

Vergaderjaar 2009–2010

31 300

Monitoring verwerving Joint Strike Fighter

Nr. 19

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 17 mei 2010

De commissie voor de Rijksuitgaven¹, en de vaste commissie voor Defensie² hebben een aantal vragen voorgelegd aan de staatssecretaris van Defensie over de brief van 4 februari 2010 inzake het rapport van de Algemene Rekenkamer «Monitoring verwerving Joint Strike Fighter; Stand van zaken augustus 2009» (Kamerstuk 31 300, nrs. 13 en 14) De staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 12 mei 2010. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie voor de Rijksuitgaven,
Aptroot

De voorzitter van de vaste commissie voor Defensie,
Van Miltenburg

De griffier van de commissie voor de Rijksuitgaven,
Groen

1

Kan inzage worden geven in hoeveel vertraging het oorspronkelijk voorziene test- en oefenprogramma voor Nederlandse piloten met de twee voor Nederland beoogde testvliegtuigen op dit moment heeft opgelopen ten opzichte van de oorspronkelijke planning en ten opzichte van de planning van januari 2009 waarin sprake was van een «spin-up» van deze fase vanaf februari 2013 en een uitvoering van deze fase tussen augustus 2013 en oktober 2014?

Met de brief van 29 februari 2008 (Kamerstuk 26 488, nr. 65) is de Kamer gemeld dat de Initiële Operationele Test en Evaluatie (IOT&E-)fase was voorzien van 2011 tot 2013. In die brief werd nog geen onderscheid gemaakt tussen in de eerste plaats de opleiding van vliegers die voorafgaat aan de IOT&E, in de tweede plaats de voorbereidende fase van de IOT&E (*spin up*) en in de derde plaats de uiteindelijke IOT&E zelf. Met de brief van 27 november 2008 (Kamerstuk 26 488, nr. 125) is de Kamer meer in detail geïnformeerd over de planning. Daarin is gemeld dat in maart 2011 de opleidingen aanvangen en in februari 2013 de voorbereidende fase (*spin up*), gevolgd door de IOT&E zelf. De IOT&E zou in de loop van mei 2014 worden voltooid. In de brief van 16 januari 2009 (Kamerstuk 26 488, nr. 134) is deze planning herhaald.

Onder meer met de brief van 23 maart jl. (Kamerstuk 26 488, nr. 222) is de Kamer geïnformeerd over de herstructureringsmaatregelen voor het F-35 programma. Gemeld is dat het formele einde van de SDD-fase nu is voorzien voor april 2016. De IOT&E-fase begint in 2015 en de voltooiing daarvan schuift op naar begin 2016. Dat betekent dat de IOT&E twee jaar later aanvangt dan in 2008 werd voorzien. Het Pentagon laat wel de mogelijkheid open dat als eerder aan de startcriteria wordt voldaan, de IOT&E ook eerder aanvangt. Over het aanvangstijdstip van de opleiding van de Nederlandse piloten is nog geen besluit genomen.

2

Krijgen de twee voor Nederland beoogde testtoestellen nog steeds dezelfde oorspronkelijke functie, te weten een test- en oefenprogramma voor Nederlandse piloten?

Zo neen, voor welke andere functies in welke fase van het JSF-project wordt hun inzet nu geheel of gedeeltelijk ook voorzien?

Ja, de testtoestellen zullen worden gebruikt voor de opleiding van vliegers, de *spin up* fase en vervolgens de IOT&E-fase. Als Nederland besluit tot de aanschaf van de F-35 als opvolger van de F-16, kunnen de testtoestellen na de IOT&E-fase operationeel worden ingezet. Een van de testtoestellen zal ook na de IOT&E-fase worden ingezet voor testactiviteiten, zoals thans ook met een van de F-16's gebeurt.

3

Kan inzage worden gegeven in hoeverre er met de opgelopen vertragingen en tegenvallers in het JSF-project sprake is van wanprestatie en contractbreuk door Lockheed Martin of andere contractpartijen? Kan e.e.a. gespecificeerd worden aan de hand van de relevante teksten uit de verschillende Memoranda of Understanding (MoU's)?

In de contractuele relatie tussen het Amerikaanse ministerie van Defensie en Lockheed Martin of andere contractpartijen heeft zich geen wanprestatie of contractbreuk voorgedaan. De *Memoranda of Understanding* (MoU's) die Nederland heeft getekend in het kader van het F-35 programma zijn geen contracten met fabrikanten maar samenwerkingsovereenkomsten tussen de partnerlanden. Bij deze MoU's kan derhalve

geen sprake zijn van wanprestatie of contractbreuk door Lockheed Martin of andere contractpartijen.

4

Kan inzage worden gegeven in hoeverre de toegezegde Nederlandse bijdrage aan de bouw van een eerste JSF-testvliegtuig gedurende 1 jaar (voor maximaal € 20 miljoen) op dit moment ook reeds daadwerkelijk tot besteding en uitvoering heeft geleid?

Het in de vraag genoemde bedrag van € 20 miljoen heeft betrekking op de eerdere raming van de betalingen voor het eerste testtoestel in 2009. In de jaarrapportage voor het project Vervanging F-16 over 2009 van 13 april jl. (Kamerstuk 26 488, nr. 232) is gemeld dat per eind december 2009 € 8,5 miljoen is betaald voor het eerste testtoestel uit de LRIP 3-productieserie. Betalingen worden gedaan op grond van ontvangsten rekeningen.

5

Wat is reeds bekend over het mogelijk gebruik van onder andere cadmium en/of nanotechniek ten behoeve van stealth coating of anticorrosie coating voor de JSF? Met welke mogelijke gezondheidsrisico's moet daarbij vanuit het voorzorgbeginsel reeds rekening worden gehouden? Kunnen die risico's reeds gespecificeerd worden als zijnde voor de piloten, voor dienstverleners van de Koninklijke Luchtmacht op de grond en/of voor omwonende burgers?

Bij de ontwikkeling van de F-35 wordt rekening gehouden met een internationale lijst van verboden materialen en materialen waarvoor beperkingen gelden. Verboden materialen mogen niet worden toegepast en materialen waarvoor beperkingen gelden, mogen slechts onder voorwaarden worden toegepast, om het gebruik zoveel mogelijk terug te dringen. Cadmium staat op de lijst van materialen waarvoor beperkingen gelden en wordt voor de F-35 niet in coatings toegepast.

Omdat de risico's van nanotechniek en de toepassing van nanodeeltjes nog onvoldoende duidelijk zijn, adviseert de Sociaal-Economische Raad (SER) uit te gaan van het voorzorgsbeginsel. Daarom besteedt Defensie bij risicoinventarisaties en -evaluaties aandacht aan nanodeeltjes en worden maatregelen genomen om blootstelling daaraan te voorkomen of te beheersen. Daarnaast wordt voorlichting gegeven aan het personeel dat met nanodeeltjes werkt. Het schatten en beperken van eventuele gezondheidsrisico's met inbegrip van onder meer de impact van het gebruik van nanotechniek maakt deel uit van de Arbo en Milieu Risico Analyse (AMRA) voor het project Vervanging F-16 die wordt uitgevoerd in het kader van de verwervingsvoorbereidingsfase (D-fase) van het Defensie Materieel Proces (DMP). Tijdens de voorziene deelneming aan de IOT&E fase zal specifieke aandacht worden besteed aan het valideren van de AMRA.

Welke investeringen zijn tot op heden verricht om over te kunnen gaan tot het automatisch tanken van jachtvliegtuigen op de grond en onder welk begrotingsartikel worden die investeringen verantwoord?

Tot op heden heeft Defensie geen investeringen verricht of gepland voor het automatisch tanken van jachtvliegtuigen op de grond.

6

In hoeverre kan het bericht bevestigd en/of ontkend worden dat Italië contractueel bedongen heeft, op aandrang van het parlement, dat niettegenstaande de toepassing van het (JSF) best value principe, Italië een compensatie zal krijgen die proportioneel in relatie staat tot de

omvang van zijn deelname in het JSF-programma, en dat men er in Italië daarbij vanuit gaat dat minstens 75% van hun investeringen in het project ook daadwerkelijk terugvloeit naar Italië? Welke invloed zal zo'n toezegging hebben op de kans dat Nederland ooit in aanmerking komt voor een assemblage- en/of onderhoudslijn voor de JSF in Europa?

Er is het kabinet geen contractueel beding bekend met als strekking dat Italië een proportionele compensatie zal krijgen voor investeringen in het F-35 programma. Industriële overeenkomsten worden niet bekendgemaakt. Een dergelijk contractueel beding past overigens niet bij het *best value* principe van het F-35 programma. In de media is wel bericht dat in Italië ontevredenheid zou heersen over de omvang van de deelneming van de Italiaanse industrie aan het F-35 programma, waarbij een gewenst percentage van 75 wordt genoemd.

Met de jaarrapportage van 13 april jl. is de Kamer gemeld dat in 2010 en 2011 studies worden uitgevoerd naar de benodigde instandhoudingscapaciteit in de F-35 partnerlanden op grond waarvan de voor het programma benodigde *baseline* kan worden vastgesteld. Deze *baseline* wordt gebruikt om te kunnen vaststellen of bepaalde instandhoudingscapaciteiten van partnerlanden worden gefinancierd vanuit de budgetten van het F-35 programma. Ambities van partnerlanden die hier buiten vallen, moeten door deze partnerlanden zelf worden gefinancierd. Dit is bijvoorbeeld aan de orde in Italië, waar de overheid heeft besloten een *Final Assembly and Check Out* (FACO) faciliteit voor F-35 toestellen aan te bieden met een aanzienlijke overheidsbijdrage. Nederland heeft geen behoefte aan een FACO-faciliteit voor F-35 toestellen in eigen land.

