruikers van een wapensysteem kunnen hierop anticiperen door het aanschaffen van extra systemen om vredes- of oorlogsverliezen op te vangen. Voor de F-35 is er sprake van een relatief lange periode waarin de productie zal plaatsvinden. Dit biedt nog voldoende tijd om zo nodig extra toestellen aan te schaffen teneinde vredesverliezen na 2035 te kunnen opvangen.

Ook als een toestel verloren gaat nadat de productie van toestellen is gestaakt, zal op dat moment een besluit worden genomen of, en zo ja hoe, het verlies wordt gecompenseerd, hoewel dan geen nieuw toestel meer kan worden aangeschaft.

**37**

**Wat zijn de precieze consequenties voor het getraind houden van vliegers, mocht er een van de 37 F-35-toestellen verloren gaan door vredesverlies?**

<sup>1</sup> Dit zou dan waarschijnlijk de Verenigde Staten betreffen, aangezien dat land vanaf 2024 ieder jaar enkele tientallen F-35A toestellen laat produceren.

Als een van de toestellen verloren gaat, neemt het aantal toestellen af om het jaarlijks benodigde aantal vliegreuren te kunnen maken om vliegers getraind te houden. Dit kan betekenen dat minder vliegers (volledig) kunnen worden getraind, of dat met de resterende toestellen het hogere aantal benodigde trainingsuren wordt gemaakt. Voldoende vliegreuren zijn een voorwaarde voor het structureel *combat ready* houden van vliegers.

**38**

**Is er een lijst te maken van factoren die van invloed kunnen zijn op de kosten tijdens de transitieperiode? Zo ja, zijn deze kosten uiteen te zetten in een bandbreedte (van kleinste tot grootste)?**

Zie het antwoord op vraag 30.

**39**

**Wat zijn de mogelijke kosten voor de diverse scenario's (kopen, huren, leasen) die bij vredesverliezen kunnen optreden?**

Zie het antwoord op vraag 36.

**40**

**Wat zijn de additionele kosten die gepaard gaan met het huren of leasen van één extra F-35 in het geval er vredesverliezen optreden?**

Zie het antwoord op vraag 36.

**41**

**Heeft u reeds contact gehad met andere F-35 partnerlanden om te achterhalen of zij bereid zijn tijdelijk hun toestellen aan Nederland beschikbaar te stellen middels verhuur en/of lease?**

Zie het antwoord op vraag 36.

**42**

**Op welke wijze wordt vanaf 2035, als de productie van F-35 toestellen wordt beëindigd, een structurele oplossing gevonden voor vredesverliezen?**

Zie het antwoord op vraag 36.

**43**

**Waarom heeft het vervolgonderzoek van de Inspector General in het najaar van 2014, naar de kwaliteit van de productieketen, zich niet gericht op de Final Assembly & Check Out (FACO) faciliteit in Cameri?**

Zoals ook gemeld in de brief van 14 april jl. (Kamerstuk 26 488, nr. 386) betrof het hier een vervolgonderzoek dat voortbouwde op de bevindingen van een onderzoek uit 2013. In dat eerdere onderzoek was de *Final Assembly & Check Out* faciliteit in Cameri niet betrokken, zodat deze ook voor het vervolgonderzoek buiten beschouwing is gebleven.

**44**

**Kunt u garanderen dat het toezicht en de controle op de Final Assembly & Check Out (FACO) faciliteit in Cameri, gelijk is aan het toezicht en de controle op de faciliteit in Forth Worth?**

In de contracten die het F-35 JPO met Lockheed Martin sluit, zijn algemeen geldende bepalingen opgenomen over kwaliteitscontroles en

het toezicht. Voor de locatie Cameri geldt een even hoge kwaliteitsstandaard als voor de FACO in Fort Worth. De FACO in Cameri is een *joint venture* tussen Lockheed Martin en Alenia Aermacchi en werkt volgens procedures van Lockheed Martin, net als de FACO in Fort Worth. Kwaliteitscontroles worden ter plekke uitgevoerd door personeel van zowel Lockheed Martin als door het Amerikaanse Ministerie van Defensie (vertegenwoordigd door de *Defense Contract Management Agency*, DCMA). Het toezicht op de kwaliteit en de controle in Cameri is gelijkwaardig aan de FACO in Fort Worth.

