

Vergaderjaar 2009–2010

26 488

Behoeftestelling vervanging F-16

Nr. 202

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 28 oktober 2009

De vaste commissie voor Defensie¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de staatssecretaris van Defensie over de brief van 7 september 2009 inzake Budget vervanging F-16 (Kamerstuk 26 488 X, nr. 196). De staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 27 oktober 2009. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Van Miltenburg

De griffier van de commissie,
De Lange

¹ Samenstelling:

Leden: Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Poppe (SP), Ferrier (CDA), Van Velzen (SP), Haverkamp (CDA), Blom (PvdA), ondervoorzitter, Eijssink (PvdA), Van Miltenburg (VVD), voorzitter, Van Dam (PvdA), Kraneveldt-van der Veen (PvdA), Griffith (VVD), Aasted Madsen-van Stiphout (CDA), Algra (CDA), Irrgang (SP), Knops (CDA), Willemse-van der Ploeg (CDA), Jacobi (PvdA), Boekestijn (VVD), Brinkman (PVV), Voordewind (CU), Pechtold (D66), Ten Broeke (VVD), Thieme (PvdD) en Peters (GL).

Plv. leden: Lempens (SP), Van der Vlies (SGP), Polderman (SP), Ormel (CDA), De Wit (SP), Çörüz (CDA), Roefs (PvdA), Wolbert (PvdA), Van Beek (VVD), Smeets (PvdA), Arib (PvdA), Blok (VVD), Omtzigt (CDA), Uitslag (CDA), Roemer (SP), Jonker (CDA), De Nerée tot Babberich (CDA), Samsom (PvdA), Nicolai (VVD), Wilders (PVV), Wiegman-van Meppelen Scheppink (CU), Van der Ham (D66), Teeven (VVD), Ouwehand (PvdD) en Vendrik (GL).

1

Hoe betrouwbaar acht u, gelet op de marktontwikkeling van de laatste 10 jaar, de wereldwijde verkoop van het aantal JSF toestellen van tussen de 5000 en 6000 waaraan door de heer Burbage (en het Joint Program Office) in de uitzending wordt vastgehouden? In hoeverre zijn er scenario's doorgerekend voor de gevolgen van het niet haalbaar zijn van deze planningsaantallen? Kan het scenario voor een totaal productieaantal van 3000 stuks worden doorgerekend? Wat zijn de consequenties daarvan voor de prijs, levensduurkosten per toestel, kosten per vliegtuig, etc voor Nederland?

In de beantwoording van vragen van de leden Van Velzen, Brinkman en Pechtold van 16 september jl. (Handelingen TK 2009–2010, aanhangsel nr. 38) is uiteengezet dat Nederland voorzichtigheidshalve uitgaat van een totale productie van 4500 toestellen. De brieven van 25 maart en 17 april 2009 (Kamerstukken 31 300, nr. 10 en 26 488, nr. 166) gaan nader in op het aantal te produceren toestellen.

Het *JSF Program Office* (JPO) gaat voor de berekeningen van de gemiddelde stuksprijs, de stuksprijs per productieserie en de instandhoudingskosten van de JSF uitsluitend uit van de door de JSF-partnerlanden geplande 3173 toestellen. Defensie hanteert deze gegevens voor de berekeningen voor het project Vervanging F-16. Bij de kandidatenevaluatie voor de vervanging van de F-16 in 2008 is voor de JSF ook het aantal van 3173 gebruikt omdat dit aantal het meest concreet is. De stuksprijs van de geplande Nederlandse toestellen wordt overigens vooral bepaald door het aantal toestellen dat de komende jaren wordt geproduceerd voor de Verenigde Staten, de andere partnerlanden en de exportlanden. Indien meer dan 3173 toestellen worden geproduceerd, wat gezien het exportpotentieel denkbaar is, zal dat een gunstig effect hebben op de gemiddelde stuksprijs en de instandhoudingskosten.

Een doorrekening van een scenario met 3000 toestellen heeft geen toegevoegde waarde, aangezien de resultaten niet of nauwelijks zullen afwijken van de bestaande berekeningen voor 3173 toestellen.