Nederland en Italië hebben in 2004 het initiatief genomen om samenwerkingsmogelijkheden in Europees verband te bezien, de zogenaamde *European Footprint* (EFP). Het in 2006 door Nederland en Italië getekende *Production & Sustainment* (P&S) MoU is op 7 februari 2007 van kracht geworden. Noorwegen is op 13 juni 2007 tot het MoU toegetreden. In het P&S MoU is afgesproken dat Nederland en Noorwegen onderzoeken of vliegtuigen in de Italiaanse FACO kunnen worden geassembleerd. Italië en Noorwegen onderzoeken of hun motoren en andere vliegtuigcomponenten in Nederland kunnen worden onderhouden. Voorts onderzoeken Italië en Nederland of het mogelijk is subcomponenten van vliegtuigen en motoren in Noorwegen te laten onderhouden. Deze activiteiten passen goed bij het bredere Nederlandse *Maintenance Valley* initiatief.

7

Wat is de laatste stand van zaken inzake de kostenontwikkeling van een vlieg uur van de JSF F-35A CTOL versie inzake onderhoud, brandstof etc. en in hoeverre spreken de diverse partijen (JSF Programma Office (JPO), Lockheed Martin, Joint Estimating Team (JET), etc.) elkaar op dit punt tegen? Met welk percentage zijn deze kosten toegenomen ten opzichte van de oorspronkelijke verwachting in 2002? Met welk percentage zijn deze kosten toegenomen ten opzichte van de berekeningen in april 2008?

In het addendum bij de jaarrapportage voor het project Vervanging F-16 over 2008 (Kamerstuk 26 488, nr. 167 van 15 april 2009) is een overzicht gepresenteerd van de exploitatiekosten van de F-35 in prijspeil 2008, uitgesplitst in een tabel met de gebruikskosten en een tabel met de instandhoudingskosten. Hierin zijn alle relevante factoren verwerkt, toegespitst op de Nederlandse situatie, op grond van de voorziene gebruiksduur van in totaal 30 jaar voor het planningsaantal van 85 toestellen. Ramingen voor de Amerikaanse instandhoudingskosten voor de

F-35 zijn niet rechtstreeks toe te passen op de Nederlandse situatie vanwege verschillen in de organisatiestructuur en personeelskosten.

In het genoemde addendum zijn de exploitatiekosten geraamd op € 9,87 miljard (prijspeil 2008; planningsaantal 85 toestellen). In de brief van 11 februari 2002 (Kamerstuk 26 488, nr. 8) werden de exploitatiekosten geschat op € 7,02 miljard (prijspeil 2000; planningsaantal 85 toestellen). Er is dus sprake van een stijging van 40 procent met inbegrip van inflatie over de periode 2000 tot en met 2008. Met de jaarrapportage over 2009 van 13 april jl. zijn de geraamde exploitatiekosten aangepast naar prijspeil 2009. Deze reguliere prijspeilaanpassing resulteert in een stijging van de exploitatiekosten van 1,96 procent. Met de jaarrapportage is tevens gemeld dat, afgezien van de genoemde prijspeilaanpassing, de ramingen voor de exploitatiekosten nog niet kunnen worden geactualiseerd in afwachting van nieuwe kosteninformatie van het Pentagon. Die zal zoals gemeld naar verwachting begin juni beschikbaar zijn.

8 en 22

In hoeverre blijkt uit de meest actuele feitelijke gegevens waarover direct en indirect o.a. via het JPO beschikt kan worden, dat de conclusie van het JET, dat het afronden van de ontwikkelingsfase minimaal US\$ 3,6 miljard extra en twee jaar meer tijd zal vergen dan het JPO eind 2008 nog heeft ingeschat, gerechtvaardigd is?

Welke inschatting over de duur en kosten van het ontwikkelingsprogramma kan het kabinet maken, mede gezien het JET concludeert dat het afronden van de ontwikkelfase minimaal 3,6 miljard dollar extra en twee jaar meer tijd zal vergen dan het JPO eind 2008 heeft ingeschat?

Met de brief van 23 maart jl. is de Kamer geïnformeerd over de resultaten van onderzoek door het *Joint Estimating Team* (JET), bestaande uit deskundigen van het Amerikaanse ministerie van Defensie. Het betreft een actualisatie (JET II) van een eerste onderzoek uit 2008 (JET I). In eerste instantie leverde JET II de conclusie op dat de SDD-fase met dertig maanden zou moeten worden verlengd. Op grond van de herstructureeringsmaatregelen die het Pentagon heeft vastgesteld heeft het JET geconcludeerd dat een verlenging met dertien maanden (*revised* JET II) in plaats van dertig maanden kan volstaan. Deze verlenging betreft in het bijzonder activiteiten van Lockheed Martin ten behoeve van de ontwikkelings- en testfase. Tevens is de Kamer gemeld dat het Pentagon heeft besloten het formele einde van de SDD-fase, waarbij het programma overschakelt van *Low Rate Initial Production* naar *Full Rate Production*, niet dertien maanden later in november 2015 te plannen maar achttien maanden later in april 2016. Hiermee is in de planning een veiligheidsmarge aangebracht.

Met de brief van 16 februari jl. (Kamerstuk 26 488, nr. 217) is de Kamer gemeld dat met de herstructurering van het F-35 programma door de Verenigde Staten een bedrag van \$ 2,8 miljard is gemoeid. Nederland neemt deel aan de SDD-fase van het JSF-programma op basis van een vaste bijdrage van \$ 800 miljoen en hoeft dan ook niet mee te betalen aan de budgetverhoging van de SDD-fase.

9

Kan om praktische redenen een tabel worden verstrekt met omrekenfactoren tussen prijspeil 2001, 2005, 2006, 2008?

In de periode 2001 tot 2008 heeft geen reguliere prijspeilaanpassing van het projectbudget Vervanging F-16 plaatsgehad. In 1999 en 2002 is de Kamer met respectievelijk de A-brief en de B/C-brief (Kamerstukken 26 488, nrs. 1 en 8) gemeld dat een tentatieve schatting van het budget

van het project Vervanging F-16 10 miljard gulden (€ 4,5 miljard) bedroeg. Daarbij is gemeld dat bij dit bedrag nog geen aantallen of prijzen in beschouwing waren genomen. Een projectbudget was nog niet vastgesteld. Eind 2006 is na de ontvangst van nieuwe kosteninformatie besloten het budget te verhogen tot € 5,5 miljard (prijspeil 2005) op basis van het planningsaantal van 85 toestellen. De Kamer is hierover geïnformeerd met de jaarrapportage over 2006 van 11 april 2007 (Kamerstuk 26 488, nr. 58). De genoemde tentatieve schatting van € 4,5 miljard is niet goed vergelijkbaar met het projectbudget in 2006 van € 5,5 miljard op basis van 85 toestellen en op basis van kosteninformatie in prijspeil 2005. Met de brief van 29 februari 2008 (Kamerstuk 26 488, nr. 65) is de Kamer geïnformeerd over de verhoging van het projectbudget naar € 5,667 miljard (eveneens in prijspeil 2005) als gevolg van een verschuiving in de Amerikaanse invoerreeks. Met de jaarrapportage voor het project Vervanging F-16 over 2008 van 27 maart 2009 (Kamerstuk 26 488, nr. 159) is de Kamer geïnformeerd over de prijspeilaanpassing van het projectbudget van 2005 naar 2008. Deze aanpassing van € 5,667 miljard naar € 6,154 miljard komt overeen met een verhoging van 8,6 procent (omrekenfactor 1,086). Zie ook het antwoord op de vragen 11 en 36.

10

Verwacht Defensie een aanzienlijke kostenstijging van het JSF-project, net als de Amerikaanse onderminister, de Amerikaanse Rekenkamer (GAO) en de JET? Wanneer in 2010 komt hier meer duidelijkheid over?

Met de brief van 27 april jl. (kenmerk BS2010013229) is de Kamer gemeld dat het Pentagon in de *Selected Acquisition Reports* (SAR) een kostenstijging voor het F-35 programma heeft aangekondigd van vooralsnog 57,2 procent ten opzichte van de baseline uit 2001. Het Pentagon zal de kostenramingen voor het F-35 programma verder actualiseren. Deze kostenramingen zullen begin juni beschikbaar komen.

11 en 36

Heeft de Inspectie der Rijksfinanciën de aanpassing van het verwervingsbudget met € 487 miljoen getoetst en geaccordeerd, aangezien de auditdiensten van de ministeries van Defensie en Economische Zaken dit wel aangeven en de Algemene Rekenkamer in haar verslag meldt dat dit nog niet gebeurd zou zijn?

Kan van het kabinet alsnog een brief verwacht worden waarin zij de aan de Tweede Kamer verstrekte informatie over de aanpassing van het verwervingsbudget met € 487 miljoen corrigeert voor de melding door de auditdiensten van de ministeries van Defensie en Economische Zaken en getoetst en geaccordeerd door de IRF?

Heeft de IRF die toetsing en accordering alsnog volledig verricht?

De auditdiensten van het ministerie van Defensie en het ministerie van Economische Zaken hebben in het *assurance* rapport, dat de Kamer op 13 april jl. met de jaarrapportage over 2009 is toegezonden, uiteengezet hoe het misverstand over de toetsing door de IRF van de prijspeilaanpassing van 2005 naar 2008 is ontstaan. Inmiddels heeft de IRF op 31 maart jl. aan Defensie gemeld akkoord te zijn met de prijspeilaanpassingen van 2005 naar 2008 en van 2008 naar 2009, op basis van de door Defensie aangeleverde onderbouwing. Gelet hierop acht ik een afzonderlijke brief niet nodig.