**45**

**Ziet u een toe- of afname als het gaat om het aantal landen dat geïnteresseerd is in de F-35?**

Er lijkt steeds meer belangstelling van andere landen voor het toestel te komen. Naast de behoefte van landen om oudere toestellen te vervangen hangt de belangstelling waarschijnlijk samen met het feit dat het programma, steeds stabielier wordt.

**46**

**Wanneer verwacht u van het JPO meer informatie te ontvangen over de toewijzing van het motorenonderhoud?**

Zie het antwoord op vraag 5.

**47**

**Kunt u aangeven of Nederland nog in de markt is om naast Italië voor nog meer partnerlanden het motorenonderhoud van de F-35 te verzorgen?**

Nederland kan, naast het werk voor Italië, meedingen naar onderhoudswerk voor de Amerikaanse toestellen in Europa en voor andere landen, zoals het Verenigd Koninkrijk, Denemarken en andere Europese landen die het toestel via *Foreign Military Sales* (FMS) willen aanschaffen. Onder andere de kennis en ervaring van Nederland met het onderhoud van de huidige F-16 motor en de centrale ligging in Europa zijn factoren die Nederland een goede uitgangspositie verschaffen voor het binnenhalen van extra onderhoudswerk aan de F-35 motor.

**48**

**Welke samenwerkingsmogelijkheden heeft Nederland en met welke landen als het gaat om gezamenlijk oefenen, trainen en wederzijds uitwisselen van personeel om zodoende ervaring op te doen met elkaars werkwijzen?**

Op operationeel gebied worden er diverse samenwerkingsmogelijkheden onderkend, onder andere op het gebied van gezamenlijk oefenen, trainen en het wederzijds uitwisselen van personeel om zodoende ervaring op te doen met elkaars werkwijzen. Defensie onderzoekt de mogelijkheden om, net als voor een aantal Europese F-16 gebruikers de gevorderde tactische vliegopleiding te organiseren en te leiden voor een aantal Europese F-35 landen. Het aangaan van strategische partnerschappen met andere F-35 gebruikers is daarbij van belang. Nederland werkt al nauw samen met de Verenigde Staten, het Verenigd Koninkrijk en Australië tijdens de operationele testfase. Defensie zoekt daarnaast de samenwerking met de huidige Europese partners in het F-35 programma, te weten Denemarken, Italië, Noorwegen en het Verenigd Koninkrijk.

**49**

**Is het nu een mogelijkheid dat als de risicoreservering niet gebruikt wordt, deze eventueel ingezet wordt om meer toestellen aan te schaffen? Is de risicoreservering dan niet simpelweg onderdeel van het totale investeringsbudget in plaats van een eventuele buffer voor bij problemen?**

Zie het antwoord op vraag 28.

**50**

**Welke invloed heeft het eventueel verlengen van de missie in Irak voor de toekomstige inzetbaarheid/beschikbaarheid en instandhoudingskosten van de F-16?**

Zie het antwoord op vraag 9.

**51**

**Hoe staat het met de non-proliferatie agenda van het kabinet, uitgesproken in de reactie van het kabinet op de motie Van Dijk (Kamerstuk 33 763, nr. 14 ), binnen de NAVO?**

**52**

**Welke stappen heeft dit kabinet en de rest van de NAVO de laatste maanden genomen om te voorkomen dat de F-35 nucleaire wapens met zich mee gaat dragen?**

Zoals bekend is de inzet van Nederland erop gericht de nucleaire taak van de Navo en daarmee ook van Nederland op termijn overbodig te maken. In overeenstemming met het Strategisch Concept van de Navo, blijft de Navo streven naar een wereld zonder kernwapens, maar zolang kernwapens bestaan zal de Navo een nucleair bondgenootschap blijven. Zoals gemeld in de reacties op de motie-Van Dijk (Kamerstuk 33 783, nr. 5) en motie-Sjoerdsma (Kamerstuk 33 783, nr. 13), wordt het kabinet geconfronteerd met de vraag hoe Nederland op constructieve wijze een aanjagende rol kan blijven spelen in de discussie over ontwapening, niet-strategische nucleaire wapens en de Navo-kernwapentaak én tegelijkertijd een betrouwbare nucleaire partner kan zijn in een militair bondgenootschap dat sinds decennia onze veiligheid garandeert. Bondgenoten moeten onvoorwaardelijk op elkaar kunnen vertrouwen. Nucleaire wapens zijn nog steeds essentieel voor de afschrikingscapaciteit van de Navo.