2

Bent u bekend met de op 23 december 2008 verschenen studie US Air Force Air Combat Command issued met de titel «OA-X Enabling Concept», waarin gepleit wordt voor low-tech, goedkopere bemande tweepersoons toestellen, uitgerust met moderne sensoren en wapens, meer geschikt voor de counter-insurgency oorlogsvoering in Afghanistan en voor typische intelligence-surveillance-reconnaissance missies tijdens vredesmissies?

Voor zover bij Defensie bekend is de Amerikaanse luchtmacht de zogenoemde *OA-X Enabling Concept* studie in het voorjaar van 2009 begonnen. Het betreft een vervolgstudie op de *MC-12 Enabling Concept* studie uit november 2008.

Bent u bekend dat de Verenigde Staten inmiddels een Request for Information heeft doen uitgaan voor dergelijke toestellen? Wordt deze informatie ook betrokken bij de nu lopende Verkenningen en overweegt Nederland iets soortgelijks in de toekomst?

Het is mij bekend dat de Amerikaanse luchtmacht in juli van dit jaar een *Request for Information* heeft gepubliceerd om informatie te verkrijgen over de beschikbare capaciteiten en verwervingsopties voor 100 lichte aanvals- en verkenningsvliegtuigen. Een *Request for Information* is een uitnodiging tot het indienen van productvoorstellen. Het document maakt duidelijk dat er geen besluit is genomen over de aanschaf van een derge-

lijk toestel en het bevat de waarschuwing dat de Amerikaanse overheid met de publicatie geen enkele verplichting aangaat.

De Verenigde Staten hebben de mogelijkheid diverse typen gevechtstoestellen en onbemande toestellen in voor Nederlandse begrippen grote aantallen aan te schaffen en in stand te houden. Defensie heeft met de F-16 het *multi-role* concept omarmd.

In dat concept kan met één type jachtvliegtuig een veelheid aan defensieve en offensieve taken worden uitgevoerd zowel in lage als hogere delen van het geweldsspectrum. Het aanhouden van één type gevechtsvliegtuig biedt grote voordelen op de gebieden van personeel, bedrijfsvoering en financiën. Daarom wordt bij de vervanging van de F-16 het *multi-role* concept als uitgangspunt gehandhaafd.

3

Vanaf welke versie van de F-35 zal de ROVER (Remote Operated Video Enhanced Receiver) capaciteit, nodig voor optimale communicatie tussen grondtroepen en F-35 toestellen, operationeel zijn? In hoeverre, voor welke aantallen en voor hoelang zal hierdoor in dit opzicht de operationele mogelijkheden van de F-35 ten opzichte van de F-16 achteruit gaan?

In de huidige planning voor de doorontwikkeling van de F-35 wordt bij de introductie van *Block 4* rekening gehouden met een vergelijkbare capaciteit als ROVER. In de transitiefase van de F-16 naar de F-35 zal naar verwachting het eerste F-35 squadron kunnen beschikken over deze capaciteit. Naast de F-35's zullen de F-16's tot hun uitfasering met ROVER zijn uitgerust. Er is dus geen sprake van een achteruitgang van de operationele mogelijkheden van de F-35 ten opzichte van de F-16.

4, 10, 19 en 20

Welke concrete lange termijn plannen zijn er voor Unmanned (Combat) Aerial Vehicles (UCAV's)? Welke studies zijn hiernaar verricht? Aan welke typen UCAV's wordt concreet gedacht? Welke budgetruimte wordt hiervoor gereserveerd? Hoe is de budget verhouding ten opzichte van de vervanger van de F16? Wat is de rol van de Nederlandse industrie bij de ontwikkeling en productie van UCAV's? Wat zijn hierbij de Europese samenwerkingsverbanden waar de Nederlandse luchtvaartcluster van profiteert?

Kan na de levering van de eerste batch JSF-toestellen het aantal JSF-toestellen voor de bestelling van de tweede batch nog worden aangepast?

Kan de bestelling van de tweede batch nog worden geannuleerd?

Wordt de batch-benadering gehandhaafd? Zo ja, in hoeveel batches en met welk volume acht u tot de mogelijkheid behoren voor de aanschaf van de vervanger van de F-16?

