

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

2406

Vragen van het lid **Hachchi** (D66) aan de Minister van Defensie over *problemen met de motor van de JSF (F-35)* (ingezonden 1 mei 2015).

Antwoord van Minister **Hennis-Plasschaert** (Defensie) (ontvangen 29 mei 2015)

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het «Technical Assessment Report» over de kwaliteit van de motor van de JSF (F-35) van de Inspecteur Generaal van het Ministerie van Defensie van de Verenigde Staten?^{1 2}

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Wat is uw reactie op de zes belangrijkste bevindingen over het gebrek aan management door het F-35 Joint Program Office (JPO), de 61 schendingen van de regelgeving en het gebrek aan afspraken tussen het F-35 JPO en Pratt & Whitney?

Antwoord 2

Het onderzoek dat de *Inspector General* bij Pratt & Whitney heeft uitgevoerd is vergelijkbaar met een onderzoek dat in 2013 bij Lockheed Martin is uitgevoerd en waarover ik de Kamer destijds heb geïnformeerd (Kamerstuk 26 488, nr. 333 van 18 oktober 2013). Deze onderzoeken richten zich niet zozeer op de kwaliteit van de producten zelf, als wel op de beheersing van de processen. Het betrof het eerste onderzoek van de *Inspector General* bij Pratt & Whitney sinds de aanvang van het F-35 programma in 2002.

Ik beschouw dit rapport opnieuw als een voorbeeld waaruit blijkt dat verschillende aspecten van het F-35 programma in de Verenigde Staten door onafhankelijke instanties kritisch worden gevolgd en onderzocht. Andere instanties die het F-35 programma volgen en aanbevelingen ter verbetering doen, zijn het *Government Accountability Office* en de *Director Operational Test & Evaluation*. Met de conclusies en inzichten van onderzoeken kan het

¹ 27 april 2015, http://www.dodig.mil/pubs/report_summary.cfm?id=6424.

² Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

F-35 JPO doelgericht maatregelen treffen om het programma verder te verbeteren, in dit geval dus op het gebied van het productieproces van de motor.

De zes belangrijkste bevindingen uit het rapport³ zijn:

- Er is aanvullend programmamanagementtoezicht nodig van het *F-35 Joint Program Office* (JPO) en het *Defense Contract Management Agency* (DCMA);
- Het *Critical Safety Item* (CSI) programma⁴ is niet conform de eisen die het Pentagon daar op dit moment aan stelt.
- Het F-35 JPO heeft geen kwaliteitsdoelstellingen geformuleerd voor de werkzaamheden die Pratt & Whitney verricht aan de motor van de F-35.
- Het F-35 JPO stelde niet vast dat Pratt & Whitney de risico's actief beheerst.
- Het F-35 JPO stelde niet in voldoende mate vast dat Pratt & Whitney zijn toeleveranciers aanspreekt op kwaliteitsaspecten.
- Het F-35 JPO stelde niet vast dat Pratt & Whitney toereikende procedures hanteert voor het kwaliteitsmanagement van software-aspecten.

Deze bevindingen worden door de *Inspector General* onderbouwd met de uitkomst van kwaliteitsaudits, waarbij 61 afwijkingen zijn gevonden ten opzichte van de *Aerospace Standard AS9100C, Quality Management Systems*. Net als in het eerdere onderzoek bij Lockheed Martin, maakt de *Inspector General* hierbij onderscheid in «grote» afwijkingen – waarvan er 41 zijn geconstateerd – en «kleine» afwijkingen of verbeteringsmogelijkheden. Zo is er geconstateerd dat medewerkers niet altijd de voorgeschreven beschermingsmiddelen droegen en dat er onvoldoende aandacht is voor het vermijden van *Foreign Object Damage* (FOD)⁵.

Het F-35 JPO gebruikt de bevindingen van het *Inspector General* onderzoek uiteraard om verdere verbeteringen tot stand te brengen. Zo doet het F-35 JPO, samen met DCMA, nader onderzoek naar de oorzaken van de 61 afwijkingen en zal het toezien op de uitvoering van maatregelen. Het F-35 JPO deelt echter niet alle bevindingen. Ten aanzien van het aanvullende programmamanagementtoezicht stelt het F-35 JPO bijvoorbeeld dat er reeds voldoende toezicht is. Ten aanzien van de overige bevindingen is het F-35 JPO het in een aantal gevallen evenmin (ten dele) eens met de *Inspector General* (zie ook de antwoorden op de vragen 4 en 5).

Vraag 3

Hoe beoordeelt u het feit dat de motor van de JSF niet voldoet aan de kritische veiligheidsvereisten?

Antwoord 3

De *Inspector General* doet geen uitspraak over de motor zelf, maar merkt op dat het zogeheten *Critical Safety Item*(CSI) programma niet conform de eisen is die het Pentagon daaraan op dit moment stelt. Het F-35 JPO voorziet dat in mei 2015 de processen bij Pratt & Whitney zullen voldoen aan de huidige eisen van het Pentagon.