Met het oog op de huidige omstandigheden is er onder de Navo-bondgenoten weinig animo om te spreken over transparantiemaatregelen, ontwapening en de kernwapentaak van de Navo. Er is thans onvoldoende draagvlak om vooruitgang te boeken. Het kabinet blijft echter aandacht vragen voor nucleaire ontwapening, ondanks de moeilijke internationale omstandigheden. Een voorbeeld hiervan is de inzet van de Minister van Buitenlandse Zaken in de Navo-ministeriële van 14 mei jl. waarover u afzonderlijk wordt geïnformeerd.

**53**

**Kunt u aangeven welke kosten Nederland maakt om de kernwapentaak uit te voeren?**

**54**

**Onder welke post in welke begroting kunnen wij deze kosten terugvinden?**

**55**

**Hoeveel fte wordt er ingezet voor de kernwapentaak?**

Op grond van bondgenootschappelijke afspraken worden er geen mededelingen gedaan over de uitvoering van de kernwapentaak van Nederland.

**56**

**Kunt u toelichten wat de modernisering van de huidige B61 kernwapens precies behelst? Welke onderdelen worden vervangen/veranderd?**

**57**

**Kunt u specifiek ingaan op de tailkit die volgens deskundigen bedoeld is om het wapen meer precisie te geven?**

**58**

**Geeft deze tailkit ten opzichte van het huidige wapen andere mogelijkheden/capabilities?**

Het levensduurverlengingsprogramma (*Life Extension Program*, LEP) voor de B61 wordt uitsluitend door de Amerikaanse overheid uitgevoerd. Navo-bondgenoten zijn niet betrokken bij het onderhoud en de modernisering van deze wapens.

Het LEP voor de B61 is bedoeld om de veiligheid, beveiliging en effectiviteit van onder meer deze wapens te garanderen. Het Amerikaanse *Nuclear Posture Review Report* van april 2010 stelt dat het LEP geen nieuwe militaire capaciteiten zal opleveren. In gesprekken met de Amerikaanse autoriteiten is dit bevestigd.

De *tail kit* vervangt de bestaande remparachute. Deze vervanging verhoogt de precisie van de B61, maar levert geen nieuwe militaire capaciteiten op.

**59**

**Is de conventional takeoff and landing (CTOL)-variant van de F-35 standaard in staat om kernwapens te dragen en af te vuren? Zo nee, welke aanpassingen moeten er gedaan worden aan de CTOL-variant om met dit gevechtsvliegtuig uitvoering te kunnen geven aan de NAVO-kernwapentaak?**

**60**

**Welk toestel heeft u besteld, de CTOL-variant die al is aangepast om de Nederlandse kernwapentaak uit te voeren of de CTOL-variant die nog niet is aangepast om de Nederlandse kernwapentaak uit te voeren?**

**61**

**Heeft u bij de uiteindelijke order van de F-35 aangegeven de CTOL-variant te wensen die niet in staat is de kernwapentaak uit te voeren? Zo nee, waarom niet?**

**67**

**Is het correct dat de F-35 CTOL-variant niet standaard wordt uitgevoerd met de capaciteit om kernwapens te vervoeren en af te werpen?**

De CTOL-variant van de F-35 zal in opdracht van de Amerikaanse overheid geschikt zijn om kernwapens te dragen. Andere typen jachtvliegtuigen zijn daar overigens ook toe in staat.

**62**

**Is de carrier variant (CV)-variant van de F-35 standaard in staat om kernwapens te dragen en af te vuren?**

**63**

**Is de Short Take Off Vertical Landing (STOVL)-variant van de F-35 standaard in staat om kernwapens te dragen en af te vuren?**

Nederland heeft gekozen voor de CTOL-variant en niet de *carrier* variant of de *Short Take Off Vertical Landing* variant. Nederland heeft op het punt van kernwapens geen informatie over die twee typen.