Indien het ontbreken van politieke besluitvorming geen aanleiding was de Kamer over de voortgang van deze ambtelijke studies te informeren, wat was dan wel de aanleiding, per geval, dat de Kamer is geïnformeerd over de mogelijkheid van een batch-benadering?

Zoals gesteld in de brief van 29 augustus 2008 over UAV's en inlichtingen-capaciteit (Kamerstuk 30 806, nr. 4) heeft Defensie op basis van het ambitieniveau van de krijgsmacht een structurele behoefte aan UAV-capaciteit voor lucht-grondwaarneming en inlichtingen. In de brief is ook uiteengezet dat de vervanger van de F-16 naar verwachting krachtige middelen voor lucht-grondwaarneming zal toevoegen.

De stichting Nederlandse Industrie voor Defensie en Veiligheid (NIDV) heeft een overlegplatform voor bedrijven opgericht om in te spelen op de toenemende interesse voor onbemande vliegende systemen. De Nederlandse industrie is op dit moment niet actief betrokken bij de ontwikkeling

en productie van bewapende UAV's (UCAV's) maar wel bij die van sensoren voor kleinere UAV's. In Europees verband zijn er verschillende initiatieven op het gebied van onbemande vliegtuigen. Zo heeft het Europese Defensie Agentschap (EDA) de behoeften van lidstaten aan toekomstige luchtsystemen in kaart gebracht. Het EDA zal voorstellen doen voor gezamenlijke acties om essentiële Europese industriële en technologische capaciteiten op deze gebieden te behouden of te ontwikkelen. Daarbij is de militaire behoefte leidend. Het is de bedoeling gezamenlijk technologie te ontwikkelen die kan worden toegepast op verschillende militaire platforms. Dat biedt kansen voor de Nederlandse industrie die mogelijk als toeleverancier kan participeren.

Defensie heeft geen concrete plannen voor UCAV's. Het is nog niet te voorzien welk deel van de capaciteiten van bemande gevechtsvliegtuigen op de langere termijn door onbemande bewapende vliegtuigen kan worden overgenomen, en tegen welke kosten. Defensie hanteert voor de vervanging van de F-16 een fasegewijze aanschaf in *batches*, waarvoor de Kamer onder meer met de beleidsbrief «Wereldwijd dienstbaar» van 18 september 2007 is geïnformeerd (Kamerstuk 31 243, nr. 1). Een besluit over de omvang van de eerste *batch* zal deel uitmaken van het definitieve aanschafbesluit over de vervanger van de F-16 in 2012. De *batch*-bepaling maakt het mogelijk na de aanschaf van een eerste *batch* de internationale veiligheidssituatie en de technologische ontwikkelingen rondom het luchtwapen te volgen alvorens in het volgende decennium een besluit over een volgende *batch* te nemen. Het budget voor de *batches* maakt deel uit van het projectbudget Vervanging F-16.

De jaarlijkse bestelsystematiek is onder meer uiteengezet in de brief van 16 januari 2009 (Kamerstuk 26 488, nr. 134). Zie ook het antwoord op vraag 5.

5

Wat is de stand van zaken inzake de toezegging om de vaste prijs van de JSF in eerste kwartaal 2009 te verschaffen? Wat is de stand van zaken met betrekking tot de mogelijkheden van een consortium buy? Wanneer was (o.a. in de Executive Steering Board (JESB)) reeds bekend dat een consortium buy geen reële optie meer was? Wat zal hiervan het financiële risico zijn, waarvoor door de Algemene Rekenkamer reeds gewaarschuwd is? Welke precieze gevolgen zal dat met zich mee moeten brengen?

Een *Consortium Buy* (CB) behoort nog steeds tot de mogelijkheden, maar de behoefte en de mogelijkheden van de partnerlanden om vroegtijdig in het JSF-programma langjarige contracten te sluiten is bepalend voor de verdere uitwerking. Nederland heeft die mogelijkheid niet voor 2012, gelet op de huidige planning voor de besluitvorming over de vervanger van de F-16. Het hoofddoel van deelneming aan een CB is het verkrijgen van prijsstabiliteit door een bindende aanschafprijs voor alle deelnemers aan de CB voor een overeengekomen aanschafperiode.

