

**Lijst van vragen**

De vaste commissie voor Defensie heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Defensie over de brief van 17 september 2014, houdende de jaarrapportage van het project Vervanging F-16 (Kamerstuk 26 488, nr. 358).

De voorzitter van de commissie,  
Ten Broeke

De adjunct-griffier van de commissie,  
Mittendorff

Nr	Vraag
1	Is de verwachting dat de stuksprijs van de F-35 de komende jaren zal stijgen of dalen? Waar is deze verwachting op gebaseerd?
2	In hoeverre is het mogelijk om eventuele financiële ruimte uit het investeringsbudget, een meevaller dus, aan te wenden voor de aanschaf van meerdere toestellen, gezien de begrotingsystematiek?
3	Is eventuele vertraging in de operationele testfase in de Verenigde Staten (VS) nog van invloed op het tijdstip van het aanbieden van de Defensie Materieel Proces (DMP)-D brief aan de Kamer?
4	Is vertraging in de levering van de Block 3F software nog van invloed op het tijdstip van het aanbieden van de DMP-D brief aan de Kamer?
5	Klopt het dat in een jaar tijd het budget ten behoeve van de risicoreservering exploitatie met bijna een derde is verminderd?
6	Is het aannemelijk dat te zijner tijd vrije ruimte uit het investeringsbudget moet worden overgeheveld naar het exploitatiebudget?
7	Op welke wijze wordt zeker gesteld dat de exploitatie ook tijdens de transitiefase van de F-16 naar de F-35 (in de periode 2019–2023) binnen de gestelde financiële grens blijft?
8	Klopt het dat het thans toegewezen vlieguurbudget niet in overeenstemming is met het aantal benodigde trainingen?
9	Is de inzetbaarheidsdoelstelling van vier F-35's, permanent in de lucht vanaf 2023, nog steeds actueel en haalbaar?
10	Kunt u toelichten of de inzetbaarheidsdoelstelling voor, tijdens en na de transitiefase nog steeds haalbaar is?
11	Klopt het dat tot mei 2025 negen Nederlandse F-35 toestellen in de VS blijven, waardoor minder vlieguuren met de in Nederland aanwezige vliegtuigen kan worden gemaakt en daarmee het aantal inzetbare toestellen onzeker is?
12	Kunt u toelichten waarom de risicoreservering voor investeringen vanaf 2018 afneemt?
13	Klopt het dat u voornemens bent het investeringsbudget met eigen middelen, dus uit uw eigen begroting, op te hogen?
14	Klopt het dat het exploitatiebudget reeds met eigen middelen, dus uit uw begroting, is opgehoogd?
15	Hoeveel mensen werden er in 2013 en 2014 ingehuurd? Waren dit personen met ervaring bij uw ministerie?
16	Wat bedoelt u met het in essentie opgelost zijn van de problemen met de vliegerhelm?
17	Wat bedoelt u met het in essentie opgelost zijn van de problemen met de bescherming van het toestel tegen blikseminslag?
18	Wat zijn de concrete gevolgen voor de inzetbaarheid van de F-35 als gevolg van de achterblijvende software ontwikkeling, vooral in de missiesystemen?
19	Welke tekortkomingen zijn er op het gebied van bedrijfszekerheid van de F-35?
20	Welke tekortkomingen zijn er op dit moment op het gebied van inzetgereedheid van de F-35?
21	Waaruit bestonden de beperkingen en voorzorgsmaatregelen, die waren opgelegd na het vrijgeven van de F-35 toestellen, voor vluchten na de motorstoring van juni 2014?
22	Welke beperkingen, die eerder opgelegd waren, zijn in augustus 2014 opgeheven?
23	Welke verbeteringen zijn nog nodig in de laatste fase van het productieproces? Hoeveel vertraging treedt er gemiddeld op in deze laatste fase? Zijn er al concrete verbeteringsplannen? Zo ja, hoe zien die er uit? Zo nee, waarom niet?