**64**

**Wat wordt bedoeld in de Kamerbrief over F-35 Selected Acquisition Report 2014 – onderliggend rapport Selected Acquisition Report (SAR) pagina 66: Onder het kopje «Foreign Military Sales» waar informatie staat over de verkoop van F-35s aan Korea, Japan en Israel wordt gesproken over «Nuclear Costs»?**

**65**

**Wat zijn de nuclear costs voor de toestellen specifiek voor bovengenoemde landen?**

De indeling van een *Selected Acquisition Report* (SAR) is gestandaardiseerd voor alle Amerikaanse wapensystemen en bevat zodoende ook enkele paragrafen waar geen inhoudelijke informatie moet worden verwacht. In voorkomend geval wordt dit weergegeven met de melding «None». Op de desbetreffende pagina staan deze twee paragrafen onder elkaar. Zoals ook uit de inhoudsopgave blijkt, zijn dit twee losstaande paragrafen.

**66**

**Welke kosten maakt Nederland om de F-35 geschikt te laten maken voor de uitvoering van de nucleaire taak?**

Nederland maakt geen kosten voor het geschikt maken van de F-35A voor de uitvoering van de nucleaire taak.

**67**

**Is het correct dat de F-35 CTOL-variant niet standaard wordt uitgevoerd met de capaciteit om kernwapens te vervoeren en af te werpen?**

Zie het antwoord op vraag 59.

**68**

**Is het u bekend dat de huidige F-16 pas op een later tijdstip aanpassingen heeft ondergaan om deze geschikt te maken voor de uitvoering van de NAVO kernwapentaak?**

**69**

**Welke kosten gingen hiermee gepaard? (Zie: Willem Hellferich, De keuze van de F-16 – deel 3 en slot: het «Swimmingpool paper», Onze Luchtmacht, 51e jaargang, nummer 4, augustus/september 1999)**

Het artikel maakt duidelijk dat Nederland in de ontwikkelingsfase van de F-16 het voorstel heeft gedaan om twee draadjes toe te voegen met het oog op de kernwapentaak. Die kleine aanpassing was – inclusief de kosten – onderdeel van de veel meer omvattende ontwikkeling van de F-16.

**70**

**Bent u nog steeds voornemens om de F-35 een kernwapentaak te geven zoals u in maart 2002 aan de Kamer meldde (Kamerstuk 26 488, nr. 9)? Waarom wijzigt u dit voornemen niet, gezien de aangenomen motie Van Dijk, waarin wordt aangegeven de F-35 geen kernwapentaak mee te geven?**

**71**

**Welke redenen heeft u om geen concrete uitvoering te geven aan een aangenomen motie om de F-35 geen kernwapentaak te geven?**

**72**

**Is het feit dat de motie Sjoerdsma c.s. over Nederlandse deelname aan internationale onderhandelingen over een verbod op kernwapens (Kamerstuk 37 783, nr. 9) is aangenomen, niet nog meer stimulans om ook aan de motie Van Dijk zonder tegenwerking uitvoering te geven?**

Het kabinet deelt nog steeds de mening van de meerderheid van de Kamer dat de inzet van Nederland erop gericht moet zijn dat Nederland op het moment dat de F-35 wordt ingevoerd geen nucleaire taak meer zou *hoeven* te vervullen, omdat de internationale omstandigheden en afspraken binnen de Navo dat mogelijk maken. Het kabinet blijft er echter van overtuigd dat eerst binnen het bondgenootschap overeenstemming moet worden bereikt over nucleaire positionering van de Navo.

Het kabinet constateert dat er vanwege de verslechterde veiligheidssituatie in Europa onder de Navo-bondgenoten thans weinig animo is om te spreken over aanpassing van de Navo-kernwapentaak. Echter, juist in tijden van internationale spanningen is het nodig te blijven zoeken naar mogelijkheden voor ontwapening. Hiertoe blijven wij werken aan bouwstenen die bijdragen aan toekomstige ontwapening. Het kabinet zet zich in om de dialoog over ontwapening gaande te houden. Over de wijze waarop het kabinet dit doet, bent u op 14 april geïnformeerd (Kamerstuk 33 783, nr. 16).