Met de jaarrapportage van het project Vervanging F-16 over 2008 van 27 maart jl. (Kamerstuk 26 488, nr. 159) is de Kamer meegedeeld dat naar verwachting midden 2009 een maximum (*not-to-exceed*) prijs bekend zou worden voor de CB, gevolgd door een vaste prijs in 2010. De uitwerking van de CB blijkt echter meer tijd te kosten dan verwacht. Lockheed Martin heeft laten weten dat de honderden toeleveranciers meer tijd nodig hebben voor de levering van de benodigde gegevens. De heer Burbage van Lockheed Martin heeft dit toegelicht tijdens het JSF-symposium op 6 oktober jl. te Den Haag.

In de jaarrapportage is ook de keerzijde van een CB geschetst. De CB doet afbreuk aan de flexibiliteit van de jaarlijkse bestelsystematiek, aangezien

met een CB een meerjarige bestelling met een groter aantal toestellen wordt vastgelegd. Daarnaast gaat de CB mogelijk gepaard met risico-opslagen in de prijs. Tevens vervalt met de CB, met leveringen in de periode 2014 tot en met 2018, de mogelijkheid om in deze periode aan te sluiten bij de eerste meerjarige bestelling (*Multi Year Buy*) van de Verenigde Staten die financiële voordelen kan bieden. Bij de besluitvorming in 2012 over de aanschaf van de opvolger van de F-16 zullen deze aspecten worden meegewogen. Voor Nederland zou gezien de huidige planning van de besluitvorming een uitgewerkt CB-voorstel in 2011 vroeg genoeg zijn.

6

Kunt u bevestigen dat rond 2000/2001 de exploitatiekosten van 85 JSF toestellen exclusief brandstof werden geraamd op circa 2,6 miljard euro? Hoe verklaart u gespecificeerd de verdubbeling tussen 2001 en 2005 van 2,6 miljard euro naar 5,2 miljard euro? Had de Kamer hierover niet eerder geïnformeerd moeten worden? Houdt u staande dat de JSF per vliegtuig in gebruik en exploitatie goedkoper zal zijn dan de F16?

De in de vraag genoemde € 2,6 miljard is bij Defensie niet bekend. Met de brief van 11 februari 2002 (Kamerstuk 26 488, nr. 8) is de Kamer geïnformeerd over de resultaten van B/C-fase van het project Vervanging F-16. De exploitatiekosten voor 85 JSF-toestellen werden toen geraamd op € 7,0 miljard (prijsspeil 2000), inclusief brandstof en voor een periode van dertig jaar.

Op 10 februari 2009 is de Kamer geïnformeerd (Kamerstuk 26 488, nr. 138) dat uit de actualisering van de kandidatenvergelijking is gebleken dat de verwachte vliegtuigprijs van de F-35 lager is dan die van de huidige F-16. Voorts is de Kamer met de brief van 18 december 2008 (Kamerstuk 26 488, nr. 132) geïnformeerd over de technische veroudering van de F-16 en de negatieve gevolgen die dit heeft op de onderhoudbaarheid en de exploitatiekosten van dit toestel. Daarnaast zullen vooral de Verenigde Staten in het komende decennium grote aantallen F-16's afstoten, waardoor de internationale schaalvoordelen voor de instandhouding van de F-16 zullen afnemen. De exploitatiekosten zullen daardoor naar verwachting nog verder stijgen.

7

Hoe verhoudt zich deze brief tot stukken uit 2005, die volgens de uitzending melding maakten dat te weinig fondsen beschikbaar zijn om Vervangingsscenario 3c (52 toestellen) te kunnen accommoderen? Waar zijn deze fondsen na 2005 vandaan gekomen om dit dan toch wel te kunnen?