12 en 18

Kan de Kamer een specifiek overzicht worden geven over welke bedragen voor het JSF-project reeds zijn gebudgetteerd, in hoeverre deze reeds juridisch zijn vastgelegd en hoeveel het Nederland zou kosten om onder deze juridische verplichting uit te komen?

Kunnen uitspraken worden gedaan over ramingen van het verwervingsbudget en exploitatiebudget voor het komende jaar in verband met de aanpassing aan het prijspeil 2009? Zullen deze budgetten weer met honderden miljoenen stijgen?

Met de informatie in de financiële paragraaf van de jaarrapportage voor het project Vervanging F-16 over 2009 van 13 april jl. is de Kamer geïnformeerd over het geraamde projectbudget, de exploitatiekosten en de uitstapkosten. Met bijlage 4 van de jaarrapportage is de Kamer onder meer geïnformeerd over de verrichte betalingen en aangegane verplichtingen naar de stand van begin en ultimo 2009.

13

Kan het kabinet specifiek aangeven hoeveel de onderhoudskosten van de F-16 bedragen als we de aanschaf van de JSF uitstellen?

In de jaarrapportage van 13 april jl. is uiteengezet dat de gevolgen en daarmee de kosten van langer doorvliegen met de F-16 als gevolg van vertraging in het project Vervanging F-16 dermate afhankelijk zijn van de duur van het langer doorvliegen, dat een algemene kwantificering van de kosten niet mogelijk is. Daarnaast moet het F-35 programma in het kader van de Nunn-McCurdy wetgeving door het Pentagon worden herbevestigd aan het Amerikaanse Congres, waardoor naar verwachting begin juni nieuwe kosteninformatie over het F-35 programma beschikbaar zal komen. Deze kosteninformatie bevat de ramingen van de stuksprijzen van de F-35 en van de exploitatiekosten. Vervolgens zal meer duidelijkheid ontstaan over de herijking van de financiële ramingen en de planning voor het project Vervanging F-16.

14, 15, 24 en 29

Vindt het kabinet dat de mate waarin Nederland afhankelijk wordt van Lockheed Martin en de Amerikaanse overheid met betrekking tot de informatiebeveiliging bij de keuze voor de JSF verantwoord in het kader van de nationale veiligheid?

Is het kabinet bereid te voldoen aan de aanbeveling van de Algemene Rekenkamer om voor de definitieve besluitvorming over de vervanging van de F-16 in kaart te brengen op welke manier de veiligheid van gevoelige nationale informatie gewaarborgd is in het Autonomic Logistics Information System (ALIS-informatiesysteem)?

Welke updates over ALIS in relatie met de informatie over de «NL eyes only» kunnen worden gegeven? Zijn de veiligheidsrisico's nog steeds beheersbaar?

Kan bevestigd worden dat vooraf en achteraf elke vlucht met de JSF via het verplichte ALIS «logistieke» systeem in de Verenigde Staten aangemeld en uitgelezen moet worden? Bij welke instantie of bedrijf in de Verenigde Staten zal dat geschieden?

Informatiebeveiliging maakt deel uit van de voorbereidingen op de invoering van het *Autonomic Logistics Information System* (ALIS) in Nederland. Hiertoe is een plan voor de stapsgewijze accreditatie voor ALIS opgesteld. Er is op dit moment geen aanleiding te veronderstellen dat de accreditatie van ALIS uit het oogpunt van nationale veiligheid niet mogelijk is. Ook bij andere (wapen)systemen deelt Defensie informatie met fabrikanten en overheden in verband met de instandhouding. De voorziene deelneming aan de IOT&E-fase zal worden gebruikt om verder inzicht te krijgen in alle relevante aspecten van informatiebeveiliging. Het aspect informatiebeveiliging zal deel uitmaken van de D-brief over de definitieve besluitvorming over de vervanger van de F-16.

De technische en logistieke ondersteuning van de wereldwijde vloot van F-35 vliegtuigen wordt met *Performance Based Logistics* (PBL) contracten tussen enerzijds de F-35 gebruikers en anderzijds Lockheed Martin en de motorfabrikanten overeengekomen. Deze ondersteuning wordt uitgevoerd volgens het *Autonomic Logistics Global Sustainment* concept, waarbij een *Operations Center* in Fort Worth in de Verenigde Staten de spil vormt tussen gebruikers en betrokken bedrijven. Het *Operations Center* bestaat onder meer uit personeel van de Amerikaanse overheid, de andere F-35 gebruikers en Lockheed Martin. ALIS ondersteunt de technische en logistieke processen van de F-35 gebruikers. Een deel van de in ALIS geregistreerde informatie is nodig voor de in de PBL-contracten overeengekomen technische en logistieke ondersteuning. De benodigde informatie uit ALIS wordt vanuit de verschillende landen periodiek via beveiligde communicatiekanalen geleverd aan het *Operations Center* dat vervolgens de verdere communicatie met de diverse leveranciers verzorgt. Deze leveranciers krijgen alleen technische en logistieke informatie over de componenten en systemen waarvoor zij verantwoordelijk zijn.

ALIS zal in Nederland functioneren in een nationaal netwerk waarmee het personeel op de Nederlandse vliegbases zal werken. Via een zogenaamde ALIS-hub zal het Nederlandse ALIS-netwerk periodiek informatie uitwisselen met het *Operations Center*.

16

Kan het kabinet de Kamer een financieel overzicht geven van alle activiteiten met betrekking tot de implementatie van het ALIS-informatiesysteem?

De ontwikkeling van ALIS en de voorbereiding van de invoering van ALIS in de partnerlanden is een belangrijk onderdeel van het F-35 programma. De invoering van ALIS is pas aan de orde als een besluit is genomen de F-35 aan te schaffen. Op dit moment treft Defensie voorbereidingen voor de accreditatie van ALIS, voor de F-35 projectarchitectuur voor ALIS in Nederland en voor een proefneming met de koppeling van ALIS aan een nationaal IV-systeem.

Met de jaarrapportage Vervanging F-16 over 2009 is gemeld dat onder de post «aanpassingen Nederlandse infrastructuur» van het projectbudget Vervanging F-16 de stelpost voor ALIS is verhoogd. Het betreft de huidige schatting van investeringen die nodig zijn voor de invoering van ALIS in Nederland voor zover deze activiteiten uit het projectbudget moeten worden gefinancierd. Bij de post «instroombegeleiding» zijn de kosten verwerkt voor de ondersteuning van de bedrijfsgroep Informatievoorziening en -technologie (Ivent) van het Commando DienstenCentra van Defensie. In totaal bedraagt de raming voor de invoering van ALIS € 22 miljoen (prijspeil 2009).

Met de jaarrapportage over 2009 is de Kamer tevens geïnformeerd over het gerelateerde project Externe Koppelingen voor het Generiek Koppelvlak Defensie (GKD). Dit project zal ervoor zorgen dat de informatie-uitwisseling tussen een aantal IV-systemen van Defensie en ALIS mogelijk wordt.

17 en 31

Kan een inschatting worden gemaakt over de ingebruikneming van de JSF, aangezien de Amerikaanse luchtmacht heeft aangekondigd dat het toestel waarschijnlijk niet voor 2015 in gebruik kan worden genomen? Welke gevolgen heeft de recent in de VS geraamde prijsstijging van de JSF voor de prijs die Nederland zal moeten betalen voor de JSF?

De Amerikaanse Strijdkrachten nemen vanaf 2010 de eerste F-35 toestellen van de *block 0.5* versie in gebruik voor de opleiding van Amerikaanse vliegers voor onder meer de IOT&E-fase. De Amerikaanse luchtmacht heeft inmiddels besloten de *Initial Operational Capability* (IOC)-planning voor de F-35 *block 3* versie uit te stellen tot 2016, en de Kamer is daarover geïnformeerd met de brief van 23 maart jl. (Kamerstuk 26 488, nr. 222). Met de jaarrapportage over 2009 is de Kamer gemeld dat in de loop van juni meer duidelijkheid zal ontstaan over de herijking van de financiële ramingen en de planning voor het project Vervanging F-16.

19, 20, 51 en 53

Is de raming van Defensie in de Jaarrapportage 2008 over de totale uitstapkosten van 854, 8 miljoen euro nog steeds juist of zijn er indicaties dat deze kosten zijn verminderd of zijn toegenomen? Is er al consensus bereikt met de auditdiensten en de Inspectie der Rijks Financiën (IRF) over een eenduidige methodiek voor het berekenen van de uitstapkosten en wanneer kan een nieuwe berekening naar de Kamer worden gestuurd? Kan een overzicht worden gegeven van de sunk costs van de JSF-investeringen?

Kan alsnog een berekening gemaakt worden van de uitstapkosten van het JSF-programma voor het geval dat Nederland daadwerkelijk uit het gehele JSF-project stapt, Nederland wel aan het JSF-project blijft deelnemen, maar daarvoor geen nieuwe investeringen meer pleegt, niet overgaat tot de aanschaf van twee testtoestellen en mogelijk te zijner tijd ook niet zou besluiten over te gaan tot aanschaf van de JSF als opvolger van de F16? Kunnen in deze berekeningen alsnog wel alle afdrachtkosten van de industrie worden meegenomen, de verkoopopbrengst van de reeds betaalde long lead items en een reële (gespecificeerde) inschatting van de beëindigingskosten, en niet de rentelasten voor het EMU-saldo (omdat die niet door Financiën worden toegerekend)? Kan daarbij tevens worden aangegeven of ook de IRF met de gevolgde berekening kan instemmen?

