

## Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

### 773

Vragen van het lid **El Fassed** (Groenlinks) aan de minister van Defensie over *de risico's van JSF testtoestellen* (ingezonden 3 november 2011).

Antwoord van minister **Hillen** (Defensie) (ontvangen 25 november 2011).

Vraag 1

Kent u het bericht «Stealth Jet Could Be Unsafe for Flight Training»?<sup>1</sup>

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Hoe beoordeelt u het memo van J. Michael Gilmore, het hoofd operationele test en evaluatie van het Amerikaanse ministerie van Defensie, en zijn aanbeveling om de aanvang van de F-35 opleidingen uit te stellen om grote risico's en ongelukken te voorkomen?<sup>2</sup>

Antwoord 2

De Amerikaanse luchtmacht is bezig met een procedure ter bevestiging van de luchtwaardigheid van de F-35A toestellen. Deze bevestiging is nodig voordat kan worden begonnen met de training van ervaren operationele vliegers. De Amerikaanse luchtmacht wil spoedig beginnen met deze training op de vliegbasis Eglin in Florida. Voor deze training zullen F-35A toestellen uit de LRIP 2-productieserie worden gebruikt. De twee Nederlandse F-35A toestellen, die nog in productie zijn, behoren tot de productieseries LRIP 3 en 4.

De berichtgeving in de Amerikaanse media betreft een interne discussie in het Pentagon over de risico's van training met de LRIP-2 toestellen. Volgens deze berichtgeving vindt de *Director Operational Test and Evaluation* (DOT&E) van het Pentagon dat meer testvluchten met de F-35A nodig zijn voordat op verantwoorde wijze met de training van de operationele vliegers kan worden begonnen. Hij doet het voorstel deze training met tien maanden uit te stellen

<sup>1</sup> Stealth Jet Could Be Unsafe for Flight Training, Wired.com, 1 november 2011.

<sup>2</sup> Concerns Regarding Plans for the Joint Strike Fighter to Begin Training Flights and Conduct an Operational Utility Evaluation, memorandum for under secretary of defense for acquisition, technology and logistics, 21 oktober 2011, via Project of Government Oversight, <http://www.pogo.org/resources/national-security/dod-memo-concerns-regarding-jsf-operational-utility-evaluation-training-flights.html>

om eerst meer te kunnen testen, of anders de training te verplaatsen naar de vliegbasis Edwards in Californië waar het technische testprogramma van de F-35 doorgaat.

Het hoofd van het *JSF Program Office* (JPO) en de verantwoordelijke ondercommandant van de Amerikaanse luchtmacht delen deze mening niet. In een gezamenlijke brief aan de top van het Pentagon, waarvan het JPO het bestaan inmiddels formeel aan Defensie heeft bevestigd, gaan zij in op de door de DOT&E genoemde bezwaren. In hoofdzaak komt hun standpunt erop neer dat de luchtwaardigheidsprocedure op de juiste wijze wordt doorlopen. De training van de operationele vliegers zal pas beginnen als de afzonderlijke tekortkomingen waar de DOT&E op wijst, zullen zijn aangepakt. De voorstellen van de DOT&E achten zij onnodig en onwenselijk.

Het Nederlandse ministerie van Defensie is niet betrokken bij deze kwestie. Het betreft een discussie tussen Amerikaanse instanties over de training van Amerikaanse vliegers op Amerikaanse toestellen. Zie verder het antwoord op de vragen 3, 4, 5 en 7.

Vraag 3, 4, 5 en 7

Deelt u de mening van de heer Gilmore dat bij een laag aantal testuren het onverantwoord is om te starten met training?

Welke gevaren lopen Nederlandse vliegers als het aantal testuren niet wordt uitgebreid voordat opleidingen beginnen?

Bij welk aantal gecontroleerde testuren acht u het verantwoord dat opleidingen met de testtoestellen starten voor Nederlandse vliegers?

Als de planning hetzelfde blijft en de testtoestellen in augustus 2011 en maart 2013 worden opgeleverd, hoeveel testuren hebben deze testtoestellen dan gemaakt? Is het op dat moment wel verantwoord om opleidingen ermee te beginnen?

Antwoord 3, 4, 5 en 7

In de tweede helft van 2012, rondom de oplevering van het eerste Nederlandse toestel, beginnen de eerste Nederlandse vliegers aan hun opleiding ter voorbereiding op de deelneming aan de operationele testfase. Naar verwachting is de geschetste problematiek dan opgelost omdat tegen die tijd immers een groter aantal test- en trainingsvluchten zal zijn uitgevoerd. De Nederlandse toestellen zullen voor gebruik onder Nederlands toezicht worden gecertificeerd.

De criteria van de Amerikaanse luchtmacht en het JPO bij het testprogramma hebben betrekking op prestaties. Deze benadering geeft een betere maatstaf voor luchtwaardigheid dan het absolute aantal testuren. Defensie heeft vertrouwen in deze procedure. Een specifiek aantal testvliegers als criterium voor de aanvang van de vliegeropleiding is niet te geven.

Vraag 6

Welke gevolgen heeft dit voor de ontwikkeling en productie van de door Nederland bestelde testtoestellen? Is de aflevering van de twee testtoestellen nog steeds voorzien voor augustus 2012, resp. maart 2013?

Antwoord 6

De levering van de toestellen is inderdaad nog steeds voorzien voor augustus 2012 en maart 2013. Indien het Amerikaanse luchtwaardigheidsproces of het lopende testprogramma leiden tot aanpassingen, zullen die ook bij de Nederlandse toestellen worden uitgevoerd. Er is momenteel geen reden te veronderstellen dat dit zou leiden tot een wijziging van het productieschema.

Vraag 8

Heeft u om een reactie gevraagd van het Amerikaanse ministerie van Defensie? Zo ja, hoe beoordeelt u die?

Antwoord 8

Via de Nederlandse vertegenwoordiging bij het JPO is Defensie op de hoogte van het verloop van de discussie. Het Pentagon heeft op het moment van dit schrijven nog geen besluit genomen of de opleiding van de Amerikaanse vliegers op de LRIP 2-toestellen kan beginnen. Ik heb vertrouwen in de Amerikaanse luchtwaardigheidsprocedure en wacht de besluitvorming terzake af.

Vraag 9

Kunt u deze vragen beantwoorden voor de begrotingsbehandeling Defensie?

Antwoord 9

Ja.