- | Nr | Vraag   |
|----|---|
| 24 | Welke maatregelen neemt de Minister van Defensie van de VS om de verwachte vertraging in de softwareontwikkeling van de Block 3F software te beperken tot zes maanden? Wat zijn de mogelijke gevolgen indien deze vertraging langer zal duren dan zes maanden?  |
| 25 | Tot welke termijn kan de vertraging in de ontwikkeling van de Block 3F software oplopen, alvorens deze wel van invloed zal zijn voor de Nederlandse initial operational capable (IOC)-datum in 2012?  |
| 26 | Wat is de reden van en wat zijn de diverse relevante factoren bij de daling van de exploitatiekosten? Is hier sprake van een trend?   |
| 27 | Is er bij de aanschaf van de F-35 rekening gehouden met een blijvende daling van de exploitatiekosten? Zitten de exploitatiekosten, zoals die nu geraamd zijn, boven of onder het schema waarmee u rekening heeft gehouden?   |
| 28 | Welk deel van de mogelijke kostenreductie bij de productie zal terugvloeien naar Lockheed Martin en welk deel zal gebruikt worden om de stuksprijs te doen dalen?   |
| 29 | Wat is de ultieme consequentie indien blijkt dat de F-35 in de operationele testfase niet voldoet aan de eisen die (zowel in financiële als in technische zin) zijn gesteld aan het toestel en het gehele ondersteunende logistieke systeem?  |
| 30 | Wat is het minimum aantal benodigde inzetgerede vliegtuigen voor het behalen van de vastgestelde ambitie om met 37 toestellen, 24 uur per dag, 7 dagen per week het Nederlandse luchtruim te bewaken en permanent met vier toestellen elders in de wereld eenmalig of langdurig één missie uit te voeren? |
| 31 | Wat zijn de gevolgen voor u wanneer Canada niet volgens planning de Low Rate Initial Production (LRIP) van tien toestellen afneemt?   |
| 32 | Met welke landen heeft u contact over samenwerking op het gebied van zaken als training en onderhoud?   |
| 33 | Wat zijn de gevolgen voor het beoogd aantal, door u aan te schaffen, F-35 toestellen, indien door omstandigheden de productieaantallen in de jaren 2019–2023 verlaagd zullen worden en de prijsdoelstelling niet behaald?   |
| 34 | Wat is het verschil tussen de situatie in Noorwegen en Nederland? Kunt u aangeven welke werkverdeling Noorwegen nastreeft en hoe deze aansluit op de huidige Noorse ambities? Waarin verschilt dit van uw aanpak en de keuzes die zijn gemaakt?   |
| 35 | Wat zijn de voordelen voor u om het Production & Sustainment Memorandum of Understanding (P&S MoU) niet op te zeggen? Op welke wijze zorgt het P&S MoU voor u voor een betere werkverdeling en hoe sluit deze aan op uw ambities?   |
| 36 | Hoe ziet uw inzet voor de inrichting van een samenwerking met Noorwegen bij de verdere inrichting van het F-35 motoronderhoud eruit? Zult u hierbij als een soort subcontractor van Noorwegen functioneren?   |
| 37 | Wat zijn de gevolgen, indien zich onverhoopt na het bestelmoment grote veranderingen in de aspecten product, tijd of geld zullen voordoen?  |
| 38 | Op welke wijze houdt u bij de planning van de aanschafbesluiten rekening met onverhoopt grote veranderingen in de aspecten product, tijd of geld die zich voor kunnen doen na het eerste bestelmoment?  |
| 39 | Wanneer krijgt de Kamer inzicht in de inzetbaarheid van de jachtvliegtuigen gedurende de transitieperiode?  |