Is reeds overeenstemming bereikt met alle betrokken partijen om te komen tot een eenduidige methodiek voor het berekenen van de uitstapkosten? Zo nee, waarover bestaat nog verschil van mening en wanneer wordt die overeenstemming wel verwacht?

Tijdens de voorbereiding van de jaarrapportage over 2009 hebben vertegenwoordigers van Defensie, de auditdiensten van het ministerie van Defensie en van het ministerie van Economische Zaken, de Inspectie Rijksfinanciën en de Algemene Rekenkamer de wijze van berekenen en de presentatie van uitstapkosten besproken. De tabellen over de uitstapkosten in de jaarrapportage over 2009 zijn in overeenstemming met de resultaten van het overleg opgesteld. De financiële gegevens zijn getoetst door de auditdiensten en geaccordeerd door de Inspectie Rijksfinanciën.

Indien zou worden besloten volledig uit het F-35 programma te stappen, omvatten de uitstapkosten de betaalde en verplichte kosten minus de geschatte opbrengsten. Per eind 2009 bedragen de uitstapkosten naar schatting € 825,4 miljoen, waarbij de te ontvangen afdrachten van de industrie als nader te bepalen schatting zijn aangeduid. De uiteindelijke uitstapkosten kunnen lager uitvallen, maar aangezien onbekend is welke activiteiten de Nederlandse industrie na het uitstappen uit het F-35 programma nog zal mogen uitvoeren, is het ook onbekend welk bedrag de Staat in die situatie nog als afdracht zal ontvangen. Als zou worden besloten af te zien van de aanschaf van testtoestellen en van deelneming aan de IOT&E-fase, zonder uit het F-35 programma te stappen, bedragen de uitstapkosten eind 2009 naar schatting € 221,9 miljoen.

Het is niet mogelijk aan het F-35 programma te blijven deelnemen zonder de daaraan verbonden kosten die voortvloeien uit het SDD MoU en het PSFD MoU te voldoen. Voor een verdere toelichting op de totstandkoming van de uitstapkosten, met inbegrip van de schatting van de opbrengst van een eventuele verkoop van *long lead items* en de rentelasten die in dit geval gerelateerd zijn aan de *business case* en daarom wel door het ministerie van Financiën in rekening zijn en worden gebracht, wordt verwezen naar de jaarrapportage over 2009.

Afhankelijk van de te hanteren definitie van *sunk costs* kunnen de genoemde uitstapkosten worden beschouwd als *sunk costs* of kan het reeds betaalde bedrag van € 950,4 miljoen, waarin de resterende verplichtingen en geschatte opbrengsten niet zijn verdisconteerd, worden beschouwd als *sunk costs*.

21

Komt er een consortium buy tot stand en zo ja, op welke besteljaren deze wordt toegepast?

Met de beantwoording op 27 oktober 2009 van schriftelijke vragen van de vaste commissie voor Defensie (Kamerstuk 26 488, nr. 202) is de Kamer geïnformeerd dat een Consortium Buy (CB) nog steeds mogelijk is, maar dat de behoefte en de mogelijkheden van de partnerlanden om vroegtijdig in het JSF-programma langjarige contracten te sluiten bepalend is voor de verdere uitwerking. Verschillende partnerlanden hebben in beginsel interesse getoond in de CB. Zij wachten echter het voorstel van Lockheed Martin af voor verdere besluitvorming over deelneming. Australië was net als tot voor kort Nederland geïnteresseerd in een CB op korte termijn (2010), terwijl andere partnerlanden minder snel wilden besluiten. Aangezien Nederland volgens de huidige planning eerst in 2012 een aanschafbesluit zal nemen over de vervanger van de F-16 zijn voor Nederland onderhandelingen over een CB voorlopig niet meer aan de orde.

Met de beantwoording op 6 november 2009 van schriftelijke vragen van het lid Van Velzen (Handelingen TK 2009-2010, aanhangsel nr. 592) is gemeld dat de uitwerking van de CB meer tijd blijkt te kosten dan verwacht. Lockheed Martin heeft laten weten dat de honderden toeleveranciers meer tijd nodig hebben voor de levering van de benodigde gegevens.

23

Welke verwachting aan orders heeft het kabinet momenteel voor de gehele looptijd van de ontwikkelingsfase? Is de verwachting van het ministerie van Economische Zaken (800 miljoen dollar) nog steeds verantwoord?

Met de jaarrapportage over 2009 is gemeld dat de orderportefeuille met JSF-contracten voor de Nederlandse Luchtvaartindustrie in het jaar 2009 met \$ 43 miljoen is toegenomen tot \$ 806 miljoen (lopende prijzen). Aangezien de SDD-fase nog tot begin 2016 zal duren, zal dit bedrag naar verwachting verder oplopen.

25, 26, 43 en 44

Is het kabinet voornemens om de aanschaf van het eerste testtoestel te bevestigen? Zo neen, zal het kabinet deze aanschaf dan annuleren? Wanneer wordt de Kamer hierover geïnformeerd? Welke kosten hangen hiermee samen? Is het kabinet voornemens om verplichtingen aan te gaan voor het tweede testtoestel?

Van welke nieuwe feiten is er sprake sinds de betreffende motie Hamer c.s. in de Tweede Kamer is aangenomen die relevant zijn voor een besluit over het eventueel verder gaan met investeren in één of twee JSF-testtoestellen?

Wanneer kan de Kamer het voorstel van het kabinet tegemoet zien om al dan niet door te gaan met de investeringen in het eerste JSF-toestel en eventueel over te gaan tot investeringen in een tweede JSF-testtoestel?

Het demissionaire kabinet zal gezien de huidige omstandigheden geen besluit tot aanschaf van een tweede F-35 testtoestel meer voorleggen aan de Kamer. Dat geldt de facto ook voor de effectuering van het besluit tot deelneming aan de IOT&E-fase en de definitieve aanschaf van het eerste testtoestel, aangezien voor deelneming aan de IOT&E en de daaraan voorafgaande opleidingen van vliegers minimaal twee testtoestellen moeten worden aangeschaft. Het feit dat dit kabinet geen besluit over het tweede testtoestel neemt, betekent niet dat deelneming aan de IOT&E onmogelijk is geworden en betekent ook niet dat wordt afgezien van de koop van het eerste testtoestel. Met de beantwoording van vragen van het lid Peters op 23 maart jl. (Handelingen TK 2009-2010, aanhangsel nr. 1997) is de Kamer gemeld dat de gevolgen van uitstel van het besluit tot aanschaf van het tweede testtoestel worden gezien. Tot het moment van verdere besluitvorming worden geen nadere verplichtingen aangegaan voor het tweede testtoestel. In 2008 zijn wel de verplichtingen aangegaan voor de onderdelen met een lange levertijd (*long lead items*; € 9,5 miljoen).

Na het algemeen overleg van 22 april 2009 en het plenaire debat van 23 april 2009 heeft de Kamer door aanvaarding van de motie-Hamer c.s. (Kamerstuk 26 488 nr. 178) ingestemd met het aangaan van de verplichtingen voor de productie van het eerste Nederlandse testtoestel uit de LRIP-3 productieserie. Dit toestel zal niet eerder dan eind 2011 worden overgedragen. Tot het moment waarop het eerste testtoestel aan Nederland wordt overgedragen bestaat de mogelijkheid af te zien van de koop van dit toestel. Hieraan zullen kosten zijn verbonden. In de jaarrapportage over 2009 is bij de berekening van de uitstapkosten vooralsnog uitgegaan van een schatting van € 20 miljoen. Zie ook het antwoord op de vragen 28 en 42.

De motie-Hamer c.s. beschrijft de drie criteria die van belang zijn voor de instemming van de Kamer met het aangaan van de verplichtingen voor de productie van het tweede testtoestel en daarmee de facto voor de effectuering van het besluit tot deelneming aan de IOT&E-fase: de prijs voor het tweede testtoestel uit de LRIP 4 productieserie, de F-35 geluidscontouren en de uitkomst van de arbitrage van de JSF-*business case*. De ontwikkelingen ten aanzien van deze criteria in 2009 en begin 2010 zijn op hoofdlijnen uiteengezet in de jaarrapportage voor het project Vervanging F-16 over 2009. Ook heeft op 7 april jl. een plenair debat plaatsgehad met de minister van Economische Zaken over de afronding van de JSF-*business case*.

27

Wat betekent het annuleren van de aanschaf van de testtoestellen voor het definitief aanschafbesluit in 2012?

Zonder testtoestellen kan niet worden deelgenomen aan de IOT&E-fase. Dat staat los van het definitieve besluit over de vervanger van de F-16. Indien wordt besloten niet deel te nemen aan de IOT&E-fase maar later wel de F-35 aan te schaffen, zal Nederland alsnog een operationeel testprogramma moeten uitvoeren. De meerkosten van een zelfstandige, nationale IOT&E zijn becijferd op ongeveer € 200 miljoen (prijspeil 2007),

waarbij niet het niveau kan worden gehaald dat mogelijk is bij een samenwerking met de Verenigde Staten en het Verenigd Koninkrijk. Dit is in de IOT&E-kamerbrief van 29 februari 2008 uiteengezet (Kamerstuk 26 488, nr. 65).