In de brief van 7 september jl. (Kamerstuk 26 488 nr. 196) en in de beantwoording van vragen van de leden Van Velzen, Brinkman en Pechtold van 16 september jl. is uiteengezet dat in 2005 nog geen projectbudget was vastgesteld. Bij het tentatieve budget uit 1999 van € 4,5 miljard (prijsspeil 1998) waren nog geen aantallen of prijzen in beschouwing genomen. Dit tentatieve budget bleek begin 2005, in de eerste fase van de studies met de prijsinformatie die toen beschikbaar was, ontoereikend te zijn voor 85 toestellen. Er is echter nooit sprake geweest van een besluit het planningsaantal van 85 te verlagen. Dat was pas aan de orde geweest als zou zijn besloten het tentatieve projectbudget niet te verhogen. Evenmin is er een besluit genomen over een aantal voor een eerste *batch* toestellen.

Eind 2006 is na de ontvangst van nieuwe kosteninformatie besloten het budget te verhogen tot € 5,5 miljard (prijsspeil 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).

Het aangepaste projectbudget is toen binnen de budgettaire kaders verwerkt in de begroting en de bijbehorende meerjarenraming en de defensieplannen voor de langere termijn.

8, 9 en 18

Bent u bereid alsnog de concept D-brief uit 2005/2006 (vertrouwelijk) ter inzage te geven aan de Kamer? Bent u bereid alsnog de getallenstudie uit 2005 waaruit de KRO voor de uitzending van Reporter heeft geput, (vertrouwelijk) ter inzage te geven aan de Kamer? Is, toen in 2005 duidelijk werd dat het toenmalige budget voor vervanging van de F-16 niet toereikend was voor het planningsaantal van 85 JSF-toestellen, dit bewust stil gehouden voor de Tweede Kamer, het bedrijfsleven en de media? Zo ja, waarom? Zo nee, waarom is het dan niet gedeeld? Waarom is de Kamer in 2005 niet geïnformeerd over de ambtelijke studie en het eventueel lagere aanschafvolume van de vervanger van de F-16?

Zoals in de brief van 7 september jl. is uiteengezet, is de gebruikelijke gang van zaken van het Defensie Materieelproces dat de regering de Kamer een verwervingsbesluit voorlegt met een D-brief. In een dergelijke brief wordt in detail ingegaan op alle relevante aspecten van de verwerking, waaronder de aantallen en het beschikbare budget. Na de val van het kabinet-Balkenende-2 in juni 2006 was een verwervingsbesluit niet meer aan de orde en is de ambtelijke voorbereiding gestaakt. Daardoor is geen conceptversie van de D-brief aan de Kamer opgesteld.

De conceptversie van de aantallenstudie uit 2005 was onderdeel van de ambtelijke voorbereiding op het verwervingsbesluit. Zonder politieke besluitvorming is er geen aanleiding de Kamer over de voortgang van ambtelijke studies te informeren. Dat was in 2005 het geval en dat is nu niet anders. Ik acht het niet zinvol een conceptversie van een ambtelijke studie uit 2005 aan de Kamer aan te bieden waarvan destijds de ambtelijke behandeling is gestaakt en waarover geen politiek besluit is genomen. Overigens is in april van dit jaar met de motie-Hamer (Kamerstuk 26 488, nr. 178) besloten het aanschafbesluit over de vervanger van de F-16 uit te stellen tot 2012. Dan kan de Kamer een D-brief tegemoet zien met onder meer een herijking van het planningsaantal van 85 toestellen, in samenhang met de omvang van de eerste *batch*.

11 en 24

Bent u bekend met het laatste CSBA rapport sept.09 van Dr. Ehrhardt, die nu adviseur is van CiC USAF Schwartz, waarin hij de VS-behoefte schetst van 850 JSF-toestellen? Wat is hierop uw reactie? Heeft het op 13 augustus jl. gepubliceerde rapport van het invloedrijke Center for Strategic and Budgetary Assessments (CSBA), waarin wordt aanbevolen het aantal F-35's voor de VS terug te brengen en andere prioriteiten te overwegen, invloed op het project budget vervanging F-16?