**73**

**Worden alle door Nederlandse bedrijven binnengehaalde opdrachten 100% in Nederland zelf uitgevoerd, of gaat een deel hiervan naar fabrieken in andere landen?**

De opdrachten die Nederlandse bedrijven binnenhalen, betreffen voor het overgrote deel de productie van componenten en subsystemen. Deze opdrachten worden als regel in Nederland uitgevoerd met Nederlandse kennis en kunde. In enkele gevallen worden door Nederlandse bedrijven binnengehaalde opdrachten bij een vestiging in het buitenland uitgevoerd, bijvoorbeeld omdat het programma eist dat op meer locaties wordt geproduceerd. De bekabeling die Fokker Elmo maakt, is hiervan een voorbeeld. Daarnaast kunnen voor de Nederlandse productie grondstoffen of onderdelen van toeleveranciers buiten Nederland kunnen worden betrokken. Dat hoort tot de verantwoordelijkheid van de industrie.

**74**

**In hoeverre is de (JPO-)druk om kostenbesparend te werken een probleem voor de marges van de Nederlandse bedrijven die ingeschakeld zijn bij de productie?**

Zie het antwoord op vraag 4.

**75**

**Kunt u toelichten welke onderdelen van het totale investerings- en exploitatiebudget, met bijbehorende percentages, afhankelijk zijn van schommelingen in de dollarkoers?**

In onderstaande tabellen is – gebaseerd op de recente ramingen uit de jaarrapportage over 2013 – weergegeven welk deel van het budget nog gevoelig is voor toekomstige schommelingen in de dollarkoers. Voor reeds gedane betalingen geldt dat deze niet meer gevoelig zijn voor koersfluctuaties. In onderstaande weergave is ervoor gekozen om de risicoreservering aan te merken als ongevoelig voor de dollarkoers. Als

een beroep moet worden gedaan op de risicoreservering, zijn de desbetreffende uitgaven dollargevoelig.

Samenvatting investeringen		
Omschrijving	Stand jaar-rapportage 2013	Afhankelijkheid dollarkoers
Aanschaf toestellen	€ 2.457.140.757	90%
Aanschaf vliegtuiggebonden apparatuur	€ 100.012.101	81%
Aanpassingen testtoestellen tot einde testfase (block 3F)	€ 10.152.672	100%
Initiele aanschaf reservedelen	€ 132.854.769	100%
Aanschaf speciale gereedschappen en meet-/testapparatuur	€ 118.512.411	100%
Aanschaf simulatoren en leermiddelen	€ 110.101.556	100%
Aanpassingen infrastructuur in NL	€ 93.078.773	1%
Deelname operationele testfase	€ 78.970.933	100%
Programmakosten	€ 202.260.951	33%
Projectkosten	€ 41.349.990	0%
Instroombegeleiding	€ 40.021.578	100%
BTW en overige heffingen	€ 483.679.125	95%
<b>Subtotaal</b>	<b>€ 3.868.135.616</b>	<b>85%</b>
Risicoreservering	€ 410.007.951	0%
Overheveling vanuit DIP naar exploitatie	€ 279.824.060	0%
<b>Totaal</b>	<b>€ 4.557.967.628</b>	<b>72%</b>

Samenvatting exploitatiekosten		
Omschrijving	Stand jaar-rapportage 2013	Afhankelijkheid dollarkoers
<b>Personele exploitatie per jaar</b>		
Personeelskosten operationeel (ondersteunend) personeel	€ 17.945.736	0%
Personeelskosten onderhoudspersoneel	€ 14.935.746	0%
Personeelskosten overig vliegbasispersoneel	€ 37.050.752	0%
Personeelskosten overige organisatie-elementen	€ 12.345.152	0%
Vliegeropleidingskosten	€ 19.520.182	97%
<b>SUBTOTAAL</b>	<b>€ 101.797.569</b>	<b>19%</b>