28 en 42

Klopt het dat ook zonder de side letter van 6 mei 2009 over de mogelijkheid om af te zien van de koop van het eerste testtoestel, kan worden afgezien van dit eerste testtoestel, omdat het contract voor de productieserie LRIP-3 en het MoU voor de productiefase standaardbepalingen voor ontbinding bevat tegen vergoeding van de gemaakte kosten? Kan het kabinet de visie van de Algemene Rekenkamer bevestigen dat Nederland ook zonder side letter kon en kan afzien van het eerste JSF-testtoestel en dat uiteindelijk de concept versie van het LRIP-3 contract tussen JPO en Lockheed Martin uit maart 2009 (pas) op 2 juni 2009 ongewijzigd is getekend? Is het kabinet bereid om alle gegeven informatie in het algemeen overleg van 22 april 2009 en in het plenaire Kamerdebat van 23 april 2009 over de voorgenomen aanschaf van twee JSF-testtoestellen en rond de aangenomen motie Hamer cs, die op gespannen voet staat met deze visie, expliciet te corrigeren? Wil het kabinet deze correcties ook in een aparte brief aanbieden aan de Tweede Kamer?

Het contract tussen het Amerikaanse ministerie van Defensie en Lockheed Martin voor de LRIP 3-productieserie bevat een bepaling voor de beëindiging van een deel van het contract, zoals een vermindering van het aantal toestellen, waarbij de producent in geval van een dergelijke beëindiging recht heeft op vergoeding van bepaalde gemaakte kosten. Verder bevat Het *Memorandum of Understanding* over de productie, de instandhouding en de doorontwikkeling (PSFD MoU) dat Nederland in 2006 heeft getekend, afspraken over het afzien van de koop van toestellen. Zo bevat dit MoU onder meer een bepaling op grond waarvan het Amerikaanse ministerie van Defensie een contract dat ten behoeve van een partnerland is aangegaan kan beëindigen waarbij het desbetreffende partnerland aansprakelijk is voor de daardoor ontstane kosten. Met de beantwoording van schriftelijke vragen over het PSFD MoU op 1 februari 2006 (Kamerstuk 26 488, nr. 41) is de Kamer hierover geïnformeerd. Het PSFD MoU is de Kamer op 12 oktober 2006 vertrouwelijk toegezonden (Kamerstuk 26 488, nr. 52). Het JSF *Program Office* (JPO) heeft dit MoU in februari 2007 openbaar gemaakt.

Aan het slot van het algemeen overleg van 22 april 2009 was sprake van een nieuw gegeven. De Verenigde Staten hadden de concrete toezegging gedaan dat indien Nederland in 2010 alsnog zou besluiten niet deel te nemen aan de IOT&E-fase, de productie van het eerste testtoestel zou kunnen worden doorgeschoven naar de LRIP 4-productieserie. Dit zou voor Nederland waarschijnlijk lagere kosten voor de afbestelling betekenen. Deze concrete toezegging gaat verder dan de generieke passages in het contract en het MoU. Een correctie is derhalve niet aan de orde.

Het belang van de *side letter* van 6 mei 2009 die de Kamer op 20 mei 2009 is toegezonden (Handelingen TK 2008-2009, aanhangsel nr. 2746), is dat beide partijen, het ministerie van Defensie en de Amerikaanse overheid, afspreken dat in voorkomend geval gezamenlijk zal worden gezocht naar de meest efficiënte manier om de verwerving van het Nederlandse LRIP 3-toestel ongedaan te maken, waarbij bovendien als een van de concrete opties het overdragen van het Nederlandse testtoestel aan een andere afnemer in LRIP 3 of LRIP 4 wordt genoemd. Met deze inspanningsverplichting heeft Nederland meer zekerheid dan op grond van de generieke

passages in het LRIP 3-contract en het PSFD MoU dat de kosten van een dergelijke beëindiging tot het minimum beperkt zullen blijven.

30

Beoordeelt het kabinet de vrijwel uitsluitende focus op de JSF als vervanger van de F-16 als een risico binnen het project vervanging F-16, mede in overweging nemend dat de Kamer akkoord is gegaan met de uitkomst van de kandidatenvergelijking waaruit de JSF duidelijk als beste toestel voor de beste prijs naar voren komt?

Zoals gemeld in de bestuurlijke reactie van 19 januari jl. op het rapport «Monitoring verwerving Joint Strike Fighter, stand van zaken augustus 2009» is het kabinet van mening dat het rapport voorbij gaat aan de inspanningen die zijn verricht in het kader van de in december 2008 voltooide actualisering van de kandidatenevaluatie, het overleg met de Kamer in het voorjaar van 2009 over de resultaten daarvan en de politieke besluitvorming tot op heden. Gezien de deelneming aan de ontwikkeling van de F-35 is het project Vervanging F-16 vooral gericht op de verwervingsvoorbereiding van de F-35. Het kabinet beschouwt dit niet als een risico maar als een logisch gevolg van de politieke besluitvorming van de afgelopen jaren. Op grond van openbare bronnen is in de jaarrapportage over 2009 ingegaan op ontwikkelingen rondom andere toestellen dan de F-35.

32

Is blijvende onzekerheid over de Nederlandse deelname aan het JSF-programma schadelijk voor de betrokkenheid van het Nederlandse bedrijfsleven aan dat programma?

De orderportefeuille en de omzetverwachting onderstrepen dat de Nederlandse Luchtvaartindustrie zich door de Nederlandse SDD-deelneming goed heeft kunnen positioneren voor het F-35 programma. Het is onduidelijk in hoeverre onzekerheid over de (omvang van de) toekomstige deelneming van Nederland aan het F-35 programma invloed heeft op de bereidheid van de Amerikaanse hoofdleveranciers en de onderaannemers in het programma om nieuwe en vervolgoorders bij de Nederlandse industrie te plaatsen. Daarbij wordt ook verwezen naar de laatste alinea van het antwoord op de vragen 4, 15, 16, 52, 53, 54 en 59 zoals verwoord in de brief van 24 maart jl. (Kamerstuk 26 488, nr. 224) waarin is gemeld: «Welke effecten een uittrekking uit het IOT&E MoU en het niet aanschaffen van testtoestellen zal hebben voor de positie van Nederland in het F-35 programma, en de positionering van de Nederlandse industrie voor F-35 orders, is niet goed in te schatten».

33 en 37

Kan de regering een overzicht geven van de bestellingen die reeds zijn geplaatst voor de JSF vanuit de Verenigde Staten en vanuit andere landen? Hoe verhoudt de huidige orderportefeuille zich tot de orderportefeuille van bijvoorbeeld de Saab Gripen? Wat zijn de verwachtingen met betrekking tot toekomstige orders voor de JSF internationaal en hoe verhouden die verwachtingen zich tot de verwachtingen met betrekking tot toekomstige orders van de Saab Gripen? Wat zijn de gevolgen voor de prijs van de JSF van het feit dat de VS veel meer JSF's zullen kopen dan aanvankelijk voorzien? Hoeveel meer JSF's gaan de VS aanschaffen?

Met de brief van 20 november 2009 (Kamerstuk 26 488, nr. 205) is de Kamer geïnformeerd over de stand van zaken van F-35 bestellingen. Voor de productieseries LRIP 1 tot en met LRIP 3 zijn de bestellingen geplaatst. Het eerste Nederlandse F-35 testtoestel, waarvoor na instemming van de

Kamer de verplichtingen zijn aangegaan, maakt deel uit van LRIP 3. Voor de productieserie LRIP 4 hebben de partnerlanden in 2008 de opdrachten tot verwerving geplaatst. Het geplande tweede Nederlandse toestel maakt daar deel van uit. De onderstaande tabel geeft een overzicht van het aantal toestellen per partnerland tot en met LRIP 4.

Productieserie	Verenigde Staten	Verenigd Koninkrijk	Nederland	Totaal
LRIP 1	2			2
LRIP 2	12			12
LRIP 3	14	2	1	17
LRIP 4	30	1	1	32

Uit de op 1 februari jl. gepubliceerde Amerikaanse begrotingsdocumenten blijkt dat het totale aantal te produceren toestellen voor de Amerikaanse strijdkrachten ongewijzigd op 2.443 staat. Het totale planningsaantal voor de JSF-partners is in 2009 gehandhaafd op 3.173 toestellen. Dit aantal wordt door het Pentagon gebruikt voor de kostenramingen voor het F-35 programma. De jaarrapportage Vervanging F-16 over 2009 bevat met bijlage 3 een overzicht van de planningsaantallen van de partnerlanden. Voor de raming van de industrieomzet hanteert het ministerie van Economische Zaken 4.500 toestellen, inclusief exporttoestellen. Thans is er geen aanleiding de genoemde aantallen te herzien.

Met de jaarrapportage over 2009 is de Kamer geïnformeerd dat voor de Saab Gripen *Next Generation* (NG) nog geen orders zijn geplaatst. Ook is uiteengezet in welke landen de Gripen NG thans wordt meegenomen in de selectieprocedure voor de aanschaf voor nieuwe jachtvliegtuigen. Deze informatie is afkomstig uit open bronnen. Het kabinet onthoudt zich van uitspraken over verwachtingen over toekomstige orders voor de Gripen NG.

34

Kan worden ingegaan op de mate waarin een keuze door Nederland voor de F-35 aansluit bij het transitieprogramma van de Koninklijke Luchtmacht respectievelijk het uitfaseren van de F-16 en het invoeren van de opvolger daarvan? Hoe is de situatie in dat opzicht bij een eventuele keuze voor een alternatief als de Saab Gripen?