Het rapport dat het *Center for Strategic and Budgetary Assessments* (CSBA) op 17 september jl. publiceerde, bevat voorstellen voor de toekomstige samenstelling van de Amerikaanse luchtmacht. De studie pleit ervoor meer te investeren in onbemande vliegtuigen, tankers, langeafstandsbommenwerpers en verkenningstoestellen. Het aantal F-35 toestellen van de Amerikaanse luchtmacht zou volgens het CSBA-rapport met de helft kunnen worden verminderd tot ongeveer 850. Deze toestellen zouden wel tot 2020 versneld moeten worden gebouwd.

In de antwoorden op de vragen van het lid Pechtold van 14 september jl. (Handelingen TK 2008–2009, aanhangsel nr. 3843) over het op 13 augustus jl. gepubliceerde rapport van het *Center for Strategic and Budgetary Assessments* (CSBA) is uiteengezet dat de Verenigde Staten de aanschaf

van de geplande 2443 toestellen zullen spreiden over vier decennia. De stuksprijs van de geplande Nederlandse toestellen wordt met name bepaald door het aantal toestellen dat de komende jaren wordt geproduceerd voor de Verenigde Staten, de andere partnerlanden en de exportlanden. Als de Verenigde Staten zouden besluiten minder toestellen aan te schaffen in de jaren na het voorziene Nederlandse invoerschema, heeft dat geen invloed op de stuksprijs van de geplande Nederlandse toestellen.

Met het oog op beide rapporten van het CSBA is het relevant dat de Amerikaanse minister van Defensie Gates op 6 april jl. het planningsaantal van 2443 JSF-toestellen voor de Verenigde Staten heeft herbevestigd. De ontwikkeling van een nieuwe bommenwerper heeft hij echter stopgezet. Sindsdien heeft minister Gates herhaaldelijk gewezen op het belang van het F-35 programma en heeft hij zijn steun voor dit programma uitgesproken.

12, 16, 23, 28 en 29

Wat is het huidige budget voor het project Vervanging F-16 op basis van het prijspeil 2009? Komt het huidige budget voor vervanging van de F-16 nog overeen met het planningsaantal van 85 JSF-toestellen? Welke gegevens gebruikt u om dit te staven?

Is het huidige projectbudget met aanpassing naar prijspeil 2009 voldoende voor de aanschaf van 85 gevechtstoestellen als vervanger van de F-16? Zo nee, welke problemen verwacht u de komende tijd? Is het aantal van 85 aan te schaffen toestellen een reëel en haalbaar aantal? Wat wordt het prijspeil 2009 voor het projectbudget? Verwacht u, buiten de valutakoers, de komende jaren een verhoging van het budget? Waarom is eind 2006 besloten het budget te verhogen om het aan te passen aan het planningsaantal van 85 JSF toestellen? Waarom is er niet voor gekozen het planningsaantal aan te passen aan het toenmalige budget?

Toen eind 2006 werd besloten om het budget voor de vervanging van de F-16 op te hogen om het planningsaantal van 85 JSF-toestellen veilig te stellen, is hier toen voor gekozen omdat de behoefte van de krijgsmacht ook echt 85 toestellen is? Hoe staat dat in verhouding met het huidige aantal F-16 toestellen waar de krijgsmacht nu over beschikt?

Het planningsaantal van 85 toestellen betreft een realistische schatting van de behoefte, die nog niet definitief is vastgesteld. Bij de besluitvorming in 2012 over de vervanger van de F-16 zal het planningsaantal van 85 toestellen, in samenhang met de omvang van de eerste *batch*, worden herijkt.

Aangezien de Amerikaanse inflatiecijfers voor 2009 nog niet bekend zijn, is voor de begroting een schatting gemaakt van de aanpassing naar prijspeil 2009. Het projectbudget, gebaseerd op het planningsaantal van 85 toestellen, bedraagt in prijspeil 2009 vooralsnog € 6,275 miljard. Met de jaarrapportage over 2009 zal het projectbudget verder worden geactualiseerd. De informatie over het projectbudget die de Kamer met de jaarrapportages over het project Vervanging F-16 worden verstrekt, berust op door het Pentagon vastgestelde kosteninformatie over de F-35. In beginsel wordt het projectbudget jaarlijks geactualiseerd op basis van inflatiecijfers en de beschikbare, door het Pentagon vastgestelde kosteninformatie over de F-35.