Omschrijving	Stand jaar-rapportage 2013	Afhankelijkheid dollarkoers
<b>Materiele exploitatie per jaar</b>		
Brandstofkosten	€ 32.802.761	100%
Verbruik oefenmunitie en zelfbeschermingsmiddelen	€ 2.798.133	100%
Exploitatiekosten simulatoren	€ 9.608.765	100%
Herbevoorrading reservedelen	€ 9.126.288	100%
Uitbesteding (depot)onderhoud vliegtuig, motor en testapparatuur	€ 53.305.692	100%
ICT en informatievoorzieningssysteem/diensten	€ 4.828.017	100%
Instandhouding infrastructuur (gebruikersvergoeding DVD)	€ 12.571.560	0%
Programmakosten	€ 13.281.501	100%
Modificaties/upgrades toestellen gedurende levensduur (blockupgrades)	€ 17.099.976	100%
<b>SUBTOTAAL</b>	<b>€ 155.422.693</b>	<b>92%</b>
BTW	€ 20.434.561	100%
<b>EINDTOTAAL</b>	<b>€ 277.654.823</b>	<b>66%</b>
Risicoreservering exploitatiekosten	€ 21.825.657	0%
Overheveling vanuit DIP	€ 9.327.469	0%
<b>EINDTOTAAL INCLUSIEF OVERHEVELING</b>	<b>€ 290.153.011</b>	<b>63%</b>

76

### Wat is uw reactie op het oordeel van de ADR dat het risico voor Defensie van een ongunstige dollarkoers niet of te summier zijn beschreven?

Zoals de Auditdienst Rijk (ADR) ook opmerkt, heeft Defensie in de rapportage aandacht besteed aan het risico van een ongunstige dollarkoers. De ADR merkt op dat daarbij niet de mogelijke significante effecten op de raming van de investeringskosten zijn benoemd. De rapportage van september zal actuele ramingen bevatten tegen de dan geldende dollarkoers. Vanwege de volatiliteit van de dollarkoers, acht ik het niet zinvol de ramingen tussentijds met een andere koers te bepalen.

**77**

**Kunt u toelichten wat de eventuele financiële risico's zijn van een ongunstige dollarkoers, en wat de significante effecten op de raming van de investeringskosten zijn?**

Een stijging van de dollarkoers met \$ 0,10 leidt tot een tegenvaller van € 269,9 miljoen uitgaande van de recente ramingen voor het project die ook voor de D-brief zijn gebruikt (prijspeil 2014, plankoers 0,7634). In de voortgangsrapportage van september zal – in samenhang met andere aanpassingen – de actuele raming tegen de dan geldende plandollarkoers worden gepresenteerd.

**78**

**Kunt u toelichten hoe de Minister van Financiën jaarlijks gaat toetsen of er sprake is van verdringing met betrekking tot het toekennen van prijscompensatie? Wat zijn de afspraken en de voorwaarden?**

In 2014 is geconstateerd dat er geen sprake was van verdringing elders in de krijgsmacht bij het toekennen van prijscompensatie. Defensie heeft dit aangetoond door inzichtelijk te maken dat alle materieelprojecten de benodigde prijsbijstelling hebben gekregen binnen de gereserveerde prijsbijstelling. Afgesproken is deze werkwijze bij een nieuwe toetsing te herhalen, met inachtneming van de opmerkingen van de Algemene Rekenkamer.

**79**

**Wat zijn de uitkomsten van het overleg met de Minister van Financiën over de oplossingen voor het hogere exploitatiebudget tijdens de transitiefase?**

**80**

**Kunt u verslag doen van het gesprek met de Minister van Financiën over de oplossingen voor het hogere exploitatiebudget tijdens de transitiefase?**

Defensie mag binnen het exploitatiebudget voor jachtvliegtuigen budget verschuiven over de jaargrenzen, mits dit past binnen het kader van gemiddeld € 285 miljoen (prijspeil 2014) per jaar en de onderliggende raming deugdelijk is onderbouwd. Op het moment dat de uitwerking daarvan voldoende is, wordt met het Ministerie van Financiën overlegd. In de komende voortgangsrapportages zal ik meer duidelijkheid geven over het exploitatiebudget in de transitiefase.

**81**

**Uit de tekst valt op te maken dat er in april een rapport van Price waterhouse Coopers klaar zou zijn over de economische effecten in de provincie Noord-Brabant. Is dat er nu reeds?**

Het rapport is voltooid en wordt u op korte termijn aangeboden.