Met de jaarrapportage over 2009 is gemeld dat naar verwachting begin juni actuele kosteninformatie over het F-35 programma beschikbaar zal komen in verband met de herbevestiging in het Amerikaanse Congres. Deze kosteninformatie bevat de ramingen van F-35 stuksprijzen en van de exploitatiekosten. Bij de herijking van de financiële ramingen en de planning van het project Vervanging F-16 zullen ook de mogelijke gevolgen voor de F-16 nader worden uitgewerkt en betrokken. Naar verwachting zal hierover in de loop van juni meer duidelijkheid ontstaan. Indien bij de definitieve besluitvorming over de vervanger van de F-16 in 2012 voor een ander toestel dan de F-35 zou worden gekozen, zal op basis van de productiemogelijkheden van dat toestel het invoer- en uitfaseringsschema worden bepaald.

35

Zullen met ingang van het Jaarrapport 2009 wel alle aanvullende en gerelateerde kosten opgenomen worden die in interne memoranda wel worden bijgehouden en de consequenties daarvan voor een mogelijke verhoging van het investeringsbudget voor Defensiematerieel?

Zal tevens aangegeven worden in hoeverre deze kosten al dan niet afhankelijk zijn van het type vliegtuig waarvoor uiteindelijk als opvolger van de F16 gekozen zal gaan worden?

In de jaarrapportage over 2009 van 13 april jl. zijn voor de goedgekeurde gerelateerde projecten de geraamde kosten vermeld. Voor nog niet goedgekeurde behoeftestellingen is het nog te vroeg een schatting te geven van het benodigde projectbudget. Pas na goedkeuring van de behoeftestelling zullen de desbetreffende projecten worden opgenomen in de meerjarige begrotingen. In alle gevallen geldt dat de Kamer over materieelverwervingen wordt geïnformeerd volgens de regels van het Defensie Materieel Proces. In de jaarrapportage is per gerelateerd project de specifieke relatie met het project Vervanging F-16 toegelicht.

38

Is het kabinet, in navolging van de Algemene Rekenkamer, bereid om in alle rapportages aan de Tweede Kamer ook in te gaan op alle financiële en niet-financiële ontwikkelingen die buiten de projectdefinitie vallen, maar die wel gerelateerd zijn aan het JSF-programma?

Op 27 oktober 2009 heeft de vaste commissie voor Defensie de regering geïnformeerd over een herijking van de informatiebehoefte inzake de jaarrapportages van het grote project Vervanging F-16 (kenmerk 2009Z19758/2009D52267). Bij de opstelling van de jaarrapportage over 2009 is de herijkte informatiebehoefte van de Kamer als uitgangspunt gehanteerd. In de jaarrapportage over 2009 wordt ook verslag gedaan van financiële en niet-financiële ontwikkelingen die buiten de projectdefinitie vallen. De auditdiensten van het ministerie van Defensie en het ministerie van Economische Zaken constateren in het assurance rapport, dat de Kamer op 13 april jl. met de jaarrapportage over 2009 is toegezonden, dat de jaarrapportage over 2009 de relevante aspecten bevat van de Regeling Grote Projecten en de herijkte informatiebehoefte van de Kamer.

39

Van welke concrete doorontwikkelingsplannen van de Block 3 versie in het kader van de MoU Production & Sustainment and Follow-on Development (PSFD) is er sprake?

Hoe verhoudt zich dit tot de overeenkomst dat de System Development en Demonstration MoU fase (SDD MoU), zonder meerkosten, zou eindigen met een volledig ontwikkelde Block 3 variant?

In hoeverre verschillen de huidige Block 3 specificaties, zoals voorzien aan het eind van de SDD fase, van de oorspronkelijke specificaties uit 2001?

Met welke planningsvertraging in de doorontwikkelingsplannen wordt gerekend nu er, nadat in 2006 de MOU-PSFD is ondertekend, de SDD fase inmiddels met 25 maanden is verlengd?

Wat voor gevolg heeft dit voor de allocatie van MOU-PSFD budgetten?

Het eindproduct van de SDD-fase is een *block 3* F-35 toestel dat moet voldoen aan de *block 3* specificaties. Zoals gemeld heeft het Pentagon bij de onderzoeken die zijn uitgevoerd in het kader van de herstructurering van het programma geen fundamentele technische problemen geconstateerd op het gebied van de productie en ontwikkeling van de F-35. Het Pentagon heeft ook gemeld dat de prestatie-eisen van de F-35 niet ter discussie staan. Hierbij is van belang dat het rapport van de *Director Operational Test and Evaluation* uit december 2009, waarin technische risico's worden beschreven, door het Pentagon is meegewogen bij de besluitvorming over de herstructureringsmaatregelen.

In 2006 hebben de negen JSF-partnerlanden met het PSFD MoU afgesproken te participeren in de doorontwikkeling (*Follow-on*

Development, FD) van de F-35 ten behoeve van verbeteringen die beschikbaar komen na de block 3-versie van de SDD-fase. Het gaat om verbeteringen ten opzichte van de oorspronkelijke eisen van het *Operational Requirements Document* uit 2001. Noodzakelijke modernisering op het gebied van veiligheid en operationele en technische kwaliteiten zullen elke twee jaar worden verwerkt in een nieuwe *block*-versie. Aangezien de ontwikkeling van dergelijke verbeteringen een lange voorbereidingstijd vergt, dient daarmee tijdig te worden begonnen. De eerste beperkte *upgrade* die de aanduiding *block 3x* krijgt zal na de block 3 versie beschikbaar komen. Vanaf het jaar 2017 is de volgende doorontwikkeling (*block upgrade*) block 4 voorzien. Vanwege de verlenging van de SDD-fase is een exacte planning nog niet beschikbaar. De daarop volgende *block* upgrades worden elke twee jaar ingevoerd. Daarbij worden in het ene *block* alleen softwareaanpassingen doorgevoerd terwijl in het volgende *block* indien noodzakelijk (ook) aanpassingen aan vliegtuigcomponenten en -systemen kunnen worden verwerkt. Bij de planning van de doorontwikkeling houdt de *JSF Executive Steering Board* rekening met de operationele behoefte, de beschikbare capaciteit en de in het PSFD-MoU geplande budgetten.

40

Waarom is het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) na de kandidatenvergelijking 2008 opdracht gegeven om de achtergrond van de overige relevante kandidaten te laten monitoren?

Wat betekent dit voor de eigen verantwoordelijkheid van Defensie en de KLu om de relevante informatie over alle relevante kandidaten bij te houden ook ten behoeve van de informatievoorziening aan de Tweede Kamer?

In opdracht van Defensie monitort het NLR al enkele jaren de ontwikkelingen rondom andere toestellen. Dit was ook al zo voorafgaand aan de actualisering van de kandidatenvergelijking van 2008. Het NLR beoordeelt daartoe openbare publicaties en rapporteert zijn bevindingen aan Defensie. Defensie is vanzelfsprekend zelf verantwoordelijk voor de aan de Kamer verstrekte informatie over andere toestellen, zoals in de jaarrapportage over 2009.

41

Sinds wanneer en waarom wordt de F-18 Super Hornet door het kabinet alsnog als een relevante kandidaat voor de opvolging van de F16 beschouwd, nadat een (verworpen) motie van die strekking medio 2008 in de Tweede Kamer is ontraden door staatssecretaris De Vries?

Op 27 juni 2008 (Kamerstuk 26 488, nr. 89) is de Kamer gemeld dat F-18 E/F Super Hornet niet bij de actualisering van de kandidatenevaluatie wordt betrokken omdat het toestel geen reële optie voor de vervanging van de F-16 is. Het standpunt van het kabinet ten aanzien van de F-18 E/F Super Hornet is sindsdien niet gewijzigd.

45

Kan met een toelichting het verschil verklaard worden van de in het rapport genoemde prijs van het eerste testtoestel ten opzichte van de F-35A Flyaway Unit Cost? Idem ten opzichte van de kale kostprijs? Is er sprake van eenmalige subsidie door regering van de VS of korting door Lockheed Martin? Hoe is anders te verklaren dat Nederland ruim 20 miljoen dollar onder de meest kale kostprijs dit eerste testtoestel kan inkopen? Of betreft het hier een groot verschil in specificaties? Zo ja welke? Welk risico is er dat Nederland de verschillen tussen de kosten voor long lead items in de verschillende LRIP-fases krijgt doorberekend bij

de eind afrekening van deze toestellen als «nakomende» of «bijkomende» kosten?

De kale stuksprijs (en het Engelse equivalent *Unit Recurring Flyaway Costs*, URF) betreft de kosten van een vlieggereed vliegtuig, inclusief alle bij die configuratie behorende, ingebouwde deelsystemen, maar exclusief de ontwikkelingskosten en bijkomende kosten voor reservedelen, simulators, opleidingen en dergelijke. De in de vraag genoemde begrippen *F35A Flyaway Unit Cost* en kale kostprijs worden niet gehanteerd. De in het rapport van de Algemene Rekenkamer genoemde URF-bedragen betreffen de gemiddelde kale stuksprijs van de CTOL-versie van de F-35 over de hele productieperiode.

Met de brief van 19 november 2009 (Kamerstuk 32 123 X, nr. 42) is de Kamer geïnformeerd over de actuele prijs van het eerste testtoestel, € 99,7 miljoen in prijspeil 2009, in de LRIP 3-productieserie. Dat deze prijs hoger ligt dan de gemiddelde kale stuksprijs over de gehele productieperiode heeft te maken met de productieleercurve, waardoor toestellen vroeg in de productieperiode duurder zijn. Van een \$ 20 miljoen dollar lagere prijs is geen sprake en derhalve evenmin van een eenmalige subsidie door de regering van de Verenigde Staten, een korting door Lockheed Martin en een verschil in specificaties ten opzichte van toestellen voor de Verenigde Staten. Er is geen risico dat verschillen tussen de kosten van *long lead items* in verschillende LRIP-fasen worden doorberekend, omdat bij iedere LRIP-bestelling een afzonderlijk contract hoort.