13

Gaat Defensie nog steeds uit van een eerste batch bestelling van 50 à 60 JSF-toestellen? Hoeveel JSF toestellen verwacht Defensie vervolgens in de tweede batch te bestellen?

Mijn ambtsvoorganger heeft tijdens het Wetgevingsoverleg materieel op 12 november 2007 (Kamerstuk 31 200 X, nr. 45) desgevraagd laten weten niet uit te sluiten dat in de eerste *batch 57* JSF-toestellen worden aangeschaft. Over de omvang van de eerste *batch* is echter geen besluit genomen. Dat is ook nog niet aan de orde, aangezien met de motie-Hamer is besloten het aanschafbesluit voor de vervanger van de F-16 uit te stellen tot 2012.

14

Kan exact aangegeven waar, wanneer en hoe de Kamer geïnformeerd is dat de batch-benadering een mogelijkheid zou zijn juist vanwege budgettaire beperkingen en, of verwachte olopende kosten?

Budgettaire beperkingen of de kosten van het project Vervanging F-16 zijn nooit een reden geweest voor de *batch-benadering*. Zie ook het antwoord op de vragen 4, 10, 19 en 20.

15 en 21

Waar ten tijde van de B/C brief nadrukkelijk werd uitgegaan van een projectbedrag dat voldoende was voor 85 toestellen, hoe kon het dan nodig zijn dat in 2005 herberekening plaats moest vinden en gesteld werd dat dit niet toereikend was, waarbij de uitkomst 52 toestellen was? Wat is er veranderd tussen 2002 en 2005? Waarom is dit toen niet aan de Kamer gemeld?

Kan met een heldere specificatie worden toegelicht in hoeverre de verhoging van het budget voor 85 toestellen, waartoe eind 2006 werd besloten, tenminste het verschil kan verklaren tussen de uitkomst van 52 toestellen bij de herberekening in 2005 uitgaande van het toen nog niet verhoogde budget?

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 in prijspeil 1998. Daarbij is gemeld dat bij dit bedrag nog geen aantallen of prijzen in beschouwing waren genomen. De tentatieve schatting van € 4,5 miljard in prijspeil 1998 is dan ook 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.

Voor een specificatie van het projectbudget, en als onderdeel daarvan de kosten voor 85 toestellen, wordt verwezen naar de jaarrapportage van het project Vervanging F-16 over 2008 van 27 maart 2009 (Kamerstuk 26 488, nr. 159). Zie ook het antwoord op vraag 7.

17

Verwacht u verdere vertraging in de SDD-fase? Zo ja, wat betekent dit voor Nederland? Is er ook een verdere stijging van de kosten in het ontwikkelingsbudget voorzien?

Met de antwoorden op de vragen van de leden Van Velzen (SP) en Eijsink (PvdA) van 27 augustus jl. (Handelingen TK 2008–2009, aanhangsel nr. 3623) is de Kamer geïnformeerd over een persverklaring van het JSF Program Office (JPO) van 18 augustus jl. waarin wordt ingegaan op de voortgang van de SDD-fase. De uitgebreide testprogramma's in laboratoria op de grond en met vliegtuigen, waaronder de Boeing 737 CATBird, werpen hun vruchten af. Onvolkomenheden in hard- en software worden onderkend en kunnen worden verholpen voordat deze in F-35 testtoestellen wordt gebruikt. De productie van testvliegtuigen heeft een vertraging opgelopen van drie tot vier maanden. Dit is onder meer veroorzaakt door vertraging bij de productie van onderdelen. Het JPO heeft er op grond van

de getroffen maatregelen vertrouwen in dat de achterstand kan worden ingelopen en dat het testprogramma volgens de planning kan worden voltooid. Tijdens het JSF-symposium van 6 oktober jl. te Den Haag heeft de *Deputy Program Director* van het JPO, Generaal Moore, deze stand van zaken bevestigd.

Nederland neemt deel aan de *System Development and Demonstration* (SDD)-fase van het JSF-programma op basis van een vaste bijdrage van \$ 800 miljoen. Een stijging van de ontwikkelingskosten zou daarom voor Nederland geen gevolgen hebben. Dit geldt ook voor de stuksprijs van de JSF, aangezien Nederland als partner in de SDD-fase geen opslag voor de ontwikkelingskosten hoeft te betalen.