**82**

**Welke problemen verwachten de door Defensie genoemde Amerikaanse onderzoekinstellingen (o.a. de Government Accountability Office – GAO) rondom de exploitatiekosten en tot welke bedragen kunnen deze oplopen?**

In het rapport van september 2014 (aangeboden met Kamerstuk 26 488, nr. 360) stelt het GAO dat er al enige tijd aanwijzingen zijn dat de toekomstige exploitatiekosten niet betaalbaar zullen zijn voor de Amerikaanse krijgsmachtdelen. Het Pentagon heeft in 2012 doelen vastgesteld

voor de toekomstige kosten per vlieguur van een F-35, maar heeft daarbij niet vastgesteld dat die ook passen binnen de budgetten van de krijgsmacht delen. Het GAO stelt vast dat de toekomstige exploitatiekosten van de Amerikaanse F-35 vloot hoger zullen zijn dan de exploitatiekosten van de huidige toestellen die de F-35 gaat vervangen, zoals de F-16, de A-10, de F/A-18C/D en de AV-8B. Het GAO signaleert verder dat er weliswaar maatregelen worden genomen om de kosten verder te laten dalen, maar waarschuwt dat dit onvoldoende kan zijn. Bedragen noemt het GAO daarbij niet.

**83**

**Welke maatregelen heeft u reeds genomen om de kritiekpunten van de ADR en de Algemene Rekenkamer met betrekking tot de (financiële) projectadministratie?**

Onderzocht wordt of het invoeren van een projectmodule de beheersing van projecten kan verbeteren en zo ja, of dit een module in SAP moet zijn of een ander softwarepakket. Defensie is daarnaast een onderzoek begonnen om de kaders en richtlijnen voor projectadministraties van grote, langlopende projecten te actualiseren. Voor het project Verwerving F-35 hebben de ADR en Defensie afspraken gemaakt over het vastleggen en controleren van financiële gegevens.

**84**

**Zijn de problemen (onderbezetting die leidde tot vertragingen) bij het FABK (zoals aangehaald in het accountantsrapport) reeds opgelost?**

Vanwege het grote aantal reorganisatietrajecten – ook bij het Financieel Administratieve en Beheer Kantoor (FABK) – en de wijzigingen binnen het financiële veld is vooraf rekening gehouden met tijdelijke problemen. Deze problemen hebben zich voorgedaan, maar zijn in 2014 en voor 2015 opgelost door het aanhouden van meer personeel bij het FABK binnen de totale personeelssterkte van Defensie. Daardoor is de rijksbrede norm van 90 procent tijdig te betalen facturen in 2014 niet in gevaar gekomen.

**85**

**Welke toekomstige activiteiten worden er genomen om de risicoanalyses te verbeteren?**

**88**

**Wat verwacht Defensie in de toekomst van de aanbevelingen die gedaan zijn door ADR ter verdere verbetering van de risicoanalyse?**

Defensie heeft de risicoanalyses sinds 2013 verbeterd en gaat daarmee door. De risicoanalyses zullen worden uitgebreid. Enerzijds zullen voor meer posten in de kostenramingen de financiële onzekerheden en risico's in kaart worden gebracht. Anderzijds zal ook voor de risico's in relatie tot de planning een diepgaandere analyse worden uitgevoerd. Verder zal de methodologische uitvoering van de risicoanalyses voor het project Verwerving F-35 opnieuw worden vergeleken met de werkwijze die I&M hanteert.

**86**

**Zijn de doorontwikkelingskosten bij de F-16 ook ten laste gebracht van de exploitatiebegroting jachtvliegtuigen?**

Nee. Deze zijn ten laste gekomen van het investeringsbudget.

**87**

**Waarop baseert u in de exploitatiebegroting het gegeven dat de doorontwikkelingskosten, zelfs na 2019, gelijk blijven en niet toenemen?**

De gemelde doorontwikkelingskosten betreffen een langjarig gemiddelde. In realiteit zullen exploitatiekosten van jaar tot jaar fluctueren, juist omdat de doorontwikkelingskosten niet ieder jaar hetzelfde zullen zijn.

**88**

**Wat verwacht Defensie in de toekomst van de aanbevelingen die gedaan zijn door ADR ter verdere verbetering van de risico-analyse?**

Zie het antwoord op vraag 85.