- Nr      Vraag
- 40      Wat is de juridische status van de Strategic Agreements van Fokker Technologies met Lockheed Martin / Northrop Grumman, die worden geraamd op ruim vier miljard dollar? Betreffen deze Strategic Agreements orders voor de productiefase en/of de instandhoudingsfase?
- 41      Klopt het dat er «cracks» zijn geconstateerd bij de F-16's van de Noorse luchtmacht? Zijn er soortgelijke problemen bij de Nederlandse F-16's? Zo ja, heeft dit gevolgen voor het langer doorvliegen van de Nederlandse F-16's?
- 42      Kunt u aangeven wat de «war on costs» betekent voor de inschakeling van de Nederlandse industrie en het te verwachten aantal industriële orders? In hoeverre vloeien industriële orders weg naar lagelonenlanden?
- 43      Kunt u aangeven welke contracten er in 2014 zijn gesloten, wat de waarde van die contracten is en wat de huidige stand is van de cumulatieve totale contractwaarde?
- 44      Ligt de Nederlandse industrie nog op schema om acht tot tien miljard dollar aan opdrachten te verwerven voor de productiefase?
- 45      Ligt de Nederlandse industrie nog op schema om 16 tot 20 miljard dollar binnen te halen voor de instandhoudingsfase?
- 46      Acht u het nog steeds reëel dat het F-35 project Nederland tussen de 110.000 en 140.000 bruto arbeidsjaren gaat opleveren?
- 47      Is de F-35, die de nucleaire taak gaat overnemen, al ontwikkeld? Is er vanwege de Nederlandse kerntaak sprake van Nederlandse betrokkenheid bij deze ontwikkeling?
- 48      Wanneer verwacht u duidelijkheid over de gevolgen van het lagere aantal, door Nederland te bestellen, toestellen op de industriële inschakeling?
- 49      Is het u bekend met welke aantallen Fokker rekent bij hun inschatting van de waarde van de strategische agreements?
- 50      Wat zijn de gevolgen voor de Nederlandse industrie indien, als gevolg van het hanteren van scherpe target prices, deze niet in latere productieopdrachten gecompenseerd kunnen worden?
- 51      Welke Europese landen zijn verwickeld in de strijd om één van de twee onderhoudscentra voor motoren in Europa te mogen huisvesten? Is Nederland nog steeds één van de kandidaten? Welke invloed hebben het lage Nederlandse bestelaantal en de «war on costs» op de kans dat Nederland wordt aangewezen als één van de twee onderhoudscentra voor motoren?
- 52      Kunt u de (financiële) omvang aangeven van het aantal industriële opdrachten dat Nederland misloopt indien er in Nederland geen onderhoudscentrum voor motoren wordt gevestigd? Hoeveel minder banen levert het F-35 project op als er in Nederland geen onderhoudscentrum voor motoren wordt gevestigd?
- 53      Kunt u ingaan op het verdringingseffect van het hoogwaardig personeel en de daardoor gelijkblijvende netto werkgelegenheid?
- 54      In welke mate verwacht u de daling van het Nederlandse opdrachtvolume, als gevolg van de daling van het aantal door Nederland aan te schaffen toestellen?
- 55      Komen er nog gecorrigeerde cijfers van onderzoeksbureau SEO gebaseerd op de aanschaf van 37 toestellen in plaats van 68? Zo ja, wanneer?
- 56      Op welke wijze zijn de concurrerendkosten in deze tabel verwerkt?
- 57      Hoe realistisch is de mogelijkheid tot het aanschaffen van meer toestellen dan de beoogde 37 wanneer het overschot op dit moment slechts 10,6 miljoen euro bedraagt?

Nr	Vraag
58	Maakt het voor de exploitatiekosten nog verschil wanneer deze in eigen beheer of in Nederland zullen worden uitgevoerd, gelet op het feit dat u in tabel 17 rekening houdt met uitbesteding van (depot)onderhoud van vliegtuig, motor en testapparatuur?
59	Kunt u nader toelichten wat de gevolgen voor de inzetbaarheid kunnen zijn, als gevolg van de eventuele vertragingen in de ontwikkeling van het toestel of andere veranderingen in de (planning van) operationele capaciteiten?
60	Is het mogelijk dat een van de gevolgen van de vertragingen in de ontwikkeling van het toestel of andere veranderingen in de (planning van) operationele capaciteiten zou kunnen zijn dat het toestel niet in staat is de door u vastgestelde missiedoelen uit te voeren? Zo ja, welke gevolgen en consequenties zijn daaraan verbonden?
61	Is, naast de risico's die samenhangen met een hoger brandstofverbruik, ook rekening gehouden met de risico's die samenhangen met een hogere brandstofprijs? Zo ja, op welke wijze?
62	Waarom zijn de door Italië en Turkije bestelde aantallen F-35's voor LRIP 8-11 verminderd? Heeft dit gevolgen voor de aankoopprijs van de Nederlandse F-35's?
63	Kunt u ingaan op de in het rapport van de Government Accountability Office (GAO-14-3404P) geuite zorgen over de exploitatiekosten, rekening houdend met de door Nederland gehanteerde levensduur van 30 jaar?
64	Gelden de zorgen van Australië, dat het risico bij de ontwikkeling van de software er voor kan zorgen dat de gewenste functionaliteit voor volledige operationele inzet niet tijdig beschikbaar zou kunnen zijn, ook voor Nederland? Zo nee, waarom niet?
65	Wanneer verwacht u de exploitatiekosten van de F-16 en de exploitatiekosten van de F-35 weer te kunnen geven in kosten per vlieguur?