46

Is het kabinet alsnog bereid cq. acht zij het nu alsnog onontkoombaar dat de resultaten van de Verkenningen en dus ook van de komende heroverwegingsoperatie betrokken gaan worden bij een besluit over de opvolging van de F16?

Aangezien de besluitvorming over de vervanger van de F-16 is voorzien voor 2012, bepaalt het volgende kabinet welke aspecten worden betrokken bij de besluitvorming.

47

Waarom is in september 2009, tijdens het lopende proces over de Verkenningen, het document «Toekomstvisie commando luchtstrijdkrachten 2020–2030» uitgebracht?

Wie heeft/hebben hiertoe het initiatief genomen?

Was dit (mede) op verzoek van de interdepartementale werkgroep die deze Verkenningen voorbereidt?

Tijdens het proces van de Verkenningen zijn de operationele commando's benaderd met de vraag wat hun visie is op de toekomst van de krijgsmacht. De Toekomstvisie Commando Luchtstrijdkrachten 2020–2030 is daar een weerslag van vanuit het perspectief van de luchtstrijdkrachten.

48, 49 en 50

Wat is de besparing bij een keus voor de Gripen NG vanwege het enkele feit dat een verlenging van startbanen absoluut niet aan de orde is?

In hoeverre (hoeveel en waar) zijn nu mobiele vliegtuigafreminstallaties in gebruik voor de F-16?

In hoeverre zijn deze specifiek noodzakelijk in het gebruik voor de F-35A?

Welke zijn de additionele kosten hiervoor bij een keuze voor de JSF? Zijn deze installaties noodzakelijk voor de Gripen NG gelet op het Zweedse concept van starten en landen op snelwegen?

Kan gespecificeerd worden wat de meerkosten, dan wel besparingen zijn van aanvullende projecten indien in plaats van de F-35A gekozen zou worden voor de Gripen NG, cq de Advanced F-16?

Bij de actualisering van de kandidatenvergelijking in 2008 zijn voor alle kandidaten de aanvullende behoeften verwerkt. Bij alle kandidaten is dezelfde stelpost opgenomen voor het aanpassen van infrastructuur (zie deel 4 van de vertrouwelijke bijlagen bij Kamerstuk 26 466, nr. 131). Met de brief van 16 oktober 2009 (Kamerstuk 26 488, nr. 200) is de Kamer gemeld dat de F-35 anders dan de F-16 voorshands niet wordt uitgerust met een remparachute en dat daardoor de secundaire baan van de vliegbasis Leeuwarden naar verwachting niet lang genoeg is voor F-35 operaties. Bij de berekeningen van de geluidsbelasting op de vliegbasis Leeuwarden voor de F-35 is gebleken dat vanuit het oogpunt van geluidscontouren de hoofdbaan volstaat.

Defensie beschikt thans over vijf mobiele vliegtuigafreminstallaties die kunnen worden ingezet op vliegbases die niet over vaste afreminstallaties beschikken. Afreminstallaties zijn noodzakelijk op grond van veiligheidsrichtlijnen, ongeacht het type toestel. Een vliegtuig moet een start zo nodig veilig kunnen afbreken en ook veilig kunnen landen bij een hogere dan de normale landingssnelheid. Zowel de huidige vaste vliegtuigafreminstallaties als de mobiele systemen zijn aan vervanging toe. Bij de vervanging moet rekening worden gehouden met de huidige configuraties van de Nederlandse F-16's en de eisen op grond van bezoekende vliegtuigen van andere landen, met inbegrip van landen die de F-35 zullen aanschaffen. Dit project moet het behoeftestellingsproces nog doorlopen. Het is derhalve te vroeg om een schatting te geven van het benodigde projectbudget.

Het is nog niet zeker of de F-35 alsnog zal worden uitgerust met een remparachute. Indien de vervanger van de F-16 niet wordt uitgerust met een remparachute zijn er mogelijk meer vliegtuigafreminstallaties nodig. Deze extra behoefte maakt vooralsnog deel uit van het projectbudget Vervanging F-16.

52

Acht het kabinet met de investeringen die al in de JSF gedaan zijn en de kosten die gemoeid zijn met een eventueel uitstappen uit het project, al een «point of no return bereikt»? Zo nee, wanneer wel?

Van een *point of no return* en van het uitstappen uit het F-35 programma is wat dit kabinet betreft geen sprake. De besluitvorming over de vervanger van de F-16 is voorzien voor 2012.

54 en 55

Kan het kabinet een gespecificeerde toelichting geven van het verschil tussen de gerapporteerde kale kostprijs van US\$ 50,9 miljoen (prijsspeil 2002) en de momenteel bekende kale kostprijs van US\$ 160 miljoen voor een LRIP-3 toestel?

Welk prijsbegrip wordt precies bedoeld met «lopende stuksprijs»?

Kan het kabinet een gespecificeerde toelichting geven omtrent het verschil van de op bladzijde 42 van het Algemene Rekenkamerrapport vermelde «lopende stuksprijs van US\$ 72 miljoen» zoals door het JPO aan de Algemene Rekenkamer gemeld tijdens haar bezoek en de gemiddelde Flyaway Unit Cost van US\$ 89,5 miljoen, dan wel US\$ 95,6 miljoen zoals blijkt uit de Begroting van de United States Air Force, FY 2010, Exhibit P-40?

Defensie is niet bekend met een kale kostprijs van \$ 160 miljoen voor een LRIP 3-toestel. Met de brief van 19 november 2009 (Kamerstuk 32 123 X, nr. 42) is de Kamer gemeld dat de actuele prijs van het eerste testtoestel, dat deel uitmaakt van de LRIP 3-productieserie, € 99,7 miljoen bedraagt (prijspeil 2009, dollarkoers € 0,71). Dit komt overeen met een bedrag van ongeveer \$ 140 miljoen.

De Algemene Rekenkamer meldt in het monitoringsrapport een door het JPO geschatte kale stuksprijs van \$ 50,9 miljoen (prijspeil 2002) voor de CTOL-variant. Onder meer in de jaarrapportage over 2009 is de Kamer meegedeeld dat het Pentagon heeft gemeld dat de *Average Procurement Unit Cost* (APUC) wordt geraamd op \$ 80 tot 95 miljoen (prijspeil 2002). Deze Amerikaanse APUC-cijfers verschaffen onvoldoende informatie om de gevolgen voor de stuksprijs van Nederlandse toestellen te bepalen. De APUC betreft namelijk de gemiddelde prijs per toestel van de drie versies van de F-35 over de gehele productieperiode en omvat ook de Amerikaanse investeringen in onder meer gronduitrusting, simulatoren en initiële reservedelen. Van de drie versies heeft de *Conventional Take-Off and Landing* (CTOL) versie, waarvoor Nederland belangstelling heeft, de laagste prijs. Voorts is de Kamer gemeld dat begin juni de uiteindelijke kostenramingen beschikbaar komen voor de herbevestiging van het F-35 programma in het Amerikaanse Congres. Hiermee kan Defensie de gevolgen beoordelen voor onder meer de kale stuksprijs van F-35 toestellen.

Er bestaat geen begrip «lopende stuksprijs». Voorts is Defensie niet bekend met het begrip «gemiddelde Flyaway Unit Cost». In het rapport van de Algemene Rekenkamer wordt gesproken over kale stuksprijs oftewel *Unit Recurring Flyaway* prijs (URF). Deze wordt uitgedrukt in een bepaald prijspeil of in «lopende prijzen», waarmee een nominaal bedrag wordt bedoeld. Het is verder aan de Algemene Rekenkamer om een nadere toelichting te geven op de verstrekte informatie.

56 en 60

Kan de stelling van de Algemene Rekenkamer worden onderschreven dat het projectbudget voor het kabinet blijkaar leidend wordt in het bepalen van het aantal benodigde toestellen en dat de operationele behoeftestelling hieraan ondergeschikt gemaakt wordt? Indien deze benadering ook leidend zou zijn voor alle partners in het JSF-project en voor alle potentiële afnemende landen, welke gevolgen zou de nu reeds voorziene prijsstijging, nog los van de budgettaire problemen door de financiële en economische crisis, dan direct hebben voor de tot nu toe gehanteerde productieaantallen en indirect door de daardoor optredende spiraal van stijgende prijzen door dalende productieaantallen en omgekeerd? Wat zijn de gevolgen van de recente berichten over een prijsstijging van de JSF voor orders die belangrijke afnemers als de Verenigde Staten zelf, het Verenigd Koninkrijk, Israël, Italië, Turkije, Noorwegen plaatsen respectievelijk hebben geplaatst?

Het projectbudget Vervanging F-16 is de afgelopen jaren herhaaldelijk aangepast. Hieruit blijkt dat het projectbudget niet leidend is. Het is het kabinet niet bekend dat in andere F-35 partnerlanden sprake is van een taakstellend budget voor de aanschaf van de F-35. Voorts is het niet zinvol te speculeren over de besluitvorming over aantallen toestellen in andere landen. Met de jaarrapportage over 2009 is de Kamer geïnformeerd over de planningsaantallen van de Verenigde Staten en de andere partnerlanden. Mochten zich relevante ontwikkelingen voordoen, dan zal de Kamer worden geïnformeerd. Zie ook het antwoord op de vragen 33 en 37.