Met de antwoorden op de vragen van het lid Boekestijn van 10 juli jl. (Handelingen TK 2008–2009, aanhangsel nr. 3259) is de Kamer geïnformeerd over het Amerikaanse besluitvormingstraject inzake de verdere ontwikkeling van de F136 motor, de tweede motor voor de F-35. De besluitvorming in de Verenigde Staten over het budget van de tweede motor is nog niet voltooid. Mocht het Amerikaanse Congres besluiten budget toe te voegen aan de door het Pentagon ingediende defensiebegroting voor de ontwikkeling van de tweede motor, en President Obama zou daarmee akkoord gaan, dan zal het ontwikkelingsbudget voor het JSF-programma stijgen.

22

Als zoals u stelt «Er is echter nooit sprake geweest van een besluit het planningsaantal van 85 te verlagen», waarom moest dan in 2005 zo uitdrukkelijk besproken worden, inclusief berekening, om «naar buiten toe een aantal van 85 zou blijven worden gecommuniceerd, vanwege de externe communicatie, business case, etc.» ?

In het kader van de ambtelijke voorbereiding van een verwervingsbesluit zijn in 2005 studies verricht naar vervangingschema's en aantallen voor de eerste *batch*. Indien de regering een verwervingsbesluit had genomen, was het van belang ervoor te zorgen dat het aantal toestellen voor de eerste *batch* niet zou worden opgevat als het nieuwe planningsaantal, in plaats van het gehandhaafde planningsaantal van 85 toestellen.

25

Wanneer kan de Kamer duidelijkheid verwachten over de businesscase? Geldt de businesscase voor 85 aan te schaffen toestellen of voor een lager volume en wat betekent dit voor de stuksprijs?

De *business case* is op 1 juli 2008 herberekend. De Luchtvaartindustrie kon zich met deze berekening niet verenigen en heeft in december 2008 arbitrage aanhangig gemaakt. Deze procedure loopt nog steeds. Op 24 september (Kamerstuk 26 488, nr. 198) is de Kamer reeds gemeld dat niet vaststaat wanneer de arbitrageprocedure inzake de Medefinancieringsovereenkomst JSF wordt voltooid. Zodra het arbitrageproces is voltooid zal uw Kamer zo spoedig mogelijk door de minister van Economische Zaken worden geïnformeerd. Het planningsaantal van 85 aan te schaffen toestellen is een van de parameters in de *business case*. De uitkomsten van de *business case* hebben geen invloed op de stuksprijs van de JSF.

26

Verwacht u problemen en/of vertraging in aanloop naar een besluit over de aanschaf in 2012?

Nee.

Heeft u, gezien de oplopende kosten in aanschaf, exploitatie en onderhoud van de F-35, de deal die Saab de Nederlandse regering deed voor de aanschaf, exploitatie en onderhoud van de Gripen NG nader bestudeerd? Zo ja, waarom houdt u vast aan de aanschaf van de F-35 wetende dat dit niet het toestel voor de beste prijs is of zal zijn? Zo nee, waarom niet?

Het aanbod van Saab aan de Nederlandse regering betreft hetzelfde aanbod dat in 2008 is geanalyseerd bij de actualisering van de kandidatenevaluatie. De Kamer is op 18 december 2008 (Kamerstuk 26 488, nr. 131) geïnformeerd over de resultaten van deze actualisering. Tevens verwijs ik naar deel 4 van het vertrouwelijke rapport over de kandidatenevaluatie dat de Kamer op 18 december 2008 heeft ontvangen. In de brief van 4 maart 2009 (Kamerstuk 26 488, nr. 147) is nader ingegaan op het aanbod van Saab. De door Saab genoemde bedragen vormen geen goede afspiegeling van de werkelijke aanschaf- en exploitatiekosten van de Saab Gripen NG. Tijdens het vertrouwelijke vraaggesprek met de vaste commissie voor Defensie op 18 februari jl. zijn de aanwezige leden daarover reeds in detail geïnformeerd.