Vraag 4

Hoe beoordeelt u het feit dat het JPO met Pratt & Whitney geen kwaliteitsdoelen is overeengekomen voor de motor van de JSF?

Antwoord 4

Hoewel er nog geen specifieke kwaliteitsdoelen zijn overeengekomen tussen het F-35 JPO en Pratt & Whitney, is het generieke Pratt & Whitney kwaliteitsplan wel van toepassing op de ontwikkeling en productie van de motor van de F-35. Sinds november 2014 heeft het F-35 JPO specifieke doelstellingen

³ Volledige bevindingen treft u aan op pagina i van het rapport.

⁴ In een CSI-programma wordt beschreven hoe in het ontwerp, de productie, de inspecties en de documentatie wordt omgegaan met artikelen die essentieel zijn voor de luchtwaardigheid en veiligheid van het toestel of de motor.

⁵ Dit betreft schade aan een vliegtuig of motor die ontstaat door objecten die daar niet thuishoren (een vergeten stuk gereedschap of een schroefje dat bij de productie in de motor is achtergebleven).

geformuleerd en die zullen in toekomstige contracten met Pratt & Whitney worden verwerkt. De *Inspector General* stelt dat hiermee recht wordt gedaan aan de aanbeveling.

Vraag 5

Hoe beoordeelt u het feit dat het JPO geen afspraken had met Pratt & Whitney over het identificeren, bijhouden en managen van de programmerisico's van de motor van de JSF?

Antwoord 5

Uit de reactie op deze bevinding blijkt dat er volgens het F-35 JPO afspraken bestaan over het managen van programmerisico's, maar dat de concretisering en naleving verbeterd kan worden. Het F-35 JPO heeft de aanbeveling overgenomen om dit aspect te verbeteren, met inbegrip van de specifieke risico's die er zijn voor toeleveranciers en softwareontwikkeling. De *Inspector General* stelt dat hiermee de beoogde verbetering wordt bereikt.

Vraag 6 en 7

Hebt u er nog vertrouwen in dat de ontwikkeling van de JSF bij het F-35 JPO in goede handen is? Zo ja, waarop berust dit vertrouwen?

Hebt u er nog vertrouwen in dat de ontwikkeling van de motor van de JSF in goede handen is bij Pratt & Whitney? Zo ja, waarop berust dit vertrouwen?

Antwoord 6 en 7

Hoewel de *Inspector General* kritiek heeft, blijkt dat de genoemde aspecten wel degelijk de aandacht hebben van het F-35 JPO en Pratt & Whitney. Beide hebben de uitkomsten van dit, en ook eerder, onderzoek gebruikt om doelgericht verdere verbeteringen te bewerkstelligen. Overigens maakt de *Inspector General* op pagina 19 van het rapport ook positieve opmerkingen over de processen bij Pratt & Whitney en over de vakkennis van het betrokken personeel en de houding ten opzichte van verdere kwaliteitsverbeteringen.

Vraag 8

Wat is uw reactie op de stelling uit het rapport dat het bijna zeker is dat er nieuwe problemen aan het licht zullen komen rondom de ontwikkeling van de JSF?⁶

Antwoord 8

Deze stelling is niet afkomstig uit het rapport van de *Inspector General*, maar uit het jaarlijkse rapport van het *Governmental Accountability Office (GAO)*⁷. Dit rapport is de Kamer op 7 mei jl. toegezonden, samen met mijn reactie. Zolang de ontwikkelings- en testfase loopt, is het F-35 programma alert om problemen die zich aandienen snel en doeltreffend op te lossen.

Vraag 9

Wat vAntwoord 9oor gevolgen heeft dit rapport voor de contractuele verplichtingen van Nederland tegenover Lockheed Martin?

Er zijn geen gevolgen. Nederland heeft juridische afspraken met de Amerikaanse overheid die namens de partners contracten sluit met de fabrikanten Lockheed Martin en Pratt & Whitney. Dit rapport gaat alleen over Pratt & Whitney, de leverancier van de motor voor de F-35.

Vraag 10 en 11

Wat voor gevolgen hebben de eerder genoemde 61 schendingen, die in het rapport staan beschreven, voor de levering van de JSF aan Nederland?

Wat voor gevolgen hebben deze 61 schendingen voor de kosten van de JSF voor Nederland?

⁶ The Washington Post, april 28, 2015

http://www.washingtonpost.com/business/economy/engine-maker-defends-f-35-as-investigators-find-new-problems/2015/04/27/40ce66e4-ed04-11e4-8666-a1d756d0218e_story.html

⁷ Zie pagina 8 van het GAO-rapport.

Antwoord 10 en 11

De 61 afwijkingen ten opzichte van de AS9100C hebben geen directe gevolgen voor de productkwaliteit of de kosten. Het zijn afwijkingen van een kwaliteitsstandaard voor de luchtvaartindustrie waarin *best practices* voor de processen van kwaliteitsmanagement zijn vastgelegd. Het F-35 JPO en Pratt & Whitney blijven ernaar streven deze toe te passen.