Hoe is te verklaren dat er in juli 2008 sprake is van circa US\$ 4 miljard aan verstrekte contracten voor de series LRIP-1 en LRIP-2, terwijl door de Nederlandse industrie op 1 juli 2008 nog geen productie gerelateerde omzet is gemeld? Hoe verhoudt zich dit tot de gebruikelijke vooruitbetalingen voor long lead items die de Nederlandse overheid doet? Hoeveel productie gerelateerde omzet is er op 1 juli 2009 daadwerkelijk gefactureerd?

Een bedrag van \$ 4 miljard aan verstrekte contracten gekoppeld aan LRIP 1 en 2 productiewerk is onjuist. Zoals uit het antwoord op de vragen 33 en 37 blijkt, omvatten de productieseries LRIP 1 en LRIP 2 samen veertien vliegtuigen. Wel hebben de Amerikaanse hoofdaannemers inmiddels raamovereenkomsten voor de productieperiode gesloten met Nederlandse ondernemingen ter waarde van ongeveer \$ 4 miljard. Deze overeenkomsten betreffen geen concrete contracten maar vormen, zoals uit de naam blijkt, een raamwerk waarbinnen gedurende de gehele looptijd van het programma concrete productieopdrachten worden geplaatst indien de Nederlandse ondernemingen blijven voldoen aan de eisen van *best value*.

Naar verwachting zal uiteindelijk gedurende de gehele productie- en instandhoudingsfase van het programma een aanzienlijk hogere omzet dan de genoemde \$ 4 miljard aan werk voor de Nederlandse industrie worden bereikt. Zoals met de jaarrapportage over 2009 is gemeld, wordt een omzet van \$ 11,4 miljard geraamd (prijspeil 2001).

In 2008 zijn geen betalingen verricht voor de aanschaf van onderdelen met een lange levertijd (*long lead items*). Voorts hebben dergelijke betalingen aan de Amerikaanse overheid door de Nederlandse Staat geen directe relatie met de productieomzet van de Nederlandse industrie.

In de jaarrapportage Vervanging F-16 over 2009 die de Kamer onlangs is toegezonden, is gemeld dat de totale opdrachtwaarde voor de Nederlandse industrie tot en met 31 december 2009 \$ 806 miljoen bedraagt. Bedrijven melden de waarde van hun opdrachten per het einde van een kalenderjaar. Van een melding per 1 juli is geen sprake, behalve die in 2008 ten behoeve van de herijking van de JSF-*business case*. In de jaarrapportage over 2009 is gemeld dat de opgaven van de behaalde omzet in de periode tot 1 juli 2008 die zijn ingediend tot 1 mei 2009 niet hebben geleid tot afdracht. Hoewel sprake is van LRIP-opdrachten was er tot 1 juli 2008 geen sprake van behaalde en betaalde omzet. De opgaven over de tweede helft van 2008 en geheel 2009 dienen in het kader van de in de Medefinancieringsovereenkomst zo genoemde private bijdrage vóór 1 mei 2010 te worden ingediend. De werkelijke afdrachten over 2008 en 2009 dienen te worden voldaan vóór 1 juni 2010.

Waarom wordt de stand van JSF orders (inclusief onzekere raamcontracten) gerapporteerd in plaats van JSF omzet, zoals relevant voor de het JSF Business Case rekenmodel? Is het mogelijk voortaan alleen daadwerkelijk gefactureerde en betaalde omzet te rapporteren?

De geraamde omzet voor productie- en instandhoudingswerk, inclusief raamovereenkomsten, vormde een belangrijke parameter in de berekeningen voor de *business case*. De Kamer wordt hierover geïnformeerd om te kunnen beoordelen of de verwachting gerechtvaardigd is dat de beoogde omzet en dus ook de beoogde afdrachten over de looptijd van het programma kunnen worden gehaald. Daarover wordt dan ook ieder jaar in de jaarrapportage Vervanging F-16 informatie verstrekt.

De Nederlandse industrie voert sinds midden 2008 productiewerk uit. Over de waarde van de contracten is gerapporteerd in de jaarrapportage Vervanging F-16 over 2009 met daarin de stand van zaken van 31 december 2009. In de jaarrapportage is gemeld dat het totaalbedrag inmiddels \$ 806 miljoen beloopt, waarvan \$ 426 miljoen betrekking heeft op de LRIP en \$ 380 miljoen op ontwikkelingsopdrachten. Daarmee is het voor de Kamer mogelijk zich een beeld te vormen van de voortgang van de industriële betrokkenheid bij het programma.

Vanaf de jaarrapportage over 2010 zal ook de behaalde en betaalde omzet in de rapportages zichtbaar worden. Zie ook het antwoord op vraag 57.

59

Kan een gespecificeerde verklaring gegeven worden voor de – los van inflatie – ruim 11% stijging van de verwachte midlife update kosten tussen 2008 en 2009?

De stijging is veroorzaakt door een administratieve aanpassing, zoals ook beschreven in het addendum bij de jaarrapportage 2008 (Kamerstuk 26 488, nr. 167). De kosten voor *overhead and administration* uit het *Production, Sustainment and Follow-on Development Memorandum of Understanding (PSFD MoU)* maken tot het einde van de verwervingsfase (2023) deel uit van het projectbudget. De kostenpost loopt in overeenstemming met het PSFD-MoU echter door tot 2046. Het gaat daarbij hoofdzakelijk om de jaarlijkse Nederlandse bijdrage aan het JPO. Deze kosten (€ 26,9 miljoen voor de periode 2024–2046) zijn ondergebracht bij de post «*midlife update kosten (block upgrades)*», zoals die voor het eerst is verwerkt in het addendum bij de jaarrapportage over 2008.

¹ Samenstelling

Leden: Vlies, B.J. van der (SGP), Blok, S.A. (VVD), Hoopen, J. ten (CDA), Weekers, F.H.H. (VVD), Haersma Buma, S. van (CDA), Nerée tot Babberich, F.J.F.M. de (CDA), Aptroot, Ch.B. (VVD), Voorzitter, Dezentjé Hamming-Bluemink, I. (VVD), Omtzigt, P.H. (CDA), Koşer Kaya, F. (D66), Luijben, A.P.M. (SP), Veen, E. Van der (PvdA), Kalma, P. (PvdA), Gerven, H.P.J. Van (SP), Blanksma-van den Heuvel, P.J.M.G. (CDA), Cramer, E.A. (CU), Dijck, A.P.C. van (PVV), Gesthuizen, S.M.J.G. (SP), Ouwehand, E. (PvdD), Heijnen, P.M.M. (PvdA), Tang, P.J.G. (PvdA), Vos, M.L. (PvdA), Ondervoorzitter, Bashir, F. (SP), Sap, J.C.M. (GL) en Vacature, (CDA).

Plv. leden: Staaij, C.G. van der (SGP), Burg, B.I. van der (VVD), Jonker, C.W.A. (CDA), Snijder-Hazelhoff, J.F. (VVD), Vries, J.M. de (CDA), Hijum, Y.J. Van (CDA), Beek, W.I.I. van (VVD), Krom, P. de (VVD), Pater-van der Meer, M.L. de (CDA), Ham, B. van der (D66), Gerken, A.M.V. (SP), Vermeij, R. (PvdA), Vacature, (PvdA), Kant, A.C. (SP), Vacature, (CDA), Anker, E.W. (CU), Roon, R. de (PVV), Irrgang, E. (SP), Thieme, M.L. (PvdD), Linhard, P. (PvdA), Besselink, M. (PvdA), Albayrak, N. (PvdA), Roemer, E.G.M. (SP), Vendrik, C.C.M. (GL) en Mastwijk, J.J. (CDA).

² Samenstelling:

Leden: Gent, W. van (GL), Bommel, H. van (SP), Staaij, C.G. van der (SGP), Poppe, R.J.L. (SP), Ferrier, K.G. (CDA), Velzen, K. van (SP), Haverkamp, M.C. (CDA), Blom, L. (PvdA), Ondervoorzitter, Eijnsink, A.M.C. (PvdA), Miltenburg, A. van (VVD), Voorzitter, Dam, M.H.P. Van (PvdA), Schippers, E.I. (VVD), Kraneveldt-van der Veen, M. (PvdA), Griffith, L.J. (VVD), Aasted Madsen-van Stiphout, J.D.M.P. (CDA), Algra, R.H. (CDA), Irrgang, E. (SP), Knops, R.W. (CDA), Willemse-van der Ploeg, A.A.M. (CDA), Jacobi, L. (PvdA), Brinkman, H. (PVV), Voordewind, J.S. (CU), Pechtold, A. (D66), Broeke, J.H. Ten (VVD) en Thieme, M.L. (PvdD).

Leden: Vendrik, C.C.M. (GL), Lempens, P.P.E. (SP), Vlies, B.J. van der (SGP), Polderman, H.J. (SP), Ormel, H.J. (CDA), Wit, J.M.A.M. de (SP), Çörüz, C. (CDA), Roefs, C.W.J.M. (PvdA), Wolbert, A.G. (PvdA), Beek, W.I.I. van (VVD), Smeets, P.E. (PvdA), Nicolai, A. (VVD), Arib, K. (PvdA), Blok, S.A. (VVD), Omtzigt, P.H. (CDA), Uitslag, A.S. (CDA), Roemer, E.G.M. (SP), Jonker, C.W.A. (CDA), Nerée tot Babberich, F.J.F.M. de (CDA), Samsom, D.M. (PvdA), Wilders, G. (PVV), Wiegman-van Meppelen Scheppink, E.E. (CU), Ham, B. van der (D66), Teeven, F. (VVD) en Ouwehand, E. (PvdD).